

引导安检一个动作常重复几百遍 呼吁双方都能多些宽容理解 安检员：希望嫌慢嫌脏的乘客理解

■黄兴



近日，一则有关地铁安检员与乘客上演全武行的视频在网上流传。目前，涉事安检人员已经停职。事情的起因是乘客不愿安检，进而引发了争执。安检员这个职业，又一次被推到公众眼前。

润喉片水杯随身带

1976年出生的黎安凤，在地铁1号线人民广场站担任安检员已有3年了。早上6点上班，下午两点半下班。“选择这份工作，主要是因为下班后好照顾老人，毕竟婆婆快80岁了。”她理了理工作帽。

整理好衣帽着装，岗前工作会集中培训，3名安检员为一个小组就这样上岗了。“你好，进站请安检。”看见乘客缓缓走进通道，黎安凤一边口头提醒进站乘客将包袋放上安检机中，一边伸出手臂进行引导。这样简单的一句话，一个动作，黎安凤每天要重复上百次。在黎安凤的小包里，总是备着一盒润喉含片、一个水杯。“按规定，见到乘客进站，都要口头引导一句，说得久了，嗓子就容易干。”

她介绍到，早班的工作时间是6:00—14:30，晚班则是14:30—23:00。由3名安检员构成，一个引导岗，负责引导乘客安检；一个检测岗，负责在安检机器前查看违禁物品；另一个则是机动岗。“半小时轮换一次，看起来站着不累，但我们这个年纪还真吃不消。”最危险的一次，黎安凤正在值班时，突然感觉到眼前一黑，险些就



要晕倒在地，幸好有同事在旁搀扶。“人广站客流量大，有时候空气很闷。”黎安凤告诉记者，她负责的闸机口，日均过安检人数超过2万人。

乘客嫌脏怕烦不配合安检

在黎安凤眼中，安检员常常得不到乘客的理解。“工作中遇到的最大难题是市民不配合我们的工作。”黎安凤对此也很苦恼。“一个50多岁的阿姨，推个小推车，看样子是从超市买完东西回来。按照规定，这是一定要上机安检的。”一开始，她曾试着口头劝说阿姨配合安检。但是却引来对方不快，甚至是语言上的攻击。最终，对方不顾黎安凤的阻拦，拉着小推车径直闯了进去。

“这样的事情时常发生，一开始我也很气愤，但是如果我自己带着情绪上班，万一吵起来就影

响工作了。”黎安凤表示，遇到这种事情只能自己忍住。

工作中，她最常听到的拒绝安检的理由就是“你看传送带这么脏，我的包放上去就脏了”、“随身一个小包，有什么好安检的？”“上班赶时间，别拦着我”。

“其实90%的乘客是有过安检意识的，但遇上需要赶时间的情况，乘客的配合度就会下降。”黎安凤认真地分析。她指出，一方不想因为安检耽误时间，一方因为工作需要“较真”，于是会产生一些小误解，甚至是争执。

然而乘客方面也有自己的看法。白领小杨指出，部分安检员态度有待改善也是原因之一。她谈到自己的一次亲身经历，自己挎着一个帆布袋走过安检通道，被安检员拉住了口袋。“进站前，我已经打开包了。不知道是不是没看到，一下子就拉住我。”她认为，如果安检员需要检查包袋，也

应该尽量使用语言劝阻。

轨交条例没给安检员执法权

为保证地铁的公共安全，目前上海轨道交通的安检原则是平峰时段逢包必检，高峰时段做到安检率最高。记者实际调查发现，部分乘客并不理解这一举措。刘阿姨指出，自己随身背个小包出门，只放了钱包和纸巾。“这么小的包，能放什么危险品呢？”阿姨比画一下自己的包，认为有些小题大做。

安检员的工作常常得不到乘客的理解，那么这些问题背后的深层次原因究竟是什么的？

记者看到，在每个轨交站点人口闸机前都立着《上海市轨道交通管理条例》规定，这通常意义上被认为是安检员对乘客行李进行检查的依据。条文规定：“轨道交通企业有权对乘客携带的物品

进行安全检查，乘客应当予以配合”、“对安全检查中发现的携带危险物品的人员，轨道交通企业应当拒绝其进站、乘车；不听劝阻，坚持携带危险物品进站的，轨道交通企业应当立即按照规定采取安全措施，并及时报告公安部门依法处理”。

北京盈科(上海)律师事务所高级合伙人赵星海律师认为，上述规定对于如果乘客不过安检，安检员该怎么应对提供的依据非常有限。“如果旅客不愿让随身行李过X光机，安检员有权拒绝该乘客进入车站，但《条例》并没有给现场安检人员其他更多的执法权。”也就是说，如果遇到不愿意接受安检、又要硬性进入的乘客，安检员除了报警或运用身体、设备阻挡该乘客通过闸机之外，并没有其他方法，这又容易产生一些矛盾。

安检工作需双方多点宽容

“希望乘客和安检员之间能多点谅解。”黎安凤表示。

“乘客们反映的一些问题，我们也在想办法改进。”黎安凤告诉记者，在不同的情况下，他们也会采取不同的安检方式。比如说身穿校服、背着书包的中小學生，一般都会提供通行便利。同样的，对于主动开包的乘客，在“目光检测”后也可快速通过。考虑到残疾人和孕妇的特殊情况，安检员直接进行人工开包安检。而携带大件行李的乘客由安检员帮助送检。

除此之外，人民广场地铁站安检还采取了多种措施，引导乘客更自觉地安检。比如设立一米红线，有效拦截不安检乘客，同时不会对女性乘客造成困扰；常备抹布，保证传送带日常清洁；放置塑料筐，减少背包碰撞、破损；试点运行“分道安检”，将安检通道设置为“有包、无包”或“大包、小包/无包”通道，提高安检率和进站效率。 ■摄影 王陆杰

北上广深“最低工资指标”上海得分最高！

中国劳动力市场化指数6年间大幅提高



本报讯（劳动报首席记者叶赞）在日前结束的第四届中国劳动经济学学者年会上，中国人民大学国家发展与战略研究院分享了最新研究论文报告《中国劳动力市场化指数构建与检验》。该课题组负责人、人大国发院研究员、经济学院教授孙文凯向劳动报记者表示，中国劳动力市场化程度从2010年的0.5120提高到了2016年的0.7003，在6年时间里有了大幅提高。其中，户籍开放度的提高对于该指数的增长贡献最大。

两个维度、四个二级指标 囊括户籍、最低工资等要素

孙文凯表示，在已有的测算中国劳动力市场化程度的指标体

系中，大多数的指标体系在变量选择方面都存在一定局限性，并且还仅停留在国家层面，并未考量区域间经济发展的不同。

在中国，劳动力市场上对价格和数量配置影响最重要的非市场因素有两个：一个是户籍制度，导致了城乡以及城市之间的分割；第二是部门性质，即国有和非国有，导致了单位所有制的分割。户籍制度阻碍了劳动力的自由流动，降低了劳动力市场化程度的提高，造成了城乡与区域的劳动力市场分割。同时，国有部门的“铁饭碗”和“编制”制度，造成了体制内、体制外劳动力市场的分割。

因此，人大课题组基于劳动力价格和数量由市场化配置程度两个维度编制了中国地级市层面城市劳动力市场化指数，而反映这两个维度的具体内容则包括了“户籍开放度”、“国有企业从业人数占比”、“最低工资”、“国有单位职工工资”等，各有对应代理变量衡量。

四座一线城市指数增幅小 其中上海增长最多

重点来看北、上、广、深的数据。在2010—2016年间，上述四个一线城市的劳动力市场化指数虽然都有所增长，但是增长的幅度都十分有限，即使是增长幅度最大的上海也仅从2010年的0.5936增长到了2016年的0.6502，增长不足0.06。

由于四城的劳动力市场化指数增长缓慢，因而在2010—2016年间，其在全国的排名也有了大幅下滑。广州和深圳在2010年时在全国的排名还分别位居第28位和第62位，到2016年时就下滑到了第172位和第233位。北京和上海在2010年时的排名就不高，到2016年时更是下滑至第251位和第246位。四城的组内排名在2010—2016年间保持稳定，由高到低依次为广州、深圳、上海、北京。

从国有职工工资指标来看，

北上广深四城都有不同程度的提高，北京和上海的国有职工工资指标维持在较高水平，但是增长缓慢，在2010—2016年间北京的国有职工工资指标得分仅增长了不足0.01，上海的国有职工工资指标得分也仅增长了不足0.06。广州和深圳的国有职工工资指标得分较低，其增长速度虽快于北京和上海，但总体而言也较为缓慢。在2010—2016年间，广州的国有职工工资指标得分增长了约0.07，深圳的国有职工工资指标得分增长了近0.09。

从国有从业人数指标来看，北上广深四城都呈现出了增长的趋势且都维持在很高的水平。其中上海的增长速度最快，其国有从业人数指标在2010年时还处于四城中的最后一名，到2016年时就已攀升至四城的第二名，增长幅度超过了0.15。深圳的国有从业人数指标从2010年开始就处于较高水平，六年间一直位居

四城中的第一位，增长了约0.04。

提高劳动力市场化 要深化户籍和国企改革

孙文凯表示，根据结果，可以看出劳动力数量配置效率的提高是推动劳动力市场化指数增长的重要手段，由于户籍开放度的提高和国有从业人数的减少，许多先前劳动力市场化指数排名较低的城市在2010—2016年间排名大幅上升。而劳动力价格指标在2010—2016年间不升反降，表明中国劳动力市场上的工资决定机制仍受到许多非市场因素的影响。

因此本文提出政策建议，为深化劳动力市场化改革，提高劳动力市场化程度，一方面必须继续深化户籍制度改革，削弱户籍歧视和户籍制度对劳动力流动的阻碍，另一方面必须继续深化国企改革，消除国有企业的垄断力量，减少价格溢价。