

■劳动时评

推广半工半读教育模式需要转变观念

□张刃

职业教育的实践性很强，掌握一门技术技能，只靠书本和课堂远远不够，必须有足够的实践经验。半工半读的模式恰恰弥补了课堂教学的不足，使学生在学校期间就进入实际操作，有利于尽快成才，毕业后就能顶岗、顶用，因而受到用人单位的欢迎。在目前就业形势严峻的背景下，许多年轻人当然也愿意选择这种有利于就业的求学模式。

产业工人队伍建设改革的一项重要内容是构建产业工人技能体系，《改革方案》中的举措之一，是完善现代职业教育制度，加强职业教育、继续教育、普通教育的

有机衔接，坚持产教融合、校企合作、工学结合、知行合一，创新各层次各类型职业教育模式。遵循这一思路，各地积极探索，其中就包括半工半读教育模式。

半工半读的教育模式非自今日始，也非我国独有，曾经积累了不少成功经验。它以“学校与企业等用人单位合作培训学生，学生通过工学交替完成学业，不仅可以掌握职业技能，而且可以获得合理报酬，缓解就学期间经济压力”等特点，一举多得，广受欢迎。

上世纪五六十年代，这种教育模式在我国许多城市曾经十分普及，培养了大批人才。当年各行各业的许多能工巧匠都曾经有过半工半读的教育背景和经历。只是后来形势变化，半工半读才销声匿迹了。如今重启试点，是

职业教育的理性回归。但回归不是简单的重复，在新的历史条件下，要有其现实针对性。

建设一支高素质的产业工人队伍，需要相应的教育体系培养多层次、多样化的各类人才，职业教育是不可或缺的重要部分。尽管我们需要高端、尖端人才，但不可能人人都去从事“高”“尖”职业，绝大多数人还是要从事中低层的普通职业。单一的高等教育不能满足这种需求，也没有必要让多数人都去挤高等教育的“独木桥”，因此，职业教育（包括半工半读模式）的兴起是一种必然。

职业教育的实践性很强，掌握一门技术技能，只靠书本和课堂远远不够，必须有足够的实践经验。半工半读的模式恰恰弥补了课堂教学的不足，使学生在学

校期间就进入实际操作，有利于尽快成才，毕业后就能顶岗、顶用，因而受到用人单位的欢迎。在目前就业形势严峻的背景下，许多年轻人当然也愿意选择这种有利于就业的求学模式。

对用人单位而言，与教育机构合作办学有定向培养的含义，既可以有针对性地培养岗位亟需的各类技术技能骨干，又可以充分利用现有的设备设施，还能创造经济效益，何乐不为？

许多贫困家庭把培养下一代作为脱贫的希望，但日渐增加的学费又是贫困家庭难以承受的沉重负担。半工半读的教育模式为贫困家庭子女求学减轻经济负担提供了有效的支持，相信会吸引更多的学子选择。

推广半工半读教育模式，有一个转变观念和思路的问题。

教育主管部门不能只盯着高等教育，以培养“精英”为唯一重点。高校无限扩招不是出路，反而会使有限的教育资源打了折扣。莫如分出人力、财力、精力，认真抓一抓职业教育。

用人单位要破除“唯学历论”。高学历不等于人才，不适用的高学历放在不适用的岗位就不是人才了。目前劳动力市场上许多大学生求职难而“高级蓝领”稀缺，不是很说明问题吗？

同样的道理，学生求学也不必都盯着高校名校，与其学无所用，用非所学，莫如选择职校，掌握一门技术技能，只要精通了，照样是人才，是专家，照样改变命运。

半工半读的教育模式很有前途和希望，全社会都应该为推动其发展尽力。

■每日图评

“软硬兼施”保障慢行交通者路权

随着越来越多的城市居民选择步行或骑行等慢行交通手段作为日常出行方式，慢行交通者的路权问题也日益凸显。在此背景下，赋予行人、自行车与机动车相同的道路通行权利，为步行和骑行者打造安全又舒适的出行环境，减少不同车辆间的争道冲突，成为许多城市必须正视的一道课题。（11月2日《人民日报海外版》）

行人和自行车的路权之所以处于弱势地位，一个重要原因在于“汽车本位”观念的影响下，行人和自行车的交通空间未获得有效保障。保障慢行交通者路权，要从硬件设施和软件管理机

制两方面入手。

首先，要科学规划城市道路，还路权于行人和自行车。就是赋予行人、自行车与机动车相同的道路通行权利。比如，北京市发布了《步行和自行车交通环境规划设计标准》，不仅将城市道路两侧设置人行道和非机动车道等作为强制条款，而且强调既有道路不得通过挤占人行道、非机动车道方式拓展机动车道，已挤占的应恢复。

其次，要结合城市道路建设，完善步行道和自行车道。缓解城市交通拥堵，不能只拓宽机动车道，更要给慢行交通者提供有效保障。比如，新建及改扩建



城市主干道、次干道，要设置步行道和自行车道；城市支路和居住区道路，要设置步行道。

同时，要建立长效管理机制，对各种路权侵犯说“不”。通过完善法规，严格管理，既不能让“一辆汽车占八辆自行车位”，也不让自行车、电动车

“侵占”“征用”人行道。同时，建立合理的疏通机制，加强共享单车的管理，不允许不合格车辆上路，不允许“僵尸车”乱堆乱放。让开车的、骑车的、走路的，都拥有路权，且不相互侵犯路权。

□付彪

■网评锐语

“立体化”监管让校外“小饭桌”成为“安心桌”

廖海金：多年来，藏匿在城区街头巷尾的一张张“小饭桌”成了不少孩子放学后的主要去处。但由于普遍无证无照、行业鱼龙混杂、食品安全风险高等，校外“小饭桌”饱受诟病。要让“小饭桌”成为孩子及家长的“放心桌”，需要规范化管理及常态化监管发力。应将分散监督和管理的力量整合起来，强化“立体式”监督，进一步明确相关部门的职责，共同对“小饭桌”实行“大管理”。

■网评锐语
恶意弹窗广告
岂能想弹就弹

汪昌莲：随着“双十一”的临近，各类弹窗广告明显增多，让人难以忍受。人们想看的网页被遮挡，想买的商品被隐藏，甚至很多广告页面都是消极负面的内容，或含有恶意插件，一不小心就被盗取了个人信息。恶意弹窗广告，不能想弹就弹。相关部门应明确监管责任，加大执法力度，强化精准执法，提高处罚力度。

■世象漫说



超过

这几日，“蓝领”月薪过万、高过大学生的话题引发关注。有媒体报道，近日，一位专门招聘“蓝领”的人力资源公司负责人给江苏一家电子厂招聘了月薪8000元的普工，工人刚到现场，就被隔壁的电子厂以月薪1万元抢走了。对此现象，该负责人表示，现在“所有工厂都缺人”。（11月2日《光明日报》）

□毕传国

■有感而发

公交优先，先让公交“准点”起来

“等公交时间没谱？”“要不一辆没有，要不一来一串”……这些问题将逐步得到改善或者解决。11月2日，记者从北京公交集团调度指挥中心获悉，北京公交将在去年试点98条准点公交的基础上，今年再增加100条“准点”公交。一般来说，乘客基本可以在固定时段等候到“准点”到来的公交车。（11月3日《北京青年报》）

不容讳言，公交的不准点，不仅是城市公交的普遍现象，也

是难以解决的痼疾。“准点公交”无疑是乘客的期盼，因为公交车的不准点，让乘客白白耗费了大量等候的时间，而且往往打乱了正常行程安排，比如影响上班上学、甚至耽搁乘车搭机，造成无法弥补的损失。

现在各地都在大力推进公交优先，通过提高公交出行分担率，来减轻城市道路交通压力，但这首先要让更多的市民乐意乘坐公交，而要吸引市民乘坐公交，“准点”是必须具备的基本

前提之一。

应该承认，公交准点受到道路拥堵的制约；因为公交的不准点，让更多的人放弃公交出行，进一步加剧城市交通的拥堵，并因此形成恶性循环。推行“准点公交”，不仅是一项减少乘客候车时间的便民措施，从根本上说，更是着眼于缓解道路拥堵，为市民创造更好的出行条件的举措，是一项造福市民的惠民工程。

□钱凤伟

■长话短说

“送教上门”
为职工大学堂“点睛”

自2017年以来，广州市海珠区总工会职工大学堂针对海珠区企事业单位职工、工会干部等人员提供用心、贴心、实打实、定制化的教育培训服务。办学至今，大学堂共开设40多门课程，培训职工共计15万人次，送教课程范围覆盖海珠区18条街道，包括华邦集团等知名企业在内的长期约课培训单位已超百家。（11月3日《工人日报》）

信息化时代的到来，知识和科技日新月异，新行业新业态新模式不断涌现，如何适应新形势新要求？知识的更新和技能的提升，成为了广大职工所面临的一个重大问题。特别是对于生产一线的职工来说，劳动强度较大，业余时间较少，更需要有贴心的培训载体，为他们进行“充电”，不断满足在提升素质、丰富精神文化生活等方面日益增长的需求。这方面，海珠区总工会以“职工大学堂”为载体，坚持送教上门，就是一种值得学习和点赞的做法。

职工的精神文化生活，事关职工的综合素质、精神状态和企业的发展，笔者以为，如果职工的“娘家”——工会组织能把办好职工大学堂，作为加强职工教育培训的抓手，想方设法创造条件，坚持开展全方位的“送教上门”服务，可以起到画龙点睛的作用：其一，方便了职工学习，解决了工学矛盾，能提高职工学习的主动性和积极性；其二，通过培训，可源源不断地将新思想新知识新科技新趋势植入企业干部和职工的脑中，有利于他们更新观念和技能创新，为企业的转型升级和创新发展赋能添劲；其三，在职工综合素质的提升中，让工会组织有了作为和地位，增强了吸引力、凝聚力和战斗力。

□费伟华