

顶层设计与群众路线有机结合

沈桂龙



今日论语

中国共产党十八届三中全会于11月12日闭幕,从全会公报内容看,本次会议聚焦于改革主题,明确改革的指导思想、目标、重点和任务等。会议强调改革开放是决定中国命运的关键抉择,新的历史条件下需要全面深化改革。这说明会议确定的改革相比于以往摸着石头过河的改革来说,是改革进入深水區后一次新的全方位改革,“必须更加注重改革的系统性、整体性、协同性,加快发展社会主义市场经济、民主政治、先进文化、和谐社会、生态文明”。从这个意义上讲,它可以看作是十一届三中全会以来的第二次改革,是不同于以往改革的

全新改革。

新一轮改革所具有的综合配套性质和牵动各方面利益的格局调整,必须要进行最高层面的顶层设计。会议强调经济、社会、政治、文化、生态五位一体的全方面改革,说明各项改革之间的彼此关联和相互制约。其中,经济体制改革处于整个改革的核心位置。但任何领域的突破都必须要有其他领域的改革相协调,某一领域改革的滞后所带来的发展不平衡问题,将会形成对其他领域突前改革的牵制。因此,本次会议区别于以往三中全会多次强调的经济体制改革,也更加注重从最高层面进行整体设计,多方位、全领域、战略性地推进改革。为此,会议决定在中央层面成立全面深化改革领导小组,“负责改革总体设计、统筹协调、整

体推进、督促落实”。

全面深化改革的复杂性和创新性也决定了改革在一定程度上尝试性和渐进性,因此,新一轮改革也必须发挥群众的首创精神,高度重视自下而上的改革以及来自基层的有益实践。正如公报所述,要“坚持以人为本,尊重人民主体地位,发挥群众首创精神,紧紧依靠人民推动改革”,“加强顶层设计和摸着石头过河相结合,整体推进和重点突破相促进,提高改革决策科学性,广泛凝聚共识,形成改革合力”。会议强调要加强的党的改革的领导责任,但要“充分发挥人民群众积极性、主动性、创造性,鼓励地方基层和群众大胆探索,及时总结经验”。

实际上,目前进入攻坚阶段的改革,其对利益分配的调整,遇

到的巨大阻力前所未有,单向改革也难以成为突破利益格局的有效手段。因此,全面深化改革一方面需要上层的拉力和下层的推力两者所形成的合力,以破解改革困局,砸碎利益链条;另一方面,在行政体系取得共识并进行压力传递的同时,要通过群众的呼声和实践倒逼上层改革,形成强大的舆论效应和成功示范,推动改革的深化和前行。从这个意义上说,这也是国家改革和群众路线的有机结合,是打破现有利益强化机制的有效途径。有理由相信,本届三中全会通过顶层设计与群众路线的结合,将会在全深化改革中释放更多红利,打造中国经济升级版。

(作者为上海社会科学院经济研究所所长助理)



新民随笔

让驾照搞不定?

林明杰

想当年,很少有人会想到这辈子可能拥有自己的私家车。过去作为一个平头百姓,只有四种情况可能坐“专车”:结婚租的轿车;退休时单位敲锣打鼓送你回家的卡车;生急病叫的救护车;还有就是死了被抬上的殡葬车。

这世界变得快,一下子许多人都拥有了自己的车。该快乐了吧?不,现在开车的人都生气,几乎每天都生气。气什么呢?气别人开车野蛮。

总结起来,惹人生气的车主要有以下表现:变道不打方向灯;见到你的车打灯要变道,它加速冲上来;开得快的太疯狂;开得慢的太磨蹭;在市区乱开远光灯;乱闪大灯;变道勇猛神速,变完后变成蜗牛爬……

想想以上表现,难道我们自己从来一样都没有过?我们在生别人的气,但我们有时候也在让别人生气。

很多从海外回来的朋友都说,在国内不敢开车,太野了!

新的技术革命势必带来一种新的生活方式,新的生活方式势必形成新的文明。自从人类有了汽车,人们有了私家车,就渐渐形成现代交通规则和行车文明。我们有车的历史太短,私家车普及的历史更短,还远未来得及形成相应的文明。有不少现在驾车在城市道路上横冲直撞的人,小时候可能连红绿灯都没怎么见过。再加上驾照考核不够严格,于是马路杀手蜂拥而至。

驾照考核是拦住马路杀手的重要环节。偏偏我们的国情有的人有的事能“搞定”。我们看看现在街头上把车开得奇形怪状的,真难相信他们的驾照是正规考出来的。目前驾车者车技严重参差不齐,也是造成交通不畅的重要原因之一。即使是在香港这样交通繁忙的地方,车辆开得并不慢,因为道路上的车辆基本上能保持差不多的车速。这样可以避免不必要的堵塞,也可减少想绕过太慢的车而变道超车带来的危险。考驾照,关键要考司机的实际驾车能力。在一些欧美国家,学车不必到驾校,完全可以自习,但要想把驾照一次考出还真不容易。

怎样避免那些“搞定”类的驾照诞生?不妨建立考官责任连带制度,统计每个考官手中考出的驾车人五年内的全责事故率。对那些事故率出奇高的考官,给予一些特殊待遇。

新民新语

制造者? 受害者?

徐轶汝

前两天去新家工地“视察”,大门紧闭,屋内师傅正在开槽,冲击钻高分贝的噪声盖过了一切。我发现门上贴了张纸——我家有两岁小孩,每天下午要睡午觉,这两天一听到装修噪声就哭个不停,能否避开下午一点到三点的时段?

我把纸拿给师傅看,师傅说,本来一天能干活的时间就没几个小时,再减少两小时,什么时候能完工?也罢,物业要求每天下午5时到第二天上午8时,以及双休日,不能产生噪声。我们既已严格遵守,就没有必要再让步了。何况装修没噪声,怎么可能?

这么一想,随手就把这张纸扔在了一堆垃圾中。第二天一早,“报应”来了,睡梦中被楼上邻居的砸墙声惊醒,一声声闷响,连贯又规律,仿佛锤打的不是墙,而是心。一看表,8时差2分,罢了。

我们每个人都有可能是社会生活噪声的制造者,同时也是受害者。在公园里大跳广场舞的大妈,也许正被隔壁邻居的宠物狗叫得心烦意乱;几家毗邻的商场同时以高音喇叭促销,结果顾客被“吵”走。我们渴望安宁的生活环境,却不肯牺牲一点点个人利益。广场舞被“扔水弹”“放藏獒”“鸣猎枪”“泼大粪”的事件屡屡发生,纠纷不断激化。

上海在今年3月颁布了《社会生活噪声污染防治办法》,但“12345”市民服务热线接到的社会生活噪声投诉始终居高不下,环保、公安等部门的执法究竟该如何分工?到今天都没有明确。想想也能理解,处理这样的纠纷,太难了。市民唱歌跳舞是一种正常诉求,健身场地不够,涌向广场、公园是必然;周边居民渴望安静,同样是合理要求。要平衡各方,绝不能“一罚了之”。

目前来看,最合理的解决办法,是街镇根据各自实际情况,组织制定辖区的公共场所噪声控制公约,公约可以严于《办法》,通过合理划分活动区域、错开活动时段、限定噪声排放值等方式,避免干扰周围居民正常生活。但制定公约的大前提,仍然是这句老话:“己所不欲,勿施于人。”盼望噪声制造者和受害者能坐下来,心平气和,换位思考,各退一步。

谁来保障轮椅老人的下次出行?

新民网论

据媒体报道,市民赵先生在宜山路地铁站附近遇到一名残疾老人,正坐着轮椅车独自前往南站坐公交车。赵先生见老人行动不便,把他护送到南站公交车站,不料老人连续多次被拒载,理由是“怕老人独自坐车出事”。经过民警协调,老人最终坐上了回家的公交车,并由售票员一路照料。

费了这么大周章,这位残疾老人一时的出行困难是解决了,但谁能保证下次的出行顺利呢?正如金山巴士公司值班员所说,拒载肯定是不对的。但公允地说,公交车司机似乎也无力独自解决此类问题。

照顾残疾人的公共福利,并非一个单位、一个家庭所能胜任,这同时也意味着,每一个可能偶遇残疾人的单位和个人,从制度和道义层面都应该多一份关怀。站在社会治理角度,为残疾人建设无障碍环境,仍然任重道远。对于公交车、出租车拒载残疾人的现象,除了谴责,似乎没有什么有效的应对措施。无障碍设施的多寡,以及是否用到实处,可以从侧面反映一个国家、城市的经济实力和文明水准。国内一些大城市的公交车上确实空出了一个轮椅的空间,但如果没有建设相应

的地面配套设施,没有通过规范服务保障顺利安全地把残疾人送上车,没有保险制度排除司机“怕老人独自坐车出事”的担忧,车上的空间也只会沦为华而不实的摆设。

此外,公共关怀固然重要,对残疾人来说最要紧的毕竟还是家人(尤其是法定抚养人和监护人)的陪护。

(陶舜 全文刊新民网,网址www.xinmin.cn)



小金库

潘顺祺 画

欲解无证设摊难题不妨问计于民

施善生

意。这次党的群众路线教育实践活动,城市管理系统提出的整改意见中,有一条就是“如何疏导无序设摊”,以回应群众提出的正确看待摊贩经济的建议。有领导也认为:国际化大都市既需要国际一流商业设施,也需要有灯光夜市、跳蚤市场、大排档等多种商业业态。为此,城市管理部门正在排摸调研,研究制订疏导和禁堵紧密结合的整治方案。但也有不少同志认为,即使市中心每个区或每个街道设立无证摊贩疏导点,谁来负责专业经营管理?虽然上海已有一些市民或摊贩自治的疏导管理案例,但是这些经验能否在全市“复制”推广,还是未知数。

就事论事来考虑摊贩整治,难

免走不出死胡同。退后一步或跳开三尺,可能柳暗花明,豁然开朗。最近路过市中心颇有特色、比较优雅的两条小马路(弄堂)。一条是江阴路,以前的花鸟市场被整治后,如今虽然人流少了,但是占道设摊、跨门营业的现象比比皆是。番禺路222弄一旁已经是绿化成荫,小亭错落其中。但是,人行道上的垃圾袋和垃圾筒随处堆放。如果规划和调整这些路弄的业态,比如改成休闲街等,市容面貌的整治也就伴随其中。这样,既吻合周边街市风貌特征,又适应附近市民需求,还能抹上城市客厅一道亮色,一举多得,何乐而不为?

这仅是孤陋寡闻一时偶得。如果发动市民结合自己身边的街市

特征,来个集思广益、群策群力,相信肯定会对周边经常发生的乱设摊、乱堆垃圾等无序、脏乱差等落后现象,有标本兼治的良好药方。

在开展大讨论中,不妨把已经在本市涌现出来的社会共建和市民自治的先进经验和案例,集中、广泛正面报道和宣传,或举行交流会。同时,也可借鉴历史上对摊贩管理的一些做法。1933年,上海法租界当局制定了《管理摊贩章程》,规定了摊贩在人行道上营业应该所在的位置,以及摊子可有的最大尺寸面积。时隔80年,具有海派文化历史底蕴的上海市民,一定会凭海纳百川的胸襟和智慧,献出疏导整治城市无序设摊的金玉良言。