

平均工资出炉 哪些行业领跑

5月9日,国家统计局公布2022年平均工资情况。从数据来看,在19个行业门类中,有18个行业的就业人员平均工资保持增长。其中,无论是在城镇非私营单位还是在私营单位中,就业人员平均工资水平排在前三位的行业均为技术含量较高的信息传输、软件和信息技术服务业,金融业,科学研究和技术服务业。此外,金融业平均工资增速最高。对于个人工资与全国平均工资存差异的情况,建议理性看待。



18个行业平均工资保持增长

数据显示,2022年,全国城镇非私营单位就业人员平均工资为114029元,比上年增长6.7%,增速比2021年回落3个百分点,扣除价格因素实际增长4.6%。

城镇私营单位就业人员平均工资为65237元,比上年增长3.7%,回落5.2个百分点,扣除价格因素实际增长1.7%。

国家统计局人口和就业统计司司长王萍萍解读,据国家统计局对138.1万家规模以上企业的联网直报统计和72.1万家规模以上样本单位的调查,2022年全国城镇单位就业人员平均工资保持增长。

据悉,城镇单位是指城镇地域内从业人员在5人及以上的法人单位,不包括个体工商户和自由职业者。就业人员工资是指单位就业人员领取的由本单位发放的全部劳动报酬,包括工资、奖金和各类津补贴,以及单位从个人工资中代扣代缴的个人所得税、社会保险基金及住房公积金等。

在19个行业门类中,有18个行业的就业人员平均工资保持增长。房地产行业平均工资水平下降,部分人员密集型或接触型服务业平均工资增速较低。数据显示,城镇非私营单位中,房地产业平均工资为90346元,下降0.9%。城镇私营单位中,房地产业平均工资为56435元,下降3.2%。

分地区看,无论是在城镇非私营单位还是

2022年城镇非私营单位分行业门类就业人员年平均工资(单位:元)

行业	2021年	2022年
平均	106837	114029
农、林、牧、渔业	53819	58976
采矿业	108467	121522
制造业	92459	97528
电力、热力、燃气及水生产和供应业	125332	132964
建筑业	75762	78295
批发和零售业	107735	115408
交通运输、仓储和邮政业	109851	115345
住宿和餐饮业	53631	53995
信息传输、软件和信息技术服务业	201506	220418
金融业	150843	174341
房地产业	91143	90346
租赁和商务服务业	102537	106500
科学研究和技术服务业	151776	163486
水利、环境和公共设施管理业	65802	68256
居民服务、修理和其他服务业	65193	65478
教育	111392	120422
卫生和社会工作	126828	135222
文化、体育和娱乐业	117329	121151
公共管理、社会保障和社会组织	111361	117440

私营单位中,工资水平都是东部最高,东北最低。其中,东部包括,北京、天津、河北、上海、江苏、浙江、福建、山东、广东和海南10个省(直辖市)。东北包括,辽宁、吉林和黑龙江3个省。

IT业平均工资突破22万元

2022年,无论是在城镇非私营单位还是在私营单位中,就业人员平均工资水平排在前三位的行业均为技术含量较高的信息传输、软件和信息技术服务业,金融业,科学研究和技术服务业。

其中,信息传输、软件和信息技术服务业平均工资独领风骚,在各行业中为最高。

城镇非私营单位中,信息传输、软件和信息技术

技术服务业年平均工资达到220418元,突破22万元。城镇私营单位中,信息传输、软件和信息技术服务业年平均工资达到123894元。

王萍萍解读称,受人们对互联网学习、工作、社交和网络购物需求量较大等因素影响,信息传输、软件和信息技术服务业两类单位平均工资分别增长9.4%和8.1%。

金融业平均工资增长15.6%

从平均工资增速来看,金融业平均工资增速最高。数据显示,城镇非私营单位中,金融业年平均工资达到174341元,增长15.6%。城镇私营单位中,金融业年平均工资达到110304元,同样增长15.6%。

王萍萍解释称,这主要受产业结构调整、减员增效等因素影响。以城镇非私营单位金融业包含的四个行业大为例,货币金融服务业(主要是银行等)、资本市场服务业(主要是证券基金和投资公司等)和其他金融服务业的工资水平较高,分别为21.6万元、45.2万元和42.3万元,平均工资增速分别为6.1%、2.4%和6.7%,而保险业的平均工资较低,仅为9.1万元,其增速却高达19.1%。

王萍萍指出,保险业平均工资增速较高的主要原因是,工资水平较低的保险代办员在2022年大量减少,使保险业就业人数减少近23%,工资总额减少8.2%。低工资保险业就业人员的减少是金融业平均工资水平变化较大的主要原因。

个人与平均工资水平或存差异

对于个人工资与全国平均工资的差异,王萍萍解释称,由于所处地区不同、行业不同、单位类型不同,单位之间的工资水平有时存在较大差异;在同一单位内部,由于就业人员所处岗位不同,工资水平也会存在一定差异。当前的工资统计使用分组数据,反映不同地区、行业、单位类型的工资水平,以及地区内、行业内不同岗位就业人员的工资水平。

王萍萍指出,平均工资数据可以让我们了解劳动力市场中相应就业人员大致的工资水平。但是,由于单位效益不同、个人具体情况不同,即使是同一地区、相同行业、相同单位类型和相同岗位的就业人员,个人工资水平之间仍会存在一些差异。

王萍萍表示,总之,由于种种原因,具体到个人的工资水平和增速,可能与全国平均水平和增速差别较大,这要从行业、地区、单位类型、岗位以及单位经营状况和个人具体情况出发进行全面分析,理性看待。

北京商报综合报道

X 西街观察

车企价格战打不出“销冠王”

陶凤

5月9日,乘联会发布4月全国乘用车市场分析,点出特斯拉涨价是“很好的信号”。

此前,特斯拉在四天内两次涨价。对于“好”在哪,乘联会表示,这体现车企对经营质量的关注,有利于改善消费观望心态。让消费者走出过度期待降价的预期,恢复正常的购买节奏。

一段时间以来,价格战弥漫车市。一开始新能源汽车彼此血拼,局部战争随即打响。新能源车市场成长壮大已经撼动了燃油车的市场格局,后者纷纷加入,意味着战事全面升级。

价格战一旦启动,仿佛停不下来。互相之间是油电对决,共同而言是面临消费萎缩的困境。销量、利润双升皆大欢喜,但现阶段二者基本不可能两全。

车企以价换量的算盘,在消费者一端也未必照单全收。降价潮很快在市场上创造了非理性预期,消费者驻足观望,理所当然认为价格没有最低只有更低,降价换销量的效果越来越差。

没有供需两侧的双向奔赴,市场不可能形成健康发展的良性循环。大降价之后,订单狂欢并没有如期到来,3月汽车产销虽然恢复,但汽车销售利润率也仅有4.7%。

价格战让考虑买车的人更想观望。没有人真正喜欢价格战,东风的苦,燃油车都清楚。在严酷的竞争形势下,本就亏损的新能源车企更是被迫切齿。

没有一家企业不存在成本红线,更没有一家车企能不计得失后果一直打下去。价格战“杀敌一千,自损八百”,对任何一家企业都不是好事。

一味降价短期内牺牲利润,长期看还有可能干扰车企后续发展。即便少部分消费者能够从中短暂获利,大多数消费者的长远利益可能得不到保障。

价格战赢得的时间窗口,只会越来越小、越来越窄。最严的国六b标准即将实施,燃油车库存压力不容小觑。新能源汽车比拼智能化,车企还要安排大笔资金投入新技术研发,才能保证在竞争中不会出局。

从过往的经验看,每次价格战的发动者,都是有能力完成技术升级的“价格杀手”。一些只靠低质低价模式发展的企业会不断边缘化,甚至最终走向破产重整。而只依靠价格战、抄袭爆款创造销量,其上升势头很难长久维持。

价格战打不出真正的销冠王。进入高质量发展时期,在全社会整体消费升级的大背景下,汽车业只会大步向前步步精进。无论燃油车还是走向世界的新能源车,核心研发能力、制作工艺、智能化水平才是真正的竞争力。

不达标禁产禁售 最严国六b排放标准来了

新申报公告。

中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)相关人士表示:“此前RDE试验结果符合标准限值要求的,企业可自主选择是否在试验报告上登记‘仅监测’或‘满足标准限值’。但从今年7月1日起,所有‘仅监测’车型不能继续生产,所有生产及销售的轻型汽车RDE试验结果均应‘满足标准限值’。”不过,在乘用车市场信息联席会秘书长崔东树看来,对于车企来说,相关车型的升级技术并不难,如加装设备和检测装置等,但加装相应设施却会提升企业的制造成本。

事实上,国六排放标准实施六年来,车企的技术更新和生产也逐步完成过渡。北京商报记者了解到,2018年开始,部分商用车和乘用车企业已开始尝试加装各类设备以满足国六b排放标准的各项指标。“上汽大众旗下车型已全部安装颗粒捕捉器。”上汽大众相关人士对北京商报记者表示,该装置安装后也让上汽大众旗下车型满足国六b排放标准。

随着车企技术提升,目前国内新车型已基本满足国六b排放标准。机动车环保网发布的数据显示,今年4月29日-5月5日环比新增的18.59万辆车中,符合6b阶段限值的车型占比100%、符合6b阶段限值的车辆占比100%。中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉认为,国六排放标准分两阶段实施已给车企预留切换时间,让各车企心中有明确时间表以逐步完成技术升级。

近百万辆库存车获过渡期

尽管车企逐步完成国六b排放标准切换,但该政策落地前待消化的库存车还是引发车市波动,并在今年3月触发价格战。

据统计,今年3月,全国有超30家汽车品牌、上百款车型参与降价,多地政府也相继出台鼓励汽车消费政策。北京商报记者了解到,

引发本轮促销的背后,是由于市场积压了不少未满足RDE标准的国六b排放标准车型。一位合资品牌经销商对北京商报记者表示,随着各城市提前进入国六标准,国五时代已彻底结束,而为满足排放要求国六a排放标准的车型库存量并不高,但市场上有不少非RDE的国六b车型需要清除库存。

事实上,从去年四季度开始,不符合RDE要求的国六b排放标准车型的库存问题已经显现。北京商报记者了解到,去年四季度中汽协已陆续接到行业部分企业反映,受疫情、市场等多重因素影响,部分不符合RDE要求的国六b排放标准车型库存积压严重。数据显示,截至今年1月底,不满足RDE要求的库存车辆超过189万辆,含已采购部件的库存超过200万辆。

“本轮库存压力是由客观因素造成。”中汽协相关人士表示,主要原因有以下四方面,一是汽车市场表现不及预期;二是产品生产切换需要一定时间,企业已采购订回不满足RDE车型的专属件,需生产整车进行消化;三是新能源汽车抢占部分传统燃油车市场;四是部分地区降价行为加剧消费者持币待购。

多重压力下,虽然今年7月1日起将在全国范围全面实施国六b排放标准,但政策也为上述库存车型留出缓冲期。《公告》中提到,针对部分实际行驶污染物排放试验(即RDE试验)报告结果为“仅监测”等轻型汽车国六b车型,给予半年销售过渡期,允许销售至今年12月31日。

“半年时间销售这些库存车型,给企业和经销商留出了充足时间。”崔东树表示,目前国六b排放标准的非RDE车型库存已不足100万辆,相信可以在近几个月得到有效解决。而国六a排放标准车型库存仅剩几万辆,在接下来的5月和6月仍有充足的消化时间。充裕的时间下,市场后期出现大规模促销的情况可能性不大,价格也会趋于平稳。

北京商报记者 刘洋 刘晓梦