



高考加分项目成部门牟利工具

高考加分遭遇“习惯性质疑”
业内人士称已形成“加分产业链”，利益难调，改革难度大

核心提示

2011年高校录取在即，高考加分之忧再起，引发部分公众对教育公平的焦虑。有关人士认为，部分高考加分项目变成有关部门的牟利工具，一些手中握有加分权的部门人员，通过权力来交换个人利益，出现了形形色色的“加分产业链”。因为高考加分承担过多社会功能，涉及太多部门利益，导致改革难度很大。

加分争议 网友结成“反对高考加分联盟”

6月中旬，在吉林省2011年高考咨询会现场，高考加分政策仍是许多家长和学生关注的焦点。来自四平市的考生家长高秀说，作为普通家庭，没有能力让孩子学习奥数之类的加分项目，尽管孩子学习努力，但开始就比别人少20分，这不公平。

广东汕头金山中学考生林诗晴抱怨说，体育特长生加分太不规范，特别是团体项目，有些替补队员根本没上场也获得20分加分，何谈公平？

2011年高考前后，网上出现了一个“反对高考加分联盟”，吸引了大批家长和考生。

加分乱象 与派出所串通修改考生资料

记者在广东、浙江、北京等地调查发现，对高考加分不满主要有两个方面的原因。首先，地区高考加分政策不一，直接导致部分家长和考生心理失衡。

目前，教育部只认定十余项加分项目，而一些地方的加分项目则有20多项，且最高加分也高低不同。广东、浙江等省最多加20分，而内蒙古则最高加30分。

另一方面，部分高考加分项目不规范操作，频频爆出违规加分事件，损害了高考公平。

广东省教育考试院副院长黄友文说，近年来高考加分投诉中，大部分针对有关审核部门操作过程中的不规范，导致加分者有漏

洞可钻。其中，高考体育特长生加分问题更突出：一是运动员等级证书造假或水分大；二是比赛或测试组织不规范，替赛、替考现象严重；三是个别与体能、运动技能关系不大、更多靠运用器材的赛事组织管理及评奖问题多。

记者还了解到，一些考生家长与基层派出所串通造假，通过修改个人资料，认定“少数民族考生”或“三侨”子女以获加分。

浙江省社科院研究员杨建华说，每逢高考，一些公众都会“习惯性质疑”高考加分的公正性。这种心理的背后，主要是部分公众痛感教育公平缺失，对高考加分政策走样表示不满，应当引起重视。

取消之难 部门利益“深嵌”高考加分

原本为鼓励学生发挥特长的高考加分政策，曾发挥过积极作用。但近年来随着一些部门在加分政策上不断寄附各种功能，高考加分已不堪重负。而这些部门利益的博弈，也成为高考加分改革的核心难题。

记者在北京、广东、吉林等地调查发现，高考加分政策至少涉及5个部门，其中奥数、创新大奖等学科竞赛的加分由科协评定，各种体育加分由体育部门审定，退役士兵加分由民政部门审定，少数民族考生加分由民委审定，三好学生等加分由教育部门审定，等等。

黄友文表示，有关部门给出的理由是，希望通过高考加分政策推进相关工作开展。

事实上，加分权的背后有部门利益支撑。近年来，浙江等一些地方体育加分不断出现问题，“分区赛”“拉力赛”“通信赛”虽冠有“全国”字样，但有关机构将其拆解成区域

性比赛，使加分项目变成部分人的牟利工具。

一位教育界知情人士说，以无线电测向的全国分区赛为例，其赛事由全国行业协会举办，地方学校可以直接组队参加，并不需要各省体育局盖章和备案，地方职能部门监管很难。

21世纪教育研究院副院长熊丙奇表示，部分高考加分项目变成有关部门的牟利工具，主要是制度设计和监管漏洞造成的。一些手中握有加分权的部门人员，借此交换个人利益，出现了形形色色的“加分产业链”。这种暗箱操作，影响了教育公平，也损及政府公信力。

因为高考加分承担过多社会功能，涉及太多部门利益，导致改革难度很大。在浙江，教育部门愿意取消加分鼓励“裸考”，但体育部门则认为，高考加分有着推进素质教育的导向作用，不应废除。

改革路径

从“裸分录取”到取消加分

针对高考加分乱象，北京第二外国语学院等高校实行了“加分提档、裸分录取”的做法。该院招生就业处处长古丽娜说，在录取分配专业时，学校去掉政策性加分，而按原始分进行排队录取。

西安交大招生办主任郑庆华也表示，学校在专业录取时不认加分，是为了更真实、更公平地选拔优秀学生。

针对这些高校的新举措，有关专家认为，在现有高考加分政策尚未取消的情况下，将是否承认加分的权限交给高校，可以逐步瓦解相关部门寄附的社会功能，是一个好的趋势。

熊丙奇说，高校录取“去加分化”，可以淘汰一些虚假加分，保障选拔人才机制的公平性。

“高考加分制度的改革不能小修小补，否则没有出路。”浙江省教育厅厅长刘希平表示，从近期看，要重新审视和梳理现行高考加分政策，并把加分程序信息放到阳光下暴晒，避免权力之手染指。

从长远来看，目前高考加分遭遇“习惯性质疑”，实质上折射出社会在呼唤多元化的学生评价体系。教育部“中国特色高等教育发展道路研究”课题组成员赵俊芳等专家表示，今后应建立以高考测试为基础、以考生素质为参照的高校自主招生体系，从而达到清理高考加分等问题的目的。（据新华社）

铁道部原高官曝高铁问题：

时速350公里 系刘志军不顾安全造假



一辆CRH380A高速动车组列车从即将启用的沪杭高铁虹桥站驶出。

日前，铁道部原副总工程师、高速办副主任周翊民透露，高铁降速的主要原因是350公里时速是造假的结果，“刘志军的350公里是假350公里，他是想买每小时跑300公里的车，跑出每小时350公里的速度。”

周翊民指出，后来又提出的380公里时速，是因为舆论对刘志军的压力很大，日本和德国的媒体对中国大力宣扬自己研发出了350公里时速的动车很不满意，他们明确尖锐地提出中国的提速只是吃掉了安全系数的结果。

对于京沪高铁的安全性，周翊民表示，尽管用了一个多月来调试，但安全性还要观察，“实际上，我们目前这几条高速铁路小问题常有，有些问题看来小，实际不小，但都保密。”

周翊民观点摘要

●350公里时速是造假

刘志军在任期间要求所有装备上的指标都搞成世界一流，世界第一在他的脑子里根深蒂固，什么都要世界第一。我们买的德国车CRH3和CRH5，还有与日本合资的青岛四方工厂生产的CRH2，外方卖给我们的合同上明确写着最高运营速度是300公里，因此，刘志军的350公里是假350公里，他是想买每小时跑300公里的车，跑出每小时350公里的速度。

那么人家的车能否跑出每小时350公里的速度呢？可以，但会吃掉安全余量。不是中国自己的设计，一旦出现问题，中国人没有经验和技术的去解决，后果将不堪设想。

时速350公里这还不够，后来又出来时速380公里，为什么会出来呢，就是舆论对他压力很大，日本、德国的报刊对中国大力宣扬自主研发出了350公里时速的动车不满意，他们明确尖锐地提出中国的提速只是吃掉了安全系数的结果。

实际上他们的车都做过400公里以上的安全试验，来测试这个车的性能和考虑它的安全余量。1996年6月12日日本新干线列车的试验速度跑到了每小时440公里，法国人在很早以前也试验过574公里的最高时速了，因此试验速度和运营速度是两码事，但是当时的铁道部将试验速度宣传成中国的新发明。

但是应该承认，这几年引进这些车以后，铁路工业的制造技术水平确实有了大幅度提高，但是核心研发能力还没有。

●有些高铁安全问题被保密了

用短时间一两个月联调联试就说很好，可以运营了，但是从长时间来说，我们还要观察。我举个例子，台湾时速300公里的高速铁路就出现了路基下沉的问题。实际上，我们目前这几条高速铁路小问题常有，有些问题看来小，实际不小，但都保密。比如说武广线曾经发生了一个电机的端盖飞出来了；时速为200公里的从北京到沈阳的CRH5多次因为中途故障而停车。太原到石家庄的石太线才建了两年，已经出现了沉降，据说线路沉降最大处达到40厘米；据说京津城际也出现了一定沉降。沉降是一个多多少少都会有的问题，有一个允许的幅度，超过了这个幅度就要减速了。（据《东莞时报》）

周翊民简介

周翊民曾任铁道部的副总工程师、科技司司长、高速办副主任，是铁路机车、动车组方面的行家。京沪高速的论证、可研、立项等，周翊民几乎全程参与。



真相

调查力量