

# 十多个App 让司机填得头晕,统一通行证部分地区难“通”

## 业者建议,应当完善通行证等信息异地互通互认机制,让全国通行证得以真正通全国

本报记者邓华宁、杨绍功、潘晔、朱程

疫情之下,国务院联防联控机制综合组交通管控与运输保障专班印发通知,并公布了《重点物资运输车辆通行证》式样,聚焦当前物流运输保通保畅难题,推动建立统一规范的通行证制度,保障涉疫地区重点物资运输。截至4月底,全国24个省份启用了全国统一式样的通行证。

新华每日电讯记者调查发现,随着“通行证”启用和通行标准的统一,全国干线公路大动脉基本打通,运力运量指标持续向好,物流不通不畅的问题总体得到缓解。但一些地方自制“土政策”,甚至层层加码,导致通而不畅的问题仍存在,给物流和生产企业及其从业者造成较大困惑。业者建议,应当完善通行证等信息异地互通互认机制,让全国通行证得以真正通全国,促进商品要素资源在更大范围内畅通流动。

### 通行有改善畅行仍困难

江苏货车司机张建近期在省内运送农产品和食品。他说,4月18日以来,路上堵车情况在减少,下卡口速度在加快。他因去过苏州导致行程码带星,但4月29日晚,在南京马群下卡口时,只做了核酸,留下信息就能直接进城,在卡口耽搁不到15分钟。

记者通过货车司机王汝朋的随车视频看到,4月23日以来,沪蓉高速(南京-苏州段)的车辆逐渐增多。王汝朋在苏州新区下卡口时,需查验通行证及“两码一酸”,且需要专人接驳,虽然比4月初通行要快,但仍要等待一段时间。

多位物流从业者告诉记者,除上海以外,长三角各城市间路能走了,但仍算不上畅通。有的城市出疫情后,检查就会突然严格,等待时间会变长。还有些卡口没把货车与客车分开,一堵就是几个小时。有的卡口测了核酸就能走,有的仍要求等核酸结果出来才让走。

一家有500多辆货车的民营物流公司,3月底以来,因司乘人员流动受限及下高速难,至

今仍有约1/3的车不能上路。公司负责人说,各地货车通行管理政策仍不统一,个别地方对行程码带星的司乘人员直接劝返。

“大型物流公司的车辆进出城明显便捷了,但是小微企业的车仍然被卡。”5月8日,南京一家物流公司的货车司机赵得成告诉记者,现在多数卡口对大型物流公司的车辆,只检查“两码一酸”,查完核酸留下电话不出结果就可以走,之前还要等待核酸检测结果出来。

安徽货车司机曾祥标说,最近一些大城市简化了进城手续,4月之后他跑杭州至重庆线路,这两个城市进城只查健康码和行程码,也不要要求闭环管理。重庆的高速路口不再设检查点,货车司机可以直接把车开到市区卸货点,只要市内收货人提前报备即可。河北货车司机周生荣反映,曾因行程码带星在某地服务区滞留,现在服务区已撤销防疫检查点,运输效率提高了不少。

一家在江苏从事纺织服装贸易及生产的企业负责人说,物流状况虽然在持续改善,但受近期疫情影响,长三角地区仍然存在物流运输困难及运费较高的情况。现在部分地区港口只有集装箱整柜可以出运,运量大幅降低,很难满足市场需求。

### 全国统一通行证部分地区难“通”

记者调查发现,在部分疫情形势严重的地方,全国统一通行证不能省际、市际互通。货车能不能下卡口,主要看能否申请到目的地城市的通行证。有全国统一通行证,没办目的地城市通行证不行;没有全国统一通行证,只有目的地城市通行证也行。

苏州一家化纤生产企业采购部负责人说,公司能从江苏办理全国统一式样通行证,但在上海无法通行。由于快递暂停提货单不能送到上海,公司数千万元的原材料滞留上海港,每天滞留费就要2万元。而即便能提货也不知如何办理上海往江苏的通行证。

“我没有领全国统一通行证,不知道去哪里领,现在出高速也不看那个证。”赵得成说,现在

很多地方要求闭环管理,货车到达高速公路口,要求有专人接车、专人卸货、专人送车,这些都要提前报备,否则就不能进城。

“每天打电话找人接车报备花掉很多时间,急件快件根本不可能按时送到。”赵得成显得颇为无奈,“一个个体运输户朋友,最近运了一车苹果到常州凌家塘批发市场,但是在下高速路口的时候,因为找不到合适的人来接车卸货,在高速上停留了3天,苹果都快坏了,后来求助市长热线才解决。”

常州市某运输有限公司负责人张建国说,有的城市不认其他地区的通行证,必须要有当地的电子通行证。而在另外一个城市卸货后,打算接新货,被随车网格员拒绝,只好空车返程。

江苏省工商联服装业商会秘书长陆梅说,当前通行证的发放对象都是发货企业,具体要由发货企业申请,实行“一车一证一路线”,每运输一次货物,需要申领一次通行证。而申请通行证需要填写申请办证单位信息、驾驶员及随车人员信息、车辆信息、发证单位信息(发证单位盖公章)等四类信息共13项内容。这样就导致通行证只能是纸质版或纸质电子版,并不是电子通行证。

通行证的信息简单、孤立、不可追溯,无法看到司机及随行人员的防疫情况及运行轨迹,被部分货车司机及物流企业吐槽为“鸡肋”通行证。针对这些问题,记者采访了地方交通运输部门和部分基层干部、卡口查控人员,他们指出,为推广全国统一式样的通行证,地方花费很多精力:一方面要审核办证,一方面要推动统一通行证电子化。但由于地方缺少实质的数据直通卡口和社区以供调用,基层只能自建平台收集数据用以核验,造成部分地方各自为阵、企业和司机反复登记申请等问题。

### 十几个App 填到头晕

一方面是全国通行证目前做不到一

证通关,另一方面则是不少城市,甚至一个城市不同的区县都推出了通行证App、通关小程序、现场测核酸等防疫措施,要求物流企业和司机必须在这些平台登记信息获得认可才能通行。不仅一定程度造成“城市不认全国证,区县不认全城证”的现象,也让物流效率大打折扣。

“全国统一通行证只是增加了一个检查项目,我手机里有10几个App要填写,每天都填到头晕。”江苏一家物流有限公司货运司机周世斌向记者展示,他的手机里装了大大小小十几个城市的通行证App,“到了一个地方光是找对应的通行证都要找好久。”而且有的App设计不合理,给司机带来难题,比如某市的App,需要填写目的地详细地址,最近送货去该市一家化工园区,一输入化工园区的名字,App里边跳出来很多街道,司机都是外地人,根本搞不清楚化工园区是哪个街道。如果这些App都能像百度地图那样使用方便,输入一个地址就自动连线,会减少司机很多麻烦。“现在最大的问题是通行手续太复杂,很多司机文化程度并不高,使用这些智能设备有困难。”

多个物流行业从业者表示,大物流公司重视对司机的通关培训,卡口也重点保证大公司的通关效率,但是对小微企业和个体运输户的检查要严格很多,有的直接劝返,有的不让下高速,让下的也要现场查核酸。

山东临沂的水果运输户潘师傅告诉记者,眼下正是水果上市季节,他近期往济南、南京和苏州运过多次水果,总是在高速公路被卡,“每次进城,检查人员一看是个个体户,就劝我返回,每次都要做很多解释工作。”5月初,潘师傅运了一车蓝莓到某市,这次检查人员允许现场测核酸,但是因为车多,从排队到出结果,用了好几个小时。“我们是连夜开车,上午一大早赶到,结果下午才进城。”他说,目前行程码带“星”的城市还是进不去。如果没有冷冻设备,水果和蔬菜由于天气很热很可能坏在路上。

### 建立全国统一通行证首先要让数据跑起来

全国统一通行证怎样才能摆脱效果大打折扣的尴尬境地,进而实现有效互通?

建立全国统一货运电子通行证系统。陆梅等专家建议,充分利用数字信息技术,在国家层面建立行程轨迹可追溯、信息共享到基层的物流运输动态管理系统。允许司乘人员以身份证号和手机号为核准条件自行申领通行证,并集成司乘人员健康码、行程码、核酸报告、流动轨迹等信息。系统自动赋予并生成通行证绿、黄、红码,对司乘人员实行分级管理。

相关人士建议,实施全国统一货运电子通行证后,还要加强货运司机闭环管理和健康日报制度,在重点高速服务区、城市出入口、物流节点区域设立快速核酸检测点或司乘人员专用检测点,让司乘人员凭电子通行证免费检测,从而实现物流闭环的高效安全。

基层干部群众认为,疫情防控形势复杂,全国统一货运电子通行证系统将是关系国家安全的重大基础设施。如能实施,全国数以万计的卡口只需简单查验司乘人员的通行码即可放行,将极大缓解基层疫情防控压力,有望彻底扭转物流行业受疫情制约的被动局面。

不少专家和基层干部认为,全国统一通行证难“通”,主因是“信息孤岛”现象的存在,信息数据等要素无法实现全国流通。专家认为,全国统一通行证要发挥好作用,必要条件是背后的人、车、企业等防疫信息及时无障碍沟通。

一位业内专家表示,目前的防疫以省划界,以市为单元,地级市市内一码通,跨市可通不可通,跨省肯定行不通。疫情无情,却为统一大市场建设提供了契机,而防疫是最可行、最急需的试验领域。必须及时完善全国统一平台建设,以顶层设计来打通市场要素流通的壁垒。

# 对话“弃北大读技校”当事人:职业教育如何“破局”?

## 新华视点

新华社记者舒静

5月1日,新修订的职业教育法正式施行。5月8日,以“技能:让生活更美好”为主题的2022年职业教育活动周启动。

11年前,周浩从北京大学退学,转至技工学校就读,轰动一时,成为职教史上的一个标志性事件。

11年后,在职业教育的讨论热度仍在持续的时代背景下,当年的“吃螃蟹”者又有着怎样的“职教观”?“新华视点”记者近日对话周浩,追问他在职教之路上的思考。

### 如何看待自己的选择?

2011年,周浩从北京大学退学,选择去北京市工业技师学院就读。经媒体报道后,这一选择引发争议。

不少人从现实考量,觉得人应往“高处”走:“北大文凭比技校的值钱得多。”也有另一种声音:应发挥自己的独特价值;为了名校文凭,去学习不擅长、无兴趣的东西,不值得。

如今的他,对于这一人生转向,究竟是否后悔?

在周浩看来,这只是更忠于自己内心的选择。

从幼儿园起,他就喜欢拼玩具,还自学篆刻。直到现在,一有时间,他就扑在模型上埋头做一天,偶尔发的朋友圈,晒的也是花几年工夫做的模型。

2008年,周浩在高考中取得660多分的佳绩。他本想去实践课较多的北京航空航天大学,但在大家建议下,为了“不浪费分数”,最终报考北大生命科学学院。

但其实,他对生命科学并无兴趣。这段学习经历带给他的更多是痛苦,甚至抑郁。之后,周浩尝试了各种办法:旁听、休学、南下打工,但都没能解决问题。

几经辗转后,他决定退学,学一门自己喜欢、也能养活自己的手艺。

周浩说,虽然自己“弃北大读技校”的做法有点“惊世骇俗”,但社会上不喜欢自己的专业、盲目报志愿的现象相当普遍——太多孩子直到高三仍不知道自己的兴趣所在,也不了解大学各专业的情况与未来方向。他早就提出,应在中小学教育中引入职业启



蒙,让学生对未来的职业发展有更清晰的认知。

新职业教育法第十九条,也已回应了这一诉求。“鼓励和支持普通中小学、普通高等学校,根据实际需要增加职业教育相关教学内容,进行职业启蒙、职业认知、职业体验,开展职业规划指导、劳动教育……”

周浩认为,每个人都具有不同潜能,理想的教育应因材施教,帮助孩子更早发现和培养属于自己的潜能。

### 职校生“就业好、地位差”的现象改变了吗?

“宁愿去最差的普通高中,也不去职业学校。”有家长担心,一些职业学校招生质量不佳,身处其中,孩子会受影响。

教育部2021年数据显示,近5年职业学校毕业生就业率持续保持高位水平。不过不少人认为,职校生就业率虽然很高,但不容易找到“体面”的工作;与普校生相比,未来发展也会面临更多瓶颈、更高门槛。

从普通教育转至职业教育体系的周浩,对

此也有切身体会。

2014年,从技师学院毕业后,周浩选择留校任教。站上讲台后,他很快意识到,责任不一样了。“老师的一句话,很可能会改变一个人的一生。”

他发现,在传统教育体系和社会观念里,技校生常遭歧视,也易自卑。教师要做的,首先是帮他们重塑自信。

他讲了一个事例:不少学生可能并不在乎一台普通机器能不能修好,但当他们得知自己维修的机床要用于航天事业时,态度就不一样了。“要让他们知道,自己的工作是有价值的。”

但与此同时,隐形门槛与“天花板”依然存在。

周浩注意到,长期以来,一些用人单位更重视外在学历,而非岗位与能力的匹配度。为了有更好看的学历,不少中职生选择继续读高职和硕士。“用人机构需要进一步转变观念,并提升专业评估能力。”

职校生毕业后,也面临薪资待遇上的落差。一些学生会直接问他:“数控机床维修这么难、这么苦,我们好不容易学会了,为啥

每个月还是只能挣几千块钱?”“作为高技能人才,为什么收入达不到中层管理人员水平?”……

甚至他自己,也会遭遇职场“天花板”——随着学校发展壮大,教师中有越来越多硕士、博士,无论是评职称还是晋升,周浩的学历都没有优势。

### 平等之路还有多远?

新职业教育法明确,“职业学校学生在升学、就业、职业发展等方面与同层次普通学校学生享有平等机会。”

在周浩看来,平等的法律地位是好的开始,但要实现事实上的平等,依然任重道远。

职业教育究竟如何“破局”?他不止一次思考过这个问题,也认同北京市工业技师学院原院长董华强的观点——当务之急,是在工学一体化课程体系建设和师资培养等“内涵”上发力。

北京市工业技师学院在教师培养方面肯“下血本”:学校会出资十几万元,送教师去一流企业脱产培训几个月;设计“四级梯度”发展体系,从普通教师、一体化教师、课程负责人到专业负责人,老师们有明确的上升路径。

2017年,董华强离开技师学院,创办教育咨询公司,希望帮助更多职校提出改革之策。2019年,周浩也加入该公司,从职校老师转型为“职校老师的老师”。

通过研究国内外专业、去企业调研访谈、组织专家访谈会,他们帮助职校老师一步步梳理工作任务关键点和技能提升点,构建一体化课程体系,“通常一个专业要做三年,才能形成系统体系。一套方案数百万字,要反复打磨数易其稿。”

开展教育咨询项目后,“一些老师成长很快,学校也快速发展。大家能看到,这几年有些职校开始‘冒’出来了。”对此,周浩感到欣慰。

而在提升教学质量之外,社会观念的改变则仍需时日。

中国教育科学研究院研究员储朝晖认为,职业教育的社会认可度低,背后有价值取向、社会机制和教育自身原因。一是“万般皆下品,惟有读书高”及“轻百工之人”的观念根深蒂固;二是社会结构存在等级梯度;三是教育目标更多是培养“人上人”,而非培养“人中人”,着眼健全人格与创造幸福。

周浩认为,职业教育的高质量发展,离不开全社会的观念更新。只有在社会层面改变

选人用人机制,在教育层面改进内容方式,在个体层面改变认知期待,“厚植尊重实践的工匠精神,鼓励多元发展的文化,整体社会认知改变,职业教育才能更多吸引和培养全面发展的人才。”

### 如何让更多人安心实现“职教自由”?

有专家认为,培养过多学术型人才,会与社会需求脱节,中国更多大学应开展职业教育,培养职业技术人才、应用型人才。

在深圳打工期间,周浩曾遇到一个一起卖软件的女孩。其他人感觉完全一样的颜色,她一眼就能看出区别。但可惜的是,她既不知道自己具有超常的艺术感知力,也没有接受良好教育的机会。

周浩觉得,很多孩子都与这个女孩一样,具有不同潜能;但普通教育更多强调语言能力与逻辑思考能力,一旦学不好语文、数学,便被定义为“失败者”,其他潜能也被“封印”起来。

“理想的教育,应更多按照孩子的天性与潜能培养人才,而非简单依据成绩分流。”周浩说,要让学生拥有在不同教育轨道上自由切换的可能性,令普通教育和职业教育真正融通。

董华强常说的一句话,也令周浩印象深刻:教育的精髓是“人的发展”。

周浩注意到,职校学生可能在职业发展初期更具技能优势,但越向上走,综合学习能力强的学生越有潜力。因此在课程设计中,他反复强调,职校要注意培养学生的职业发展能力。

“职校学生也应学习综合知识。要为充满变数的未来培养技术人才,而非仅仅根据当下需求培训技术工人。”

一次,为了给某职校景观蓝专业增设“初创课”,周浩与老师沟通小半年,甚至多次争吵。老师起初认为,中级工没有设计基础,无法创作。而在开设“初创课”后,一些学生的设计令人眼前一亮,呈现出更广阔的可能。

“创意需要被激发,且越早越好,这能让学生对职业产生更多认同感、成就感。”展示这些设计图时,周浩很兴奋。这是他最有价值感的时刻。

周浩觉得,每个人都有最适合自己的道路,他也在一条“少有人走的路”上,逐渐找到属于自己的人生意义,以及在时代中的位置。

新华社北京5月9日电