



今日论衡之世相评弹

□高星

## 买卖荣誉头衔 不是“一个愿打一个愿挨”那么简单

只需花费数千元，就能收到一张证书成为“优秀人艺艺术家”“国宝级大师”“中国当代艺术家”……在艺术圈，滥造荣誉称号的乱象依然存在。

据媒体报道，一条买卖荣誉头衔的利益链逐渐显现。一些社会机构开展收费评比活动，不看实际艺术水平，只看出价高低，只要价码到位，立即颁发“证书”。有的不需要参加评比，只要提供身份证件和作品照片，就能戴上艺术界的“高帽”。

买来的荣誉头衔，原本没有任何含金量，却仍有人趋之若鹜。购买者中，有的只是满足本人的虚荣心，有的则是拿买来的荣誉头衔去招摇撞骗。而这背后是社会还存在的“头衔崇拜”以及人才评价“头衔化”。

治理滥造荣誉称号乱象，一方面要清理各色机构贩卖荣誉头衔的非法经营行为，另一方面则要提高公众对荣誉头衔的识别能力，不要被他人的头衔迷惑、用头衔识人，而要关注人才的真才实学。荣誉头衔满天飞，与人才评价“头衔化”的学术歪风有关。

正如大家所见，有的自媒体博主在介绍自己时，附有一长串头衔，这些头衔真假难辨，鲜有人会去核实，却可以“唬住一些人”。

需要指出的是，贩卖虚假的荣誉头衔，不是“一个愿打一个愿挨”的市场行为那么简单，而是非法行为。应该将这类行为纳入“制假贩假”范围加以治理。从本质上说，提供荣誉头衔证书的机构，开展的是虚假评比，售卖的是假证书，这扰乱正常的评价、认定活动。而购买虚假头衔证书的个人，也属于“知假买假”，用购买的证书标榜自己，不但涉嫌学术不端、不诚信，还涉嫌以虚假头衔进行欺诈。

因此，对这一产业链的每一个环节都需要治理。对于售卖虚假头衔的供给方，要将其定性为“进行非法经营活动”进行清理，监管部门、平台要对发布有相关信息的机构进行查处。而对于花钱购买荣誉头衔的个体，除了要加强教育、引导之外，更需要通过提高公众识别能力，打击其买假的意愿。购买荣誉头衔与购买假文凭一样，都源于盲目的学历崇拜、头衔崇拜。在无法通过合法的渠道获得权威的学历、荣誉头衔后，有人就去追逐山寨的学历、头衔，有机机构于是就把这作为“一门生意”，进行贩卖学历、头衔的运作。

据媒体报道，最近，社交媒体上，涌现出众多在联合国总部“开会”的网红博主。有知情人士透露，网红口中的“去联合国开会”，实际上可以通过有偿的方式进入。这么多网红晒在联合国“开会”，就是想打造自己的“精英人设”来博取关注。有偿进入联合国参观，都会被利用来打造自己的“人设”，可视为炫耀自己已经无所不用其极。在这种舆论生态下，花钱购买一个“高大上”的荣誉头衔打造自己的“大师人设”，也不奇怪了。

假的不会成为真的。但虚假荣誉头衔满天飞，其对学术环境、艺术环境的影响不可低估。一方面，这会误导一些年轻人追名逐利，以非法手段去获得虚假头衔，打造虚假人设；另一方面，会对真正的荣誉头衔构成伤害，“假大师”会影响公众对真正的大师、艺术家、科学家的评价。因此，对于虚假荣誉头衔泛滥的乱象，要引起高度重视。这也启示我们，要加快推进人才评价改革，破除人才评价中存在的重学历、重头衔、重资历等问题，要关注人才的真才实学。

（作者是知名教育研究学者）

# 广马开启“新赛段”，肇始十五运会“新动能”

## 首席评论 □赵亮晨

12月8日，在广州明媚的初冬暖阳下，第11届广马盛大开跑。

2012年创办的广州马拉松是国内成长最快的马拉松赛事之一：2012年创办，2013年获评中国田协银牌赛事，2014年起连续六年获评中国田协金牌赛事，2018年荣膺世界田联金标赛事，正式晋升国内为数不多的“双金”赛事之列。如今，不少国内跑者已将其与北马、上马一起誉为“人生必跑的三场马拉松”。

大型城市马拉松赛，虽然赛期只有半天，却是对城市管理能力、公共安全、应急管理和部门协同能力的全方位考验。广马不但在这些方面一直走在前列，而且在各种细节上殚精竭虑，把服务做细、做实。无论是赛道道路线的设计和优化，后勤物资的供

给，配速员的设置，都锐意创新和精益求精，全国首创的由心血管专家骑行组成移动医疗救护队等举措，更是得到很多大型国际赛事的效仿。而广马人气的持续火爆，“一签”难求，就是对这些努力最好的回报和证明。

如今，广马跑进了第11届。今年的比赛，广马首次取消了半程马拉松，这是继2017年迷你马拉松被分离出广马之后，广马专业化进程的重要一步。要知道，波士顿、纽约、东京等世界六大满贯赛事都没有设置半马，这也是国际大满贯联盟对于大满贯赛事的评定标准之一。

马拉松是专业化向大众化过渡最契合的运动，是半马乃至“迷你马”让更多朋友走进路跑，爱上路跑。如今，广马全马的参赛体量巨大，广州业已有许多其他短距离的赛事，可以承载新入门的路跑爱好者的需求。因此，取消半马并不是参赛者设置

门槛，而恰恰更有利于广马的规模扩大，既可以让更多选手解除全马无法中签之苦，也会让全马成为更多人的下一个奋斗目标——毕竟，业内都说：“马拉松其实是从30公里才开始的。”

本届广马，在取消半程马拉松的情况下，报名人数24小时内就突破了10万人，最终在短时间内达到了惊人的112987人，组委会从中确定了26000名全马参赛者，较此前四届的20000人大幅提高。

从2012年首届的3000人全马、2000人半马、6000人10公里、9000人迷你马拉松，到2017年的18000人全马、12000人半马，再到本届比赛的26000人全马，虽然参赛总人数始终在两万至三万人之间，但参赛人数比例从多个小项相对均衡逐渐过渡向全马更高的占比——如今广马全马的参赛人数，是12年前的8.6倍。这既凸显出这项赛事的专业化程度、参赛者水平

越来越高，也证明了路跑运动已经蔚然成风，这座“金字塔”底部的基础越来越厚实，这才让越来越多的全马选手参赛成为可能。

如今的广马，已经不仅仅是一场体育赛事，它激发了市民对健康生活方式的追求，带动了公共体育设施乃至城市综合服务水平的快速发展趋势。而且以体育为支点，成为推动旅游和经济相关产业链发展的重要力量，成为展示广州历史、城市活力乃至输出岭南文化、广府文化魅力的重要窗口。“超越自我、勇于担当、温暖温情、务实创新、专业专注”的广马精神，已经成为广州城市精神的一部分。

2025年十五运会的脚步日益临近，2024年广马的成功举办，是十五运会最好的前奏曲。

广马的起点设在天河体育中心，这座中国改革开放后建成的第一个大型综合体育场群，是1987年六运

会主会场、2001年九运会重点场馆，如今也是十五运会和残特奥会广州赛区的重点场馆。2024年广马从这里出发，既踏上了自身发展的“新赛段”，同样也肇始着十五运会的“新动能”。无论是广马还是全运会，无不勾画着体育给城市带来的发展成就、给人们带来的美好生活。

本届广马，男子组前五名集体打破了2019年保持至今的赛会纪录，陈天宇以2小时09分31秒的成绩排名第6，夺得国内男子组冠军，同样跑进了“210”大关。广马的成绩来到了新高度，良好的组织和保障体系，正令广马吸引着越来越多的专业跑者不断加入。

马拉松是一项不断挑战自我的运动，每个参赛者都在努力追逐自己的下一个PB（个人最好成绩）。广马同样如此，在这项赛事品牌高质量发展的路上，它的下一个PB，还在前方。

## 在服务区“吃”罚单，这名货车司机一点不冤

□冯海宁

据“江西交警”微信公众号消息，近日，网传“一货车司机在服务区遭高速交警开罚单”视频，引发关注。江西省公安厅交通管理局高速公路交通警察总队直属一支队12月7日发布警情通报。（12月8日深圳新闻网）

据此前报道，网友发布视频称，在江西宜春高安服务区，货车司机在服务区休息睡觉，被交警叫醒查疲劳驾驶，并开罚单。这给人印象是，司机在服务区并未违法却“吃”罚单，有点“人在家中坐，祸从天上来”的过度执法意味。

但从警情通报看，该货车司机该“吃”罚单。经查：12月4日8时38分，驾驶员童某军单独驾驶湘J\*\*\*\*号半挂车，从湖南浏阳出发，15时01分进入江西（南昌）上栗高速公路高安东服务区，驾车行驶6小时23分……这明显违反了“连续驾驶机动车超过4个小时未停车休息或者停车休息时间少于20分钟”的法律规定。

这就是说，虽然该货车司机在服务区处于休息状态，但此前连续驾车超过规定时间，属于疲劳驾驶，违反了《中华人民共和国道路交通安全法》及《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》。交警依法作出处罚，不但没有冤枉该货车司机，而且对其安全驾驶是一种保护，同时也预防了道路交通事故，可谓是一举多得。

据统计，我国每年因疲劳驾驶直接引发的道路交通事故占全国交通事故总量的21%，疲劳驾驶事故死亡率高达83%。疲劳驾驶会直接影响驾驶人的反应速度、注意力和判断能

力。上述货车司机，不仅此次疲劳驾驶，还是一个疲劳驾驶的“惯犯”。

通报显示，童某军驾驶的车辆自今年10月5日以来，共触发疲劳驾驶预警6次，属于重点风险车辆。这说明该货车司机既毫无安全意识，也没有法治意识。如果对这种疲劳驾驶的“惯犯”不及时作出处罚，很可能距离一场交通事故就不远了，因为童某军如果不被查处还可能继续疲劳驾驶，但不是每次都能侥幸躲避交通悲剧。

上述交警部门不但处罚有据，还值得大家为其严格执法点赞。其一，对该重点风险车辆进行严格监控，才发现司机又一次疲劳驾驶。其二，即使司机进入服务区休息，当时情形并不危险，但执勤民警发现违法嫌疑车辆后，仍敲门核查并依法作出行政处罚。其三，针对此事引发关注及时发布警情通报，还原真相也是普法教育。

当然，这一事件也暴露出一个问题，即童某军此前已经触发疲劳驾驶预警多次，却没有受到处罚，这说明相关交通执法部门仍然执法不到位。某些司机养成疲劳驾驶的习惯，这种“危险的毛病”恰恰是执法不严给惯的。

即便该货车司机在服务区休息，也不能掩盖其此前疲劳驾驶的事实。在其正常休息时作出处罚，虽然与抓现行的处罚效果有所不同，但也让人印象深刻。进而言之，不管司机此时是何状态，只要此前存在交通违章，被查处是必然的。

## 热点快评

## 陪诊师职业亟待清晰划定行为边界

□罗志华

今年9月，辽宁沈阳小刘的母亲感觉胸闷气短，小刘不方便回去，便通过社交平台联系了一位陪诊师。陪诊师推荐了当地一名知名医院心血管内科的一位专家。但普通门诊和专家门诊均显示“号满”。陪诊师表示，他能帮忙挂号该院的一个知名专家号，服务费300元，专家门诊费36元。记者近日调查发现，这种现象具有普遍性，患者挂不到的专家号，陪诊师却能够挂号，让人不得不怀疑背后存在猫腻。（12月7日《工人日报》）

出现这种现象，尤其需要防范陪诊师本人就是“号贩子”，只不过他们现在可以用陪诊师这个身份作为伪装。还有一种可能，他们不直接贩号，却与“号贩子”相互合作。若如此，陪诊师不仅成为“号贩子”的遮羞布或合作者，而且更便于他们接近患者。对于这种或直接或间接的贩号行为，要坚决予以查处。

此外，获取紧缺号源或许是陪诊师的一种能力，甚至是陪诊师所称道的独有竞争力。比如他们与医务人员打了多年的交道，相互之间已很熟悉，可以要求专家临时加号，或通过特殊途径找到号源等。这类做法的性质虽然没有直接贩号恶劣，但找关系、走后门也属于违规行为，对于号源分布的公平性，对诊疗秩序、对医疗行业风气等，也将构成很坏的影响。陪诊师通过关系网等渠道获得紧缺号源，同样要加以防范。

也不能排除，陪诊师抢到紧缺号源是陪诊师的一类优质服务。现在普遍需要在网上预约挂

号，部分患者尤其是老年患者对网上挂号操作不熟，甚至因存在数字鸿沟，很难成功预约挂号。假如陪诊师通过正当的操作，帮助这部分患者成功挂号到专家号，不仅不应该受到指责，而且还要加以鼓励。

由此看来，对于陪诊师能够挂到患者挂不到的专家号，应该及时发现并查处可能存在的不良行为，但不应该不问青红皂白地“一棍子打死”。一种行为存在多种可能性，并且之间缺乏清晰的界线，就难以定性和监管。只有为陪诊师清晰划定行为边界，方能区别对待不同的情形，在提升陪诊服务质量的同时，避免有人浑水摸鱼。

其实不仅挂号如此，在引导患者就医方面同样如此。陪诊师若能真正替患者着想，就会为患者选择最适合其病情的医院、科室、医生。但“医托”同样以“患者好”等为由，诱使患者到特定的诊所就诊，并诈取患者的钱财。假如这两者之间缺乏清晰的边界，“医托”就会以陪诊师的身份出现，而无私地替患者选择就医去向的陪诊师，则反而可能被误会。在收费、医疗隐私保护等方面，同样亟待出台标准和规则。

陪诊师是社会自发出现的职业，社会对这一职业的需求日益增加。目前陪诊师队伍鱼龙混杂，甚至“号贩子”和“医托”也可能混迹其中，此现象警示社会，陪诊行业亟待规范，尽快为陪诊师清晰划定行为边界，才能促进这个新兴职业健康发展。

# 特别报道 A4

## 连接港珠澳大桥与江门台山的黄茅海跨海通道即将“上岗”

# 跨海成就“双通道” “侨都”深融大湾区

文/陈卓栋 江轩 图/粤交集宣

连接港珠澳大桥与江门台山的国家级重点跨海通道工程——黄茅海跨海通道即将“上岗”，这代表着江门即将进入“双通道”时代。从高速公路到轨道交通，从跨江到跨海，江门“张开双臂”拥抱粤港澳大湾区东岸核心城市。条条大道通“侨都”，江门“侨都赋能”“港澳融合”工程驶上“快车道”。

黄茅海跨海通道，5座“小蛮腰”清晰可见



### A 跨“海”成就“1小时”交通圈

江门市综合交通运输体系发展“十四五”规划提出，江门要建成珠江西岸交通枢纽城市、形成1小时通达珠三角主要城市及周边干线机场的交通圈。今年，随着深中通道与黄茅海跨海通道的通车，“双通道”时代来临，“1小时”交通圈也初步成型。回顾江门交通历史，达成这一目标，江门用了超过1个世纪。

江门五邑水网密布，内河航运发达。19世纪末，江门是珠三角西岸的内河航运枢纽。在江门北街、长堤，运营着往返香港、广州、粤西等地的货轮、客轮。其中，内河客运航线直到20世纪80年代才逐渐停运，而内河航运至今仍然繁忙。

而从20世纪90年代开始，江门主要交通方式转向高速公路。佛开高速、开阳高速、江鹤高速、江珠高速、新台高速、江中高速、西部沿海高速、广中江高速、开春高速、中开高速，30多年间江门高速公路网逐渐织密，走高速前往广深等地成为江门市民的“首选”。

但江门人还有一个百年“铁路梦”。1909年通车的新宁铁路，曾是全国最长的侨办民营铁路。但在1939年被拆毁

后，江门在轨道交通方面一直处于“空白”。直到2011年广珠城轨江门支线通车，江门走上了轨道交通的“快车道”。随着江湛铁路的通车，深江铁路、珠肇高铁等建设推进，江门正逐步融入“轨道上的大湾区”。

瞄准珠江西岸交通枢纽城市这一目标，江门在新世纪快步疾走。但要达成这一目标，江门必须跨越众多江与海。从1988年外海大桥通车开始，江门交通已经逐步克服跨江难题，但仍未跨过大海。珠江流域八门出海，最西边的出海口便是位于新会的崖门，崖门往外即为黄茅海。一道黄茅海，分隔江门西部地区与珠海，让江门与港珠澳大桥处于“通而不连”的状态，也让江门与珠海、香港之间隔着一道“天堑”。

因此，无论是要达成“交通枢纽城市”这一目标，还是拥抱港澳、加速融入大湾区，江门都必须实现“跨海”。

为此，一条全长约31公里的跨海通道凌海而起，连起黄茅海两岸的珠海与江门西部地区。即将通车的黄茅海跨海通道，其重大意义就在于此。

“双通道”时代，意味着江门东西部在交通上将更加均衡地融入粤港澳大湾区。展开江门交通设施图，可以清晰地看到，在江门东部，高速公路、轨道交通、快速路密集分布，高速出入口、车站、机场航站楼星罗棋布。随着深中通道的通车、深圳机场江门航空港的投入使用及深江空港快线的运营，江门东部前往深圳更加便捷，市民1小时左右可达深圳机场。

相比之下，江门西部台山、开平、恩平等地，高速公路、轨道交通密度较低。当地市民无论是否前往粤西地区，还是向东前往珠海、深圳、香港、澳门等大湾区核心城市，交通出行的选择较少。从江门台山市赤溪镇黄茅海边向东望去，对面就是珠海金湾区。然而若想抵达对岸，需要向上绕道，先进入西部沿海高速公路，再通过崖门大桥跨过崖门水道，最后向南折返。这样的行程不仅耗时费力，更在一定程度上制约了区域间的经济交流与合作。

因此，黄茅海跨海通道最大受益者将是江门西部地区。黄茅海跨海通道连接港珠澳大桥，东起珠海市金湾区平沙镇，跨越黄茅海水域，经江门台山市赤溪镇，终点位于江门台山市斗山镇。项目全长31公里，其中跨海段约14公里。在通车之后，香港到江门台山的车程只需

约1个小时。而从粤港澳大湾区整体交通网络的全局观察，港珠澳大桥串联起香港、澳门、珠海，运营6年至今，日益成为大湾区发展“纽带”。黄茅海跨海通道成为港珠澳大桥向西辐射的延伸，打通珠西交通格局，与港珠澳大桥、西部沿海高速共同构成“香港—珠海—江门—粤西”大通道。这也使得江门“承东启西”的重要战略地位得到了进一步放大。广东省交通规划设计研究院集团股份有限公司首席专家梁立农认为，黄茅海跨海通道东接港珠澳大桥，西连西部沿海高速，在广东省内将形成一条沿海经济大动脉，提高粤西地区与珠三角地区居民的生活往来效率。

从高空俯瞰，深中通道在北面让江门连接深圳，黄茅海跨海通道及港珠澳大桥则在南面让江门地区连接香港、澳门。“双通道”犹如双臂展开，让江门“拥抱”大湾区东岸城市。因此，黄茅海跨海通道一方面与深中通道等组成大湾区跨海跨江通道群，将加快大湾区一体化进程；另一方面，它使江门成为大湾区发展效应完整辐射珠江口西岸都市圈的重要拼图——向东“牵手”珠海融湾，向西“拉近”阳江融圈，让大湾区影响力进一步向西延伸。



### C “开放之路”更宽

对于黄茅海跨海通道通车后，江门台山与香港往来有多便利，经常往返香港和台山之间的港商林荣灿体会甚深：“黄茅海跨海通道开通后，预计75分钟我便可以到家。”黄茅海跨海通道开通后，他可以驾车从台山赤溪出发，经黄茅海跨海通道、港珠澳大桥直达香港。

往返台山与香港的时间距离，代表着江门五邑与海外华侨之间的心理距离。江门作为“中国侨都”，530多万海外华侨华人和港澳同胞遍布全球145个国家和地区。其中，台山被誉为“中国第一侨乡”。如今的台山市端芬镇海口埠，位于大同河与端芬河汇合处，在历史上是“广府人出洋第一港”。当年，江门五邑乡亲乘船沿着内河出洋，到达香港、澳门等地后，再前往世界各地。可以说，离开五邑家乡后，港澳成为了大量五邑乡亲离国的最后一站。而当海外华侨华人衣锦还乡时，又从世界各地取道香港，返回五邑故乡。“江门—