

用好教育经费每一分投入

■ 张炼

教育是国之大计、党之大计。党和政府始终坚持把教育摆在优先发展的战略地位。不久前，教育部相关负责人在新闻发布会上介绍，2019年，国家财政性教育经费支出首次突破4万亿元，年均增长8.2%；占GDP比例为4.04%，连续8年保持在4%以上。

“十三五”时期，中央财政坚持把教育作为财政支出重点领域予以优先保障，加大教育投入，保证财政教育投入持续稳定增长。2019年国家财政性教育经费有效带动了全国教育经费总投入首次超过5万亿元，支撑了世界上规模最大的国民教育体系，建立了世界上覆盖最广的学生资助体系，有力推动了我国教育总体发展水平跃居世界中上行列。尤其要看到，这一成就是在经济下行压力加大、财政收支矛盾突出的情况下取得的，实属不易，充分体现了以习近平同志为核心的党中央优先发展教育事业、优先保障教育投

入的决心。

这笔经费，花得暖心。从教育部提供的数据可以发现，义务教育在国家财政性教育经费支出中占比最高，2019年占到52.7%，体现了“保基本”；学前教育财政性经费年均增长15.4%，在各级教育中增长最快，体现了“补短板”；中央对地方教育转移支付资金80%以上用于中西部地区，“三区三州”等深度贫困地区财政性教育经费年均增长10.9%，高出全国年均增幅2.7个百分点，体现了“促公平”；教职工人员支出占到62%，比2015年提高近5个百分点，支出重点逐步从硬件建设向软件建设转变，体现了“提质量”。更让人欣慰的是，寒门学子再不愁上学难，用于学生资助的财政资金累计支出超过5000亿元（不含免费教科书和营养膳食补助），年均增长8.35%。

近年来，教育投入充分发挥了保障教育发展、推动教育改革、促进教育公平、增强教育内涵、提高教育质量的政策导向作用，有力推动了教育事业全

面发展。党的十九届五中全会提出，建设高质量教育体系。落实这一要求，要充分认识教育投入在建设高质量教育体系中的重要意义，从体制机制上保证教育投入稳定增长，提高教育财务治理能力，充分发挥教育财务战略支撑作用，加快推进教育现代化、建设教育强国、办好人民满意的教育。需要看到，当前教育经费投入使用管理中，还存在一些问题，如教育经费多渠道筹集的体制不健全，一些地方经费使用“重硬件轻软件、重支出轻绩效”，监督管理有待进一步强化等。这就要求进一步优化结构、深化改革、强化监管，建立健全适应现代财税制度和高质量教育体系建设要求的教育财务治理体系，“好钢用在刀刃上”。

切实提高教育经费使用效益，应做到统筹兼顾。既要紧紧抓住人民群众最关心最直接最现实的利益问题，持续保持教育投入稳定增长，在幼有所育、学有所教、弱有所扶上不断取得新进展，也要立足基本国情，合理

引导社会预期。同时，要区分“轻重缓急”。在各级各类教育之间要突出“重点”，重点保障义务教育均衡发展；在具体支出项目之间要突出“优先”，将教师队伍建设作为教育投入重点予以优先保障；在地区和群体之间要突出“倾斜”，着力向“三区三州”等深度贫困地区和建档立卡等贫困学生倾斜，推动实现建档立卡贫困人口教育基本公共服务全覆盖。在此基础上，也需要着力补齐教育发展短板，聚焦服务国家重大战略，持续加大教育教学改革投入等。

从“再穷不能穷教育，再苦不能苦孩子”到“努力让每个孩子都能享有公平而有质量的教育”，从“保证不让一个学生因经济困难而失学”到“使绝大多数城乡新增劳动力接受高中阶段教育、更多接受高等教育”……教育既是国计，又是民生。把教育经费的每一分钱用好，才能给人民群众带来实实在在的获得感。

（据《人民日报》）

画中有话



安心家政

记者近日从浙江嘉兴市商务局获悉，为加强家政服务信用体系建设，嘉兴市积极推进家政“安心码”工作，探索通过“互联网+家政服务+信用”，将商务部线上的平台信用证和线下家政服务业协会的服务证，“双证合一”生成“安心码”，家政从业人员一人一码（一人一证），亮“码”上岗，目前嘉兴市已发放近700张“安心码”。

新华社发 王鹏作

给快递车上专用号牌 严监管还需服好务

■ 盘和林

“对从事快递以及外卖等网约配送活动的电动自行车，或将核发专用号牌。”近日，有媒体报道，写有该规定的《上海市非机动车安全管理条例（草案）》（以下简称《条例》）征求意见稿已在上海市人大网全文公开，正向社会广泛征求意见。网友普遍表示支持。

非机动车作为如今城市生活重要的交通工具之一，有着极大的灵活性，其中电动自行车占据了非机动车的绝大部分。与此同时，在近几年的交通事故中，非机动车引发的事故占比不断提高，增速也不断加快。

诚然，快递和外卖业务的快速兴起仅仅是事故数量快速增长的一个原因，但如此之快的事故增速确实给我们敲响了警钟。在非机动车治理这个长期被忽视的领域，应该加快标准的出台和监管的制定。值得注意的是，针对非机动车安全管理，并没有所谓“鸡生蛋”还是“蛋生鸡”的问题，《条例》并不针对快递和外卖行业，而是面向所有非机动车。而且，从背景上看，监管更多的是出于对快递、外卖类行业的保护。

《条例》的出发点，毋庸置疑是出于对人民安全的保障，但如何使其产生更好的效果，也是值得分析的关键问题。从《条例》的内容来看，规范各部门职责、加强行业组织自律建设，开展对非机动车的全方位管理等设置，有助于明晰权责关系，完善管理制度，让执法体系更有效力。对于公众关注的使用电

动自行车从事快递以及外卖等网约配送活动的企业、电子商务平台，《条例》也作出了特别规定，尤其是“罚”“教”结合，以严密规则倒逼企业、平台进行整改，这些力量将有助于进一步规范市场发展。

不过，相对于平台来说，快递和外卖等网约配送员实际上处于较为弱势的地位。监管趋严虽然直指配送员背后的平台，但对于配送员群体来说，无疑也会产生一定的影响。特别是在平台和配送员地位不对等的现实背景下，监管对于平台责任的处罚极有可能引发平台成本转嫁行为或其他应对措施，最终或使网约配送员承担更大的压力。

在前一阵的公共讨论中，已经达成共识的是，配送员在街头的“横冲直撞”，一方面来自业绩提成的利益驱动，另一方面也源于平台方施加的服务和业绩压力。因此，在对非机动车进行监管，特别是对网约配送员职业非机动车进行监管的同时，也应密切关注该群体在后续工作中可能要面对的问题。

此外，对于非机动车管理，应兼顾监管和服务，不能重监管，而忽视对非机动车驾驶群体的服务。最直接的问题，就是如何营造一个非机动车安全驾驶环境。例如，在当前的不少城市中，不同种类的车辆车道划分，并不尽如人意，这就是服务缺位。科学布局和设计车道，及时更新维护道路网，完善隔离护栏设施等，均属于服务的范畴。总而言之，交通乃至城市治理要跟得上业态发展，抓得住机遇，也要经得住挑战。（据《光明日报》）