

“救护车拉化肥”? 生命通道不容挤占

孔德淇

据新华社报道,近日,重庆巫溪县一辆乡镇卫生院救护车在完成患者转运任务后,返程途中被驾驶员用来装载家用化肥。事件曝光后引发舆论关注,当地卫健委迅速介入核查并表态将严肃处理。这起事件表面是偶然的“顺路捎带”,核心却是触碰公共资源使用红线、漠视生命至上底线,值得所有相关从业者深刻警醒。

救护车不是普通的交通工具,而是肩负生命重托、守护公共利益的特种公共资源。从急诊现场的紧急驰援、突发灾害的医疗救援,到重症患者的跨区转运、日常急救的快速响应,每一次整装出发都关乎生命安全、寄托公众期待。法律法规与行业规范早已明确“专车专用、严禁私用”,这背后是对生命至上理念的坚守,更是对公共资源利用的刚性约束。将救护车用来运载私人物品,乍看是“小事一桩”,说到底还是公器私用的特权思想作祟,是岗位职责失守,本质上是对生命的漠视、对规则的践踏。

私用救护车的危害远不止浪费资源,更潜藏着梗阻生命通道的巨大风险。当前,我国不少基层地区急救资源

仍相对紧张,每一辆救护车、每一名急救人员都处于24小时待命状态,是应急救援体系的重要一环。用救护车装载化肥,看似不影响“主线任务”,实则会上占用车辆调度资源、消耗应急响应时间。一旦此时有急症患者需要转运,就可能因车辆缺口、调度滞后错失最佳救治时机,留下无法挽回的生命遗憾。

更值得警惕的是,此类行为会扰乱医疗运行秩序,侵蚀公共医疗资源的公益属性。救护车的购置、调度、维护均源于公共财政,核心功能是服务全体公众的急救需求。私用行为打破了急救调度的公平性与规范性,打乱医疗机构正常工作节奏,无端增加管理成本,造成有限急救资源的浪费。

120急救车在公众心中早已成为“生命符号”,承载着人们对医疗救援的信赖与期待。这份信任,源于无数医护人员的坚守奉献,源于急救体系的专业严谨。一次救护车私用,就可能让这份来之不易的信任蒙上阴影,让部分公众对急救服务的专业性、严肃性产生质疑。

守住救护车的“生命通道”,就是守住公共服务的底线、守护公众的生命希望。这一事件的发生,并非偶然的一

时糊涂,而是长期以来责任意识松懈、底线思维淡薄、特权思想滋生的结果。相关主管部门需以此次事件为镜鉴,举一反三、查漏补缺,筑牢救护车管理的“防火墙”。要完善调度使用、日常监管、责任追究全链条制度,让“专车专用”从口号变为不可逾越的准则;要强化监管力度,运用科技手段提升效能,畅通监督举报渠道,让私用行为无处遁形;更要常态化开展职业素养教育,引导从业人员牢记急救使命、恪守职业底线,心怀对生命的敬畏、对规则的尊崇。

规范使用救护车,应该成为公民的基本素养。不仅医务人员要摒弃“空驶浪费”“顺路无妨”等错误观念,普通民众也要对私用救护车的行为主动监督、及时举报。只有当所有人都能自觉维护救护车的急救与公共属性,才能让这条“生命通道”始终保持畅通,不被任何私人利益挤占。公共资源姓“公”,不可私用、不容侵占。救护车的鸣笛声是生命的召唤,更是责任的警钟。唯有让每一辆救护车都只为生命疾驰,让每一份公共资源都真正为民所用,才能守护好公众的信任,筑牢公共服务根基,让生命至上的理念落地生根。

论文署名不能沦为“权力的游戏”

田晨旭

近日,某科普博主实名举报上海大学一教授在国际期刊上发表的论文涉嫌数据造假。随后又有网民曝出,上海大学转化医学研究院官网上该教授个人简历页面显示,该论文被列为其“代表性学术成果”的第一项,但该教授署名却位列最后,引发了舆论对其署名合理性、对论文贡献度等问题的质疑。

据了解,目前校方已针对此事启动调查。虽然调查尚无定论,但舆论质疑却值得深思。署名不仅是成果归属的标志,更是责任承担的承诺。此次曝光的事件中,该教授作为知名学者与团队负责人,理应对自己团队的论文,特别是署名论文的写作发挥好指导作用,对论文成果严格把关。若查实论文确有造假问题,其更应承担相应责任。

舆论之所以产生这样的怀疑,源于当下时有发生学术圈署名乱象。此前有媒体曝光,某高校一篇论文署名竟多达13人,其中甚至有与专业毫不沾边的行政人员;某高校副院长安排自己的本科生女儿在多篇SCI论文中不当署名,以套取国家奖学金等荣誉……这些挂着各种头衔的“影子作者”和“幽灵作者”,不仅未能发挥与自身身份地位相匹配的正向作用,对科研工作做出应有的贡献,反而肆意透支了学术公信力,让署名成为“权力的游戏”。

学术挂名之所以演变至此,本质上是学术权力失衡与评价标准异化的双重产物。一方面,它成了某些“学术权威”权力寻租的工具。在当前的学术生态中,导师往往在学生的毕业、津贴、项目分配上拥有绝对话语权。这使得部分学生即使辛苦产出的成果被导师无情“摘桃”,也只能忍气吞声。另一方面,“唯论文、唯帽子”的评价指挥棒,让论文成了评职称、申项目的“硬通货”。一些毫无贡献的行政领导或行业专家被拉来“撑门面”,把“通讯作者”从“责任兜底人”变成了身份特权、头衔福利,署名成了换取科研经费和社会地位的工具。必须看到,当署名不再代表真实的智力贡献,而是沦为利益交换的筹码,科研创新的源头活水便会被污染。

想要彻底斩断这股风气,绝不能止于个案的查处,必须多管齐下,实施全链条的治理。首先,必须打破“唯帽子”的魔咒,重构多元化的科研评价体系。要弱化对资深学者和行政领导的“光环依赖”,引导期刊和评审不再“看人下菜碟”,给予年轻科研工作者平等机会。其次,要细化署名规范,压实责任链条。期刊和科研机构应当依据相关规定,严格落实审查职责,让每一个名字都能经得起检验。最后,亟须为基层科研人员撑腰,打通维权通道。对于那些敢于对“挂名潜规则”说“不”的青年学者,高校和监管部门必须提供强有力的保护,打破“不告不理”和“冷处理”的僵局。

学术是追求真理的事业,最讲操守,最忌功利。近期一系列被举报和查处的学术不端事件表明,学术界绝非法外之地,更不应成为某些人攫取名利的名利场。我们期待相关高校与机构尽快对被举报事件给予客观公正的回应,也希望每一个署名都源自于付出、经得起考验,进而守护好广大科研工作者的科研初心与创新活力,这才是学术界该有的样子。

专项治理

近日,国家中医药管理局等十部门联合召开中医医疗违法违规专项整治工作启动会。据悉,本次专项治理工作为期1年,将严厉打击打着中医养生保健治病“幌子”从事非法行医,借中医药名义虚假宣传、直播带货,违法违规使用医保基金等损害群众健康权益的违法违规行为。同时,加强中医医疗机构和中医医疗服务质量监督管理,完善行风治理长效机制,着力营造风清气正的行业环境。

新华社 王鹏 作



景区摆渡车莫“跑偏”

张雪

出门旅游,你有没有被景区摆渡车“伤害”过?公共停车场离核心景区“八丈远”,拖老带小走不动,坐摆渡车倒是省心,但一家子车的车票算下来比景区门票都贵;一些热门景区的摆渡车到了节假日就成了稀缺资源,游客啥也没干,光排摆渡车的队已经一身汗;还有的景区衍生出摆渡车“套娃”,坐一趟还不够,愣是让游客在“大车接中车,中车接小车”中晕头转向……

近期,文化和旅游部点名了一批摆渡车线路设计不科学、价格不合理、排队时间过长、服务态度较差等问题较多的景区,如江西龙虎山、吉林长白山、安徽天柱山、四川稻城亚丁、山东崂山等,目前正督促属地对问题进行集中整治。

景区设置摆渡车的初衷合情合理。一方面方便游客,让大家多看风景少走路,并且科学规划线路,还能疏导人流、优化动线,让游览更有序、更安全,游客体验也更丰富。另一方面在生态脆弱的自然景区,摆渡车能减少私家车的进入,降低车辆对生态环境的影

响,以及停车场等配套设施对自然风貌的干扰。

不过,现实中,部分景区却丢掉了服务游客的初心,对摆渡车的服务管理不到位,导致景区被诟病,摆渡车也成了游客投诉集中、负面舆情多发的重灾区。游客的吐槽五花八门,归结起来重点有两个:一是价格,有的景区通过各种各样的“捆绑”方式把摆渡车票变成了除门票之外游客不得不花的一笔支出,且这笔支出还不小;二是服务,车况差、节假日调度混乱、指引不清晰……价格与服务不匹配总让游客苦不堪言,原本花钱是买服务,却给自己添了堵。

摆渡车乱象不治,不仅影响游客的出游体验,还会不断消耗景区口碑,甚至透支游客对行业的信任。这一次文旅部门重拳整治景区摆渡车,摺下了“狠话”,对问题多发、整改不力的旅游景区加强质量等级动态管理,该降低等级的降低等级,该取消等级的取消等级。不要小看景区5A变4A,这可是游客出游选择的重要依据,如果因此游客减少,景区收入也会受影响,这样的代价会倒逼景区管理部门作出选择。

景区摆渡车的问题由来已久,却始终没有根治,对付这样的“顽疾”不能靠阶段性疗法,也不能靠文旅部门一家之力。首要的是“定规矩”,摆渡车属于景区内部交通,每个景区的具体情况不同,在线路设计、服务质量、定价标准上是否有可以参照的统一规范?拿价格来说,收多少到底该参照哪些因素定价?游客不怕花钱,就怕钱花得不明白。

解决问题还需要回到根源。摆渡车为何跑偏,从便民工具变成一些景区的牟利工具?本质上还是许多景区停留在“靠资源吃饭、靠垄断收费”的传统经营模式里。近年来景区门票被严格监管,在营收压力下,有些景区把目光转向了摆渡车等二次消费。但文旅消费需求已悄然生变,很多年轻消费者已不把打卡景区作为出游的核心目标,手握A级景区的金字招牌也不是“皇帝的女儿不愁嫁”,景区想吸引游客不仅要靠资源,更要靠服务。从根本上改变摆渡车乱象,景区要自己走出门票依赖的固有路径,形成多元化营收结构,以更高品质、更精细化的服务回应游客需求,这才是真正的生存发展之道。