



一些黑恶势力之所以“野火烧不尽,春风吹又生”,究其原因,就是没能把背后的“保护伞”连根拔起、清除干净,留下了后患。打蛇打七寸,挖树先挖根。深挖彻查黑恶势力“保护伞”,就是抓住了黑恶势力的“七寸”、挖到了“恶根”。各级纪检监察机关必须敢于动真碰硬,坚持零容忍的态度,落实好“两个一律”“一案三查”。在彻查黑恶势力“保护伞”上下功夫,精准发力、精准处置,不放过一个“保护伞”,不让一个“关系网”漏网,切实让黑恶势力无“伞”可遮、无“网”可藏。

——中国纪检监察报:《让黑恶势力无伞可遮》

有关帮扶措施必须以就业数据真实为前提。如果大学毕业生就业数据失真,就会对政府部门和社会公众造成误导,影响各界对大学毕业生就业形势的判断,影响政府决策和帮扶措施的精准性,到头来受伤害的还是大学生。之前,个别高校被爆出存有“虚假签约”“被就业”等问题,在当前严峻的就业形势下,高校的就业指导促进工作压力加大,更要严防就业率注水的形式主义。

——经济日报:《就业数据造假害人误事》

对于高校来说,在职研究生发放的也是盖有学校大印的学位证书,忽视人才培养质量,对在职研究生疏于把关,砸的是自家学校的招牌。

——李一陵。据媒体报道,日前,记者发现天津大学软件学院软件工程专业2018届硕士毕业生刘某的硕士学位论文《基于J2EE的环保管理系统的设计与实现》,与同年毕业的厦门大学信息学院软件工程专业学生林某的硕士学位论文《基于J2EE的环保管理系统的设计与实现》,标题、摘要、关键词、正文的结构及内容雷同或高度相似。



## 【本期话题】

### “带货网红”成新职业

据媒体报道,7月6日,人社部联合国家市场监管总局、国家统计局发布了部分职业发展的新工种,其中“互联网营销师”职业下增设了“直播销售员”,人们熟知的电商主播、带货网红们有了正式的职业称谓。你怎么看?

## 【议论纷纷】

④徐干:新兴职业背后,是顺应时代潮流的新形势,宣告着许许多多劳动者的厚积薄发,以及社会经济生活发展的突飞猛进。新职业为处于择业期的青年提供了更加多元的就业选择。直播带货既然已经成为正式职业,那未来就需要相关部门加强对产业的监管力度,让其更加健康地发展。

④王政:新职业“转正”,对行业发展和从业人员提出了更高的要求。既是“正式工”,就不能野蛮生长。比如,备受关注的直播带货“转正”,直播者们今后更应坚守职业底线。

本期话题下期继续

# 避免雨天触电 不能只靠“减少外出”

□马涤明

7月6日,武汉警方通报,汤逊湖社区一男子在社区内意外触电不幸身亡。街道办、公安及社区相关负责人第一时间到达现场进行善后处理。事发后,小区内路灯的电源总闸已关闭。有关方面提醒,近期雷暴雨较多,居民请尽量减少外出、尽量不要外出。

减少外出的提醒是善意的,目的是降低发生意外的概率,不过要从根本上减少意外触电的事故,除了减少出行,还应分析触发电路安全隐患的原因。触电这种事故,最让人想不通的是,为什么会有漏电问题?为什么没有有效的防护设施,比如漏电保护器?是否存在防范设施失灵?

暴雨是天灾,而触电事故往往是人祸。近年来,一些地

方发生雨天触电致人死亡事故,发生的地点有小区、广场、街道,也有公交车站等区域。而且即便是晴天,也出现过景观灯、喷水池、灯杆漏电夺命事故,“公共区域触电身亡”现象让人忧心。越是这样就越说明,解决触电事故不能仅仅依靠“减少市民出行”。

毕竟公共设施的安全性,不能让公众用生命检验。换句话说,触电事故是一种责任事故,应当有人为事故、为人员伤亡承担责任。事故的善后处理也不能只是经济赔偿。赔偿是必要的,可如果赔偿就能够替代甚至掩盖管理责任问题,下一次事故的发生或许仍将不远。

一个最简单的常识是,电器设施建设从设计、施工到验收以及使用过程中的日常管理,每个环节都与公众的生命安全息息相

关,认真操作、严格管理,就是对生命负责。因此,每次事后能否认真调查原因、追究责任、吸取教训,也关乎对公众生命的态度。眼下正是雨季,大雨小雨暴雨一场接一场,对于电器设施安全系数脆弱的地方、社区的公众来说,出行的风险也随之上升。这种情况下,建议相关部门立即采取干预措施,对公共电器设施进行安全大检查,该修缮的修缮,该弥补设计不足的赶快弥补,该加装防护设施比如漏电保护器的要赶紧加装。

未雨绸缪总是胜过亡羊补牢。希望各地在防范避免“雨天触电”问题上,不要再度步入“不出事不重视”的陷阱里了。事实上,把处理问题的时间迁移到出事时,才叫“第一时间”,而出事后“第一时间到达现场”,这种“第一时间”的意义已经大打折扣了。

## “快递进村”构建农村物流生态圈

□张西流

8日,记者从中国邮政局获悉,国家邮政局办公室近日印发《关于开展“快递进村”试点工作的通知》,决定在6个省(区)和15个市(州)组织开展“快递进村”试点工作。今年《政府工作报告》提出,要“支持快递、电商进农村”,助力精准脱贫和乡村振兴。国家邮政局启动“快递进村”工程,并制定《“快递进村”三年行动方案(2020—2022年)》,明确到2022年年底,符合条件的建制村基本实现“村村通快递”。

(7月8日 人民网)

农村网购消费及农产品电商交易,正在成为快递业务新的增长点;许多地方特产,通过电商渠道走进了千家万户,“快递+电商+农业”模式,成为精准扶贫的标配。然而,与之相对应的是,农村物流“最后一公里”,还面临诸多障碍。公于此,我国将启动“快递进村”工程,实现“村村通快递”。

众所周知,快递进农村起到了积极作用,补齐了农村流通短板,推动农村消费升级,激发农村创新创业,带动农民收入增长。截至目前,全国农村网商突破1300万家,吸引了一大批农民工、大学生、退伍军人返乡创业。然而,必须正视的是,农村快递和电商发展,还存在着专业人才缺乏、产业基础薄弱、物流成本比较高等问题。比如,农村快递服务水平的相对滞后,也给农村公共管理带来了不小困难。快递的安全、卫生、服务方式及态度等方面的问题日益突出。

对于农村地区来说,人口居住分散,业务量相对较低,电商及快递企业,因为有着成本和利润的考虑,在农村布置的网点仍然很少。目前,各县区的电商及快递企业,基本上都是个人加盟,很少有电商及快递企业直接设点。为了收回投资,一些加盟点的经营行为就很不规范,恶性竞争,收费随意的情况时有发生。再加上一些经营者服务意识、安全意识不强,有的代

理点连基本的消防安全标准都无法达到。快递物流下乡中出现的困难和问题,已经引起了一些地方的重视。但如何让快递网点与电商发展同步,这仍然有着较长的路要走。基于此,有关部门正形成扶持合力,助推“快递进村”。

小康不小康,关键看老乡。农村物流快递业的发展,是关系到农村群众生活幸福的大事,地方政府不仅要政策上对电商及快递企业进行扶持,还要大力宣传电子商务,鼓励农村居民把自家产品放到网上销售,以吸引更多电商及快递企业前来设点。此外,作为电商及快递企业,要着眼长远,在一些有发展潜力的乡镇甚至村子提早设点布局。电商及快递还应创新经营模式,建立适应农村现状的物流模式,比如在确保收到货款的前提下,与农村通村班车等进行合作,降低经营成本。如此多措并举,才能构建共建共生的农村快递物流生态圈,农村群众才能更好、更快地享受互联网带来的快捷和便利。

## 比“亲子消费”更重要的是陪伴

□杨朝清

了“养孩子太贵了”的喟叹。

“学前亲子消费”形成了一个巨大的利益蛋糕,吸引了趋之若鹜的商业资本。商业资本反过来又进一步推波助澜,让“学前亲子消费”越来越火爆。商家通过形形色色的广告去吸引消费者的注意力,去触动他们的心灵、情感和欲望,努力做到“说服”消费者,赢得他们的认同。每个人都不是孤立的原子,都被嵌入到形形色色的社会网络之中,当熟人圈子都在“学前亲子消费”中乐此不疲的时候,许多人难免会受到影响。

如火如荼的“学前亲子消费”,成为市场上的“富矿”;为分一杯羹,泥沙俱下、良莠不齐的商家都争先恐后地投入其中,出现了“野蛮生长”的状况。早教班价位虚高,儿童玩具存在安全隐患,儿童视频中出现了不适合孩子们观看的内容……在利益的驱动下,指望

商家的自律自制无异于隔靴搔痒;只有加强市场监管,做好从业人员资质和市场准入的规范化和制度化,才能让市场秩序得到净化,市场活力得到进一步激活。

面对乱花渐欲迷人眼的“学前亲子消费”,家长们需要保持定力。首先,家长们要意识到,与没有情绪情感的商品相比,孩子们更需要的是父母的关爱与陪伴,需要的是“面对面”的亲情感互动。其次,家长要少一些跟风、从众,不能亦步亦趋地被别人牵着鼻子走。此外,要尊重孩子的差异性和主体性,走进他们的世界,真正地了解孩子们的所思所想。与“买买买”相比,有品质的呵护与陪伴更有价值和意义。

“学前亲子消费”并非越多越好,而是要恰到好处;父母的关爱与陪伴是“根本”,“学前亲子消费”只是一种辅助手段,不能本末倒置。



### 解决停车难问题

近年来,一些地方的停车难问题已初步缓解,但不少城市仍面临巨大的停车压力,据估算,全国车位缺口已达约8000万个。加强停车场建设,不仅能满足百姓急需、改善城市运行秩序,也有利于提振汽车消费,为扩大消费、释放内需潜力提供重要抓手。从去年底召开的中央经济工作会议强调加强城市停车场建设,到今年《政府工作报告》提出“促进汽车消费,大力解决停车难问题”,停车场建设有望再发力。

(7月8日《人民日报》)

### 须下足绣花的功夫

□木须虫

破解城市停车难,并不只是突击在车位的缺口上简单做增量文章,更需要城市下足绣花的功夫,对症下药,为停车服务的供需找到良性的机制,为动态发展注入强大的内生动力。

首先,对停车服务准确定位。停车是使用城市空间资源的行为,一定意义与供水、供电之类一样具有公用性质,供给的组织应在政府与市场之间找到平衡。其次,破解停车位供给的资源瓶颈,既要千方百计增加建设车位所需要的土地资源,如强化小区建设车位配套、老旧小区拆迁改造腾让;也要提高资源的集约利用,如利用地下、空中配建停车位,开放绿地、庭院建设生态停车位等。

第三,探索车位开放共享,提高车位资源的利用效率。城市小区制使车位归属使用呈现孤岛效应,形成“潮汐”现象,通过完善政策导向、细化利益协调,逐步建立单位或者个人开展停车泊位有偿错时共享机制。

### 立法完善共建共治体系

□张西流

早在2018年5月,北京出台了机动车停车条例,通过立法理顺管理理念,完善制度设计,凝聚社会共识,明确各方权责,规范各方行为,构建公共治理体系。可见,化解停车难、停车乱,需立法完善共建共治体系。

首先,应制订城市设施专项规划,确定停车设施的供应体系、控制目标、建设时序等,还要有年度的实施计划等。同时,应坚持产业化发展方向,明确用地政策,给予企业融资、商配、容积率奖励和简化审批流程等激励政策,鼓励社会资本投资建设停车场。再者,按照分层确权的新思路,允许一些公共区域的地下空间开发建设停车场,一些重点区域需要在新改扩建时设置停车区;确定与城市发展相适应的停车位配建标准并落实。还可以分时分段设置夜间停车位,还可以利用一些空闲场地增加临时停车位。

特别是,理顺管理体制机制,完善社会共治体系。需要将停车服务与管理,纳入城市综合治理、提高城市精细化管理水平、推进地方经济社会高质量发展的大局中统筹考虑。因此,应明确市、区、街乡镇三级管理体制,强化属地管理责任、实现重心下移,明确各区、街乡镇、居(村)民委员会、业主委员会的管理职责和主体责任。明确门前三包、社区自治、社团行业自律和质量信誉考核,加强群众监督,明确社会公众投诉举报的权利和学校、媒体单位的宣传义务,鼓励开展停车志愿服务,协助维护停车秩序。