

三言两拍 >>

“双十一”的快递在路上，但承担90%末端派送量的快递电动三轮车仍未获合法身份。记者统计发现，目前，多地已采取为合规快递三轮车备案贴牌等方式，与交通部门统一管理。但多位专家表示，快递三轮车身份能否合法，出台统一的国家强制性标准应为前提。

(11月14日《新京报》)

快递三轮车合法化符合我国经济现实

文/江德斌

快递行业之所以普遍使用电动三轮车，乃是基于行业特点、运营成本，以及我国经济发展水平、城市路况等综合因素考虑。目前而言，与国际快递巨头相比，我国快递企业实力薄弱，尚处于资本积累阶段，缺乏充足的资金，无法全面使用货机、大型货车，只能退而求其次，依赖价格低廉的电动三轮车。而且，我国各地城市规划不科学，交通拥堵严重，电动三轮车体积小，机动灵活，能够穿梭于大街小巷，使用性价比最高，才会备受快递企业青睐。

不过，由于电动三轮车缺乏国家标准，身份模糊，加上部分驾驶员操作不规范，经常发生违反交通规则、酿成交通事故的情况，各地在进行交通整治时，往往将其列为打击清理对象，甚至直接限制使用，管理方法过于粗暴简单，以致引起快递企业和民众的不满情

绪。目前快递企业严重依赖电动三轮车，加上快递包裹数量每年都在快速增长，在其它运输工具尚未替代之前，电动三轮车还是有其存在的市场空间和合理性。

现在是部分城市放行，部分城市禁行，缺乏统一规范标准，实在太尴尬了，亦不利于管理。事实上，在部分禁行城市里，还是有很多快递三轮车在偷跑，查处难度也很大，要是查禁太严的话，又会影响到快递包裹的寄投，增加快递成本，市民的意见也很大，交通执法部门左右为难。因此，与其一味禁止，不如考虑现实国情，认识到快递三轮车的社会地位和重要性，尽快出台国家标准，给其一个合法的身份，能够在全国统一执行。

快递三轮车虽然较为低端，安全系数也低，没有货车好，但其成本低，符合当下社会发展水平，解决了快递“最后一公里”的问题，能够方便

快捷地将快递送到客户手里，对于我国快递业的发展来讲，做出了不可磨灭的贡献。从快递业的发展趋势来看，在行业集中度提升后，快递企业逐步做大做强，自然就会鸟枪换炮，配置运载能力更大、配送范围更广的货车，到时候快递三轮车也将逐步退出，沦为边缘化的补充性运输工具。

国际快递巨头的货机、大型货车固然高大上，但要看到，它们也是历经数十年的发展，才逐步做大做强、旧貌换新颜。我国快递企业与之相比有很大差距，如果不是电商业蓬勃发展，民营快递还不会这么快做起来。在其尚处于弱小的阶段，政府不应制定太高门槛，逼迫其过早废弃电动三轮车，令其背负过重的经营成本，而是要根据现实社会情况，容许三轮车合理存在一段时间，等待行业成熟后，通过市场竞争来自主升级。

教育评弹 >>

替课产业化倒逼高校管理多元化

文/张西流

“全天候替课，能够对付各种刁钻老师，一节课20多元，质量保证不议价。”在全国各大高校，学生课堂出勤率往往与成绩息息相关。近日，中国青年报·中青在线记者调查发现，高校有偿替课现象悄然成风，而替课者大多是学生。随着需求的增加，替课已经逐步发展成为一个校园中的灰色产业链。

(11月13日《中国青年报》)

针对大学生替课现象，中国高校传媒联盟随机抽取了503名大学生进行调查，其中52.09%的大学生表示身边出现过替课现象。特别是，在聊天软件上，搜索含有“替课”字样的聊天群，立刻出现了全国各地的替课群，为高校学生提供替课服务，甚至可以包月、包年；专业团队、明码标价、按课时收费，替课已形成一种产业链。

然而，“有偿替课”之风在高校盛行，很大程度上是因为教师的授课内容和方式不能引起学生的兴趣，缺乏教学魅力，而只能靠点名的方式强迫学生来上课。可见，学生逃课，找人替课，是高校教学质量不平衡的必然结果。特别是，高校替课现

象愈演愈烈，不仅意味着教育资源的极大浪费，也暴露了相关高校对学生教育管理的缺位和不足，同时，那些寻找替课的大学生，也给自己贴上了不诚信的标签。

事实上，教育部2005年颁发的《普通高等学校学生管理规定》第十七条明确规定：“学生不能按时参加教育教学计划规定的活动，应当事先请假并获得批准。未经批准而缺席者，根据学校有关规定给予批评教育，情节严重的给予纪律处分。”同时，高校出台的学生手册、守则，对于大学生课堂秩序也均有明确规定。可见，大学生找人替课，既是逃课行为，又是欺骗行为，已经严重违反了高校管理规定，理应得到禁止和查处。

因此，替课产业化，倒逼高校管理多元化，这显然值得教育部门及高校反思。尤其是高校，要改变教育管理观念和方式，对教师考核不能一味地偏向科研成果，也要兼顾教学质量，要提高教学水平，能够真正履行自己教书育人的职责；同时，对学生进行管理，还是以人性化的疏导为主；要以学生为本，为学生健康成长创造良好的校园环境。特别是，对于参与替课的学生，应给予一定的惩戒，并记入信用档案。

社会观察 >>

“无性别厕所”学会共享是不可或缺的社会化

文/杨朝清

日前，上海市内首座无性别公厕，预计将于11月下旬投入使用，此举也让“无性别厕所”话题再度受到关注。记者注意到，近年来，沈阳、重庆、青岛、北京等地均出现了无性别厕所。

(11月10日 中新网)

在欧美国家，“无性别厕所”起初是面向变性人、同性恋者、性别取向模糊等边缘群体的；在我国，“无性别厕所”主要是为了提高公共厕所的使用效率，让公共厕所更好地便民、利民。

“无性别厕所”淡化了性别色彩，取消了性别界限，有如厕需要的人们都可以使用。然而，打破思维定势、行为惯性和路径依赖的“无性别厕所”，在使用过程中难以避免会面临一些尴尬——推开厕所的大门，发现马桶上蹲着一个异性，多尴尬啊！在人的不确定因素增加的风险社会，“无性别厕所”是否会为偷窥、性侵犯提供可乘之机？男女如厕习惯不同，倘若隔壁是一位异性，想必两人都觉得难为情。

“无性别厕所”作为公共空间，见证了公共服务价值观念的重塑与更新。男性与女性在平均如厕时间上的差异，导致公共厕所的配置难以做到均衡化。在火车站、飞机场等公共场所，按照一比一的比例设置的公共厕所，通常会

用。在一些性别失衡较为严重的企业和学校里，“如厕难”更加突出。

在笔者所工作的华中师范大学，由于女生人数众多，学校对一栋教学楼的部分厕所进行了调整。尽管此举会给少数男生带来轻微的不便，却给大多数女生带来了便利。可是，在火车站、飞机场等人口众多、流动性大的公共空间，每个人都有“等不及”“伤不起”的焦虑与迫切，乘客的性别比例也处于动态的变化之中，如果采取调整男女厕所比例的做法，很有可能会事与愿违。

每个人都有低成本、高效率地使用公共资源的权利，“无性别厕所”能够兼顾公平和效率，让每个人都从中受益。尽管“无性别厕所”在当下还存在着这样那样的问题，但公众在看到“问题意识”的同时也要多一些“过程意识”。面对“无性别厕所”这一新鲜事物，公众有一个排斥—理解—接受—认同的过程。

“无性别厕所”在本质上是一种互惠互利的共享理念，有助于建设一个低成本社会。让公共生活更加美好，需要每个人既是受益者也是建设者。学会和不同性别的陌生人共享“无性别厕所”，也是我们将来不可或缺的社会化。只有做到了“各美其美，美人之美”，“无性别厕所”才能“美美与共”，更好地裨益我们。

规范快递用车须加快上下衔接

文/木须虫

快递三轮车真正的困境还是交通违法瓶颈。快递三轮车是小运量、全通行、低成本的综合选择，但是它给城市交通的确带来了难题。而一直以来，电动或者机动三轮车都不在城市合法的交通工具之列，因此，快递更容易在“禁摩限电”中受到冲击。前不久深圳的“禁摩限电”集中整治，4家快递企业近800辆快递三轮车被扣押，近50名快递员被拘留，而河南郑州的快递员甚至开始用板车拉货配送。

对于快递业，快递收投的交通，一直都面临靠例外“施舍”过日子的尴尬局面。快递行业需要扶持，同时也要管理和规范，快递行业经过近几年的快速发展，是市场配置资源的结果，其间不乏野蛮生长给社会秩序带来的隐忧，收投的用车与交通问题即是如此。不过，行政的介入，又不免令人担忧会产生“一管就死”的问题。

对于快递用车，既要基于行业的交通需求，赋予其特殊的法律地位，又要立足公共安全和城市交通的实际，给予必要的管理与规范，做好立法、规范、服务三篇文章。去年10月，《国务院关于促进快递业发展的若干意见》明确要求，



图：新华社蒋跃新

将研究出台快递专用电动三轮车国家标准以及生产、使用、管理规定，解决“最后一公里”通行难问题。今年4月，国家快递电动三轮车标准制定征求意见。来自上位的顶层设计，正在稳步推进之中。

不过，与上位的立法与专用车辆标准的制定相比，城市快递车辆的管理现实更迫切，在实践层面，许多城市的交通、邮政等部门及快递行业都在进行规范方面的尝试，从大方向来看，普遍的做法，一是对快递车辆专用化、制式化；二是对车辆管理、使用证明化、资质化；三是对车辆参与交通有禁有放，尽可能寻找快递用车在交通安全与便利投送中的公约数。同时，也面临着尺度与力度拿捏的困惑，导致各地管理政策的差异。特别是三轮车

标准的把握上，缺少准确严格的依据，让现行快递三轮车处于存废两难的境地。

规范快递用车是一个循序渐进的过程，同时，受到立法与标准制定权限的制约，既需要部门联动，更需要上下衔接，不可能水到渠成。规范快递用车无法回避，宜早宜快。一方面来自顶层的设计应加快推进，特别是快递用车的强制标准，应在充分征求行业意见的基础上，敲定下来。同时，加快修订交通安全相关法规，赋予快递车辆合法参与交通的权利与管理原则，赋予地方城市管理的自主权利，提供清晰的接口；另一方面，具有立法权限的地方应加快配套，制定规范快递车的实施办法，细化使用、管理设计，设置必要的过渡期等等。