

高考改革:迷失在选拔人才与体现公平之间

高考结束后,高校招生录取工作即将开始。高考制度怎样才能既有利于选拔优秀人才,又有利于维护教育公平,再次成为社会关注的热点话题。我国高考制度一直面临两难的选择。如不改革,其“一考定终身”的弊端越来越明显;如果改革,每一项新政策出台,都伴随着怀疑与争议。在选拔优秀人才与体现教育公平之间,高考制度改革如何突围?

“一考定终身”:废立之争

“一考定终身”是我国高考制度的鲜明特征,也是其广受诟病的突出弊端。虽然社会各界就高考改革早已达成共识,但是在怎么改的问题上,又一直众说纷纭,甚至各方观点产生了激烈交锋。

有人痛感高分至上上的诸多弊端,极而言之应废除高考。因为这种只认不认人的高考招生制度,导致中学教育过于偏重知识性、技巧性训练,抹杀学生的个性和差异,在一个鲜活的学生个体面前,这一制度显得过于冰冷和僵化,使我们错失很多综合素质高或有专长的可造之材。

越来越多的教育界人士承认,学生只有差异,并没有优劣之分,一张再好的试卷也考不出学生的综合素质,在学生能力多元化、社会人才需求多样化的今天,用分数这一把尺子衡量个性、专长各异的人才最不公平。

前几年,曾有媒体发问:“假如郭沫若参加高考,还会有后来的国学大师吗?”“钱钟书、吴晗等大学级人物,如果放在今天的高考制度下,还能有后来的成就吗?”更受抨击的是,这个以分数论高下的“指挥棒”近年来不断向中小学甚至幼儿园传导,以致应试压力并没有随着我国高等教育大众化时代的到来而减缓,反而愈演愈烈。

但也有一些专家学者反对废除统一高考招生制度。他们认为,统一高考制度不仅承担着一定的选拔、教育功能,还肩负着维护社会公平与稳定的功能,在当前国情下,“分数面前人人平等”的统一高考、集中录取是“最好的制度”。

山东省教育厅厅长齐涛认为,高考是保障教育公平、维护社会公平最重要的一个基石。尽管有这样那样的问题,但如果没有了高考,教育公平和社会公平就无从谈起。在其他国家,大学的入学也都有种种的测试、考核、评估办法,有的国家有统一的高考,有的国家有联考,还有的是申请入学,但是总要通过一定的考核途径入学。

他说,很多人喜欢拿爱迪生来反证中学教育不行,用比尔·盖茨说明大学教育有问题,用韩寒否定和抨击现行的教育制度不可取。高考制度设计应该是面向大多数人,被大多数人接受的,只有适应多数人需求的制度才是公平公正的制度。

如何由单一考试向多元评价转变?

有关专家介绍,自1977年恢复高考以来,我国高考制度大的改革就有20多次,但每次都难以取得实质性进展。高考改革并不是想像中那样简单,每一项新措施的出台,其利弊同时产生,比如高考统一性和灵活性如何兼顾?不拘一格选才与社会公平如何统一?多考



多取与操作便捷的矛盾如何解决?在这些问题当中,公平是高考改革面临的最大难点。

早在1984年,我国就开始实行保送生制度。目的就是给部分有特殊才能或特别优秀的学生敞开心扉,弥补统一招考的不足。但问题很快显现,为了提高升学率,中学普遍对保送生“推良不推优”,弄虚作假现象层出不穷。1999年,教育部不得不重新规定,所有保送生必须参加综合能力测试。2001年,每年约2万人的保送生规模被压缩至5000人,同时保送的“软条件”都变成了“硬指标”。

还有名目繁多的高考加分政策,本意都是为了促进学生个性化发展,但很快就在执行过程中走了样,一些权势家庭或教师子女被指享受了不应有的加分。今年有关浙江高考航模加分的报道将这一政策再次推到了风口浪尖。很多家长认为,政策是好政策,但如果没好的保障制度,加分政策不如取消。

再说自主招生政策。2003年,教育界人士呼吁多年的高校自主招生制度终于破冰,北京大学、中国人民大学等22所高校被赋予5%的自主招生权,高考“大一统”的格局开始打破,为高校不拘一格选拔人才拓展了空间。与此同时,对自主招生是否公平、公正的质疑又不断出现。

北京一位高三学生家长对记者说,且不说自主招生带来的巨大的招生成本和社会成本,每年高考都会曝出替考、移民、舞弊等弄虚作假事件,在这么严格的高考制度之下,居然也有人可以打通层层关节,如果大学自主招生权力过大,非得天下大乱不可。

今年全国10个省份进行新课改后的高考,再次引发舆论对打破高考“一考定终身”的高度关注。有专家认为,这种“高考成绩+学业水平测试+综合评价”的新高考模式,尝试由单一考试向多元评价转变,体现了人才培养和选拔的规律。

但记者调查发现,所谓的综合素质评价目前还处于“空转”阶段,并未与高校招生录取实现硬性挂钩,问及原因,很多教育界人士认为,“非不为也,是不能也。”

因为综合素质评价没有标准答案,主观性太强,众多考生和家长对其可行性、客观性表示担忧。许多人担心这种改革得不到实质性公平,连最基本的程序公平也失去了。

曾经当过10年高中班主任的山东省淄博市教科所副主任魏耕祥说,其实早在上世纪八九十年代,我国高考考生的档案中就有

考生社会活动记录,然而其真实性大打折扣。他甚至认为,缺乏客观标准的人为评价,在社会公信分构建以前,一旦操作必将引起社会混乱。

改革:在选拔人才与体现公平之间如何突围?

一次考试不能也不应该决定一个人的终身,这已经成为教育界人士的共识,但是破除分数一元标准的改革探索又屡屡引发公众质疑。高考制度如何在选拔人才与体现公平之间实现突围成为一个难题。

北京理工大学教授杨东平说,教育改革不仅需要理想和热情,尤其需要对教育国情的充分了解和把握,需要缜密的、具有操作性的具体设计,以及配套的措施和政策等等。他认为,高考改革可以“放开两头”,对于那些办学水平较高的研究型大学,可以逐步赋予它们更多的自主招生权;高职院校由于供求关系已经比较宽松,完全可以更大程度地发挥市场机制的调配作用,实行不同形式的自主招生。

他说,公众对扩大高校自主权的最大担忧,就是高考腐败。最近刚发生的吉林松原令人震惊的高考舞弊事件,证明这种担心完全不是多余的,对当前的道德环境和法制环境,绝对不能理想化。但是,如果止于这种顾虑,我们就停留于现状,无所作为。比较积极的做法是,通过改革高校管理体制,改革招生录取方式,实行全程信息公开和公众参与,接受社会监督,实行严格的问责制,从而建立高校招生的公信力。在此基础上,实现了这一变革的高校,才向它赋权,扩大其自主招生的改革。

记者采访的部分学生家长认为,无论是大学的自主招生还是中学的综合素质评价,都要建立健全一系列配套制度,尽可能压缩人为操作和权力寻租空间,同时加大对徇私舞弊行为的查处力度,实现全过程公开,既要保证程序上的公平,又要取得实质内容的公平。

齐涛认为,高考最终的方向是多考多取,多考就是既有全国统一的高考,又有高校自行组织的考试,还有只是依靠学业水平考试就能够进入大学的,对于各种考试,学校分别承认;多取就是既有统一考试录取,又有学校自主招生录取,还有学生注册入学录取。

“最终目标是给每一个孩子都提供发展空间,让大家走自己的路,发挥自己的个性。”齐涛说。

据新华社

宝马入选官车为何触痛公众神经?

根据刚刚公布的2009-2010年中央国家机关汽车协议供货商名单,国务院、中央各部委、国务院直属部门和中直机关后将开始招标采购宝马汽车作为政府公务用车,世界顶级品牌宝马首次成为中国“官车”。消息一出,喝彩者寡,质疑者众,网上声讨一片。曾几何时,宝马车已被贴上了“富人”的标签,成了豪华车的代名词。网友纷纷发难:坐上宝马的公仆们,会不会多了贵气,少了人气?这会是新一轮“官车”升级的序曲吗?政府支持购买宝马,又置民族品牌汽车于何地?在宝马遭公众责难的背后,传递的又是怎样的一种民意诉求?

宝马入选官车 触痛公众神经

报载,此次宝马被纳入国家公务用车的视野,基于几个因素,如:政府看中宝马在满足公务用车用途方面的能力,比如公务用车,宝马有和全球警务机构50多年合作的经验;宝马的低油耗、低排放,符合政府节能环保的要求;宝马近年来在中国开展了一系列的社会公益活动,建立了慈善基金等等。

从排量以及价格标准来看,与当前政府采购高档车市场上占大头的奥迪相比,宝马并不逊色。进一步地,此次入选的是国产化的华晨宝马,也完全符合党政机关公务用车须使用国产汽车的相关规定。

不过,在网上疯传“宝马入选官车”消息的同时,民意开始呈一边倒态势,认为充满富贵与霸气的宝马,难当“官车”大任。公众的声音大致如下:

无益于维护政府形象。近年来,频发的宝马撞人事件,让公众将炫富、无良、暴发户等字眼贴在了宝马车主身上,连带地,宝马不仅是世界顶级品牌的象征,也印上了“富人”和“霸权”的标签。有网友说,官员乘坐宝马车,给人以耗资公款享乐的感觉与印象。即使形象再好的官员,当他们开上宝马奔驰时,不论在实际距离上,还是心里距离上,都离群众越来越远。

助长官车“升级”之风。在当前金融危机的背景下,公车采购应主动降低档次并严格限量与纳税人共渡时艰才是。相形之下,宝马纳入官车采购名单,无疑是在背道而驰。公车升级的口子是否会因此被打开,豪华官车会否从此顺理成章起来,令人心生忧虑。



买国产车,政府采购理当带好头。国际上,政府采购偏重本土企业和自主品牌已成惯例,加拿大、欧盟、美国就是如此,韩国的公务用车量也是清一色的国产品牌,其中现代车居于首位。反观我国,政府出面公然购买宝马,叫国民怎么去支持民族品牌?新华网网友“静坐思”直言:如果省长坐奇瑞,不信厅长敢坐宝马。要百姓爱国,领导要带头啊。

宝马遭公众责难的背后

宝马入选官车,引起如此大的民愤,恐非有关部门所愿。公众反对宝马成为官车的理由,也条条在理,处处在理。不过,触痛公众神经的,仅仅是因为宝马品牌本身吗?

有网友戏言:我骄傲,我有幸生在了一个连仆人都开宝马的先进国度。深究之下,网友传达的原是对人民公仆作风的质疑,对公车奢华、腐败之风的不满。

长期以来,公务用车数量庞大、标准超高,乃至公车私用,早已为诟病。早在1994年,中共中央办公厅、国务院办公厅就出台了《关于党政机关汽车配备和使用管理的规定》:部长级干部配备排气量3.0L以下、价格45万元以内的轿车;副部长级干部使用排气量3.0L以下,价格35万元以内的汽车;一般公务用车配备排气量2.0L以下,价格25万元以内的轿车。十多年来,这一标准成为各级政府公车配备指南。

然而,即便有如此高的公务用车配备标准,仍然挡不住超标购置高档汽车的现象。今年2月,网友曝光了一份重庆九龙坡区“公车采购清单”,清单中列出了约400辆车,其中包括奥迪、别克等豪华车。有网友质疑江津供排水站花23.98万元买了一辆本田CRV车,该站站长颇为委屈:“这个车哪里贵啊!”

只因是公款,所以不贵,所以可以随便用。在这样的公款消费奢靡之风下,难怪陷入“出国考察门”的广州海事法院领导面对11天人均花费8.2万元的媒体追问,可以理直气壮:“没有超出预算”。讽刺的是,当地旅行社行程10天的同条路线的市场报价,尚不到2万元。

公车采购,应顺民意合民情

中国人民大学教授毛寿龙坦言,从市场公平性来讲,让更多的品牌进入竞争是好事。但从政府形象角度考虑,政府采购引入宝马奔驰等豪华车系尚早,影响恶劣,如果政府部门也开宝马车,可能会引起一些民众的反感。

顾名思义,公务车的用途就是公用。公车什么档次是外在的,而服务质量、性价比以及是否用于正途是内在的。如果选,宝马是公众不满公车奢华、公款消费的“替罪羊”,那么,切断公车过度浪费的链条方是根本,以避免让公众成为公共财政对奢侈浪费的“替罪羊”。

新华社发文称,公车采购要体现公车改革导向。结合当前节能减排的背景,降低排量等抑制奢华的新标准,应当是新的公车采购标准调整的核心方向。

据新华社

新闻时评

时政点击

释永信当名誉教授刺痛了谁

少林寺方丈释永信受聘河南大学名誉教授——一条新闻,引起网友热议。有人甚至据此撰文,质疑河南大学是不是要培养和尚?

释永信是和尚却有钱,让一些人很不舒服。有钱就要了,可他偏偏又将少林寺品牌做得越来越响,并且,竟然还走进大学当了名誉教授,貌似文化人了,就更让人不爽。

不过,不高兴归不高兴,和一个人有没有资格当教授是两码事。因此,我就事论事,看看释永信到底能不能当名誉教授。

就教学需求而言,河南大学传统武术专业需要与少林武术进行交流切磋;就传统武术哲学来讲,少林武术与佛教都可以是学术研究的对象。依此,聘请释永信做名誉教授并非毫无理由。如果有人质疑释永信的技术和佛教教义水平,可以查一下资料——前不久,释永信经国务院批准,被文化部命名为第三批国家级非物质文化遗产少林功夫项目的代表性传承人。作为少林武术和少林武术哲学、武术文化的研究者,谁比他更合适一点?

不知道很多责骂释永信的网友们为什么对他如此敌视。我也不问他们的理由,但多数是支支吾吾、语焉不详。那么,在辱骂和攻击之前,请先理智地想一想,这个事件我调查了吗?我责骂的客观吗,可信吗?

有人认为释永信整天赚钱,不像个和尚。如果我没有说错的话,好像现在有钱的和尚多了,只是他比较张扬而已。再说了,佛教有苦行僧,也有根本不排斥金钱的。释永信自己挣钱,只要不违法乱纪,对社会只有好处没有坏处。在少林寺奖励释永信时候,释永信曾经说过,“僧人也是公民,我们尽了义务,作出了贡献,得到政府奖励也是应该的。”这话很有道理,靠自己养活自己,同时为地方经济做贡献,没什么值得非议的。

释永信当名誉教授到底错在哪里了?我想可能与部分人的不平衡心态有关,与不分青红皂白有关。

朱世欣



富人勿蹈“钱多人傻”覆辙

内地富翁“钱多人傻”,已成为国际投行以及香港银行的游猎乐园。据《中国证券报》6月16日报道,经济学家黄明认为,绝大部分内地投资者都是被误导和欺骗的。

“钱多人傻”,本是戏谑之语,似已成为中国富人的标签。境外赌场如是说,境外旅行社如是说,境外野鸡商学院如是说……现如今,国际投行亦如是说,看来并非空穴来风。

“高回报”意味着“高风险”,本是投资领域的常识,但常被人遗忘,包括许多自以为“精明”的富人。财富炫目,“精明人”也容易昏头,主动向国际投行投怀送抱,欣然吞下“高回报”的美妙鱼饵,甘愿掉入境外理财投资欺诈陷阱。

境外理财投资欺诈的迷惑性在于:主体是境外正规金融机构,投资方向是金融衍生品,操作手法隐蔽,性质模糊不清,取证难度较大。因此,富人

才会轻易被国际投行猎取。

按理说民营企业这类群体,较通常的富人更具风险意识,并远胜于被非法集资骗去养老金的退休职工,理应能够识破境外理财投资的欺诈玄机,不至于轻易成为人家砧板上的鱼肉——难道,真是“一山更比一山高”,我们的富人终究比人家“傻”一点?

有报道称,国外一项最新研究证明,男人看见漂亮女人会变“傻”,其原理是男人此时急于取悦美女,其他思维变得迟钝、混乱。同理,“精明人”,面对巨大的财富诱惑,一样会变得傻里傻气。只遗憾,在国内的慈善事业上,很少见到富人流露“傻气”——子曰“吾未见好德如好色者”,是为注脚。

为了不再“钱多人傻”,富人必须提高学识和修养。比如,一个很浅近的道理是,假如富人能够“好德如好色”、“好德如好财”,甚至于“好德胜好色”、“好德胜好财”,不再把财富看得过重,有钱之后多想想回报社会,少一些贪婪,也不至于沦为笑柄。

公车私用何时休

因为公车接送领导成为一种普遍现象,这一现象为交通拥堵“贡献”了不小的指数,问题不可谓不严重。其实更严重的是,如果我们透过现象看本质,公车私用的普遍,甚至包括公车公用不规范的普遍,在很大程度上会造成“民意的拥堵”。比如,八成以上的公众赞成取消上下班过程中的公车接送领导制度,按理说,这能够称得上民意吧,而这样的民意其实早就存在,但能够撼动“公车接送”吗? 肖余恨 李美

“好德胜好财”,不再把财富看得过重,有钱之后多想想回报社会,少一些贪婪,也不至于沦为笑柄。

退而求其次,即便富人坚持以财富为重,也应放弃“粗放式经营”思维,排除万难多学一些理财知识,最起码能看懂复杂的“天书”,才不会被人随便牵着鼻子走,自然能够避免许多无妄之灾。寓言里,老鼠妈妈骂狗叫,吓走了大花猫,不无得意地对孩子说:“瞧,学一门外语多重要!”这份生存智慧,值得吸取。

当然,改善国内投资大环境,更是迫在眉睫。金融创新的不足、投资渠道的匮乏、金融监管的滞后、企业家的“原罪”等等弊端,既抑制了整体经济发展的潜能,也促成了盲目的境外理财投资。此类问题,绝非一个富人可以解决,必须在国家层面逐步改进,以创建更完善的投资环境,减少资金盲目外流。

“钱多人傻”不是错,是花钱买个教训。经济与生活都要继续,前车之覆,后车之鉴,改革创新才是硬道理。东魁

公车接送领导是制度还是潜规则

公车过多占用公共道路资源,给道路交通造成了巨大的压力。上周,中国青年报对全国1万5千多人进行的调查显示,93.4%的人确认自己周围有公车私用现象。调查还显示,80%的公众赞成取消上下班过程中的公车接送领导制度,其中46.2%的人表示非常赞成。(据《中国青年报》)

因为交通拥堵的严重,世人才将聚焦的眼球投向了那些一早一晚活跃在城市街头上接送领导的公车,因之再次“引中”出了一个老掉牙的陈旧话题:公车私用。而这才有了“八成公众赞成取消公车接送领导制度”的舆论呼吁,并旋即在互联网上引发了公共社会的强烈共鸣。

然而,请恕我直言——公车接送领导上下班是潜规则而非“制度”,如何“取消”?回过头来想想看,无论是政府机关,还是事业单位或者国有企业,公车制度中哪里没有“公车接送领导上下班”这样一条制度条款?这不过是一种群体生态中被默认、被习惯了的潜规则罢了。不过,虽是没有明文规范,但执行起来却会得到不折不扣地落实——用一个网友调侃的话说,一个驾驶公车的司机私自使用公车未必会受到“惩罚”,但如果其耽误了接送领导那就是大大的“罪过”。

公车接送领导——潜规则比制度好“使”,潜规则变成了理所当然的无形制度,说到

底还是权力的辐射力使然。这不是“领导懒惰不懒惰”的问题,就像某些官员习惯于在他人代撑的雨伞下行走一般,有没有人代撑雨伞或者有没有公车接送上下班,是一种权势和地位的象征。

在我看来,公车接送领导的潜规则大行其道并被“解读”成了制度行为,反衬出不健康的小团体生态。在这样的语境中,权力个体的“私事”就往住会上升为“公务”——大到家庭难堪,小到端茶倒水,都披着公事的外衣,都散发着权力的光芒,有人代劳是必然的。久而久之,权力习以为常,而“服务”于权力的群体也就趋之若鹜了。而这,未必就一定就意味着“权力霸道”,也未必就一定是有意识向权力献媚。只不过,在公私不分的生态下,权力意识悄然发生了异化而不自觉罢了。

公私不分的权力注定会享受公共资源全方位的贴心服务。要想让公车接送领导的潜规则淡出社会视野,除了道德上的呼吁督促之外,必须尽快完善权力监督和制衡制度体系,确保权力的“公”属性,而彻底消弭在私人层面的一切权力渗透。只要权力行为“公私分明”,公车私用现象就会逐渐消除。否则,只能是掘下深渊来栽——而所谓“取消公车接送领导”的呼吁,也不过是我们的一厢情愿和自我心理按摩。陈一舟