

■教育时评

文·曹廷芬

高校教育,莫以就业论英雄

近日,21世纪教育研究院发布2014年“高校就业质量年度报告”评价排名报告,对75所教育部直属高校就业报告的内容完备性、公信力及信息公开化等做出评价。报告显示,部属高校年报综合平均得分60.2分,其中40所大学的就业年报总分达到60分,合格率刚刚过半。国内顶尖高校清华大学、北京大学和浙江大学均未达到及格分数,位列55名、58名和69名。

然而,2014年度年报的排名报告,凸显出的高校总体就业质量可谓并不乐观,甚至像清华、北大、浙大这样的国内顶尖大学都是不及格的分数。不少网友发出这样的担忧:部属高校尚且如此,地方普通院校的就业质量恐怕更不敢恭维了。同时,随着就业质量报告的公布,不少“被就业”的现象也在人们视线内“此起彼伏”,那么,衡量高校教育水平能否以就业质量“论英雄”?

不可否认,就业是学生选择去高校深造的一个目的;我们也必须承认,目前我国高校就业质量

总体偏低的现状,但衡量高校教育水平不能只看就业质量,更不能形成唯就业质量“论英雄”的模式。高校教育的终极目的,不应仅仅是就业率或者更准确的称之为就业质量,而更应是受教育者知识技能的掌握、自身素质的提高,当高校的教育水平和质量有了根本性的发展,社会生产力必然会有质的飞跃,人民群众的生活质量也必然会有根本性的提高。试问,重视教育事业发展全民教育的今天,社会氛围和谐了、文化气氛融洽了、全民素质提高了,难道发展教育事业的初衷还没有达到吗?难道高校还需要仅仅以就业质量来“论英雄”吗?

目前,不论是部属高校,还是地方院校,在根据实际情况努力提升就业质量的同时,只要是能够真正致力于教育事业的长足发展,只要是为学生提供充足学习、提升空间,只要是坦然看待就业质量这一指标,相信在不久的将来,包括学校自身和人民群众在内的所有社会群体也将不再会以就业质量来“论英雄”,学生“被就业”的现象便也不复存在。

为北京交通疏堵“点亮”智慧之光

——访北京工业大学城市交通学院陈艳艳教授

■将新闻进行到底

文·本报记者 林莉君 通讯员 张宇庆

初次到访北京工业大学城市交通学院,都会被挂在走廊中间的屏幕震撼:大约2米长、5米高的电子屏幕正实时显示着整个北京地面、地下的交通状况。作为唯一一块被挂在北京高校中的实时交通屏幕,车流速度、出行结构、公交乘降量、拥堵状况等交通信息一览无余。

屏幕上这一组组不断变动的数据,让陈艳艳教授带领团队所做的“交通仿真系统”研究能更精确、及时地找出最可能引发交通问题的地方、道路拥堵的变化规律……为交通智能化管理和政府科学决策提供技术支持。

她们的交通仿真系统研究不仅参与了奥运期间

的交通方案设计,使奥运会期间早晚高峰交通运行效率分别提高26.9%和22.8%;还优化了原有的交通设施,通过交通枢纽仿真实验,提出了东直门枢纽站交通优化方案建议,使步行距离超过200m的乘客由38%减少至32%;在交通设计规划方面对宋家庄地铁站,拓宽了亦庄线到车站台的楼梯宽度,扩大瓶颈处的通行能力……

“大数据时代大家都在提智慧城市,而绿色、高效的交通是一座城市是否智慧的重要指标。交通仿真系统研究可以说为北京交通规划、设计、方案的出台提供了精确的数据和技术支持,让大家的出行更便捷。”陈艳艳告诉记者。

75分钟疏散16万观众散场

在位于北工大科学楼的北京城市交通协同创新中心,陈艳艳向记者展示了交通仿真系统的工作情景。

原来,所谓的交通仿真系统,是以计算机为主要工具,利用系统仿真模型,模拟交通系统中机动车及行人的运行状态,以数字或图形方式,动态描述交通系统,从而更清晰地对交通堵塞的瓶颈和原因进行分析,对城市规划有关方案进行评价,及时避免交通问题。

这套交通仿真系统在东京奥运会期间就开始大显身手。“当时,北京的人口已经超过1700万,如何既保证奥运会期间车辆、人流的交通便利与安全,又不影响普通市民的生活和出行?如何在比赛转场过程中,及时顺畅地疏导观众流?北京申奥成功第二年,这些问题就摆在了我们面前。”参加奥运会交通政策研究长达5年的陈艳艳回忆道。彼时,北京工业大学承担了奥运交通规划研究项目。

涵盖了北京市路网仿真、专用车道仿真、奥运场馆周边交通环境仿真和行人测试仿真4个层面的奥运交通仿真系统,通过量化分析手段,模拟北京奥运会期间可能出现的各种交通问题,事先在这些可

能出问题的关键点进行各种方案调整,并通过一系列的实际测试来完善仿真系统的精确度。

“我们在研究过程中还进行了大量的行人测试,比如奥运会期间比赛场馆和交通枢纽附近,针对大量人流短时间内聚集到相对狭小区域的可能,对行人的数量、密度等参数进行定量分析,误差严格控制,在15%以内,而这是国内首次进行的大型活动拥挤行人交通流理论及仿真的系统研究及应用,以往在这方面大多凭经验。”陈艳艳告诉记者。

该仿真系统对奥运需求管理政策、奥运交通规划、交通管理和运营方案、应急处理预案进行了测试,确定了最优方案。在该系统支撑下,奥运会开幕式16万观众散场的疏散任务仅用75分钟,比国际奥委会对奥运举办城市的要求整整提前了45分钟;交通运行效率明显提高,早晚高峰运行速度分别提高26.9%和22.8%。

这项交通仿真成果不仅在北京市交通委员会、北京市公安交通管理局、北京奥组委得到了广泛应用,也推广到广州亚运会和上海世博会,并被伦敦奥组委借鉴。

优化客运枢纽 缓解交通压力

在陈艳艳的办公室,其中一台电脑正在演示着宋家庄地铁站从入口到出口的全程仿真场景。“车站内的交通标志、闸机的布置、楼梯的布道、护栏的设计等等,我们都进行过仿真测试。像四惠、东直门、宋家庄等交通枢纽,是城市客运交通系统的关键环节,换乘客流人山人海,很容易拥堵。运用仿真手段进行枢纽人流设计和组织管理,是缓解枢纽交通压力的一个有效途径。”陈艳艳说。

在宋家庄地铁站的设计中,陈艳艳团队开发了宋家庄综合交通枢纽行人仿真模型,“交通参与者是一个社会人,它的复杂性、随机性很强。需要我们研究者根据行人的不同特征去建模。”陈艳艳说。

利用这一模型,她们对枢纽整体、地铁站台层、换乘大厅、枢纽首层、地上二层这五个角度的交通流进行细致研究,在设施设计方面,建议将亦庄线到车站台的楼梯从2.4m拓宽至3.2m,1.8m宽楼梯拓宽至2.4m,扩大瓶颈处的通行能力;也为广大乘客地铁10号线、5号线的混行楼梯中间增设护栏等措

施,有效隔离上下行乘客;在运行组织方面,建议缩小公交车的发车间隔,将市郊线路由10分钟一班改为5分钟一班,市区线路由5分钟一班改为3分钟一班。通过此类规划措施,使步行速度小于0.7m/s的乘客由原方案的61%下降到39%,降幅接近50%,大幅提高了乘客行走的流畅性,对宋家庄交通枢纽规划及组织管理起到重要的技术支持作用。

陈艳艳团队还利用交通仿真系统优化了原有的交通枢纽。东直门交通枢纽是一座集轨道交通、市区公交、市郊公交于一体,包括多种交通方式相互衔接的综合客运交通枢纽。“堵、乱”是很多乘客的体验。通过交通枢纽仿真实验,陈艳艳她们清楚地找到了东直门拥堵区域产生的主要原因:公交车间隔偏大;枢纽内设置的引导标志在规律性、识别性等方面有待完善;市郊公交到达地行人设施存在瓶颈。

针对拥堵成因,她们提出了优化方案建议,使步行距离超过200m的乘客由38%减少至32%,提高了乘客行走的流畅性,保证了乘客换乘安全性和舒适度。

大数据时代的信息采集成为交通疏堵的基础

“做交通仿真系统,前期的信息采集非常重要。只有掌握精确的信息,才能让仿真系统发挥最大作用,做出可靠的数据分析报告。”陈艳艳告诉记者。

传统的交通规划数据采集每5年做一次。往往需要几百人好几个月挨家挨户访问填写调查问卷,再统计分析,耗费巨大的人力物力,也只能获得部分



陈艳艳教授(右一)指导学生做实验

抽样的数据,调查分析的精度难以满足交通需求急速增长及出行多样化的要求。“大数据时代,交通规划信息采集必须从静态、人工采集向动态、自动采集转变,从单一模式的采集向多模式、多方法采集转变。”陈艳艳说。

从上世纪90年代,就投入城市交通研究的陈艳艳告诉记者,信息化的手段为信息采集提供了便利。“通过IC卡和手机数据就能知道什么时候哪里客流密集,哪里供需矛盾突出等等。”陈艳艳团队利用IC卡数据,分析公交乘降量、线路及段面流量、换乘等数据,开发公交IC卡数据分析处理系统软件,为城市居民公交出行行为、公交线网规划及运营管理提供交通基础数据;利用手机数据,研究居民平均出行次数、出行耗时、择路机制等出行行为特征及其与特大城市土地利用、交通政策、公交发展的关系,

为交通规划模型中相关参数的标定提供依据。这套多源信息融合处理系统已经被北京、福州、秦皇岛等城市的交通部门引用。

而2014年安装在学院的北京交通实时显示屏幕,让陈艳艳团队采集信息更及时、更精准。她们从战略层面搭建起了交通仿真和决策支持平台,为交通措施的实施提供量化地分析,以高水准的专业知识为北京市交通政策的出台提供决策咨询。同时在规划层面上团队还参与了打造快速通勤公交体系建设。

如今,陈艳艳团队利用提取的海量数据,还提出了绿色“交通诱导”方案。“例如,在全国率先利用手机APP的‘门到门’的方式,让出行者查询周边是否有可租赁的自行车,公交换乘地点及候车时间等以此对绿色出行需求进行引导与服务。”陈艳艳说。

——延伸阅读——
交通不是单一的问题

生活在北京的人,提起交通都是一肚子怨气。和城市交通打了将近20年交道的陈艳艳对此也深有体会。她认为,交通不是单一的问题。作为北京工业大学城市交通学院副院长,她从交通供需的角度告诉记者:城市人口的过快增长造成出行总量的膨胀,同时也导致机动车保有量的增长,在道路资源增加较慢的情况下造成人均可利用交通资源下降。在北京这样一座特大城市中,过去交通问题的改善主要是通过修建道路来加强基础设施的供给,大家看到的是不停地修路,从四环路修到了六环路,但很快这些环路又出现拥堵情况,路修到哪里,车就堵到哪里。事实证明,这种发展模式是不可持续的。

“交通问题的解决是一个复杂的系统工程,交通的每个参与者都有博弈性。每一项交通规划、交通方案的出台,政府部门要考虑方方面面的问题。特别是北京这样的中心城市,不管是未来的城市发展规划还是历史遗留问题都会对道路的交通状况产生很大的影响。未来北京的发展,政府应考虑交通容量限制,特别是环境容量限制来控制人口总量,引导人们选择绿色出行方式,建设承载绿色出行的基础设施,对自行车道、人行道的建设给予更多的关注和支持。”陈艳艳说。

一直做城市交通规划研究的陈艳艳也坦言,“作为科研工作者,当然希望我们的研究成果能被交通部门采用。但是,交通系统的复杂性使得政策或方案的实施需要具备各种前提条件,我们能做的就是将不同政策或方案的实施效果进行准确预测并提出成功实施所需具备的环境与条件,从而帮助政府作出更好的决策。”



陈艳艳

■图片故事

劳动迎接新学期



3月1日,沈阳农业大学的学生在校园内除雪。当天是沈阳农业大学新学期开学第一天,近4000名学生在校园中除雪,用劳动迎接新学期。

张文魁摄

开学首日



3月1日,青海省西宁市北大小学二年级三班的同学董柳悦和同学们一起参加升旗仪式。当日,青海省西宁市各中小学开学。

张宏祥摄

■教育资讯

北京15所高校公布自主招生简章

新华社北京3月1日电(记者魏梦佳)教育部“阳光高考平台”近日陆续公布全国部分高校2015年自主招生简章。截至1日,除北京大学、清华大学、北京航空航天大学3所备受关注的学府外,包括中国人民大学在内的北京15所高校已先后公布各自自主招生方案,招考审核方面更加严格。

在90所全国试点高校中,有77所面向全国招生,北京工业大学、南京师范大学等13所高校只面向本省招生。目前,除了北京大学、清华大学、北京航空航天大学、复旦大学、上海交通大学这5所重点高校外,所有参与自主招生试点高校已全部出台招生方案。

记者梳理发现,在已公布的自主招生简章中,部分高校对考生的申请条件更加明确、细化,或限定获奖情况,或要求学科水平,审核标准上较往年更为严格。例如,北京师范大学今年对申报专业新增系列限制,例如“在省级(含)以上数学、物理竞赛获奖者,以及全国信息类竞赛和科技创新竞赛获奖者,限报教育学、天文学和哲学专业”等。

而北京交通大学则在“优惠分值”一项中,规定“较高优惠分值仅对学科特长和创新潜质特别突出的考生”,对高中阶段获得全国奥林匹克竞赛全国三等奖及以上取得认定资格的考生,高考成绩达到当地一本控制线方可录取。

据了解,由于今年起所有试点高校自主招生考核都统一安排在高考试结束后、高考成绩公布前进行,各高校在考核时间、内容等方面都有所调整,而由于招考恰逢大学期末考试、毕业答辩等重要节点,也给试点高校提出更大挑战。

■第二看台

“航空实验班”助青少年实现飞行梦想

——空军招飞局局长解读空军青少年航空学校五大惠生政策

教育部、公安部和解放军总政治部近日制定印发《空军青少年航空学校建设实施办法》(以下简称《办法》),确定从2015年起,在河北、辽宁、吉林、黑龙江、江苏、山东、河南、湖北、湖南、四川、陕西等空军招飞生源主要省份,依托优质高中建设空军青少年航空学校,每年招收1000名应届初中毕业生,培养输送热爱航空、矢志飞行、素质全面的优秀飞行学员。这不仅为军事飞行人才招收培养的重大变化,也为广大青少年学生提供了圆梦飞行、励志成才的崭新渠道。

空军招飞局局长彭军霞2月26日就社会各界特别是学校、学生及家长关心的有

关问题接受了记者专访,详细解读空军青少年航空学校五大惠生政策。

政策一:单列招生计划,不影响报考其他高中

优质生源是确保空军青少年航空学校培养高素质新型飞行人才的基础。《办法》明确,空军与地方教育部门建立军地合作、各司其职、共同负责的招生工作机制。空军青少年航空学校在全省范围内面向应届初中毕业生招生,实行计划单列。

彭军霞介绍,空军招飞机构将对报名考生组织政治考核、体格检查和心理测试三个方面考查。依据初中学业水平考试成绩、综合素质评价情况和空军招飞机构的

考查结果,综合评价,择优录取,保障公平,保证质量。具体审批录取办法由省级教育行政部门制定。办理录取手续的学生不能被录取到其他学校,未被录取的学生不影响报考其他高中。

政策二:多项措施并举,保证选拔公平公正

空军始终重视招飞风气建设,《办法》也明确审批录取要保障公平。彭军霞说,空军将采取强化教育管理、实行信息公开、严格检查监督等办法大抓廉洁招生,保证选拔公平公正。此外,学生参加招飞选拔的检测、食宿等费用也都由空军承担。

政策三:专项经费支撑,吃穿住学有保障

学生被录取后,将实行单独编班、模拟营连管理模式,统一着装,在校食宿。彭军霞表示,空军将为学生提供一定数额的伙食费,发放具有空军特色的校服,按月发放生活津贴;承办中学将减免部分学杂费、住宿费;成绩优异、现实表现好的学生还将获得空军提供的专项奖学金。

政策四:倾斜教育资源,厚实文化基础素质

彭军霞说,随着空军武器装备的更新换代,对飞行员文化素质要求越来越高,空军招飞文化起点已提高到一本线。《办法》

将“办学水平、教育质量较高”作为遴选承办中学的基本条件,明确承办中学选派业务精湛、责任心强优秀教师担任航空实验班班主任和学科教师,就是为了厚实学生文化基础,实现文化学习与航空特色教育两不误、双提高。

政策五:开展飞行训练,考核结果计入招飞选拔专业成绩

彭军霞介绍,学生在校期间,在完成国家规定高中课程学习的基础上,还将针对飞行学员素质要求,进行定单式培养,利用早操、体育课和寒暑假等时间,采用课堂教学、课外实践、专家讲座等方式,开展国防教育、军事体育、航空知识、飞行训练等航空特色教育活动,初步计划按照思想政治、军事素质、航空理论、身体心理和航空实践等5个模块开设课程,着力厚实学生综合素质基础。

(据新华社)