



□本报新闻观察员 洛谭

带薪年假难落实，不妨想办法倒逼。

落实带薪年假难在哪儿

进入12月中旬，2016年的“余额”已明显不足，不过很多人今年的带薪年假还没休。

关于是否休了带薪年假，晚报记者随机采访了10名职场人，其中6人表示今年还没休带薪年假，3人已经休过了，1人休了一部分，还剩几天没休。这10名受访者的单位都有带薪年假制度，可有的人为什么没有休？有人说不知道有带薪年假这项福利，有人表示不敢问，也有人坦言，工作太忙，没时间休。

一张一弛，文武之道。大约在十年前，汇丰集团和牛津大学联合进行的一次调查就显示：76%的中国受访者渴望退休，这在亚洲是比例最高的。为啥急着退休？累嘛！早在1994年，带薪年假就被写入劳动法；2008年，国务院颁布实施了《职工带薪年休假条例》，人社部颁布了《企业职工带薪年休假实施办法》。

然而，带薪年假落实起来怎么就那么难呢？

不可否认，长期以来，中国社会休假观念是相当淡薄的：“加班加点”被看作美德，“全年无休”值得表彰。当然，更现实的，有人担心领导对自己的工作态度有意见，不敢、不愿休。同时，劳动者维权的意识和能力亦有不足。国家统计局公布的报告数据显示，42.4%的职工“不休或未休完带薪年假”的原因是“担心休年假影响前途”。毕竟，带薪年假再美好，在前途和收入面前也微不足道。

单位不同，带薪年假落实情况也不一样。党政机关、事业单位、国有企业，与诸多民营企业、小微企业相比，差别相当大，个中原因不用多说。

带薪年假落实难，根本原因是劳动者与用人单位关系的失衡。用人单位长期处于强势地位，劳动者几

乎没有维权优势，为劳动者发声的机构或组织的作用也有限。

不少用人单位也有苦衷。人力成本上升快，很多企业尤其是中小型企业，基本上是“一个萝卜一个坑”，甚至一人多岗——一人休假，总不能招聘个临时工来顶位。有人休假了，势必导致其他员工的工作量加大，影响整个企业的运转和效益。作为企业管理者，当然不愿主动落实带薪年假。

正视用人单位对人工成本的担忧，帮助他们减负，解决实际问题，应得到重视。

制度毕竟是制度。带薪年假难落实，不妨想办法倒逼。劳动者不敢休、不能休、不愿休，那就把工资补偿制度扎实落实。假没休可以，得确保用人单位严格按照相关制度给员工补偿。为避免用人成本上涨，用人单位自然有动力督促员工休假。

□尔冬/文 朱慧卿/图

■漫画漫话

“驴少胶多”，吃阿胶得小心



【新闻背景】双十二的打折气息还未散去，阿胶涨价的消息已四处弥漫。“就在明年元旦前，涨幅估计在30%到40%，500克装纯阿胶块将接近5000元。”阿胶是中国非处方药市场上的霸主，有数据显示，在2015年的零售药店销售额排名中，阿胶以65.82亿元稳占第一。不论从体量上还是价格上，阿胶从未像今天一样，成为如此普遍又显贵的概念。（12月16日《北京青年报》）

15年间，国内驴皮价格上涨了近100倍。国内阿胶需求量日益增大，但毛驴的存栏量整体呈大幅度下降趋势——国家畜牧统计年鉴显示，毛驴存栏量已由20世纪90年代的1100万头下滑至500多万头，并且以每年超过3%的速度下降。

据了解，为买到驴皮，有商家开始“满世界找驴”。在“一驴难求”的背景下，用杂皮熬制阿胶的现象就多了。近些年，仅见诸媒体的，就有

用牛皮、马皮、骡子皮甚至各种乱七八糟的皮革下脚料生产阿胶的企业，而且不是一家两家。

包括阿胶在内，传统中药的疗效见仁见智，但现在正是冬令进补的时节，不少人愿意吃点儿阿胶补一补。需要注意的是，以目前原料驴皮的供应计算，阿胶年产量绝对是远远不到实际销量的。对阿胶来说，原料、产品鉴定难的问题也一直存在。所以，吃阿胶，真是得小心再小心。

龙门e站

便民工程不是建好就完了

关林市场附近两条横穿龙门大道的地下通道虽然设施齐全，但长期少见行人。部分市民表示，其设计存在一定缺陷，且光线较暗令人不适……对此，众网友议论纷纷。

看过晚报报道，@残夜M微凉深有感触：只走过一次，感觉里面超级阴森。@喊我黄三金：走过几次地下通道，每次都是越走越快，总觉得背后“有人”。你别说，人心里害怕时爬楼梯还挺快……

地下通道真的就这么不招人待见？@孤风蓝灵发言：人行横道更方便，大家为啥要走地下通道？又不是封闭的道路，总不能强迫行人走地下通道吧？@事业腾飞一生平安表示赞同：走地下通道不方便，用时还长。@马家大院也说：地下通道建得太深，坡道太陡，骑电动车穿行其中最麻烦。

论及如何增加地下通道的人气，@牡丹花城建议增加一些小吃摊位：餐饮绝对是吸引入气的利器，只要食品安全，搞好卫生就行。当然了，

照明设施应改进一下，灯光柔和些最好。总而言之，不要让地下通道变成一个冷冰冰的地方。@晴天dou好补充：增设座椅，给广大行人提供一个歇脚的地方，尤其到了夏季，来此纳凉的市民不会少。

另外，在@三尺万卷看来，目前多数地下通道的空间利用率都较低：办些公益性展览什么的不行吗？地下空间本就容易激发人的思维能力，对于艺术作品观赏者来说，一个相对安静、空旷的展览场地有助于加深观赏体验。同时，我们欢迎涂鸦文化进驻地下通道，稍加规范管理即可。@小小笑笑问道：为什么咱们的地下通道里没有街头艺人弹唱呢？

“说到底还是‘想当然’太多。”@樊耀文微博觉得，便民工程的设计者应学会角色置换，“如果你是普通市民，会走这样的地下通道吗？”@鸿雁滑翔最后说：便民工程不是一次建好就完了，后期的管理、养护、设施完善也要跟上。出了问题就抓紧解决，不能事不关己就高高挂起。（王斌）

■洛浦听风

□本报特约评论员 邓海建

“救护车高速免费”还要等多久

【新闻背景】12月11日，四川省乐山市夹江县中医院派出一辆救护车从乡下接一名车祸伤者回医院。不料，救护车准备驶出乐雅高速夹江南收费站时，驾驶员和收费员却为12元过路费产生了分歧。载着伤者的救护车停车长达24分钟，最终伤者家属缴费后，救护车才驶离收费站。（12月16日《成都商报》）

任性救护车，玩命去“辩论”：为了12元钱，“辩论”24分钟，在口若悬河的司机驾驶的救护车上，有命悬一线的伤者。对此，夹江县中医院负责人回应，救护车司机停车理论确实不妥，已对当事司机进行批评教育，但同时呼吁应对救护车统一实施免费通行政策，为挽救生命争取时间。

司机较真的是人之常情，收费员恪守的是法之道理——车上有急需救援的伤者，你还要拦住收费，何异于趁火打劫？高管局相关负责人也很委屈，根据国务院及四川省相关条例，均未规定救护车可免缴道路通行费。

救护车大抵不会没事儿到高速公路上溜达。若能对它们免费，不仅提高了救援效率，也

体现了高速运营方的企业社会责任感；再者说，就算高速运营方不肯让步，地方财政也完全有能力接盘或埋单。早些年有数据显示，全国10万余公里的高速公路中90%以上要收费。专家估算，全国高速公路一年收费在4000亿元以上。深圳高速、山东高速、成渝高速等企业的利润率一度超越30%，成为遥遥领先于金融、房产行业的“龙头老大”。有钱有能力，若有心有责任感，一切也就迎刃而解了。

确实没有明文规定不得对救护车收费，然而在现实生活中，有些收费站出于人道主义考量，偶尔会免费放行。这也是相关驾驶员停车理论的原因。

“救护车高速免费”不算新鲜的吁求，不少地方甚至早已实施。1998年出台的《广东省公路收费站管理办法》将正在执行公务并设有固定装置的消防车、医院救护车等纳入了免缴通行费的行列。此外，黑龙江省和北京市先后发布通知，对正在执行紧急任务并设有固定装置的120救护车减免通行费。可见，免费不免费，非不行也，实不愿也。善待生命，不妨从给救护车“减负”开始吧！