

现代快报

江苏北京
联动采访现代快报记者 跑两会
互动热线: 96060

3月8日,在中国矿业大学2014年自主招生考试面试考场,拉起了一块蓝色布帘。校方称,这块布将考生与评委老师隔离,目的是为了杜绝不公平考试现象的发生。昨天上午,在政协第三场记者会上,全国政协委员钟秉林、冯骥才等表示,高校自主招生试点应继续推进,解决公平公正关键要解决两个问题。然而,保证自主招生的公平,一定得靠一块帘子吗?

现代快报记者 刘清香 通讯员 单孟华
现代快报北京特派记者 郑春平 项凤华 鹿伟 刘伟伟

矿大自主招生“垂帘”面试 政协委员称双向选择还可更透明

江苏

北京

一块蓝布隔开老师和考生 矿大自主招生“垂帘”面试

今年中国矿业大学的自主招生考试,一共吸引了全国各地超过1100名考生报名。该校招生办主任朱宜斌告诉记者,这1100多名考生中,有740多人通过审核,3月8日当天参加考试的有640多人。

考试当天,每个面试教室都挂起了一块蓝布,两侧分别是考生座位和评委老师座位。“考生和评委老师之间是见不到的,只能听见彼此的声音。”朱宜斌说,这是为防止暗箱操作,保证考试的公平性。



面试考场挂个帘子隔开考生和老师 通讯员 单孟华 摄

考试期间透露个人信息 算作弊处理

据了解,考生在进入考场之前,学校会根据他们的特长、优势,分成物理、化学、生物等七大类八个小组进行分组面试。在进入考场之前,每个考生会拿到一个随机给出的顺序号。进入考场坐定后,考试需要报出顺序号,而不是个人姓名等信息,“在作自我介绍的时候,只能介绍个人特长、优势、获奖情况、高中期间考试成绩、在校排名等信息。”朱宜

斌说,“整个考试期间,禁止向评委老师透露或暗示自己的姓名、报名号、准考证号、身份证号,甚至是在学校等个人身份信息,否则将算作弊处理。”

“面试,如果考生与评委老师见过面,相识相熟甚至是打过招呼,都会从一定程度上影响考试的公平性。”朱宜斌说,学校并非是不信任考生和评委老师,也不能就此说明传统的面试存在大量潜规则,只是想从制度上杜绝不公平现象的发生。“通过这样的制度设计,可以更大程度的保障考试公平进行。”

考生的现场举止、穿着 礼仪怎么考查?

昨日现代快报记者联系上几位考生,他们对“垂帘”面试颇为满意,一位考生说,所有考生都希望能公平考试,杜绝“走后门、打招呼”,“垂帘”面试在这方面的作用很明显。“不过也有考生认为,面试应该不仅仅考查学生回答问题的能力,现场的举止、穿着等,也应该成为考查的一部分,“垂帘”面试却把这部分全部舍弃了。

全国政协委员、中国教育学会会长钟秉林: 自主招生还应该继续搞下去

昨天的政协记者会上,有媒体提问,高校在招生方面存在着裁量权越大腐败空间就越大的问题,自主招生是否还要进行下去?

钟秉林表示,自主招生的试点还应该推进,试点初衷是为了打破社会上广为诟病的“一考定终身”唯分数论的做法,让高校和考生相互之间有更大的选择权。“如果今年取消自主招生,明年记者招待会,媒体比较尖锐的问题就是,为什么要回归到大一统,所以给高校留点时间和空间尝试一下,反正5%的比例规模也不大。”

钟秉林承认,在这个过程中确实出现了违规现象,但他表示自主招生的目的是让学生和学校之间能够双向选择,这符合教育改革的发展方向。



钟秉林 新华网/中国政府网

“我认为,高校自主招生需要解决两个方面问题,”钟秉林分析,一是试点学校要明确自主招生的选拔标准、选拔方式和测试方式,门数不能过多,也不能和高考内容重复;二是加强监管,对违规现象严肃处理,同时也应该更透明,在网上公开整个流程,要自觉接受社会和媒体的监督。

新政 教育部部长:“十公开”确保公平

几天前,教育部部长袁贵仁同样被媒体追问怎样确保自主招生公平,他表示,对涉嫌招生腐败的人,一经查实,都要依法依规严肃处理,绝不姑息。教育部已明确要求高校招生信息“十公开”,继续加大公开和监管力度。

全国人大代表,南京铁路办事处主任兼上海铁路局副局长姜曦晖: 城铁公交化,要上接航空下接地铁

3月1日,两会前夕,沪通铁路长江大桥正式开工,江苏境内有7个站,上海有2个站,将来沿线城市间你来我往,便捷好比乘公交。“城际铁路公交化,无论是对公众出行还是经济发展,都是不折不扣的‘加速器’。”昨天,全国人大代表,南京铁路办事处主任、党组书记兼上海铁路局副局长姜曦晖接受现代快报采访时表示,解决城际交通问题、推进城镇化,大力发展城际铁路是首选方案,应该加大政策扶持力度,引导全社会共同参与,同时还应做好与高铁、公路、航空、地铁的对接。

现代快报特派记者 郑春平 项凤华 鹿伟 刘伟伟

城铁公交化带来超强 “同城效应”

几天前开工的沪通铁路,被喻作“一通百通”,开通后将形成上海-苏州-无锡-镇江-南京-扬州-泰州-南通的苏南环形铁路网,并意味着这些城市将更好地融入上海一小时经济圈。

“城铁助推区域发展的例子已经有很多。”姜曦晖介绍,京津城际铁路,把京津两地的时空距离缩短到30分钟以内,两地人员往来和经济交流空前方便;沪宁、沪杭、宁杭城际铁路,使上海、南京、杭州以及沿线周边城市群形成同城效应,成为长三角现代化建设的强大引擎。

与此同时,加快城际铁路发展,还可以优化以公路为主的交通结

构,推动交通建设重点向公共、绿色、交通方式转移,“这对生态文明的建设也是件好事。”姜曦晖对现代快报记者表示,从20世纪60年代以来,日本和法国等国家,就已经纷纷调整以汽车为中心的交通运输政策,大力发展以城际铁路为主的高速铁路。

连淮扬镇铁路,江苏争取今年开建

“具体到江苏而言,路网的区域差别太大了。”姜曦晖感叹,苏北和苏中,包括徐州、连云港、盐城、淮安、宿迁、扬州、泰州、南通等8个省辖市,区域内除东陇海铁路和从徐州穿过的京沪高铁和京沪铁路的极少部分外,至2013年末,区域内铁路营业里程约为1250公里,人均拥有铁路仅2.7厘米,不足全国人均水

平的一半,是我国东部地区的铁路发展洼地。

“苏北地区错过了上一波高铁建设的浪潮,除徐州以外都没有开行动车,而乘坐动车出行、快速通达全国各地已成为苏南人习以为常的事情。”他建议,应加速苏北人民进入动车时代,优化完善国家东部铁路网。

值得一提的是,连淮扬镇铁路项目江苏争取在今年开工建设,徐宿淮盐铁路的立项工作也在推进中。

城铁建设应扩大社会 投资对接公共交通

不过,姜曦晖也坦言,城际铁路的建设投资巨大、涉及面广、回报周期长,“纯粹依赖财政投资显然是不现实的”。他建议,一是要对重

点项目进行统筹协调。要从构建“大交通”格局的角度出发,注重城际铁路与高速铁路、公路、航空以及城市公交、地铁的布局衔接,抓好城际铁路配套工程的规划建设,充分发挥城际铁路在综合交通体系中的作用。二是要进一步深化铁路投融资体制改革,继续发行政府支持的铁路建设债券,鼓励社会资本长期投资城际铁路建设,“对沪宁城际公司、昌九城际公司等效益好的城际铁路公司,可组织上市发行融资,发挥示范效应,吸引更多的民营进入铁路行业。”

三是延续财税和补贴政策的同时,进一步推进“以地养路”整体开发,特别是在国家管制铁路建设项目、运营价格的情况下,必须为铁路企业“以地养路”整体开发留有足够的政策发展空间,把“骨头与肉搭配卖”。



姜曦晖
现代快报特派记者 郑春平 摄