

41岁重读大一,报到时被认成“同学爸爸” 中医药为何成“大龄新生”热门选择?

文/羊城晚报记者 陈辉 通讯员 姚轩 图/羊城晚报记者 林桂炎

41岁,带着母亲和儿子来大学报到,被保安当成家长、被室友认成“同学的爸爸”——9月14日,正在军训的广东药科大学2026级新生里,中药学创新班的肖治成了焦点。这位中大物理系本科、中大管理学院硕士毕业的“老学长”,工作16年后辞职全职备考,今年重新考上大一。放眼全国,这个开学季“大龄新生”并不少见,中医药成为他们的热门选择,为什么?



广东药科大学2026年本科新生肖治

工作16年按下人生“重启键”

“我工作了16年之后,决定重返校园。”肖治讲起促使自己按下人生“重启键”的三个契机。第一是去年40岁生日前后,他偶然看到王德峰教授的一场讲座,“不到40岁,人很难对自己的命运有一些思考”,这句话击中了他;第二是恰逢家中有晚辈参加高考,他全程陪伴鼓励;第三,他自幼体弱,幸赖中医调养,困扰20多年的慢性鼻炎也被中医治好,“我自幼热爱中华优秀传统文化,深感岐黄之术的博大精深,一直想系统地学习中医”。

去年底,他暂停了从事多年的金融类工作,全职投入备考。家人给了他最大的底气:“我特别要感谢我太太,还有孩子们的支持。备考期间我在家有了更多时间陪伴他们,古人说‘修身齐家’,能够兼顾家庭与求学,对我来说是非常难忘的经历。”

距离上一次高考,已经过去22年。肖治坦言,如今的高考与他当年不可同日而语:“现在的考试对答题完整度、步骤的严谨性和卷面整齐度都有更高要求,题量和阅读量也有很大提升。”备考时,答题速度慢一度给他带来很大困扰。但最终,他发挥稳定,如愿考入广药大中药学院中药学创新班。

与“05后”同窗,他成了“肖哥”

报到第一天,肖治就经历了一连串“身份错位”:进校门时,保安把他当

成送孩子的家长;到宿舍后,已经打过照面的室友发微信催他“你怎么还不来”,他答“我们已经见过面了”,对方更糊涂了:“我只见到了你爸爸、你奶奶和你弟弟,没看到你。”原来在这位新室友眼里,肖治是“同学的爸爸”,肖治的母亲是“奶奶”,肖治的儿子反倒成了“弟弟”——一家三口,辈分全乱了。

和比自己小20多岁的同学同吃同住同军训,肖治适应得比预想中好。军训期间他努力融入集体,还学会了擒敌拳,打起来有招有式,有着中年人特有的认真劲。同学们亲切地叫他“肖哥”,他很受用。

谈起这些年轻的“05后”同学,他的语气里没有“过来人”的居高临下,反而多是敬意:“有同学假期里送了两个月外卖,非常艰苦。他们能这样适应生活,我没有什么适应不了的。”有舍友对未来就业忐忑,他这样开解:“没有必要被社会焦虑裹挟,大大二需要做的就是静下心来把基本功学扎实。”

至于辞职重读本科这笔现实的经济账,他回答得很坦率:“财务自由肯定是没有的,但有一些小小的储蓄。现在社会很多焦虑来自要更大的房子、更好的车,如果稍微降低一点对生活的要求,会发现很多事情其实大有可为。”谈到学业前景,他既清醒又笃定:中医药知识浩瀚如烟海,“但因为有了AI的帮助,我学习时多了一些信心”。若能学好,他愿意在中医药领域继续深造。

中年考生为何钟爱中医药

肖治并非孤例。今年开学季,全国多所高校接连迎来“大龄新生”:46

岁地产高管张云峰辞职,三战高考圆梦山东中医药大学针推专业;武汉56岁的退休女高级工程师朱春芳阔别考场40年,以483分考入湖北中医药大学高专科学校中医学专业,只为“圆一个中医梦”;32岁的高青梅大学毕业工作10年后辞职备考,考入重庆中医药学院中医学专业。细心观察不难发现,中医药专业成了“重返高考者”的热门选择。

这背后是多重因素的叠加。制度通道早已打开。2001年高考取消年龄限制后,社会人士报名参考的门槛不断降低,“终身学习”从理念变为可操作的现实路径。

这也是时代剧变下个体的主动应答。行业更迭加速、职业周期缩短,让越来越多中年人不再把40岁当作“躺平”的起点,而是重新选择的窗口。正如肖治所说,“我们处在一个巨变的大时代,在这个时代里,我们每个都要回答一个问题:如何安身立命。我们这一代人年轻时喜欢三毛这样有个性的作家,她影响我敢于去追逐自己想要的的生活。”

另外,中医药的职业特性与时代红利格外契合这种选择。中医讲究经验积累,越老越吃香,没有“35岁焦虑”;随着健康中国战略推进、中医药传承创新发展上升为国家战略、大健康产业蓬勃兴起,中医药的社会认同度达到近年高点。

对高校而言,生源年龄结构的多元化呼唤更有弹性的培养模式——广药大今年新设的中药学创新班实行小班教学、导师引领、科教融汇、产教融合,恰好为大龄学生深耕学业提供了适配土壤。值得一提的是,今年广药大年龄最小的新生只有16岁。41岁与16岁同坐一间教室,25岁的年龄差之间,装着的是同一个求学梦。

深圳交警发布新一期“限行”通告 大鹏半岛新增阶段性豁免

羊城晚报讯 记者宋王群报道:9月12日,深圳市公安局交通管理局发布《关于非本市核发机动车号牌载客汽车须按规定时间路线和区域行驶的通告》。通告基本沿用往年规定,工作日7时至9时,17时30分至19时30分(2027年1月29日至2月20日期间的工作日除外)禁止非深圳核发机动车号牌载客汽车在深圳道路通行(部分列明的道路及深汕特别合作区道路除外)。非深圳核发机动车号牌载客汽车前两次在本通告限行区域内违反限行规定的,不予处罚,自第三次违反“限行”规定起进行罚款处罚。通告自2026年9月17日至2027年9月16日施行。该通告为一年

发布一次,上一年发布日期为2025年9月16日,2025年9月17日至2026年9月16日施行。

记者注意到,对比2025年“限外”通告,新版通告新增大鹏半岛阶段性豁免条款:2026年9月17日至10月7日、2027年5月1日至9月16日,外地号牌小型载客汽车工作日早晚高峰前往迭福山隧道以南(含迭福山隧道)全部道路及坪西路惠深沿海高速葵涌出口以南路段,不受高峰“限行”管控。该措施延续此前大鹏半岛试点政策,本次正式纳入限外通告正文。值得强调的是,该豁免只针对工作日早晚高峰,大鹏半岛周末、节假日的车辆仍需要预约通行。

8部门发文促智能家居消费

新华社电 商务部、国家发展改革委、工业和信息化部等8部门日前印发的促进智能家居消费行动方案14日对外发布。

行动方案提出扩大优质智能家居供给、完善智能家居标准体系、支持智能家居消费、发展适老化智能家居等7条举措,明确按照2026年消费品以旧换新政策部署,支持地方结合实际自主合理确定智能家居产品补贴品类、补贴标准,统筹支持全屋智能家居购新。

商务部消费促进司负责人介绍,针对智能家居消费的增长点及存在的堵点卡点,行动方案重点突出四个方面。

坚持供需协同发力。行动方案提出,鼓励生产企业加强智能家居产品研发;支持家居卖场、购物中心等设立智能家居体验中心、全屋智能和数字家庭样板间;

引导金融机构加大对智能家居消费等贷款支持力度,积极支持消费者购买智能家居相关产品。

打造多元融合生态。行动方案明确,完善智能家居产品智能化分级评价标准体系,加快制定实施智能家居互联互通等强制性国家标准,加速推动全屋智能一体化融合发展。

精准服务不同群体。行动方案提出,加快培育一批大型家装企业和平台,推出个性化、多样化装修套餐,大力发展定制式、订单式、预约式服务;引导企业推行适老化设计,丰富适老化智能家居供给。

打通便民服务链条。行动方案明确,指导各地科学合理设置废旧家居回收网点,鼓励企业提供“送新+收旧”“互联网+回收”等服务;支持在具备条件的街道、社区设立家居焕新综合服务站,整合各类便民惠民服务。

首席评论

□熊丙奇

破除“第一学历歧视” 不能止于舆论感慨

据海报新闻报道,2026年春招,长沙一名硕士求职者通过某头部互联网大厂5轮线上面试,辞去原有工作等待入职,却在最后环节被告知无法推进录用。企业给出理由是求职者第一学历为专科,岗位硬性要求统招全日制四年制本科。这一事件,再次把“第一学历歧视”推到公众视野。

有观点为企业辩护,认为依靠“第一学历”筛选人才,虽然会漏掉少数优秀人才,但筛选效率更高,整体选人结果不会差。但企业这种偷懒式招聘,首先涉嫌学历歧视,另外,会令自身人才来源单一化,破坏自身人才结构的丰富性。不少国际大型企业在招聘时,不会设置这类学历出身门槛,而是基于岗位需求评估求职者能力,这是值得国内企业参考的用人导向。

很多人感慨,“第一学历歧视”已是

老生常谈。多年持续讨论之下,问题并没有真正消失,只是不断变换形式反复出现。究其根源,“第一学历”本身就是人为制造出来的伪概念,在国家教育政策文件、学历管理体系中,从来没有这一官方定义,官方认定的学历一般指最高、最终学历。可在招聘市场,用人单位不断回溯求职者的求学起点:看完博士看硕士,看完硕士看本科,甚至继续追问本科之前的专科,还有的继续追溯高中就读学校。这种层层追溯学历出身的做法,和教育评价改革、搭建人才成长“学历立交桥”的方向完全背离。

在现代教育体系里,上专科、专升本、再攻读硕士,是一条完全合理、积极的成才路径。不少学生主动选择高职专科学习专业技能,之后通过专升本、考研提升学业水平。这是多元成才的体现。

但“第一学历”的筛选逻辑,直接否定了学生后续持续奋斗的价值,破坏了人才成长立交桥。国外社区学院和名校之间学分互认、转学通道畅通,很多学生可以通过社区学院转入顶尖大学。如果社会普遍存在学历出身歧视,这类灵活的成才通道根本难以落地。

而“第一学历歧视”多年难以根除,有着复杂的社会原因。一方面,不少既得利益群体维护这套学历分层的评价体系,认为名校出身理应拥有更多就业机会,认同用“第一学历”把人才划分为三六九等,这种观念构成顽固的社会文化土壤。另一方面,监管落地存在短板。虽然政策明确要求破除唯学历、唯名校论,但实践中,部分企业,甚至一些公务员、事业单位招录,依然存在抬高学历门槛、隐性限制学历背景的现象,相关行为也很少被问责。

每一次相关舆情,大多止于舆论讨论,涉事企业往往无需承担相应责任,难以形成长效约束。

用人单位享有用人自主权,但自主权不等于可以设置歧视性招聘条件。企业在追求筛选效率的同时,不能放弃社会责任。就业公平,需要多方协同发力。监管部门应当强化对招聘市场的监督,对学历歧视行为坚决问责;求职者遭遇学历歧视,要主动拿起法律武器维权;媒体报道此类事件,不能浅尝辄止,要核实完整事实,公开涉事主体,推动问题落地解决。

破除“第一学历歧视”,不能靠简单的舆论口号。只有摒弃标签化、出身论的选人逻辑,建立以岗位能力为核心的人才评价体系,才能真正打破学历隐形门槛,守护就业公平,为各类学习者保留多元成长的空间。

“龟速开车”被罚一点也不冤

日常驾车,很多人都知道超速违法,却忽略了“开太慢”同样是违法行为。近期,成都交警公布了一起“龟速行驶”典型案例:成都一条主道上,一辆汽车在200米内,先后被18辆车超越。民警在视频回溯时,发现该车驾驶员存在边开车边刷手机的行为,依法对其进行了处罚。(9月14日央视财经)

“龟速开车”并非谨慎驾驶的代名词,而是潜伏在道路上的“移动路障”。在路况良好的情况下,车辆速度远低于正常车流,不仅大幅降低道路通行效率,还埋下巨大的交通安全隐患。在高速及快速路上,驾驶员默认车流高速通行,对

前方低速车辆预判不足,反应时间大幅缩短,事故概率会急剧攀升。数据显示,当车速与车流平均速度相差32公里/小时,其卷入事故的概率是正常车流的16倍;而由龟速车造成的“团状拥堵”,事故概率是普通路段的3至5倍。

而且,“龟速开车”属于明确的交通违法行为。道路交通安全法实施条例规定,高速公路最低车速不得低于每小时60公里,且同方向多车道设有明确的最低限速。成都交警的处罚,并非针对“慢”本身,而是针对“无故低速占道”以及“分心驾驶”行为。驾驶员在行车过程中刷手机,导致注意力离场,人为拖慢通

行节奏,这已不仅是驾驶习惯问题,更是对公共安全的漠视,依法予以惩处,于法有据,于理应当。

此外,“龟速行驶”还容易诱发路怒行为,破坏道路交通秩序。数据显示,由于拥堵造成的路怒事件占比约12%,仅次于加塞抢道。不难想象,一辆慢悠悠的“移动路障”,不仅让后方驾驶人焦躁不安,更可能引发危险的强行超车、别车等行为,将整条道路的安全置于隐患之中。

过去很长一段时间里,交管部门对“龟速行驶”的查处力度远低于超速,不少驾驶员因此形成了“开多慢都没人管”的错误印象,甚至在快车道上慢悠悠刷

手机。此次成都交警公开处罚“龟速开车”,起到警示作用,告诫广大驾驶员需要遵守交通法规,不仅不能开快车,也不能无故开慢车,以免触犯法律。

整治龟速行驶乱象,需要靠执法惩戒纠偏,依托视频监控、无人机巡航等技术手段,精准抓拍分心驾驶、无故低速占道等违法行为,坚持教育与处罚并重,对无意低速行驶的驾驶人加强劝导警示,对主观分心、恶意龟速的行为依法严惩,破除“慢开不违法”的固有误区。同时,加大普法宣传力度,通过典型案例解读、交规科普,让最低限速规则深入人心,补齐大众交通认知短板。

今日论衡之民生探微

□陈广江

“一车人都买错票” 这座高铁站改名应提上日程

据澎湃新闻报道,泸州站、泸州东站尽管只有一字之差,但后者距离泸州市区约30公里。自渝昆高铁渝宜段2024年开通以来,已有不少误认为泸州东站位于市区而“买错票”“下错站”的旅客建议修改站名。

最近,又有游客反映此类问题,并称“一车人基本都是同样情况,有赶着回家的,有出差办事的,全被折腾够呛。”该名游客建议推动泸州东站更名为“泸县-云锦站”或“泸县东站”。对此,泸州市交通运输局答复称,已第一时间将上述建议反馈给了铁路部门,后续将持续跟踪工作动态。

一车人集体买错票,显然不能简单归咎于乘客粗心。站名是出行第一道指引,最基本的功能就是让人准确判断车站在哪里。外地乘客在12306搜索“泸州”,看到“泸州东”,很容易理解成市区东侧车站,买票乘车后,结果到了泸县云锦镇,行程被打乱。车站名称问题造成普遍误乘,改名就不再是小题大做。

也有人认为,“城市+方位”的命名模式全国常见,泸县云锦镇在泸州东部,叫泸州东站无可厚非。这个说法只看到了方位,忽略了识别。方位站名成立的前提,是乘客能凭常识找到大致位置。泸州东站远离城区,名称与空间感受严重脱节,辨识度太低。因此,“城市+方位”的模式是否适合泸州东站,值得商榷。

客观讲,车站更名并不容易。从程序和权限上看,根据《铁路车站和线路命名更名审批办

法》,车站更名需由国铁集团审批,地方无权自行决定。此外,一次更名还牵动运行图、票务系统、列车广播、地图数据,成本不是一个小数目。这些现实约束也要正视。

可是,屡屡出现的“买错票”“下错站”以及滞留和投诉等问题,同样是成本。民生账、安全账、城市口碑账,不能不算。地方部门已经反馈建议,接下来还应收集典型问题案例,形成评估报告,争取铁路部门支持。

短期看,可探索标注实际位置的解决方案,比如12306官网在站名旁标注“泸县云锦镇”字样。此外,地方交通部门会同铁路部门加强宣传,把泸州站、泸县站、泸州东站的区别讲清楚。信息多走一步,乘客就能少踩一坑。这些措施虽不能替代更名,却能先堵住最明显的漏洞。

类似问题并非孤例。比如,福建武夷山东站曾因与武夷山景区相距50多公里,每天大量游客下错站,最终在2019年底更名为南平市站,获得不少网友认可。此外,近期广州庆盛站更名南沙北站,新塘站更名广州新塘站,南京北站恢复浦口站,都说明站名并非不能调整,关键在于决心和行动。

总之,车站名称可以兼顾方位、地名和历史,但前提是精准、便民,不能让乘客误会。高铁站是城市门面,也是服务窗口。站名一错位,耽误的是旅客时间,消耗的是城市好感。因此,泸州东站改名应尽快提上日程,别让“一车人都买错票”的乌龙一幕反复上演。