

“高龄农民工”靠什么老有所依

■人杰

他们为城市建设奉献了青春与汗水,却未必有可靠的保障,年近退休,还常常在做重体力活儿……日前发布的一组调查数据显示:在2.73亿农民工里,50岁以上的占到17%,总数超过4600万,而40岁以上的将近1.2亿。

上有老、下有小,强度大、收入低,风险高、保障少,是这些“高龄农民工”共同的境遇。无论从全面建成小康社会的战略目标看,还是从“让改革发展成果更多更公平惠及人民”的现实需要看,都有充分理由改变他们的境遇、保障他们的权益,让“高龄农民工”老有所依、老有所养。

是什么造成“高龄农民工”的养老困局?

一则是历史的因素。社会主义市场经济体制的建立、完善,确实经历了一个过程。

比如,第一代农民工中的不少人,上世纪90年代随着打工大潮南下、进城,可直到2008年劳动合同法实施后,大部分才开始被纳入社会保障网。这意味着,年近退休年龄的农民工里,很多人不满15年缴费年限,无法领取养老金。未富先老,是这部分群体养老焦虑的社会大背景。

二则是现实的困境。有专家计算,各类保险的缴费率超过40%,不少企业因不愿或难以承受这个压力,而没有给予农民工到位的权益保障。处于相对弱势地位的农民工,不仅“议价”能力有限,还面临异地转移的困难。折腾一圈下来,拿到手的可能还没缴的多,更解决不了眼下缺钱的心慌。于是,不少人被迫选择中断社保,甚至弃保。本来多缴多得的制度设计,就这样成了“能少缴就少缴”的无奈选择。

历史的欠账,不能让历史去还,只能从

当下想办法。这关乎基本的代际公平,也关系着经济发展的后劲。道理很简单,抗住经济下行压力,终究要靠实业;而振兴实业,终究要靠工人、靠千千万万农民工。倘若“高龄农民工”长期行走社会保障的边缘,势必拉大贫富差距、产生阶层隔阂。反过来,切实增强其当前收入与未来的保障,必将成为拉动内需的强大动力。

如何应对?从技术层面讲,一方面要适当调整社保缴费的费率,降低异地对接的门槛,打破城里打工的职工险与家乡养老的居风险的界限,共同增进企业与农民工缴费养老的信心。另一方面,也要加大劳动监察执法力度,对对应缴不缴的违法行为严肃查处,让农民工维权的腰板硬起来,真正成为主人翁、主力军。

往深里说,“高龄农民工”的问题,本质上反映的是城乡的差距、劳资的矛盾。当前,

城镇化率已达54.77%,可农民工及其家属仍难享受均等服务;农村居民收入增速连续跑赢GDP,可“养儿防老、积谷防饥”仍是一些人的无奈之选。城乡发展一体化任重道远,让农民工分享红利、收获实惠,像城里人一样把根扎下来,是一场输不起的战役。

夕阳无限好,人间重晚晴。“高龄农民工”的境遇,的确是一个沉重的话题。习近平总书记强调,要抓住劳动就业、收入分配、社会保障等问题,关注一线职工、农民工、困难职工等群体,要“逐步让农业转移人口在城镇进得来、住得下、融得进、能就业、可创业,维护好农民工合法权益,保障城乡劳动者平等就业权利”。只有按照这样的要求,雪中送炭,纾难解困,我们才能排除阻碍劳动者参与发展、分享成果的障碍,让劳动更有价值、劳动者更有尊严,让中国梦在普通人的生命里充实起来、延展开来。

画中有话

一见钟“脸”



■文/大汗 画/春鸣

你相信一见钟情吗?“五一”去金华游玩的上海海事大学的张同学,在公交车上看到她第一眼就被她迷住了。人生要勇于尝试。这个满是激情的大学生,在金东区万达广场附近的公交站贴了很多寻人启事,用最夸张的方式“全城寻人”。

相信99%的男性同胞,都

有过在公交车上或者地铁上看到美女而心动的“遭遇”,由于素昧平生,多数人想想也就算了,最多也就希望下次在同一时间同一趟车再次遇上。没想到,张同学还真把这次偶遇当成一回事,四处张贴寻人启事。

“有一美人兮,见之不忘。一日不见兮,思之如狂。”这是历史上最著名的一见钟情故事中的诗句,源于男主角司马相

如与女主角卓文君首次见面时有感而发。结果大家也很清楚,女富二代跟男文青私奔了,两人过上了不算完满但幸福的生活。但张同学可曾知道,在这饭桌上一见钟情之前,卓文君早已久仰司马相如的文采了。你在公交上,只见美女一面,并不知人家个性爱好以及感情状况,好感全来自于外貌,我看,钟的不是情是脸吧。

“路怒族”横行呼唤提速汽车文明

■文婧

因卢女士驾车突然变道,一男子车内孩子受到惊吓,该男子随后一路追赶直至将卢女士的车逼停,并对卢女士实施殴打。最终,卢女士右肩骨折、脑震荡,身上多处瘀青。一位出租车司机为制止男子逃离,还被对方用螺丝刀划伤。目前,该男子已被警方控制。

这件事的是非曲直很容易分辨:卢女士令人同情又确实做得不对,毕竟,突然变道、突然刹车很容易酿成车祸。但是,这名男子为“报复”而对卢女士拳脚相加,显然也很不对。试想:如果大家都成了“路怒族”,这名追打卢女士的男子岂不也要遭到别人暴打?

身处汽车社会,人们将开车心情烦躁、容易发脾气甚至情绪失控的人群称为“路怒族”。斗气追逐、泄愤撞车、抗拒检查是其极端表现,任何可能有碍“路怒族”行车的举动都可能让他们怒不可遏。在过去,我们习惯于将这些行为归为素质问题,而没有将其归为心理问题。从心理学上讲,“路怒族”就是一种病态,主要症状包括“偏执状态”“强迫观念”“躯体化障碍”“人际关系敏感”等。

人们是否容易成为“路怒族”,除了与个人性格特质关系密切之外,与一个社会的文明程度特别是汽车文明的程度更呈正相关。近5年来,我国汽车保有量年均增长超过1600万辆,可以说是奔跑着进入了汽车社会,但汽车文明建设却没有追上这个速度。

汽车文明并不是孤立存在的,而是扎根于社会文明的土壤之中。当我们只考虑自己方便而占用消防通道的时候,有人喜欢占用应急车道就不奇怪了;当插队成为习惯的时候,有人习惯于与行人抢路就很正常了;当我们动不动就容易动怒而崇拜暴力时,司机间对峙、鸣笛、吵起来、打一架也就可以解释了……汽车文明的滞后,说明社会上一些人的道德观、价值观还没有夯实,也说明当前公民文明意识的发展速度还没跟上时代步伐。

有序、讲理的汽车文明,不是靠简单地宣传、提倡就可以形成的。黄灯成了“加速提示灯”、并线不打灯、加塞、按喇叭催促、开车打电话、不系安全带……很多时候,正是监督执法不严、违法违规成本低纵容了不文明行为。治理酒驾就是一个最好的例子,经过全国范围内的严格执法,现在酒驾不是少多了吗?在加强宣传教育的同时,进一步完善法律法规,加大执法力度,不给“路怒族”侥幸心理,久而久之,汽车文明才会到来。

其实,很多“路怒族”平时都有理有节,只是一开车上路就变得暴躁易怒、“杀气腾腾”。我们不妨想想,银行提供座位、叫号,熙熙攘攘的排队乱象自然消失,这说明权利归位才会秩序井然。面对“路怒族”,除了加强社会文明建设,加大执法力度之外,我们还需要进一步完善硬件基础设施建设,尽量科学化、人性化,特别是要将“公交优先”真正落到实处,给一些“路怒族”提供不开车的选择。

“路怒族”的泛滥,会放大汽车社会的负面影响。明白“路怒”的危害,从我们自己做起,开车之前自觉调整身心状态;从我们身边的每一个人做起,家人朋友同事多提醒;同时,也需要全社会一起努力。相比于我国汽车进入家庭的速度,汽车文明的养成速度确实要加油、加速了。

评劳模,该谁去“跑章”

短评

■何勇

据媒体报道,某省一位全国劳模,参评时报送材料要盖8个部门公章。自己跑了几天没盖好,省委领导得悉后派人督办,才在最后一刻把章盖齐。

难倒劳模的这张“征求意见表”,要盖的章包括税务、工商、环保、计划生育等,以证明本人符合相关要求。应该说,这要求有它的合理性。但问题在于,像评选全国劳模这样的事,究竟该谁去“跑章”?

全国劳模受到党中央、国务院的表彰,是一个崇高的社会荣誉。他们应该是地方政府和工会组织逐级评选推荐

出来的,评选推荐他们的组织和机构理应有审查、把关的责任,怎么能让劳模自己去“跑章”呢?这毕竟不是办企业、开公司。谁去“跑章”的背后,既有改进工作、完善程序的问题,更涉及作风转变、责任担当。

其实,大数据时代,要证明核实上述情况并不难。很多领域都有信息库、数据库,相关部门只要经授权进系统一查,有无违法记录、个人信誉如何,一目了然。如此,办事效率就会大幅提高,“为章盖得人流泪”的难题,也能大大减少。

诚聘

某大型金融机构诚聘业务经理30名,有金融工作经验者优先,年收入30万元以上。选对行业跟对人,人生从此改变。电话:13393911155 李经理