

志愿是考生的,不是家长的



既然是填报考生志愿,那就要最大限度地反映考生自己的志趣和意愿,如果担心他们做不出好的选择,那就从一点一滴开始,把教育工作做到前面,让他们学会了解自己,培养他们对自己负责的能力。

最近几天,很多省份陆续公布了高考成绩,接下来的流程就是填报志愿了。虽说字面上的“志愿”代表着考生个人的志趣和意愿,但最终的选择往往不是考生自己能够决定的,甚至有些志愿体现的只是家长替考生做出的选择。

家长们“为孩子好”的心情当然可以理解,但看到这些平均年龄已然成年的考生,依然无法做出本应由他们独立做出的选择,确实让人感觉不是滋味。填报志愿能力的缺失,既反映了考生独立自主能力的缺失,背后更有着长期以来教育理念方面的扭曲。对于一个人来说,接受教育并取得好的成绩固然重要,但别因为过度的呵护,让本已成年的人却仍未形成能够对自己负责的独立人格。

尽管不能排除部分考生完

全是出于自己意愿“放开了报”，但在更多的情况下，家长要比考生对志愿更有“发言权”。回顾往年填报志愿时的情形，无论是线下还是线上咨询，家长也往往比考生更加积极。就算是入学之后，谈起当初怎么选的专业，也有不少学生表示“家里人帮我报的”。于是在很多时候，报考学校或专业主要基于以下考虑，有当下的热门专业，有未来前景可期的专业，有身边成功者选过的专业，有未来就业时家里人能帮得上忙的专业……唯独缺少了一个关键的因素，考生自己的志趣与意愿。

无论是“考得好不如报得好”，还是对“选错专业”的担忧，里面包含的常常是功利性的因素，这就等于默认，很多考生没有也不必有自己的真正“志愿”，这与考生的年龄或

应有的成熟度是不匹配的。一般说来,高中毕业生大多接近或已满18岁,在法律意义上都已拥有完全民事行为能力,像考大学报志愿这样的事,他们本应有权也有能力独立做主。相比替孩子做主,家长选择放手才是负责任的做法,如果放不开或放不下,只能说明在这18年里,家长们的教育是不成功的。

家长做主填报志愿反映出扭曲的教育理念,家庭教育充斥着过多的以短期成绩为主的功利考量,却忽视了教育的首要目的是培养能够对自己负责的人。由“填志愿”的无能延伸开来,这就更好理解为什么大学生中会存在这样一个特殊的群体。他们中的相当一部分,是法律上的成年人,却仍旧需要社会各方面像对待中小學生那样给予特殊保

护。就拿“校园贷”这个老问题来说,无非是一群无法对自己的消费行为负责的“孩子”,遇到了别有用心的人。

从中不难看出,对孩子的干预,不是太少而是太多了,最起码在“结构”上存在着不合理之处。既然是填报考生志愿,那就要最大限度地反映考生自己的志趣和意愿,如果担心他们做不出好的选择,那就从一点一滴开始,把教育工作做到前面,让他们学会了解自己,培养他们对自己负责的能力。眼下很多省份在做高考改革,类似扩大自主招生比例,或是统考中打破文理分科,都是引导考生认识到自己真正的兴趣和特长所在,而不是临到关头不知所措。相比卷面成绩的高低,独立自主的能力才是对未来发展最有帮助的能力。

“出租车围堵网约车”何以仍成新闻



☐舒圣祥

近日,山西晋中榆次大学城出租车围堵滴滴顺风车引发社会关注。晋中市交通运输局发文称,被围堵车辆在滴滴平台注册,该平台属非法运营。此外出租汽车驾驶员发现违法运营网约车,应及时举报,不得采取过激行为及擅自围堵、拦截。提醒广大市民及大学城师生员工出行时尽量选择乘坐正规出租汽车,不要贪图便宜乘坐非法运营车辆,以免人身财产安全得不到保障。(6月24日人民网)

尽管有关围堵的视频传出之后,有些不实信息随之而来,但刨去谣言,大学生搭乘顺风车被出租车司机蛮横阻拦,是无可争议的事实。这种新闻在今天仍然发生,不禁给人今夕何夕之感。真替去这种地方上大学

的年轻人可惜，连打个顺风车都要被拦截，与先进城市的差距只会越来越大。

尤其令人注意的是,在出租车司机围堵顺风车的现场,围观的学生一致支持顺风车,他们很清楚,最后因“围堵事件”受到伤害的,肯定还是乘客。据当地大学城的大学生反映,出租车坐地起价、从来不打表,大学生出行难问题长期存在。出租车服务差、价格高,还不让大学生坐网约车,动不动就围堵,与“车霸”何异?单就这种态度而言,又怎能期待出租车能够给乘客提供优质的出行服务?

出租车与网约车,是竞争关系,但竞争归竞争,你不能同时冒充裁判员。出租车司机拉帮结派,冒充执法者围堵网约车或者顺风车,在当地早已不是一次两次,要不然,出租车司机也不会如此妄为。可问题是,到底是谁授予了他们“执法”的权力?又是谁在背后为他们

的暴力行为撑腰?当地相关部门的公开回应,其实已经给了我们答案。正是监管者对待出租车的过度宽容与对待网约车的过度严厉,纵容了围堵的发生。

“被围堵车辆在滴滴平台注册，该平台属非法运营。”这是官方做出的回应。这就不能不让人质疑，作为国内最大的网约车平台，作为被视作行业创新的典型案例，滴滴为何在晋中仍是非法的身份？是它没有去申请，还是它的服务能力，达不到当地的高标准？抑或当地相关部门刻意保护本地出租车？地方层面在落实网约车新规时，应该承接中央层面对待新事物的宽容与善意，不能因受制于既得利益，让新规走样、变味。

对于出租车围堵顺风车,当地并未对冒充执法者的出租车司机做出任何处罚,反而继续鼓励出租车司机举报,只要不采取过激行

为就行。意思大概是，只要出租车不再搞出大新闻，就会继续将打击网约车进行到底。至于包括大学生在内的当地群众的出行利益，似乎并不在考虑范围之内。

出租车坐地起价,如何从根源上解决?为何别处网约车都能合法运营,偏偏当地要反其道而行之?这些才是当地群众最关心的。一句“不要贪图便宜乘坐非法运营车辆”的提醒,不仅无视当地群众以更便宜价格享受更好出行服务的迫切需求,出租车司机拉帮结派围堵网约车反倒被包装成了勇于与不法行为做斗争的“英雄”。

某种意义上,地方对待网约车的态度,是一张有效甄别一座城市的管理者是否真诚对待创业创新的试纸。看它说什么不如看它做什么,连个网约车都不能好好跑的地方,创业创新的空间能有多大,营商环境又能有多好呢?

对临汾监测数据造假窝案当引以为鉴



今年4月,临汾市环保局原局长张文清指使手下对市区6个国控站点进行干扰;临汾市环境监测站原聘用人员张永鹏还建立名为“兄弟”的微信群,许诺给作案者每人每月3000元好处费;为了不被拍到,作案者配备了口罩、帽子、头盔、手套等,更请人实施远程屏蔽技术……临汾近日被爆出的大气监测数据造假窝案,引发关注。

6月23日下午,生态环境部环境监测司就此向媒体通报,称该案影响恶劣、性质严重、教训深刻、发人深思、令人警醒。

临汾大气监测数据造假 窝案与之前西安长安区爆出

的监测造假案,可谓惊人地相似——都是环保局长指使,都是通过非法手段干扰监测点。相形之下,临汾一案涉及人员更多、组织更严密、干扰站点更多、持续时间更长,作为地方环保部门竟猖獗至此,难怪环境部会震怒,舆论会惊愕。

长安区监测造假案被曝光后,当时的环保部曾表示,要坚决打击环境监测不当、干预和弄虚作假行为;“两高”还为此出台司法解释,将环境监测数据造假行为纳入污染环境罪。临汾涉事环保官员对此仍敢置若罔闻,这也反映出,个别环保官员仍存在投机取巧心态。拿临汾来说,2017年当地曾因“二氧化硫超标千倍”事件上了舆论黑榜,面对环保考核压力,涉事环保官员拿出的不是治污魄力,而是自

以为是的小聪明。

这背后或许连着造假的低风险。临汾此案若不是作案者太猖狂,作案频密且持续时间大长,手法欠专业,使得监测数据出现明显异常,恐怕还不至于被轻易发现。最初被发现后,该案还差点被“压下去”——案发后,山西省环保局曾向临汾市环保局通报,后者将此事定义为个人行为,直接作案者只被公安机关拘留10日,后来环保部介入真相才大白。

这起监测数据造假窝案,堪称负面典型。对这类触犯法律“红线”、污染行政作风的做法,就该以铁腕姿态打击,该追责就追责,以儆效尤。

为了防止类似事件再现,接下来,环境主管部门不妨从几点着手:首先,对环境监测

数据异常进行更严密监控和分析,强化大数据执法,动用更多“飞行检查”手段。不仅要查直接篡改数据的造假,对于类似雾炮车干扰这类擦边球式的造假行为,也要零容忍。对于个别地方政府掩盖和袒护监测数据造假的,也要一查到底。

再者,积极引入社会监督。事实上,在官方环境监测外,许多专业环保组织也会对地方污染数据展开日常监测。鉴于此,不妨将其纳入合力监督体系中,甚至以开放态度扶持民间环境监测,增强对监测数据造假的震慑。

无论如何,决不能容许这类恶劣的监测数据造假窝案再上演。(摘自《新京报》)