

“有职却无家”： 隐藏的美国功能性失业

美国政府8月1日公布的数据显示,7月美国失业率环比升高,当月非农业部门就业数据显著弱于市场预期,且5月和6月非农业部门新增就业岗位从此前公布的14.4万和14.7万分别大幅下调至1.9万和1.4万,表明美国就业市场明显降温、失业人口增加。除了官方发布的“显性”失业数据,今年一本畅销书揭示了美国民众陷入的另一种“隐性”失业——功能性失业,即人们虽然有工作,依然无力负担基本生活成本。

无处容身的窘境

今年3月,美国畅销书《我们无处容身:在美国工作却无家可归》揭示不少美国民众的生活窘境,他们的工作,但无力负担基本生活成本。这些人不会被计入官方失业率,但他们实际却“功能性失业”。

美国住房和城市发展部去年底发布的《2024年度无家可归者状况评估报告(AHAR)》显示,美国无家可归者超过77万人,但政府数据只统计了住在收容所或露营地的人,不包括那些睡在车里、与朋友或邻居同住,以及长期住廉价旅馆的人。

上述畅销书作者、社会学者布赖恩·戈德斯通认为,真正无家可归的人数大概是政府公布数字的6倍之多,约400万。这些无家可归者中,很多人有全职或兼职工作,只是他们的薪水过低,以致无法过上正常生活。

戈德斯通最初注意到这群人,是因为身为社区护士的妻子每天接触到的患者,包括外卖员、客服中心接线员、快餐店员工、优步司机等,不少人看病或工作后回的不是自己

的“家”,而是在收容所、廉价旅馆、亲戚朋友家、甚至自己车里。“这些人明明在工作,但工作所赚的钱却不足以让他们拥有一个家。”

戈德斯通大约花费两年时间,深度追踪了5个“有职却无家”的美国家庭,跟随他们前往工作场所、参加家庭聚会,见证这些人如何与政府救济部门打交道、在免费食物救济站排队领食、共同度过平安夜等。书中几位主人翁都渴望给孩子体面的生活,却一个接一个沦为“有职无家族”。

25%劳动力功能性失业？

如果说戈德斯通书中揭示的是他在生活中遇到的现象或某种“感觉”,美国智库路德维希共享经济繁荣研究所过去几年发表的相关报告则是对这种表象的剖析。

6月18日,路德维希研究所发布了一份被美国媒体广泛报道的失业率报告。该报告显示,美国5月的真实失业率从之前的24.2%微升至24.3%,而同期美国劳工统计局公布的官方失业率仍维持在4.2%左右。自今年2月以来,美国的真实失业率始终保持在24%及以上的水平。

之所以与官方数据差距达20个百分点之多,是因为真实失业率会将前述“功能性失业”人群统计在内,即那些从事低薪工作而无力负担基本生活成本的人。

路德维希研究所主席吉恩·路德维希说:“我们正面临这样一个就业市场:近四分之一劳动者处于功能性失业状态,而当前趋势几乎没有改善迹象。”

过去几年,路德维希研究所发

布的真实失业率报告显示,美国经济中功能性失业的真实情况远比官方失业率呈现的更严峻。这个数字通常维持在20%至25%甚至更高水平。

美国皮尤研究中心5月一份民意调查反映的民众自认财务状况,可从侧面印证超过20%的真实失业率。该民调于4月展开,显示40%的受访者自认财务状况“一般”,17%自认财务状况很“糟糕”。这一数据与一年前同一调查所反映的美国公众感受非常接近。

此外,美国公众对未来的预期也在变差。28%的成年人预计,自己和家人的财务状况在一年后会变得更糟。这一比例比2024年5月调查时的16%有明显上升。

“当你说失业率只有4.2%时,这个让政客们开心的低数字会导致各种糟糕的政策决策,让人们误以为我们的状况比实际更好。这会削弱改善就业的动力,最终受害的是中低收入美国人。”路德维希说。

官方统计是否准确

美国《纽约时报》6月一篇文章写道,政府统计数据的质量不断下滑引发专家担忧。官方经济数据很大程度上依赖对个人和企业的调查,但近年来私营部门对政府调查的回复率越来越低。因此,很多专家希望采用公司行政记录和信用卡公司、薪资服务商等私营数据源。然而,这种方法需要大量前期投入,因此,在目前情况下并没有实施的可能性。

政府数据更大的问题或许在于其统计方法。路德维希研究所统计的真实失业率来源不仅包括失业

者,还包括那些虽然有工作、但依然在经济上挣扎的工人。该研究所认定完全就业的标准之一是劳动者必须满足每周全职工作35小时以上。与之形成对比,美国劳工统计局常规的数据统计方法是两周内工作仅一小时的人也计入就业。

路德维希研究所指出,这意味着那些无家可归或住在帐篷区的贫困群体,只要过去两周工作超过一小时,都会被官方视作“就业人口”。这样的数据“呈现出一幅非常不完整、在很多方面具有误导性的画面”。

功能性失业统计同时提出一个严峻问题:一份全职工作如果无法支撑住房、营养、教育与医疗,那么它是否还能被称作“充分就业”?

新华社报道员曾遇到一名40多岁的会计贝蒂,她已从业20余年,却被公司以重组名义解雇。贝蒂本来以为当前美国失业率很低,她很快就会找到下一份工作,结果花了半年时间才找到一份不算满意的全职工作。

新公司要求贝蒂每天都要到办公室上班,而她希望一周能有一两天在家工作的弹性时间。虽然工作条件不甚满意,但鉴于找到这份工作不容易,贝蒂仍坚持边工作边找“下家”。

贝蒂个人的经历是众多美国求职者当下处境的缩影。美国Indeed招聘网的经济师科里·斯塔尔6月接受消费者新闻与商业频道(CNBC)采访时说:“雇主既没有招聘,也没有裁员。他们也没有辞职。现在的就业机会就是比以前少。”

专门培训客户求职技能的职业讲师曼迪·伍德拉夫-桑托斯也在接受CNBC采访时直言:“现在美国的就业市场简直糟透了。”

(新华社专特稿)

韩国宣布9月底开始 对中国团体游客免签



8月6日,韩国国务总理金民锡说,从今年9月29日至明年6月30日,韩国政府将对中国团体游客实施临时性入境免签政策。
图为游客在韩国首尔光化门广场参观。

新华社记者 姚琪琳摄

行走乌兰巴托： 惠民工程见证中蒙友谊

新华社记者 哈丽娜 于嘉

蒙古国首都乌兰巴托市苏赫巴托区绿湖附近的一个工地上,60岁的牧民朝格策策格正踮脚望着眼前即将完工的住宅楼,手里紧攥着一张户型图。

“听说很快就能搬进去了,我隔几天就来看看。”她指着图纸上标着阳台的地方,眼里闪着光,“以后在这里种花,让孙子在楼下草地上跑,再也不会像现在这样,一到雨天屋顶就漏雨”。

朝格策策格盼望搬入的新家,是中国援助乌兰巴托市的棚户区改造项目“绿湖1008户住宅区”项目,由中国二冶集团有限公司承建。这处计划今年8月交付的援建工程,正让1008个家庭一步步靠近“极大改善居住条件”的梦想。

“项目除了建设住宅楼,还同步配套供水、供电等基础设施,以及社区服务中心、幼儿园、小型绿地等公共服务设施,从居住条件到生活便利度进行全方位提升。”项目承建方负责人李昊飞说。

“绿湖1008户住宅区”项目是中国援助蒙古国众多项目中的一个。近年来,中国在蒙古国完成新机场高速公路、残疾儿童康复发展

中心等多个援助项目,助力蒙古国发展与民生保障。

在蒙古国残疾儿童康复发展中心,不时有前来就诊的孩子。中心负责人乌冈其其格说,投用6年来,中心收治患儿超过4万人次,中国还持续捐助物资、提供培训,提高了残疾儿童的健康水平。

中国对蒙古国的医疗援助深受蒙古国民众欢迎。今年5月21日至23日,2025年“一带一路·光明行”蒙古国行动走进乌兰巴托,为当地白内障患者开展筛查等工作。根据筛查情况,120名符合手术条件的蒙古国白内障患者6月下旬来到中国内蒙古自治区二连浩特市人民医院接受免费复明手术。

68岁的乌兰巴托市居民道尔吉苏伦是其中一名患者,在二连浩特接受手术后已能清晰地看见报纸上的文字。“手术很成功,等彻底恢复后,我要去中国更多地方转一转。”道尔吉苏伦说。作为内蒙古自治区红十字会与蒙古国红十字会携手打造的跨国人道合作品牌项目,“一带一路·光明行”蒙古国行动自2019年启动以来,已成功为蒙古国白内障患者实施免费复明手术645例。

(新华社乌兰巴托8月5日电)

美公布“泰坦”号深潜器事故调查报告

新华社华盛顿8月5日电(记者熊茂伶)美国海岸警卫队5日发布2023年6月“泰坦”号深海潜水器爆炸事故调查报告。报告认为,事故主要原因是美国海洋之门勘探公司在“泰坦”号的设计、认证、维护和检查流程中存在缺陷。

这份300多页的调查报告概述了事故的关键调查结果、事故主要成因以及其他因素。事故调查委员会发现,在2022年的潜水考察作业后,“泰坦”号的船体已出现异常,但海洋之门勘探公司未能进行适当调查和解决。

调查人员认为,海洋之门勘探公司应对“泰坦”号的实时监控系统在“泰坦”号的设计、认证、维护和检查流程中存在缺陷。

然而,在2023年考察“泰坦尼克”号邮轮残骸之前,海洋之门勘探公司没有采取任何与数据相关的行动,没有进行任何预防性维护,也没有妥善存放“泰坦”号。

事故调查委员会主席贾森·纽鲍尔表示,这起导致5人遇难的事故可以避免。“历时两年的调查揭示了多个导致这场悲剧的因素,为防止类似事件再次发生提供了宝贵的经验教训。我们迫切需要更强有力的监管。”他说。

2023年6月18日,“泰坦”号深潜器在马萨诸塞州科德角以东约1450公里的海域下潜,前往考察“泰坦尼克”号邮轮残骸,在出发1小时45分钟左右后失联。6月22日,美国海岸警卫队确认,“泰坦”号发生“灾难性内爆”,5名乘员全部遇难。

满足的条件,包括足够的保险、与英国政府达成数据共享协议以及与其他国家达成空域协议等。一旦满足这些条件,罗拉天空公司将根据其技术和运营准备情况确定发射时间。

英国民航局首席执行官罗布·比什顿在公报中说,对英国航天产业和整个国家而言,向本土公司颁发发射许可证是一个“重要里程碑”。

罗拉天空公司公布信息显示,“云雀L”火箭高约11米,能够承载50公斤的载荷,用推力达30千牛(kN)的清洁燃料双组元发动机驱动,在英国利用3D打印组件制造。

英国民航局首次向英国公司颁发火箭发射许可证

新华社伦敦8月5日电(记者郭爽)英国民航局5日发布公报说,该机构向本土的英国罗拉天空公司颁发了航天发射许可证,这是英国火箭公司首次获得发射许可。

公报说,英国民航局已授权罗拉天空公司从位于英国北端设得兰群岛的萨克萨沃德太空港发射并运行其“云雀L”(Skylark L)亚轨道火箭,这是该机构第一次将垂直发射许可证颁发给一家英国企业。该许可证允许罗拉天空公司从萨克萨沃德太空港每年最多发射16次。

该许可证附带多项发射前必须

暴雨过后

每年6月至9月是印度的季风雨季,其间暴雨天气频发,洪水、泥石流、山体滑坡等灾害时有发生。
图为8月6日,在印度瓦拉纳西,当地居民乘船撤离。

(新华社发)



欧美贸易协议难解德国汽车业困境

新华社记者 李涵林

今年4月以来,美国政府挥舞关税大棒,大幅提高自欧盟进口汽车关税,重创欧洲汽车产业,导致德国主要车企集体陷入利润暴跌的“寒冬”。

欧美日前达成新协议,欧盟输美汽车关税从25%降至15%。分析人士指出,该协议或将暂时避免欧美之间爆发全面贸易战,但德国制造业的困境远未解除,仍然高企的出口成本与政策反复所带来的不确定性,正在持续削弱车企信心。

关税冲击车企业绩

宝马、梅赛德斯-奔驰、大众等德国主要车企近日公布的财报显示,2025年上半年,企业利润普遍大幅下滑。多家企业明确指出,美国高关税政策是造成其财务承压的重要因素。

宝马财报显示,2025年上半年,该集团收入同比下降8.2%,净利润下滑29%。公司指出,高关税是其核心业务利润率下降的主要因素之一。梅赛德斯-奔驰上半年净利润从去年同期的约61亿欧元“腰斩”至约27亿欧元。大众集团2025年上半年销售收入同比下降0.3%,旗下保时捷汽车业绩也受到显著影

响。保时捷公司表示,上半年因关税额外支出约4亿欧元。

与此同时,德国车企现金流状况持续恶化。英国《金融时报》报道,受美国关税政策等因素影响,德国三大汽车制造商今年的现金流或将合计减少约100亿欧元。

新的欧美贸易协议并未带来明显乐观情绪,多家车企纷纷下调今年增长预期。德国汽车工业协会主席希尔德加德·穆勒表示,即便税率下降,德国车企每年仍将面临数十亿欧元的额外关税负担,这给正处于转型关键阶段的德国汽车工业带来沉重压力。

欧洲汽车制造商协会总干事西格丽德·德弗里斯警告,美国对进口汽车及零部件维持高关税政策,不仅削弱欧盟汽车产业的国际竞争力,也可能损害美国本土供应链和消费者利益。

多重挑战待破解

德国车企业绩集体下滑,不仅由于短期关税上调的直接冲击,更折射出多重深层挑战的交织效应。

关税影响贯穿产业链上下游。由于美国对钢铁、铝等原材料仍维持高达50%的进口关税,上游供应

商将成本压力转嫁至整车厂商,形成多层传导效应,进一步压缩整车利润空间。

据德国汽车工业协会统计,2024年美国从德国进口汽车约45万辆;同期,德国车企在美生产汽车超84万辆,其中约一半面向全球出口,这种跨境生产与销售相结合的格局,对政策变动极为敏感。

大众集团管理董事会主席奥博穆坦言,公司在美国的工厂面临的关税陡然升高,仅上半年,这一变化就给集团整体带来13亿欧元的成本负担。

奥迪首席财务官于尔根·里特斯贝格尔也表示,美国关税已导致公司损失约6亿欧元。

2024年以来,福特、斯泰兰蒂斯、大众、采埃孚、博世等在德国及其他欧洲国家和地区设立的整车和零部件企业相继宣布裁员或关闭生产线。订单萎缩、能源成本高企、劳动力成本上涨,导致传统制造业优势日渐削弱。与此同时,德国车企在电动化转型方面整体仍落后于中国和新的新能源车企。

“向东看”寻出路

面对欧美市场政策频繁调整和