改革强军标注军队未来

■辛士红

时事聚焦

穿过峥嵘岁月，走过风雨征程，人民子弟兵在盘马弯弓、变革图强中迎来了第八十九个建军节。

强国必先强军，强军必须改革。八一前夕，习近平总书记在中共中央政治局第三十四次集体学习时，深刻论述深化国防和军队改革的重要意义，高度肯定这轮改革“解决了一些多年来想解决但一直没有很好解决的问题，解决了许多过去认为不可能解决的问题”。

一个鸡蛋从外破壳，是毁灭、是终结；从内破壳，是突围、是新生。深化国防和军队改革，是一场“不用扬鞭自奋蹄”的自我革命，目的是为了设计和塑造军队未来，对军队组织形态、指挥方式、管理模式等“上层建筑”，进行一次全方位、立体式的重塑。

按照总体目标要求，2016年，组织实施军队规模结构和作战力量体系、院校、武警部队改革，基本完成阶段性改革任务；2017年至2020年，对相关领域改革作进一步调整、优化和完善，持续推进各领域改革。政策制度和军民融合深度发展改革，成熟一项推进一项。这是深化国防和军队改革的目标，也是向全国人民和全军官兵明确的改革时间表。可以想见，未来的人民军队，领导指挥体制必定更加高效，权力运行体系必定更加严密，力量规模结构必定更加优化，军事人力资源必定更具活力，军民融合发展必定更加深入。

有人说，衡量一次军事改革是否成功，标准可能有多种多样。但最根本的一条是看经过这种改革的军队能否经受得住战争的考验。军队是为保家卫国而存在的，能打仗、打胜仗是军队的最大价值，是人民群众的最大期盼，也是这轮改革的核心指向。翻开我国历史，赵武灵王推行“胡服骑射”、秦国商鞅变法奖励军功、汉武大帝改革军制大兴骑兵，都极大地提高了军事实力。在当前进行的这轮改革中，无论是打造灵敏高效的“中枢神经”，还是把“军区”改为“战区”；无论是优化规模结构，还是发展精锐作战力量，都是为了进一步解放和发展战斗力，提高我军实战化水平。

如果说前一阶段领导指挥体制改革是动“上头”，接下来的军队规模结构和作战力量体系改革则是动“大头”；前一阶段是动“棋盘”，接下来则是动“棋子”。涉及的部队更多，影响的范围更广，触及的利益更深，改革的阵痛更强。然而，“痛苦难道是白忍受的吗？不！它应该使我们伟大！”这是充满希望的阵痛，是一朝分娩的阵痛，改革强军标注着现代国防的未来。

全面深化改革各项事业都在稳步推动，可以说，军队改革是执行力最强的改革之一。陆军第27集团军从河北移防山西，成为全军第一个因改革而进行部署调整的军级单位。千人千车动，搬迁寂无声。66年前，同样是这支部队，打了胜仗，解放了上海，却恪守军令露宿街头，不入户、不扰民，秋毫无犯。以什么样的姿态对待改革、以什么样的行动投身改革，部队要从政治觉悟和思想境界上做出表率。军地双方特别是领导干部，也应自觉在大局下定位、思考、行动，把对党忠诚、听党指挥、向党看齐体现到落实改革任务上，真心实意地帮助官兵解决后顾之忧。

80年前的长征，是中国革命事业从挫折走向胜利的伟大转折。共产党和红军将一次危机四伏的被动撤退，变为一个开创革命新局面的起点；将一段险象环生的艰难跋涉，变成一曲气壮山河的英雄史诗。今天我们正在进行的改革，同样是一场决定前途命运的长征。如果说战场胜负可能只是一朝一夕之间的事，但决定胜负的力量却消长于朝朝夕夕的改革与建设之中。不断从改革走向改革的人民军队，必将能从胜利走向胜利。　**（来源：人民日报）**

网约司机利益将如何安放?

■陈孝斌

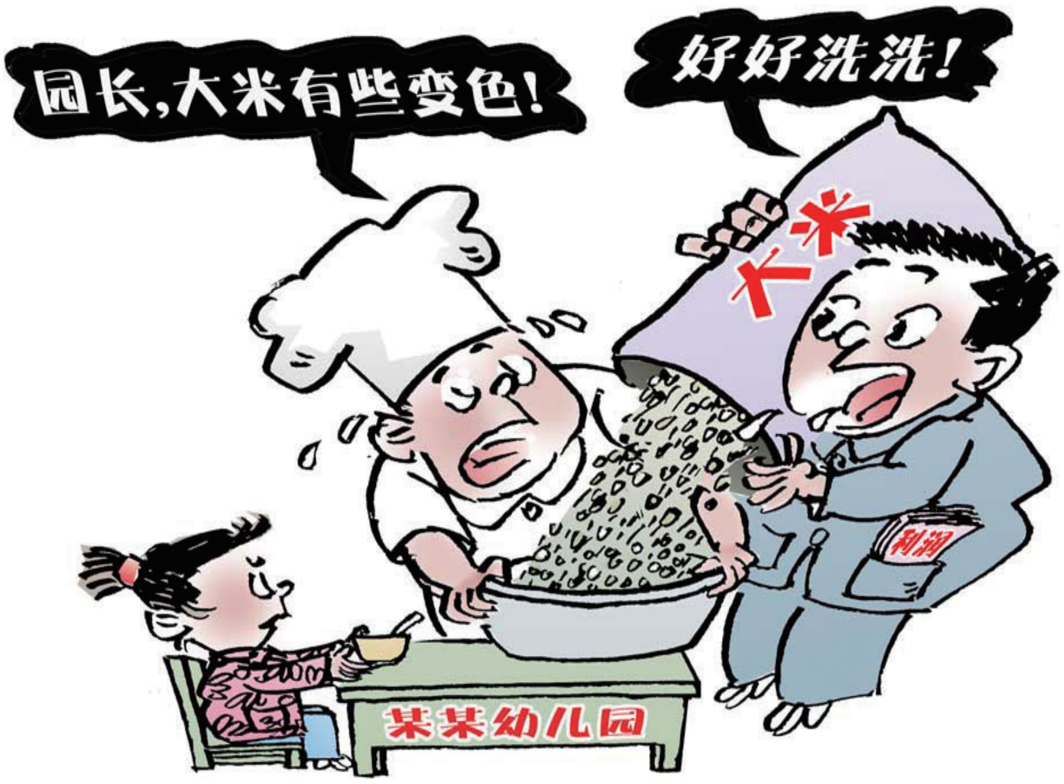
备受关注的出租车改革方案7月28日正式出台，除对传统出租车管理运营进行改革之外，明确将网约车车辆登记为“预约出租客运”，网约车的合法身份得以确定。盼了很久，网约车迎来合法化的春天。(7月29日《海峡导报》)

一个不争的事实是，即便网约车没有合法化，市场网约车队伍也从未停止过队伍悄然壮大的步伐。因为传统出租“一的难求”的现实尴尬、降低社会运转成本的大众诉求、庞大的出租行业市场需求、新就业渠道的利益诱惑等问题，决定了市场和公众需要网约车。因此，网约车合法化是理性大过感性，现实大过想象的必然，也遵循了为公众出行提供便利实惠这个根本指导。新政落实后，必然出现一波网约车“申请热”。届时，网约平台也必将成为一个热门的就业平台。

不难发现，当前新政和舆论的焦点，主要集中在如何管理好网约车，如何保证公众乘行的利益不受侵害。作为服务公众、满足需求的网约车，这无疑是公众关注的焦点。但笔者认为，随着网约车申请数量的迅速增大，网约车司机作为社会的一个兼职或专职就业群体，他们本身的利益也不容忽视。只有他们的利益得到保障，他们才会更加自觉、热情地为公众服务，行业才会一改“杂牌军”的口碑，向着更加成熟规范的方向渐行渐远。

但是，据了解，当前不少网约平台扣费比例是比较高的，不少都达到了百分之三四十，甚至更高。一单下来，除掉油费等成本，网约车司机常常所剩无几。并且平台对于网约车司机也无半点福利保障。这些问题是众多网约车司机的槽点，也是导致动力不足的根本原因。

虽说网约车属于兼职，但本质上来讲，网约车司机也是劳动者，与网约平台之间签署了劳动合同。即便不能套用当前国家《劳动法》相关规定，但作为一个数量庞大，并且将会不断增大的就业群体，似乎也应该有一个权益保障的法规和规范。因为，只有将这项工作做好了，行业法治体系才能不断完善，网约司机群体才更有积极性、归属感，服务质量才能不断提升，行业发展也才能展现出更强的市场生命力。　**（来源：新京报）**


园长，大米有些变色！
好好洗洗！
大米
利润
某某幼儿园

利令智昏　连日来，哈尔滨市冠童幼儿园使用发霉大米的事件引起社会广泛关注。此前，多地也曝出幼儿园食品安全问题，如发霉的大米、生虫的麦片、过期的牛奶、不合格的食用油被端上孩子的餐桌等。

■新华社 蒋跃新

突击“关店治污”折射日常监管乏力

■张松超

日前，有网友报料，河南商丘市为治理大气污染，将市区和县城的大多数中小饭店强制关闭，不少企业也被要求停产，给当地企业群众生产生活带来较大影响。7月30日凌晨，商丘市回应称，将对原不达标餐饮饭店油烟治理进行集中验收，该市梁园区亦废止要求企业关停的通知。(7月31日《南方都市报》)

当地政府关饭店整治油烟排放，并非于法无据。今年1月1日实施的《大气污染防治法》第八十一条明确规定，“排放油烟的餐饮服务业经营者应当安装油烟净化设施并保持正常使用，或者采取其他油烟净化措施，使油烟达标排放，并防止对附近居民的正常生活环境造成污染。”在此语境下，只要当地管理部门关停的是违反该规定的饭店，就都是依法行事而已。

这么说，并非是要为当地政府部门背书，只是我认为关饭店治污最需要关注的问题，不在于行为本身，而是其背景和影响。换句话说，现在的管理行为虽然合法，但其背后暴露出的问题，也值得我们深思。那么，关饭店治污的真正问题是出在哪里呢?

在笔者看来，现在对饭店的严厉整治，其实也暴露出了当地政府事前的监管不足。从背景来看，当地政府之所以下定决心治理大气污染，以至于对不符合相关标准的饭店也不放过，最主要是当地大气污染问题极为严重，已经被环保部约谈。从效果来看，现今的严厉治污，给当地居民生活造成了巨大影响，可见其关停饭店的范围之广、数量之多。这就不得不引出一个问题，即尽管严厉治污的态度值得提倡，但当地管理部门早干吗去了？难道非要被约谈了才去下决心治污?

不得不说，现在关停的饭店越多，手段越严厉，就越说明当地环保部门平日里的监管不力。试问，假如把对饭店的监管放置于平时，还会出现现在的情况吗——以至于连老百姓的普通生活都受到了极大的影响？要知道，尽管《大气污染防治法》是在今年年初才开始实施的，但《饮食业油烟排放标准》可是于2002年就开始推行了，若是把监管工作的“端口”前置，必然不会导致今天的影响，而现今虽然有着目的正义，却被推到舆论的风口浪尖，到底该怪谁呢?

所以，当地对大气污染的治理，可谓是一个靠突击手段治理的负面典型。关饭店治污的风波告诉我们，大气污染治理不可能毕其功于一役，而应该是更多把工作做在平时，否则不但不会收获理解，反倒会成为众矢之的。事前作为不力、欠账太多造成的问题，事后想着毕其功于一役，走的还是“先污染、后治理”的老路。　**（来源：长沙晚报）**

言论观点

人民日报:
警惕“沙丁鱼罐头规则”

用什么样的标准选人、选什么样的人，就有什么样的干部作风，就有什么样的干事氛围。破除工作中的“沙丁鱼罐头规则”，不仅要对那些“自己甘于平庸又拉着别人平庸”的人进行必要的处理，而且要真正杜绝“干好干坏一个样”现象，鼓励党员干部敢于冒尖、善于冒尖；打破论资排辈、平衡照顾的思维定式，对有干劲、有冲劲、有能力的干部，敢于给位子、压担子，让想干事的有机会、能干事的有舞台、干成事的有地位。如此，才能使干事创业氛围真正浓起来。

中青报:
冷血的10万+会让你也成为受害者

现实中人们承受了太大的压力，互联网刚好提供了一个发泄出口。在某种意义上，互联网是现实社会的镜子，现实社会怎样，互联网的反射便怎么样。互联网让言论表达更自由了，这当然是好事，但是自由的前提是责任。如果一个人的发言变成了没有代价没有成本的事，只想冷血，只会亮出结论，那就是不负责任的言论。放任没有边界的冷血，那么谁都可能成为冷血的受害者。

“投递三次额外收费”:地方立法别越了界

■袁伊文

近日，江苏省人大常委会审议通过《南京市邮政条例》，该条例将于2016年9月1日起实施。其中规定：快递2次无人接收，再投递可额外收费。这个新规引发较大争议。

快递是一种有偿服务，收件人因为自身的原因没有能够成功收件，势必导致快递人员重新上门投递，增加人工成本。这个成本应该由谁承担？在两次不能成功投递的情况下，让收件人另外支付费用，看似有一定道理，也符合民事法律的“公平”原则。

但问题是，这样的“民事权利义务关系”，是否应该由地方条例来规定？快递，本质是一个运输服务合同，也是快递公司(承运人)、托送人、收货人之间的一个民事法律行为。所谓民事关系，是平等的主体之间权利义务关系，应该体现为契约自治、当事人协商一致，而不应该由第三方直接干涉，否则就可能打乱了市场秩序。

从立法权限来说，《立法法》规定，“民事基本制度”应该由法律规定，而不是由《南京市邮政条例》这样的地方性法规来规定。之前，国家交通部出台新规：非因航空公司本身的原因造成的飞机延误，航空公司不用承担旅客食宿费用，也被指是部门规章“越过红线”规定了民事基本制度。

其实，既然收发快递是当事人之间的民事行为，其额外服务的定价是应该由市场来决定，由当事各方协商一致来解决，而不是由地方性法规来规定。当然也有人会辩解说《南京市邮政条例》的规定是“企业‘可以’收取额外费用”，“可以”收取额外费用，也就意味着“可以”不收取，所以，那不是强制规定。

但是，既然南京方面知道快递公司可能出于竞争的原因，不收取多次上门送快递的费用，那么又何必浪费立法资源在地方条例里写上“可以收取”呢?

立法机关和政府的职责应保障充分竞争，而不是通过立法的形式，干涉应由当事人之间协商一致决定的服务费用。**（来源：新京报）**