，必须合理运用好容错结果，做到正确对待干部、公道评价干部、公正使用干部。江西对符合容错免责情形的干部，不作负面评价，不影响政绩考核，不影响评先评优，不影响提拔使用；对被问责的干部，给予总结教训、改正错误、获得进步的机会。特别是对知过就改、积极工作、业绩突出、群众认可的干部，在处理处分影响期满后，根据工作需要又重新起用甚至提拔重用，树立了正确的导向。同时，及时为受到不实反映和误解的干部澄清和正名，坚决查处恶意诬告陷害行为，刹住歪风、弘扬正气。  
　　（作者为江西省委常委、组织部长）  
　　1月19日，中建二局三公司位于河北廊坊市安次区的项目工地上，工作人员在“农民工党员创客空间”里进行创新项目讨论。  
　　目前，这个创客空间成立了3个创新小组，在电器预留预埋、水电管线开凿、钢框木模板等方面确定了课题，已为项目建设节省成本50余万元。  
　　新华社记者  王  晓摄  
　　学习岂能图排名  
　　湖南桃江  朱金良  
　　“每个党员，每天都要关注手机上的党的十九大学习APP公众号，春节前每人必须完成360学分。”这是某县给基层党组织定的硬性指标，完成不了，直接在党建及年度绩效考核中扣分。此举缘于该县在全省学习平台积分排名严重靠后，领导觉得脸上无光，为奋起直追，迎头赶上，有关部门煞费苦心，发相关信息辅导党员学习“技巧”：点开相关学习页面后停留30秒至1分钟刚好达到计分时限，立即退出进入下一个学习页面，多快好省赚足学分。  
　　党的十九大精神博大精深，手机平台上“快餐式”的学习，怎能让党员干部深刻领会内化于心、外化于行？这种只图积分、点开即退、蜻蜓点水、浅尝辄止的学习方式，只会让党员的学习沦为囫囵吞枣，不得要领。  
　　学习的目的在于以学促干、学用结合。与其搞这些形式主义的“排名”式学习，不如将党的十九大精神摘其要义，紧密结合当地实际，进工厂、进乡村、进学校，以通俗易懂语言向党员、群众宣讲。  
　　  
　　“过多请示”也是官僚主义  
　　山东潍坊  李大远  
　　一次业务培训，一位专家说了这么一句话：“工作中，你要想让一件事干不成，就多向领导请示。”此话乍听似有失偏颇，但现实针对性很强。  
　　我们常说“谁分管，谁负责”，但在具体工作中，却往往变成了“不管谁分管，都让上级负责”。一些干部对明明是属于自己权限内应设法解决的工作，非要拿到领导那里，既增加了领导的工作量，也拉低了机关的工作效率。表面看似尊重领导，个人也忙得团团转，事实上工作在他这里只是过了过手、走了走流程，既没有察实情、出实招，也没有办实事、得实效，最终还被群众视为办事拖沓，敷衍塞责，让领导背了“锅”。  
　　一般情况下，多请示、勤汇报是保持上下级工作信息通畅的重要举措，但并不需要事事请示、时时汇报。一味“多请示”“勤汇报”，实际是不敢担当、缺乏落实、推卸责任、做表面功夫的官僚主义表现。“为官避事平生耻”，党员干部对自己责任范围内的事，要敢于揽事、敢于决策、敢于拍板。做不到，就是不称职，甚至该问责了。  
　　集聚近300家企业，每平方公里创造工业增加值16.9亿元……福建泉州市经济技术开发区已诞生22个年头了，与经济飞速发展并驾齐驱的，还有开发区非公党建的亮丽名牌。持续探索创新，开发区走出了非公党建与经济建设良性互动、协调发展的新路子，非公党建的先行先试，激活了企业发展的不竭动力。  
　　2017年11月15日，一场特别的专题讲座在开发区内的九牧王公司召开。台上，泉州市委党校教授齐延生从企业需求出发，对党的十九大精神详细解读；台下，干货十足的内容让企业党员、员工直呼“解渴、实用”。讲座收到的良好效果，让开发区第二片区党建联络员庄俊雄松了口气。3天前，九牧王公司有关负责人找到他，提出了宣讲十九大精神的需求。短短3天，一场专题讲座顺利开讲、收效喜人，殊为不易。  
　　“开发区内以企业为主、党员分散，缺少有力的组织保障，党建工作势必弱化虚化。”庄俊雄表示，着眼组织建设，开发区创新划分4个党建片区，每个片区配备专职党建联络员管理日常事务，“纵向打通了从开发区党工委到片区联络员到企业的党建脉络，横向上我们还按照厂区相邻、产业相近的原则，以10余家企业为一单位，划分出11个党建网格。”庄俊雄介绍，一家龙头企业组织统筹多家非公企业的网格党建架构下，“大手拉小手”的企业联盟既帮扶了党建薄弱企业，更促进了产业共同发展。此外，以共建联创为抓手，开发区还将党建工作向外部延伸，146个机关、国企与非公党组织结成63个联创对子，整合党建资源、实现开放运作。  
　　“提升党建工作，出发点和立足点就是要服务发展大局。”开发区党工委书记梁炳辉表示，建立服务菜单、开展“党建+”系列活动，多维度的党建平台，正成为解决热点问题、促进企业发展的金钥匙——  
　　“党建+技术中心”，园区企业党组织班子与技术中心科技带头人交叉任职。由党支部牵头，建立企业技术攻关决策咨询制度，开展了82个课题攻关，多个项目获国家科技进步奖，34个课题获得市级以上表彰。  
　　“党建+金融服务”，园区设立企业应急保障专项资金，一年来为企业提供转贷过桥资金106笔共6.5亿元；设立产业发展基金，筛选一批成长型优秀企业重点扶持。  
　　“党建+个性帮扶”，园区组建非公企业导师服务团，依托片区工作站，成立了日常服务、党建服务、专业服务等3个党员服务队，去年以来，为企业解决问题130多件，提供服务1250余次，让党建工作真正成为企业发展的助推器。  
　　与此同时，开发区还通过“党建大数据”设立“党务百宝箱”、打造“网络千里眼”，推动党务精准和考核精准，设置党建项目、组织建设、党员教育、党员服务、信息动态等5大功能版块和党费管理、党员论坛、党课学习、统计分析等16个子目录，对现阶段党建工作进行了全覆盖，实现日常党务均可在平台上规范处理。据统计，自平台建立以来，开发区党工委已发布各类党建信息560多条。开发区党工委还发挥网络资源共享优势，整合各级网络学习资源和党建精品课件，不断优化“指尖课堂”。目前，园区党员在线学习达2635人次。  
　　如果不是这一次跟车体验，我绝对不知道闻名世界的中国物流速度很大程度上是货运司机“跑”出来的。  
　　1月15日至16日，我跟随80后大货司机纪志刚和他的搭档余子龙满载32吨货物，从浙江杭州传化公路物流港出发，沿沪昆、济广、京港澳高速，行程近1500公里，历时22个小时，到达广州市太和镇货运市场，亲身感受货运司机一路的艰辛旅程。  
　　从天涯海角到冰封北国，当人们在家里轻点鼠标，轻松完成一次网购时，成千上万的货运司机大军正奔波在密密麻麻的交通路网上，准时准点完成这场货物接力中距离最长的一环。  
　　这些货运司机长年漂泊在外，被称为公路上的“游牧民族”，货源在哪儿，货车在哪儿，他们的家就在哪儿。  
　　年轻的“老司机”  
　　想找一个货运司机搭车，并不是一件容易的事儿。如果不到公路物流港或者货运市场去“现抓”，很难找到他们的踪影。货运司机不像其他行业有固定的工作区域，而是哪里有货源就往哪里去，不少个体司机还带着老婆和孩子跑运输，货车就是他们流动的家。  
　　为了寻找愿意搭载的司机，经介绍，我来到了杭州市郊区的传化公路物流港。这片物流港区占地364亩，入驻了千余家各类物流企业，每天从这里进出的货车约2500台次，货物运往全国各地。物流港内部，各种生活设施一应俱全，小旅馆、小饭馆随处可见，货车司机们便扎堆儿在这里休息、等货。运气不好的时候，接一单合适的货要等好几天，那些50元一晚的简陋小旅馆就成了他们短暂停留的最佳去处。  
　　在这里，我找到了纪志刚。1982年出生的他，虽然在货车司机的队伍里还算年轻，但已经是一名不折不扣的“老司机”了——他19岁开始跑运输，至今已有17年驾龄。  
　　去年7月，纪志刚新换了一辆15米长的重型半挂货车。这是他与自己挂靠的物流公司合资买下来的，130多万的车押上了他的所有积蓄，外加一大笔银行贷款。这是他17年来换的第五辆车，除了能运更多货、性能更好，还有一个重要原因是这辆车开起来更舒适一些，“开了这么多年车，想让自己不那么辛苦”。  
　　纪志刚告诉我，与许多专门接散货的个体户司机和受雇于物流企业的司机不同，他本身是个体户，但又与物流公司有合作，“这样货源比较有保障”。  
　　这次行程，就是受合作的物流公司委托，将一批装满螺丝、海绵之类的32吨货物运送到广州太和镇。1月15日中午，纪志刚跟我约定，货物晚上八九点钟装好，9点钟左右从杭州传化公路物流港出发，赶夜路直奔广州。  
　　晚上5点左右，我突然接到纪志刚电话，告诉我广州那边催得急，货物已经提前装好，我们必须马上出发。  
　　就这样，我们没顾上吃晚饭，随便在超市买了点泡面零食，就匆匆上路了。  
　　夜  行  
　　为什么非要赶在夜间行车，不在白天走？  
　　在货运司机中，夜间行车非常普遍，很多司机都专挑晚上开车，白天睡觉。理由除了晚上“车少，路好走，堵车的概率小”外，还有一个重要原因：走夜路，被交警、路政盘查的几率更小。尤其是对那些不舍得花钱走高速的个体户来说，路上被逮住罚上几次，这一趟“就没什么赚头了”。  
　　有货运司机反映，在一些地方的执法部门眼里，过路的货车简直就是一块“唐僧肉”，不同地方和单位对货车司机的违法违章处罚标准也不统一，这些罚款还互不相认，只能叠加。货车司机被罚款的理由更是五花八门：有的货车在车身上焊根铁棍，被指更改车型，一罚就是上千元；有的车身不干净甚至是驾驶室不明亮，也被当作理由来罚款……近年来虽然执法越来越规范，但这些现象仍未杜绝。  
　　开长途车是个很耗精力的活儿。常常夜间行车，疲劳是最大的杀手。“基本上每个货车司机都有过疲劳驾驶经历。”纪志刚说。根据《中华人民共和国道路交通安全法》，连续驾车4小时以上是疲劳驾驶，必须休息20分钟以上才可继续驾驶。但对于赶时间的货车司机来说，这基本上不可能做到。  
　　为了能马不停蹄地赶到广州，也为了缓解一路上的枯燥无聊，纪志刚请了余子龙这个搭档跟自己换班开车。但更多的货车司机为了省钱，不请司机轮流开，而是一人开完全程。节省的代价，是路上更加疲惫、无聊。  
　　为了抵抗疲劳和困意，货车司机们尝试了各种方法。最常见的是不停地抽烟或嚼槟榔来提神。几乎每个长途货车司机都是一杆老烟枪，一天抽几包烟是家常便饭。  
　　有时候太困了，抽烟、嚼槟榔也不管事儿，“如果你看到有的货车开着开着就压线了，或者开始走S线了，那准要出事儿了。”余子龙说，这个时候，一般后面的货车司机就会狂按喇叭，前面的司机则会猛然惊醒，回归“正途”。  
　　“货车司机这活儿，又累，又不安全。”余子龙说，很多年前他就不想跑长途了，但自己快50岁了，别的技能也不会，为了养家糊口，“不干这个，又能干什么呢？”  
　　入夜，路上的小汽车越来越少，只剩下一辆辆载满货物的庞然大物呼啸而过。凌晨1点多钟，在连续行驶了约8个小时之后，货车终于在高速路边的临时停靠点停了下来，司机从余子龙换成了纪志刚，休整片刻后，我们又上路了。  
　　流动的家  
　　夜越来越深，一路颠簸中，我抑制不住困意，不禁沉沉睡去。一觉醒来，天已大亮。  
　　早上7点40分，货车行至赣州南服务区时，我们再次停了下来，从车上拿出泡面、洗漱用品，进行一次短暂的休整。  
　　吃着泡面，我猛然想起来，昨天深夜在我沉睡时，货车经过了纪志刚的家乡——江西抚州。他的家在抚州市南城县沙洲镇，那里离高速并不算远，他的妻子和3个孩子都留守家中。  
　　“过家门而不入，什么感觉？”我问。  
　　“没感觉。我一年有无数次这样，早麻木了。”纪志刚笑着说。杭州到广州这条线路他已经跑了10年，“路上哪里有个坑都知道。”而他的家，就在这条线的中点处。  
　　尽管天天从家门口过，但要想从高速上拐下去回一趟家，并不容易。一年里，他有近两百个夜晚是在这个狭小的驾驶室里度过的，驾驶室后排那张窄窄的小床铺，就是他和搭档晚上歇息的地方。  
　　“毫不夸张地说，我一年里正儿八经睡床上的天数也就30多天。”纪志刚说，有时他觉得，这个小小的驾驶室更像是家，车在哪儿，家就在哪儿。  
　　对于一些夫妻档司机组合来说，车就更有家的感觉了，小小的驾驶室里，被褥、酒精炉、锅碗瓢盆一应俱全，洗衣做饭往往都在旅途中完成。在他们当中，一年里，夫妻俩差不多有300天要在这个流动的“家”里生活。  
　　纪志刚的大女儿今年12岁，上小学四年级；小女儿只有4岁，还在上幼儿园。妻子在家全职带孩子，也忙得不可开交。作为家里唯一的经济支柱，纪志刚感到压力不小，而更让他感到自责的是，他基本没时间陪妻子和孩子。  
　　前年暑假，孩子跟着他跑车，到广州时，他带着孩子去了市内的动物园、游乐园，把孩子高兴坏了。但是跑了两趟以后，孩子就不干了，因为在车上待着“太闷、太无聊”。  
　　要养家，就得拼命挣钱。纪志刚说，如今虽然使用手机App就能“抢单”，更方便接货了，但货车也更多了，在一些大公司大车队的冲击下，个体户完全没有议价能力，再加上油价上涨等因素，“钱越来越不好挣了”。  
　　纪志刚算了一笔账：他这一趟能收入1万多元，但油钱要花3000多块，过路费3000多块，给换班司机的工资四五百块，真正能剩下的并不多。一个月一刻不停地跑，最多也就跑十一二趟，而他每个月光车贷就要还2.4万元，再加上保险费、保养费等等，一年辛辛苦苦，到头能落下十来万元，以后孩子上学花费更多，还得“拼命加油干”。  
　　人在“囧途”  
　　穿过长长的大梅关隧道，我们到了广东地界。这里是梅关古驿道所在地、五岭之首的梅岭。古往今来，这里都是进出岭南的必经之地，路途险恶。不过，随着高速的贯通，这里早已天堑变通途。  
　　跑长途的路上，不缺故事，也最怕故事。货车司机们最怕的，就是“油耗子”。所谓“油耗子”，其实就是偷油贼。他们经常开着经过改造的汽车，进入货车司机停车休息的地方，趁司机在驾驶室熟睡，撬开油箱盖，用油泵抽，几分钟就能抽干满满一箱价值几千元的汽油，然后迅速开车离去。  
　　十几年的公路生涯中，纪志刚不止一次遭遇过“油耗子”。他开的上一辆车，就被偷了五六次油。一箱油少则两三千块，多则四五千块，基本上被偷一次，这一趟就差不多白跑了。有时候，小偷还把车上的备胎卸走。  
　　路上不仅要防偷油的，还要防车顶上的飞贼。这些飞贼常常驾驶无顶棚厢式货车，在行驶过程中，用挂钩将大货车与厢式货车固定，然后爬上去偷窃大货车所载货物。  
　　2015年，余子龙在京珠高速上就被偷过一次。那一次，他从广东运进口奶粉去浙江，出发之前用篷布把车厢裹得严严实实。到目的地卸货，却发现车顶的篷布被割开了一道长长的口子，40多箱奶粉不翼而飞。后来与同行聊天，他才知道货物是怎么不见的：小偷开车跟在大货车后面，趁着大货车缓慢爬坡的时候，直接爬到车顶，割开篷布，从上面往自己车上扔货，偷完就走。“车这么大，司机根本看不见后面。”还好那一趟货物流公司给他买了保险。  
　　不过，人在“囧途”，遇到的也不都是糟心事儿，暖心事儿也不少。逢上冰雪天气堵车，志愿者给送上一杯热茶，或者路上绑的货散了好心人来帮忙，都让货车司机们感觉心里倍儿温暖。“现在治安也一年比一年好，社会风气也越来越好了。”纪志刚笑着说。  
　　不是终点的终点  
　　车近广州，眼前的绿意越来越浓，高大的棕榈树逐渐出现在视野中。1月16日下午2点50分，历经近3000里路，22个小时马不停蹄的长途奔波，我和货车司机纪志刚、余子龙终于到达此行的目的地——广州市太和镇淇骏货运市场。  
　　我长长地舒了口气。这一路下来，我们只吃了一顿泡面，胃早就很难受了，加上长时间久坐，腰又酸又疼，我下车可劲伸展了一下身子，纪志刚和余子龙却不顾疲劳，一下车就忙活起卸货来了。  
　　卸完这车货，纪志刚他们马上又要去佛山的厂家那里拉另一批货，接着晚上就要再赶回杭州。我们顾不上坐下来吃个饭聊聊天，就在嘈杂的货运市场匆匆作别。我即将回到舒适的房间洗个热水澡，美美地睡一觉，而他们，却要马不停蹄地踏上下一个旅途。  
　　这一路跟踪下来，感触很大。在大货司机眼里，远方只是远方，没有诗意，只有生计。根据全国总工会提供的调查数据，2016年，全国物流货运行业共有货运司机1898.2万名，货车1351.8万辆，他们全年完成货运量334.1亿吨，占全社会货运总量的76%，完成总产值约3万亿元，超过GDP的5%。但是，相对于付出，他们得到的保障和关爱却并不充分。  
　　货运司机中，普遍存在工作强度大、工作时间不规律、工作环境艰苦、收入待遇低等问题。中国海员建设工会提供的抽样调查显示，货车司机每天累计工作时长多为12小时以上，平均一个月只能休息3—5天，与家人聚少离多；83.1%的司机出车时无法按时吃饭，55%的司机直接睡在车上，54.5%的司机因长期驾驶患有颈椎病、胃病等慢性病；平均月收入为7474元，其中3000—6000元的占48.6%，与他们高强度的劳动不成正比。同时，货运司机的劳动合同签订率只有25%，企业用工不规范，司机权益难保障。  
　　劳动最光荣，劳动者最伟大。近2000万货运司机用他们吃苦耐劳的奋斗精神，为中国物流速度作出了贡献，让我们的生活更加美好便捷，他们也理应得到更多。  
　　慢生活不是支持懒惰，放慢速度不是拖延时间，而是让人们在生活中找到平衡  
　　  
　　如今，什么事情似乎都能“速成”。想学习，有速成班把几个月的课程浓缩到一天；要出门，飞机当天往返，火车夕发朝至；被催婚，“8分钟相亲”速配，感情都能“快餐化”，还有什么不能快……  
　　快节奏的生活，有人觉得充实且刺激，哪怕一分钟的等待与停留，在他们看来都意味着对生命的浪费。但更多人在抱怨，快节奏让日子变得粗线条，人也愈发急功近利，在越来越快的生活鼓点中渐渐失去了自我。一份问卷调查显示，84%的被访者认为自己生活在“加急时代”，而这其中有54.7%的人感觉“浮躁，踏实不下来”。难怪文艺青年们慨叹：“快生活让我们失去最多的其实是对生活的体验，而这恰恰是生活本身。”  
　　20世纪初，德国哲学家海德格尔在荷尔德林诗句的启发下，提出人要诗意地栖居在大地上的命题。1986年，意大利记者卡洛·佩特里斯发起“慢餐运动”，让人们以慢慢吃开始，去反抗快节奏的生活。快和慢是一对矛盾，似乎隔一个时期就会对抗一次。当然也有人从另一个角度质疑，是不是只有那些经济富足的人，才有能力去让生活慢下来。当一个人被生活的重担压到透不过气的时候，慢生活对他们来说，也许只是一碗“无味的鸡汤”。  
　　争论的焦点其实在一个“慢”字。但真正的“慢生活”，不是一张机票逃离北上广，或是辞掉工作去闲云野鹤那么简单。北京大学社会学教授夏学銮曾说：“最重要的是‘慢心态’，你只要记住人永远只能停留在一个时空中做一件事情，着急是于事无补的，心情就会平静下来，就不会成为时间的奴隶。”  
　　所以，提倡慢，也许只是对这种不自主状态的抵抗，为的是，把人生的节奏掌握在自己手里，做时间的主人。  
　　适当地慢下来，是为了回望初心。有句网言曾十分流行：“别为了匆匆赶路而忘记为何出发。”在快马加鞭的时候能适当停一停，回头看看自己走过的路，让慢成为一次重新审视自我反省自己的机会，成为一种返璞归真的生活智慧。  
　　适当慢下来，是为了更专注于事情本身。人们时常会陷入对不确定的担忧里，渴望直接知晓结果。人们也不免会因为别人已经取得的成绩而不淡定，被旁人的节奏牵着鼻子走。然而抛弃这些急躁的心态，将注意力集中于过程中的每一个细节，成功自会水到渠成。  
　　适当慢下来，也是为了让快的状态更有效率。慢慢读一本“大部头”的书而不是让碎片化的阅读占据全部时间，慢慢写一篇足够分量的文章而不是只会用段子去“抖机灵”，慢慢学习一门知识、一项技能而不是去相信所谓的“速成秘笈”。看似不着急的背后，实际上是用慢的“扎实”去中和快的“不稳定”。  
　　显然，慢生活并不是无所作为和不思进取。倡导慢生活的卡尔·霍诺曾说，慢生活不是支持懒惰，放慢速度不是拖延时间，而是让人们在生活中找到平衡。也有网友在如何看待慢生活的问题里留下一句话：“慢生活是有底气的自给自足，而不是好吃懒做的得过且过。”  
　　对待生活，难道不应该是有稳定的目标、有周密的计划，知道什么时候驻足，什么时候跃起吗？如此才能快慢相宜，让自己的人生真正出彩。  
　　日前，某留学生万字长文数落父母的新闻引发舆论热议。此君从小成绩优异，考入名校，本科后又赴美读研究生。但12年前，他不再回家过春节，6年前，他拉黑了与父母所有的联系方式。他将自己与家庭决裂的根源归结为父母对自己的“过度关爱”。  
　　近年来，有关子女与父母关系的话题热度一直不减。有调查显示，18—29岁的年轻人中有52%的人表示曾经屏蔽父母查看自己的微信朋友圈或者没有加过父母微信好友。从微信朋友圈屏蔽父母到成立“父母皆祸害”小组，从“吐槽”过年父母逼婚到有关“中国式父母”的讨论，互联网时代，孩子与父母的关系看起来好像越来越“差”了。  
　　其实，在子女的成长过程中，与父母的摩擦碰撞是再正常不过的事情。在摩擦中反思与成长，加深彼此的情感依托，才是亲子关系的应有之义。而在反复的争吵中“破罐破摔”，抓住彼此的过失不放手，只会让父母与子女的关系走向“死胡同”。  
　　要知道，并没有一百分的父母或子女，实现代际和解的第一步，是接受彼此的“不完美”。  
　　子女成年后的亲子关系需要重新构建，亲情里的症结也需要主动化解和修复。相比于“拉黑”这种相对极端的做法，以积极的态度面对纠结与矛盾，以交流沟通修补关系的漏洞，效果或许更好。如果把亲子关系看作乐器的弦，“拉黑”则说明弦绷得太紧，而沟通则是让这根弦放松下来，张弛有度才能奏响美妙的乐章。  
　　放下“我怎么说你也不懂”的执念，尝试有效沟通才是解决之道。有人觉得自己的“三观”和父母不合，聊天也总是不在一个“频道”。但其实，实现相互理解并不是一蹴而就的。曾有活动召集子女和父母去陌生的地方待48小时，以达到重新认识彼此的目的，子女们看到了父母的另外一面，甚至觉得自己并不像想象中的那样了解他们。  
　　有心理学专家说，人生固然受到儿时经历的影响，但归根结底是我们自己要对成年后的人生负起责任。以坦然的心态和沟通的意愿面对并解决亲子关系中的问题，把目光聚焦在成长与蜕变中，让亲情回归本来的模样，离实现“代际和解”或许也就不远了。  
　　几个月前，家在农村的老人收到一张由劳动保障部门发的社会保障卡，说要到农业银行营业厅激活，方可使用。  
　　去年11月中旬，笔者来到中国农业银行巨野县支行的营业厅询问工作人员，被告知需要本人前来办理。笔者说家里老人已80多岁，行动不便，且居住在离县城60余里的乡下，能不能提供上门或其他人性化服务，该工作人员回答可以，并做了相应登记，让等候通知。  
　　但等了两个月没有音信。1月15日，笔者再次去农行营业厅找那位工作人员，没想到她说：“这种现象太多了，单位抽不出人力提供上门服务，需要请示上级，等候上级批准。”另一位坐在营业厅柜台内的青年男子说：“这得人社局统一办理，自己去办理一年都办不出来，有问题你向上级反映。”  
　　为农民办理社会保障卡是国家的惠民政策，涉及对象多是60岁以上的老人。对于行走不便且不识字的高龄老人来说，到县城办理激活社保卡显然不现实。  
　　根据开户实名制、个人信息保护的相关规定，社会保障卡的激活需要本人亲自办理，可以理解。但人性化服务不能缺位。人社局委托银行代理个人办理社会保障卡无可厚非，但要设身处地为农民想一想，账户开立后的激活需要本人到场，与让本人直接到银行就近开立账户没有什么两样。统一办理也应该以群众便利为出发点，委托的银行至少在乡镇有营业场所，服务触角已延伸到农村，在农村安装自助开卡机，并有专人负责协助开卡工作。作为受理惠民政策延伸服务的银行，要本着为民负责的精神，想尽一切办法打通服务的最后一公里。  
　　山东巨野县  田  辉  
　　小区要治好  监管很关键  
　　我是江西省九江市经济技术开发区弘雅花园小区的一名业主。我们这个小区是上世纪90年代末建立的，当时只有几栋小高层楼房，居住环境好。随着小区商品房建设速度的不断加快，到2010年，已建成14栋小高层楼房，380户业户、私家车130台。小区的绿化和公共活动空间越来越小，就连区内的边角绿化地也被少数业主占有，堆放杂物或种菜。由于业委会与物业公司管理服务跟不上，物业费又难收齐，小区的物业公司曾五六次更换人员。特别是2017年9月之后，小区内堆放大量垃圾无人清理。听几名业主委员会成员说，合同到期