



工作“指尖化”也是形式主义

王蔚



新民眼

工作要“打卡”，做事要“留痕”。时值年末，各种工作APP煞是热闹。原本应该是“指尖上便利工作”，在有些地方、有些单位却变成了“指尖秀”。什么工作都要对接APP，什么工作都要在指定的APP、指定的公众号、指定的微信群里留下痕迹，不停地上传各种数据、小结、图片，甚至还要收集点赞数和留言内容。

APP之类有个好处，上传的所有东西都可以归为所谓“大数据”，有了数据就可以打分，有了分数就可以比出高矮胖瘦。这样，年终考评、评优罚劣等，也就完全可以用“数字”说话了，一切都似乎有了充分的“依据”，奖你罚你都没什么话好说。

比如，大学里考评大学生的网络文明、课堂文明、宿舍文明等，最简单的办法就是拍照和打分，轻按手机，按时按量上传完成各种数据和图片。“民不告官不究”，谁会吃饱了去查图片是真的还是PS的、数字有哪些是经过调整和加工的。

还比如，考评教师发了多少论文、做了多少课题、获得了哪些奖项、课堂反响如何、同事评价怎样，都可以“化作”一个个具体的阿拉伯

数字，服也得服，不服也得服。对于大学生和大学教师来说，玩玩APP可能易如反掌，但对于广大企事业单位尤其是街道乡镇社区工作者来说，本来就工作繁琐，现在还要时不时地应付网络台账之类的下情上传，一天到晚眼睛盯着屏幕，手指痛煞、眼睛酸煞，其实正儿八经的事并没有干多少。工作的泛“指尖化”令许多基层工作者叫苦不迭。有统计显示，目前市场上开发的不少工作软件还存在兼容性差、链接困难等问题，往往让使用者吐槽不止。

工作看照片，成果看分数，绩效看排名。工作做没做，先看手机留痕“有没有”，甚至在有些人眼里干得好不如“晒得好”，这是另一种花架子，也是形式主义的新表现。工作是要留痕，但留痕得如何，工作实绩是最好的回答，群众是不是满意是最公正的打分。

在APP上留痕再多，都不及留在老百姓心目中的印迹。把更多的点赞声和批评声留给公众，肯定比简单地上传台账要真实得多，也更有监督力。技术的现代化并不等同于工作的现代化，工作的成效、群众的满意度，归根结底要靠理念和制度的现代化。同样，工作的现代化也不能只满足于技术的现代化，所谓的“办公现代化”，应该更多地体现



手机上太多的应用程序，反而会分散人的精力

本报记者 李铭坤 摄

于工作思路的积极、开拓和创新，更多地体现在执政为民、勤政为民、服务为民的高度自觉上。正是从这一点来说，行政运行过程中使用信息

化技术，也需有相应的规范要求，防止滥用技术手段。相关职能部门有必要给APP也设立一个“负面清单”，就是给日常的行政工作设定必

要的“技术”限制，这不是办公信息化和自动化的倒退，而是为了更有效、更真实地发挥现代化技术手段的作用。这不仅是为基层松绑，而且也是为了让基层工作更贴近生产实际和群众需求。

习近平总书记在党的十九大报告中提出了要全面增强执政本领，强调“增强狠抓落实本领，坚持说实话、谋实事、出实招、求实效，把雷厉风行和久久为功有机结合起来，勇于攻坚克难，以钉钉子精神做实做细做好各项工作”。

说实话、谋实事、出实招、求实效，并不排斥工作手段的现代化，但更离不开严谨扎实、实事求是的工作作风。开展政务和行政工作哪些确实需要APP，而哪些又是需要以钉钉子精神面对面的、点对点的，从群众中来又到群众中去的，这就必须广泛听取基层的意见，必须听到真实的群众声音。对于那些从内容到形式都雷同的APP，要么“合并同类项”，要么坚决给予撤除。

太多、太繁杂的工作APP，不仅不能提高工作效率，反而会分散基层的精力，干扰大政方针等重要和主要工作的落实。总之，淹没于APP里的工作，再繁花似锦，也只不过是走过场，不会有什么实际意义。

壮阔东方潮 奋进新时代 庆祝改革开放四十周年 飞燕报春

长江隧桥：“南隧北桥”雄踞江海之界



昔 在很长一段时间里，上海市区与崇明岛往来的交通工具就是长江轮渡。但轮渡容易受天气影响，遇到大风、大浪、大雾等恶劣天气便要停航。

今 从上海市区开车前往崇明岛，上海长江隧桥是必经之路。这条建成通车已9年多的世界最大隧桥结合工程，不仅结束了崇明岛没有通往大陆的陆上通道历史，更是为其打通了一条飞速发展的通衢大道。



长江隧桥令崇明的交通发生巨大变化 本报记者 徐程 摄

本报记者 裘颖琼

2009年10月31日，新民晚报头版头条刊登了《8位建设者剪彩长江隧桥》报道，文中写道：“今天上午，众所瞩目的上海长江隧桥建成通车。这也意味着，百辆驱车由浦东五号沟至崇明只需十多分钟。”更为特别的是，在建成通车仪式上，8位来自设计、施工、监理等各个岗位的一线工作者为大桥通车剪彩。

在没有长江隧桥前，上海人想跨越长江，快速到达崇明岛，想了很多年。然而，由于历史原因以及技术受限，这个愿望迟迟不能实现。1993年5月，上海进行了前期软课题研究。1999年3月，完成了《上海市长江口越江通道工

程预可行性研究报告》。再到2005年正式施工前，前期工作一共花了十多年。

2001年4月至8月，崇明越江通道项目进行了国际方案征集。曾经参与长江隧桥建设，现为上海城投公路投资(集团)有限公司高级工程师的田海洋回忆道，当时提出的工程方案有十多个，归纳起来大致分为三种：一种是全桥方案，建议一桥飞跨；一种是全隧方案，建议一隧穿越；还有一种就是南隧北桥方案，即以隧道形式穿越长江口南港水域，以桥梁形式跨越长江口北港水域。

最终采取“南隧北桥”方案，“南隧”全长8.95公里，其中穿越水域部分7.5公里。“北桥”按照双向通航要求，建造一座全长10.3

公里的斜拉桥。在上海，越江隧道不稀奇，黄浦江底单层、双层的都有；斜拉桥也不稀奇，黄浦江上“世界级”的不少。但是，世界级的隧桥结合工程在上海“前无古人”，而且施工的位置在长江口。

临近项目启动前，市领导提出，能不能预留轨道交通空间，以满足崇明三岛建设发展目标。这就诞生了一个问题，轨交放在哪里？经过产学研联合团队的深入研究和专家决策，一个方案优化出台——把原来大桥上的紧急停车道改造成轨道预留空间，放在大桥的外侧，形成了世界首条公轨合一的大桥。隧道部分，把下层空间的中间部分，作为轨道交通的预留空间。

在实际施工中，“南隧”被认为

具备长、大、深三大特点——以往，穿越黄浦江的隧道一般长1.5公里，这个隧道有7.5公里长。根据设计要求，轴线偏差限制在15厘米以内。然而从质量角度出发，实际施工提出了更加苛刻要求，必须控制在7.5厘米之内；超大盾构机直径15米，绝对外径达到15.43米，这在当时是世界最大口径盾构掘进机。然而大有大的难处，盾构上下落差大，控制不方便。如果控制不好，会对环境带来危害，最直观的就是造成地面沉降；越江隧道最大的埋深达到55米，这对工程施工的密封要求极其严格。在工程施工中，“任何一个点”的一点点缝隙都不能有，确保施工环境的稳定。

“北桥”十公里处的江面，有漫滩、江中沙洲和深水区，同时又受

长江上游水势变化等影响，水下河床不稳定。在这样的地域施工，桥梁跨越设计采用了多种桥梁结构形式——主航道桥采用730米特大跨径的全漂浮斜拉桥，辅航道桥用跨径140米的混凝土连续梁桥，深水区引桥首次采用105米的钢混组合的连续梁桥。整体采用预制件，然后现场吊装拼接。

长江隧桥通车后，改善了长江河口越江交通状况，优化了上海交通网络体系，打通了国家沿海交通大通道，也对加快崇明现代化生态岛建设，促进上海城乡一体化，为推动长江流域的经济发展起到了重要作用。而对于市民来说，则拉近了市区与崇明岛两地距离。于是，逢年过节，两地居民“走动”更加频繁。