

保洁员被欠薪,不该“灯下黑”

评论员观察

本报评论员 王学钧

每到年底,治理欠薪都是各级政府的重要工作,帮助农民工讨薪属于分内之事,那么,从镇政府手中承包了业务的公司长期欠薪,政府部门更有责任帮被欠薪的保洁员们讨回公道,不应该容忍“灯下黑”。

165名保洁员辛苦工作了五个多月,竟没拿到一分钱的工资!这两天,发生在平邑县临涧镇的这则新闻成为舆论场上一个不小的热点。虽说随着媒体的介入,事情已经有了积极的变化,但是,这起恶意欠薪事件依然让人心绪难平。

这则发生在小地方小人物身上的新闻能在大事不断的情境之下“跻身”舆论热点,显然有着多重原因。

毫无疑问,保洁员们的遭遇触碰到了人们心中最柔软的那部分。这些生活在社会底层的乡村“留守”人员,大多已经年过半百,不少人甚至是体弱多病老无所依,起早贪黑顶风冒雪地为村庄“保洁”,指望靠着每个月不过五百块的工资过活。然而,就是这点儿辛苦钱在

发了几个月后便再没了音信,工资一欠就是小半年。如果不是媒体曝光,单凭这些弱势的保洁员自己,根本无力诉诸法律捍卫自身权益,如此一来,工资究竟要被拖欠到何时,甚至是否还能拿回自己的血汗钱,恐怕都是个问题。春节将至,当有关佳节的美好想象与如此惨淡的景象碰撞在一起的时候,人们的心里怎能不迸发出强烈的同情与愤慨?

相关的数字也足以引人注目。被拖欠工资的人数多达165名,工资被拖欠的时间长达五个多月之久,即使以每人每月500元计,累计拖欠工资总额竟也高达四十余万元。这可不是小数目!这样的欠薪不仅明显有违劳动法等民事法律法规,而且已经涉嫌触犯刑律。按照

最高人民法院关于审理拒不支付劳动报酬刑事案件适用法律若干问题的解释,“拒不支付十名以上劳动者的劳动报酬且数额累计在三万元至十万元以上的”,应当认定为刑法第二百七十六条第一款规定的“数额较大”,可处三年以下有期徒刑或者拘役,并处罚金;造成“严重后果”的,处三年以上七年以下有期徒刑,并处罚金。

更紧迫的问责恐怕还不在于这里。区区一镇大小的地方,165名保洁员小半年领不到工资,镇政府不应该不知道。而且,按照涉事保洁公司的说法,是镇政府拖欠“承包费”在先,保洁公司拖欠保洁员工资在后。至此,人们不禁要问,这种说法是否属实?如果属实,那

么,镇政府为什么会拖欠“承包费”?这家“承包”了全镇保洁服务的保洁公司跟政府部门之间究竟有着什么样的关系?诸如此类的问题,都需要有关部门及时给出令人信服的说法。

每到年底,治理欠薪都是各级政府的重要工作,帮助农民工讨薪也属于分内之事,那么,从镇政府手中承包了业务的公司长期欠薪,政府部门更有责任帮被欠薪的保洁员们讨回公道,不应该容忍“灯下黑”。

眼下,媒体介入之后,欠薪问题据说已经得到解决了,但这并非事件的终点。只有建立起有效的监管机制,让劳动者能够及时领到薪水,在遭遇欠薪时能够及时得到帮助,基层政府才算尽职尽责。

研究生学科“注水”,高校与学生各取所需

大家谈

熊丙奇

教育部、国务院学位委员会近日印发《学位与研究生教育发展“十三五”规划》。《规划》指出,要主动适应需求,动态调整优化研究生教育学科结构,对水平持续低下、长期脱离经济社会发展需求、人才培养过剩的学科进行预警,建立以职业需求为导向的硕士专业学位研究生教育发展机制。

根据2015年全国教育事业统计公报,我国研究生招生64.51万人,在学研究生191.14万人。研究生招生规模、在学研究生规模分别是15年前的5倍多和6倍多——2000年,全国招收研究生12.85万人,在学研究生30.12万人。研究生教育一直被质疑充满泡沫。此次《规划》就在于挤掉研究生教育的水分,提高研究生教育的质量。而要落实《规划》,必须落实和扩大学校办学自主权,推进大学实行学术自治,教授治学。

我国研究生教育快速发

展,与高校把发展研究生教育视为学校上水平的重要指标有关(相关的指标有研究生比例、硕士点数、博士点数、博导数量等),为追求办学政绩,很多学校,包括刚升本的本科院校,即便不具备条件,也“包装”申请硕士点、博士点,导致这些硕士点的办学质量低下。要改变这种情况,就必须扭转高校的行政治校。

此次《规划》提到,要“支持学位授予单位按照经济社会发展需求自主设置二级学科,以前沿问题或重大科学、重大工程问题为导向自主设置新兴、交叉学科。健全学科预警机制,对水平持续低下、长期脱离经济社会发展需求、人才培养过剩的学科进行预警”。这是政府部门推进研究生教育改革的两大方面,一是把办学自主权落实给高校;二是通过信息服务(预警)的方式,引导高校科学、合理设置学科和学位点。

而高校如何用好自主权极为重要。高校在设置学科、专业时,不能由行政领导决定,而必须发挥教授委员会和学术委

员会的作用。教授委员会和学术委员会,要结合社会需求、本校的办学定位、办学条件进行充分论证。比如,对于基础学科,培养学术性人才的研究生教育,在设立学科点时,不应该过分重视社会需求,也不能追求规模,而应该坚持学校办学定位和办学特色,以能力为导向培养人才;而对于应用学科,培养应用技术人才的研究生教育,设立学科点,就必须紧密结合社会需求,结合学校办学定位和条件论证设置学科点是否必要,能否办出高水平,以就业为导向进行人才培养。

我国高校设置学科、专业,却没有坚持上述学术逻辑。学校定位模糊,学科设置趋于功利化。对于基础学科,有的学校认为社会需求不旺、就业不理想,而将对于社会发展极为重要的基础学科砍掉,这导致基础学科人才培养陷入困境;而对于培养应用技术人才的专业硕士教育,有的学校却按传统的学术硕士模式进行,在师资、课程、培养模式上和学术硕士培养没有什么差别,这造成研究生教育结构失

衡,质量也跟不上社会的需求。此次规划明确提出,要“建立以职业需求为导向的硕士专业学位研究生教育发展机制,加快完善专业学位体系,满足各行各业对高层次应用型人才的需求”,针对的就是目前专业硕士教育没有坚持就业导向,也缺乏培养特色的问题。

我国研究生教育还存在的另一大问题是,有相当比例的受教育者,接受研究生教育,单纯是为了提高学历层次。进而,针对“学历需求”,有的高校就不重视研究生培养质量,而是只回报给学生一纸文凭。如果这种学历导向不变,研究生培养过剩的问题,就无法解决——从社会需求角度,研究生已经过剩,可是,从学历需求角度,报考研究生依旧火爆,今年报考研究生的人数就超过200万,虽然有把非全日制硕士纳入统一考试、招生的原因,但考研高烧不退是不争的事实。引导受教育者和学校从学历导向向能力导向,这需要我国进一步推进人才评价体系改革,打破人才评价的唯学历论。(作者为21世纪教育研究院副院长)

媒体视点

打破高尔夫球场“越禁越多”怪圈

22日,国家多部委公布全国高尔夫球场清理整治结果,上百家球场被取缔。此举释放了一个明确的信号,就是要坚决打破高尔夫球场“越禁越多”的怪圈。

自从2004年国务院下发关于暂停新建高尔夫球场的禁令以来,全国高尔夫球场反而增加了三四百家。“越禁越多”的根本原因在于利益驱动。很多地方把高尔夫球场视为重大建设项目,主动招商引资,为其大亮绿灯;开发商则乐于通过球场建设进行房地产开发,获取巨额的土地增值收益。此外,有的球场项目背后还暗藏利益寻租、权钱交易。

在中国,由于土地资源、水资源稀缺,高尔夫球场注定不能遍地开花,堵住漏洞,扎紧新建球场的篱笆仍然是紧迫的现实要求。

要堵得住,首先要守住红线,建立负面清单。有关部门要求整改的很多高尔夫球场,往往以生态公园、体育公园、旅游度假村的名义兴建,实际上占用了基本农田或较大面积的耕地,甚至在自然保护区内“圈地”。因此,避免使用耕地、严格禁止使用基本农田、不破坏生态环境,应该成为建设高尔夫球场坚守的红线。

要堵得住,还要严格监管,落实责任清单。过去有的地方政府对违规建设的球场睁一只眼闭一只眼,相关部门执法只是“一阵风”。从这次清理整治之后,地方政府必须落实主体责任,规划、国土、环保等部门的监管不能再走过场。

对于高尔夫球场的建设和运营,监管要突出一个严字——严防暗箱操作,严禁“先上车后买票”,严打批建不符,严惩破坏生态、污染环境。为巩固治理成效,未来应进一步加强监督,抓住顶风违规的苗头一查到底,让高尔夫球场建设彻底走出“越禁越多”的怪圈。(据新华社电,作者白田田)

监管门槛高,助推网约车节前加价

公民论坛

张国栋

据中国之声《新闻纵横》报道,最近,不少城市的市民在朋友圈等个人社交平台上吐槽打车这件小事遇到了大难题。人们发现,在早晚高峰甚至不少传统非高峰时段里,通过滴滴等平台打车已经变得很困难,要增加叫车成功的概率,往往得加价。而在网络上,也有文章把“出行不美好的体验”归结到了部分互联网平台的服务模式上。滴滴一下,为何不能马上出发?

有观点认为,由于目前网约车市场过度集中,部分平台已经形成垄断,导致可以随意

进行加价,订单取消的规则也存在漏洞。部分网文直接将矛头指向滴滴。还有一些说法中提及,平台所加调度费,最终不是由司机获得,而是被平台扣留。可事实上这种说法并不存在,加价多由司机获得,平台方面并不抽成。还有说法认为,因平台派单机制存在问题,导致司机只会去选择加价订单,是近期叫车难加价高主因。这种说法或许存在,但也不见得真是“主因”。

通常而言,价格主要受供求影响,节前是出行高峰,活多车少才是加价打车的直接原因。为什么会活多车少呢,不得不说是网约车新政尤其是各地的实施细则落地后带来的“效果”。有业内人士直言,网约车平台不是影响供求

的根本因素,背后主要是政策原因。各地新政发布实施后,网约车的“质量”是提高了,网约车司机的“技能”也提高了,可对应的网约车的数量却越来越少。在此等现实语境下,即使出行需求保持平日里的同等水平,叫车也不那么容易。如果需求增加或赶上节前出行高峰期,问题就会更加突出。

需要指出的是,给网约车一个合法的地位只是第一步,让其成为出租市场的有生力量,方便市民出行,共享改革发展成果,才是根本。而今在一些城市出现的叫车难加价高现象,其实也非出租车体制改革的初衷,折射出的是这些地方的网约车新政剑走偏锋,大有问题。或要求过高,不切

实际;或条件苛刻,难以满足;或牵强附会,另搞一套,等等。结果是“迫使”大批原有网约车及其司机“退场”,相当一部分想加入这一行列的人也不得不“放弃”。这无疑值得反思,更需要加以改进。

当然,对于网约车这一新生事物,除了“放”,还得“管”。但管要科学、合理,不能管得太死板、太苛刻。其实像春节这样的出行高峰,最应该是网约车尤其是顺风车发挥作用的时刻,出行的人和车这么多,顺路或部分顺路的概率要比平常大。如果由于监管的原因,门槛设得过高,让一些本能够分享的资源分享不了,那才是最令人遗憾的。

投稿信箱:qilupinglun@sina.com