

筑牢医学领域公平与安全双防线

张婷

中传·新媒鉴

5月15日,国家卫健委通报中日友好医院胸外科原副主任医师肖某及规培医生董某莹的违规行为调查结果,两人因严重违反职业道德、学术诚信等问题被严肃处理,涉事单位被责令整改。国家卫健委的通报以“四证全撤”的严厉处罚为事件定性,但公众的追问并未止步。当伪造学分、论文剽窃、临床资质“注水”等事实逐一浮出水面,公众质疑已超越对个体的道德审判,转而聚焦于一个更本质的命题:在生命至上的医学领域,如何筑牢公平与安全的双重防线?

若将董某莹事件视为单纯的个人道德丑闻,无疑是简化了问题的复杂性。调查显示,董某莹在2019年申请协和“4+4”试点班时,通过伪造学分绕过招生门槛;其博士论文重复

率超标、多篇论文存在不当署名,却顺利通过答辩;临床规培时间被压缩至1年,却能参与高风险手术,这些事实串联起的,是一条制度执行失灵的链条。任何一个环节的严格把关都能阻止这场闹剧:倘若招生审核能溯源课程成绩的真实性,学术审查能识别论文的重复率异常,临床考核能坚守轮转时长底线,董某莹的“速成神话”便无从实现。当手术刀因个人情绪而偏离轨道,当医学博士文凭被虚假学分堆砌,动摇的不仅是个案中涉事者的职业根基,更是公众对整个医疗体系信任的基石。

从医疗安全维度审视,医学的本质是对生命的敬畏。在此事件中,涉事医生对患者生命安全的轻率态度严重打击了公众信任。从争议事件本身来说,肖某在手术中因个人情绪冲突擅自离岗,导致患者处于麻醉状态无人主刀,有违医疗规范。从医学教育体系来说,国际医学界普遍要求

医师规培时长不少于3年,其背后是数万例临床观察与数百台手术实操的经验积淀,正是医学实操的时间长度,塑造了生命安全的防护厚度。

在教育公平层面,公众的愤怒源于资源垄断与机会剥夺的痛感。教育公平作为社会公平的重要基石,在医学领域尤为关键,它不仅关乎个人的职业发展,更决定着未来医疗服务的质量。公众对“4+4”事件的强烈反响,本质上是对“医学教育是否坚守底线”“医疗资源分配是否公正”的深刻叩问。协和“4+4”项目本应是选拔跨学科人才的创新试验,但模糊的录取标准与松懈的资格审核,却为权力寻租留下灰色空间。公正不仅在于资源分配的结果,而且追求实现过程的机会平等。对比普通医学生“八年寒窗”的艰辛,董某莹通过伪造材料轻松跻身金字塔尖,这种相对剥夺感,远比结果差异更具破坏力。

在职业发展维度,事件暴露了当前评价体系的扭曲。当论文数量成为医生晋升的“硬通货”,临床能力反而退居次席,这种本末倒置的考核机制,必然催生学术泡沫与功利主义。董某莹的论文与导师专业方向脱节却获通过,恰似“盲人骑瞎马”的荒诞剧,若学术审查沦为盖章游戏,医学研究的严肃性何在?这种系统性失守,损害的不仅是某个个体的信誉,更是整个行业的尊严。张孝骞院士“永远和患者在一起”,林巧稚教授“做一辈子的值班医生”,医学的荣光绝非仅在论文索引数据库。

国家卫健委对涉事人员“四证全撤”的处罚,体现了“零容忍”的监管态度,但这仅是第一步。这场风波最深刻的启示,或许在于重新审视医疗教育的本质价值,医学教育从来不是培养“速成精英”的流水线,而应是塑造“生命守护者”的铸魂工程。

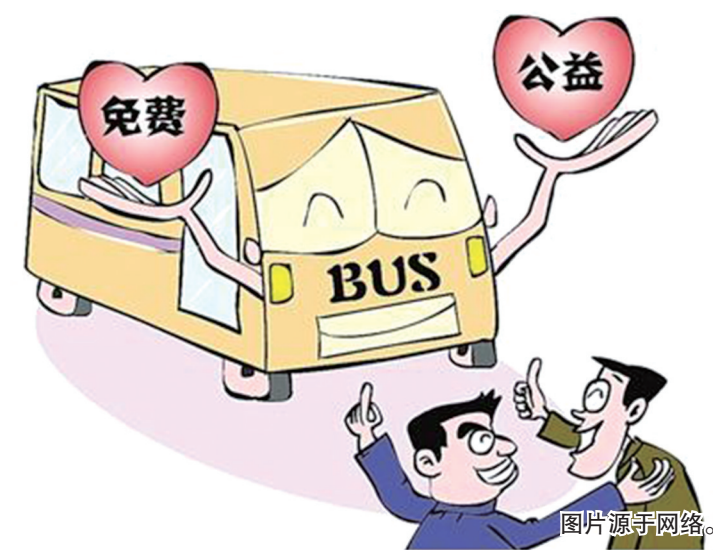
免费公交 以普惠政策撬动出行治理升级

关育兵

5月19日起,浙江天台县的城区公交车实行全民免费乘坐。这一政策与山东、山西等地形成政策呼应,看似“惠民小事”的实践,实则是城市交通治理的重大突破。当公交从“付费选项”变为“免费刚需”,其核心价值在于以普惠政策激活公共交通吸引力,推动出行结构优化,实现从“车堵城”到“人畅行”的治理升级。(澎湃新闻,5月20日)

目前,公交出行价格虽然并不高,对通勤族而言,长期累积仍构成生活负担;对低收入群体,公交费用可能挤占基本开支。全民免费直接消除经济门槛,让“公交优先”从口号变为现实选择。山西吕梁实施免费后,公交日均客流量从3.7万人次激增至10万人次,浙江仙居免费月期间客运量翻倍,数据印证需求端的巨大潜力。更重要的是,客流增长倒逼服务升级:天台加密班次至10分钟一班,吕梁投放新能源公交并升级智能调度,形成“免费—客流—提质”的正向循环,使公交从“被动运营”转向“主动适配”市民需求。

免费公交的本质,是治理逻辑从“车本位”到“人本位”的深刻转型。传统治堵依赖道路扩容、车位增设等“硬件思维”,但城市空间难以承载机动车无限增长。天台、吕梁的实践证明,提升公交竞争力是更可持续的解法:吕梁免费后,城区高峰车速提升20%,停车位需求降低15%,体现“公交强则私车减”的治理效能。这种转变的核心,是将城市空间从“服务车辆”回归“服务



人群”——当公交成为多数人的选择,道路资源更多用于人的流动而非车的停滞,既缓解拥堵又释放商业活力,实现效率与公平的双赢。

在可持续发展层面,免费公交是兼具成本效益与社会公平的“战略杠杆”。财政补贴的背后,是对隐性成本的置换:公交分担率每提升10%,可减少约8%的机动车碳排放,降低事故率并节约道路维护成本。以吕梁年补贴8000万元为例,换取的是交通效率提升和环境改善的长远收益。同时,政策向老年人、低收入者等公交依赖群体倾斜,通过“有车族让渡路权、无车族优先受益”的机制,彰显城市治理的人文关怀,让发展成果更公平可及。

迈向更高质量的公共交通治理,需在免费基础上做“系统加法”。中小城市可巩固“高频+普

惠”优势,如天台探索城乡公交阶梯优惠;大城市可借鉴“低票价+高效换乘”模式,通过公交与地铁、共享单车的无缝接驳,打造“15分钟交通圈”。技术赋能同样关键:利用大数据动态调整线路,让公交服务更精准匹配潮汐式客流需求。

从县城到区域,免费公交的价值超越了“便民举措”的范畴,成为检验城市治理能力的试金石。它证明:提升公交分担率,无需复杂的技术革命,只需回归“以人为本”的治理初心——用财政补贴换取市民的出行自由,用空间重构换取城市的生态红利。当公共交通成为大多数人的“第一选择”,我们收获的不仅是畅通的道路,更是一个以人民为中心、充满可持续生命力的现代城市。这或许就是小政策撬动大治理的深层逻辑。

为骑手缴纳社保 值得点赞

刘天放

“住房公积金是企业和个人各缴纳125元,社保是企业缴纳1314.64元,个人缴纳505.26元。”5月10日,京东外卖骑手小林收到自己的第三笔“五险一金”账单。他说,自从有了“五险一金”,对外卖骑手这个职业有了更强的认同感,心里也更踏实了。(《工人日报》,5月19日)

外卖骑手“五险一金”迎来利好。实际上,社保分为居民保险和职工保险,如果企业与劳动者建立全日制正规劳动关系,就需要为劳动者参保职工社会保险,企业和个人各承担一定比例。灵活就业者可自愿参加居民养老保险,也可自愿参加职工社会保险,只是自行承担本应由用人单位负担的部分。

从职业特征看,有些骑手与平台的关系属于全日制正规劳动合同关系,而另一些则属于“灵活就业者”。尽管平台为外卖骑手缴纳社保,有利于加强对外卖骑手的劳动权益保障,提升行业服务水平。但对于企业来说,庞大的骑手数量也会带来很大的成本压力。

缴纳社保后能否达到享受相关待遇的标准?中间断缴或换工作地点怎么办?这些问题让一些骑手有所顾虑。只有企业愿意承担骑手个人缴纳社保的一定比例,并建立顺畅的补缴、转缴制度,才能在一定程度上提高其缴纳社保的意愿。可见,还要进一步综合考量社保政策,拿出符合各方利益的具体方案。

骑手参保,既事关个人及家庭福祉,又关乎其他灵活就业群体,因为在骑手参保这件事上,能为其他灵活就业群体作为一个参考。