

杭州网约车跳车事件：一次沟通的偏航

□ 张丰

杭州富阳不久前发生一起网约车乘客跳车事件，女乘客发现司机两次没有按照导航行驶，就选择了跳车逃生，此事一度让网约车平台上舆论的风口浪尖。警方最终公布了调查结果。司机第一次偏离导航，根据乘客要求掉头重新按照导航行驶；第二次偏离，是作为本地人的他知道那里新开了一条更近的路，而导航系统还没有更新。警方并没有发现有搭讪和其他违规行为。

最终，网约车公司还是承担了责任，对司机进行了处罚，他的违规，就在于没有按照导航要求行驶。这个处理当然是合理的，也有利于网约车规范出行。但是，在网上也有一些不同的声音，有人认为，事件发生在下午4点，并不是风险更高的夜晚，而且乘客坐在后排，可以通过手机一键报警，没必要冒险跳车。

这种指责并不可取，一个女孩子面对陌生环境的紧张也是可以理解的。但是，此事确实也反映出某种现实的荒谬性。在我看来，最让人遗憾的一点，是乘客完全可以通过交流来确认路线偏离有没有危险，可以从司机的言行举止来判断他是否心存不良，但是她唯一依靠的就是导航。

网约车公司都不鼓励司机和乘客搭讪。几年前某网约车平台刚推出这项制

度时，我曾参与一次问卷调查，发现和乘客说话竟然是司机的扣分项。如今标准的操作，是你上车时，司机喊出你电话号码的后4位，确认你的乘客身份，然后整个行程都是沉默的，一切归系统掌握。

这有利于公司系统在后台监管，现在车内行为全部录音，发生纠纷也可以第一时间取证，对那些不良司机是一个很大的约束，有利于进一步降低那些耸人听闻的概率突发事件。但是，我们可能也在不知不觉间失去了一种可贵的东西，那就是陌生人之间的对话。

如何与陌生人相处，是城市生活最核心的素质。传统出租车有一些被诟病的地

方，比如车内环境糟糕，有些司机抽烟、话痨，开车也很野，但是他们也有一个优点：每个人都是一部本地生活的活词典。你到一个地方旅游，从机场到市区一段路，从出租车司机那里获得的信息，要远超过网络搜索得来的那些攻略。

就以路线而论，在市区行驶，有的导航系统会推荐三条路线，上面都标注着每一条路线需要的时间。但是，在老司机的心中，可能还有好几条路线，他们会通过使用小巷来避开拥堵的路口，也会知道哪一条路正在修路。不止一次，我发现传统出租车司机选择的路线比导航系统上那三条都快。

如果我们把乘车不仅仅理解为从A

到B，而是理解为城市生活的一部分，理解为你需要花掉的几十分钟时间，那么和司机聊一下天，要远比沉默着听导航语音播报更有趣，收益也很大。我现在选择传统出租车的次数比以前更多了，那些司机对生活的抱怨，对城市历史的阐发，向我展示了一个立体的世界。

那位杭州女乘客的遭遇，在某种意义上讲，不是一个交通问题，而是一个信任问题，也是一个我们应该如何生活的问题。如果陌生人之间的信任与沟通失效，我们都变成手机尾号后四位所代表的一个物体，对外部世界感到恐惧也失去好奇心，那么，我们在整体上就已经偏航了。

高速公路差异化收费将降费让利进行到底

□ 熊志

高速公路被誉为经济发展的大动脉。数据显示，到2020年年底，我国的高速公路总里程达到16.1万公里，承担了全国约58.2%的货运量。近日，交通运输部、国家发展改革委、财政部联合印发《全面推广高速公路差异化收费实施方案》（以下简称《方案》），各地将全面推广高速公路差异化收费，提升高速公路网通行效率，降低高速公路出行成本，促进物流业降本增效。

中国虽然拥有全球第一的高速公路里程，物流成本却是居高不下。商务部负责人今年4月就专门提到，中国企业的平均物流费用率为7.9%，与发达国家相比物流成本仍然偏高。

正是在这个背景下，差异化收费模式逐渐推出。根据《方案》，所谓差异化收费，是从过去的按车型和里程收，变成根据路段、车型（类）、时段、出入口、方向、支付方式等6种不同情况，按不同的标准来征收费用，增加了计费标准的弹性。

其实在此之前，山西、浙江、河南、湖南等地就曾陆续开展过试点。从试点的经验看，差异化收费的效果确实比较显著。比如，山西从2017年10月到2018年3月，共减免通行费3.13亿元，在提升通行效率的同时，有效降低了物流成本，让利于民。

此次将差异化收费模式推广到全国，正是基于过去的试点经验，之所以在全国采用更系统、复杂的计费标准，就是要让市场规律发挥更大的作用。

过去，由于一些高速公路通行费用较高，有的车辆为了减轻成本，便走国道省道运输，给国道省道增加了压力，也造成高速公路资源的闲置。和高铁票价差异化定价一样，现在采取分路段、时段等计价，可以有效引导高速公路“削峰填谷”，实现错峰出行，提高出行效率。

高速公路的修建，本身是一项大工程，前期的资金投入大，后期的养护成本也高，这导致很多时候高速公路都处于亏损状态。按照《方案》，高速公路收费从政府定价变成指导价之后，高速公路的经营管理单位，其实是拥有了更大的自主权。在制定灵活的价格标准时，必须以此为核心原则，不能让差异化收费增加出行负担，偏离政策初衷。

按照新的收费标准，运输单位的物流成本，应该是在现有基础上下降。当然这种向下浮动，不等于扩大高速公路的亏损局面。对经营管理单位来说，错峰调节之后，对闲置的高速公路进行有效利用，其实也可以增加收益，最终实现双赢。

不管怎么说，高速公路是重要的基础设施工程，牵系民生，有着很强的公益属性。此前，国家层面推出节假日高速公路免费政策，起到了良好的让利于民的效果。这次运用价格杠杆的市场化调节手段，也正是为了进一步降本增效，让它的公益属性能够更大化地发挥。

所以，在后续的执行中，要始终秉持让利原则。在差异化收费基础上进一步优化配置高速公路网资源，提升通行效率，降低通行成本，无疑可以让内循环更加畅通，减轻企业和民众的负担，为经济的持续发展打下良好基础。

□ 梁修明

近年来，随着经济社会发展和城市化进程的提速，城市人口和机动车保有量不断增加，城市交通流量逐年增长，也对城市交通治理提出新的挑战。

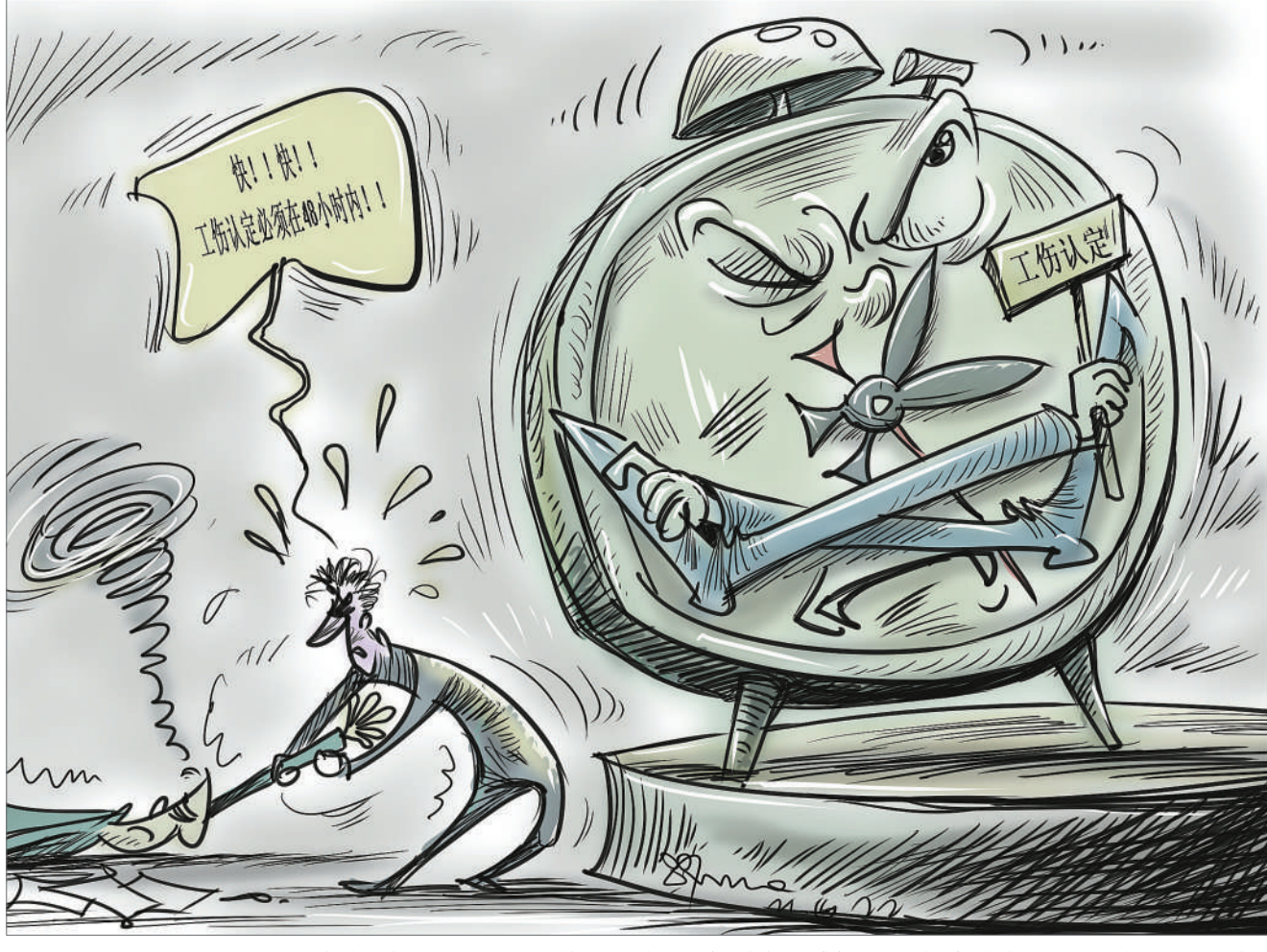
然而，由于一些交通信号灯设置配时缺少及时动态优化调整、智慧信息技术应用不足以及倾听民声、现场踏察不够等因素，导致交通道路拥堵、通行效率降低、产生安全隐患等问题，给市民群众日常出行带来不便。

比如，有的交通信号灯采用单一配时方式，不符合道路交通高峰平峰流量动态变化的规律；有的城市道路路口车流量不

□ 白毅鹏

最近，安徽游客王某某购票进入黄山风景区未开发、未开放的朱砂峰区域，后因山势险峻被困。在接到报警求助后，黄山风景区组织人员进行救援。根据《黄山风景区有价救援实施办法》规定，其救援费用包括公共救援和有偿救援两部分，费用共计为15227元。其中，有价救援费用为3206元，由王某某本人承担。

近日，黄山市有关部门已拟定推出《黄山市山岳型景区有偿救援指导意见》，称当地拟对擅自进入未开发、未开放区域而受困遇险的旅游者实行有偿救援政策。



赶时间

《工伤保险条例》规定，只有职工在工作时间和工作岗位上，突发疾病死亡或者在48小时之内经抢救无效死亡的，视同工伤。专家认为，如果仅以死亡与否、抢救时间作为认定工伤的判断标准，难免被质疑有失公平，还有可能发生伦理风险。（《法治日报》6月22日）

漫画 徐简

跨校选修更精细 学生才能更惊喜

□ 吕京勃

近日，辽宁省、吉林省、黑龙江省、内蒙古自治区教育厅联合印发文件，提出加强教育交流合作，推动三省一区高校开门办教育、开放办教育。其中一项重要内容是推进高校学分制改革，完善跨校学分认定和转换制度，30万名大学生可跨校跨校修读1000门精品课程。

跨省选修，让人感觉很新鲜，却并非首次。早在2012年，湘鄂赣三省就签订教育合作协议书，其中也提到进行类似尝试。同市高校间的跨校选修，更是日益普及。笔者所在的复旦大学，就有很多热爱体育的学生会选修上海体育学院的体育课程。包括北京大学、同济大学在内的很多高校，还允许学生跨校修读第二专业甚至双学位。

好想去上这门课啊，可惜是别人家

学校的，类似的感慨与调侃我们常常听到。跨校选修的本意，就是为了弥补这种遗憾。往大了说，这还有利于打破校际壁垒，实现校际优势互补、资源共享，推动高等教育的改革发展，提升整体教育水平。此次四地教育部门提出高校跨省合作，正是为了面向经济社会发展需求，进一步优化学科专业结构，打造具有地域特色的交叉学科，实现优质教学资源共享。

然而，一项政策想兑现初衷，不能仅有良好的出发点，也要有相对应的着力点，即精细化、人性化的配套管理。很多学校的跨校选修存在各种各样的问题，比如可供选择的科目太少，选不到真正想要的课程；学分的认定和转化很麻烦，很可能上了一个学期的课却拿不到学分；学校间距离太远又不开放线上课程；与本校科目考试时间冲突，却没有补考缓考机制；不同学校间的评分尺度不同，成绩换算难且不一致。诸多问题，是不少学生对跨

校选修的态度由惊喜转为犹豫的直接原因，也检验着学校的服务意识与服务能力。

从跨校选修到跨省选修，这些疑问可能被进一步放大。唯有精细才能守住惊喜，跨校选修的风行离不开管理的跟进。跨校选修涉及上课、考试、成绩、学分等方面，越是复杂，越要精密细致、环环相扣，如此才能让学生们真正修得便利、修得安心。要多站在学生的立场上，广泛倾听学生的意见与声音，面对学生在修读过程中遇到的问题，要灵活变通，积极解决，注入人性化的智慧与温度。

此外，也要打破刻板思维，为跨校、跨省选修探索更丰富多元的样态，比如开放慕课，建立共同的学习平台；采用更加灵活的课程考核与学分认定方式，有的学校还允许学生用跨校修读冲抵实践学分、课外学习任务等，这些都可成为推进跨校选修的有益尝试。

红绿灯设置配时须动态优化

大，但行人等待时间过长且通行时间过短，行人走到路中间就变为红灯，不利于行人安全；有的路口车流量大，出现车辆被滞留在路口的现象，而有的路口未设置红绿灯，出现人车抢道、交通秩序混乱的问题。

交通信号灯虽小，但其设置配时与市民群众出行息息相关，事关交通安全和通行效率。做好交通信号灯设置配时绝非一劳永逸，而是一项综合交通疏导系统。这涉及行人、非机动车、机动车等各方道路

参与者、使用者的路权，必须要统筹考虑城市发展、道路建设、交通流量、路口区域位置、上下游间距等诸多因素。

他山之石，可以攻玉。随着5G、大数据、云计算、物联网、人工智能等技术不断发展，城市交通治理将进入新的发展阶段，充分发挥信息技术对构建全新智能交通体系的重要作用，有助于城市道路更安全、有序、顺畅。比如，有的城市以大数据赋能，运用雷达、视频等多维感知技术和智能算法，推动城市交

通路走向精细化、智能化、标准化、专业化，优化了交通信号灯设置配时，提升了路网通行效率，改善了群众出行体验，就是一种城市交通管理治理的积极有益实践和探索。

做好交通信号灯设置配时工作，实质上也是群众工作。必须要坚持问政于民、问需于民、问计于民，进一步拓宽畅通市民群众反馈意见、建议的渠道和平台，努力在疏堵保畅和城市交通治理中彰显更多民生温度，构建共建共治共享的城市交通治理新格局。

有偿救援制度是对野游的有力约束

并面向社会广泛征求意见。此前，《黄山风景区有价救援实施办法》已于2018年起施行，此次有价救援的征求意见稿是扩展到黄山全市山岳型景区。

各地推进有偿救援制度，有一定现实迫切性。近年来，各地频现驴友野游遇险事件。国内现阶段投入的救援力量，主要有消防救援队伍、警察和景区自行组建的救援团队，以及日益壮大的第三方民间救援组织。驴友遇险除导致人员意外伤害外，还无形消耗公共应急救援资源。公共资源取之于民、用之于民，但资源总量有限稀缺，必须用在刀刃上。在未开发开放区域活动的游客属于自甘风险，为其出动应急救援力量，是额外的资源消耗。通过实施

有偿救援，也可警示广大驴友。

有偿救援的探索在进行，争议也并未停歇。比如有人质疑：对经济条件较好的人来说，有偿救援的费用约束性不强；而对经济条件窘迫的人，可能在临危遇困时拒绝施救，耽搁黄金救援时间。

黄山市的征求意见稿指出，有偿救援费用包含救援过程中产生的劳务、院前救治、交通、意外保险、后勤保障、引入第三方救援力量等费用。如此明确费用明细，厘清个人应当承担的费用比例，是一项有益的制度探索。同时，这种方案的确立，应如黄山市对外征求意见一般，通过公开透明的意见征求、听证问询，让公众知晓计算方法、费用标准，使其更好地预

估冒险带来的成本。

有偿救援制度的实施应用，同样给了社会化应急救援力量成长空间。市场化的救援体系可以有效弥补公共救援力量的不足，具有专业高效可持续的特点。不过，要注重规范商业救援团队及其收费服务，在保证其专业性的同时，也要体现出应急救援生命至上、全力施救的价值导向，使其成为公益救援力量的重要补充。

除了落实有偿救援制度，也需与其他监管手段相配合，做到多管齐下。比如，目前很多野游都是团队组织行为，相关部门要对组织者严格监管，对肆意闯入禁区的游客，要坚决拉入黑名单。如此，才能提高游客的违规成本，形成立体多元的惩戒体系。

育儿中如何让父亲更多地 在场

□ 萧青

三孩政策出炉后，关于产假到底应该多长的问题引发社会热议。对此，有专家建议延长带薪产假。产假至少1个月，同时父亲产假期间的生育津贴也应由生育保险支付。不少人认为此举有利于减少职场性别歧视，还能增进夫妻感情、培养亲子关系。

提到产假，很多人都会在第一时间联想到女性权益，却常常忘记我们国家的男性也是有产假的。新中国成立成立以来，我国一直坚持男女平等的基本国策，将保障妇女儿童合法权益放在重要位置，女性的产假从1951年规定的56天，到1988年和2012年两次延长后定为98天，再到2013年后各地普遍延长产假并设立了陪护假。但父亲的陪产假，目前在很多地区都还是仅为7天。很多人表示：相比漫长的育儿过程，这7天几乎可以忽略不计。

这些年，父亲在孩子成长过程中具有不可或缺的重要作用，越来越成为社会共识。但现实中，很多家庭仍然处于“丧偶式育儿”的状态，妈妈在带娃的琐碎日常中忙前忙后，爸爸却成了育儿的“旁观者”。抛开主观因素，父亲角色的缺失，与客观上工作高压、带薪假难以保证、就业性别歧视等原因不无关系。延长父亲产假的建议，就是在努力把父亲从工作中解放出来，更多参与到育儿中去。无论对家庭还是社

自由谈

面对疫情的 广式态度 让我在中国感到安心

□ 吕博艺(德)

近期，因为变异病毒的流入，我所工作和居住的城市广州疫情再起，我不得不选择居家办公。因为新冠肺炎疫情的阻隔，我已两年多没有回到故乡德国。

2002年年底，因为学术项目需要，我第一次到达中国的城市也是广州。到广州不久，我就遇上了2003年春天暴发的非典疫情。当时的广州非常紧张，但总体上政府和民众的应对都很有序，普通民众能够自我保护，这给我留下了非常深刻的印象。

2019年，当我在华南理工大学公共政策研究院启动一份新的研究工作后，又遇到了新冠肺炎疫情，至今已经和中国同事、朋友们一起度过了一年半的抗疫时光。由于这是一次蔓延全球的超级疫情，在和德国、美国的许多朋友的交流中，我得以通过比较的视野去观察中国的城市是如何应对疫情的。

如果把广州抗疫的过程放在国际舞台上，用我的家乡德国和我曾经生活过的美国来比较，我认为拥有四个方面的特性。

第一个方面是公共卫生体系的反应非常迅速。疫情发生之后，广州市政府每天都会举办新闻发布会，公布详细的疫情进展，包括感染病例的基本情况。尽管广州属于医疗资源较为充足的城市，但横向对比的话，德国和美国的医疗基础能力应该更胜一筹。不过，德国和美国的公共卫生体系反应都太慢了，在一定程度上过于自信，高估了自己应对传染病的能力。他们没有经历过2003年非典疫情，整个系统对疫情冲击时还很稚嫩，并不知道高效应对疫情的迫切性。

第二个方面是广州民众面对疫情时的广式态度。广州是一座非常休闲的城市，人们非常热衷于品尝好的食物。所以无论是第一个病例，还是后来网络流传的图片，都和吃有关系，这体现了广州人面对疫情的一种轻松心态。但是，一旦发现病例，广州民众的应对方式又是严肃的，大家会主动戴口罩，主动配合核酸检测，甚至有许多年轻人主动去做防疫志愿者。在德国和美国，

会，这都是一种进步。

从家庭层面来说，生孩子不仅是女性的事情，照顾产妇和孩子本身就是父亲的责任和义务，延长带薪产假产假的建议之所以受到网友欢迎，也是因为它符合这一公序良俗。让男方拥有较长时间的陪产假，使其有充足时间融入父亲的角色，进而理解和体谅妻子的不易。双方共同育儿，不仅可以增进夫妻感情，也有利于促进儿童健康成长，维护家庭和谐。

从社会层面来说，生育休假和生育保险制度关乎育龄劳动者权益保障，鼓励父亲承担起更多养育责任，不仅可以减少女性遭受职场歧视的现象，相关假期和福利的增多还能提高大众的生育意愿。所以，延长带薪产假陪产假，无论是经济层面还是社会心理层面，都能对提高生育率起到较好的鼓励作用。

当然，这项建议虽好，若要具体落地，也需切实解决一系列现实问题。比如，在产假期期间，父亲是否能真正做到全身心地照顾妻子与孩子？再比如，父亲出于对职业生涯的考虑，会不会因为担心职位不保、晋升受影响等原因，而放弃产假？解决这些问题，有待相关配套措施的制定和执行层面上的发力。

延长带薪父亲陪产假，看似是个家庭范畴内的小议题，但其背后却折射出社会发展的方向。三孩时代，提升生育率需要一个生育友好型社会，需要配套的生育扶持政策去精准解决问题，也需要在公共政策、社会环境、文化氛围等方面进行相应调整。政策再好，能够落实到位才是关键。

民众没有这么配合，很多人都觉得病毒离自己很远。更令我惊讶的是，即使证明了病毒可怕的传染性和政府糟糕的应对能力，他们并没有转而积极配合抗疫。

第三个方面是广州抗疫中出现了许多新的数字技术应用，包括健康码、无人机、无人车等。其中，健康码的应用最为成熟，广东和广州的健康码分别叫粤康码和穗康码，二者互联互通，是生活中的出行必备。在广州，由于健康码和中国最普及的互联网应用之一微信直接绑定，所以日常开启使用非常方便。在德国，也有健康类的App，但功能不如中国的齐全，且无法和微信这样的超级App实现绑定，这对它的推广使用十分不利。当然，德国民众对个人隐私的看法和中国民众有着不小的差别，但我依然认为，将数字技术用于疫情防控是巨大的改变和进步，它提高了整个系统管理的效率。

第四个方面，以钟南山院士为代表的专业人士，在广州抗疫中发挥了重要的作用。疫情防控显然不可能依靠一位医生来完成，但拥有一名跨出医疗界，用科普语言向大众传递信息和提出倡议的人十分重要。民众并不懂得钟南山发言背后的科学原理，但他们相信钟南山的判断，这可能和2003年非典疫情期间广州积累下来的经验有关系。当时，广州积累了宝贵的抗疫经验，也出现了钟南山这样的城市英雄。18年之后，广州除了拥有丰富的防疫经验之外，也将钟南山院士分享给了全国。对比之下，德国没有这样一个角色，美国国家疾控中心的福奇博士则一直被时任总统特朗普和部分民众批评，也没有能够成为美国钟南山，不得不说，这是非常遗憾的。

当我写下这篇文章的时候，广州的疫情并没有完全控制，但我并不感到焦虑，因为我相信拥有四个“抗疫法宝”的广州，一定能够控制住疫情。今年5月，我参加了从青岛出发的国际帆船拉力赛，我和队友们驾驶帆船途经宁波、厦门、深圳等城市，最后到达澳门，幸运地拿到了冠军。等到广州疫情平息，我会继续参加帆船比赛，毕竟，现在能够举办这些赛事的国家并不多。

（作者系华南理工大学公共政策研究院教授、法兰克福大学研究员）