校巴車禍頻發 折射撤併之困

■內地校巴車禍頻發，令已實施逾十載的撤點併校引發連串質疑。

村童上學難家長負擔增 推行逾十載質疑聲聲

過去一年，內地發生多宗校車安全事故，刺痛社會大眾的神經，對農村校車安全的反思開始從單純的安全管理走向了農村基礎教育本身，在這種反思之下，持續了逾10年的撤點併校政策開始受到強烈質疑引起了政府的高度關注。國務院常務會議日前原則通過的《校車安全管理條例(草案)》，除了規定校車優先通行權和縣級以上地方政府負責制之外，還從頻頻出事的校車身上，延伸到校車串起的，被人為拉長的上學路。 ■香港文匯報記者江鑫嫻、王曉雪

內地近年校巴車禍事件簿(部分)

2011年12月13日 河南省駐馬店市驛城區，載有學生的巴士與貨車相撞，造成2死多傷。

2011年12月12日 江蘇省徐州市豐縣首羨鎮1輛校巴發生翻車事故，造成15死8傷。

2011年12月12日 廣東佛山市順德區樂從鎮發生貨車與校巴相撞事故，37人受傷。

2011年11月29日 河南省濮陽1輛幼兒園校巴士因小雪路滑與貨車相撞，造成10傷。

2011年11月26日 遼寧丹東鳳城市寶山鎮1輛校巴失控側翻溝渠，造成35人受傷。

2011年11月16日 甘肅省慶陽市正寧縣榆林鎮發生校巴撞翻斗車，造成21死43傷。

2011年10月10日 陝西銅川市發生車輛連環相撞事故，其中一輛為校巴，造成10童受傷。

2011年9月26日 山西省介休市靈石縣發生接送學生的麵包車撞貨車事故，造成7死5傷。

資料來源：綜合本報資料中心及人民網

儘管教育部門規定，兒童入學距離就讀學校的半徑不應超過2公里。但現實中，城市和農村的學童卻走着不一樣的上學路，過去兩年見諸媒體的重大校車事故共有24宗，其中22宗就發生在農村。在今年「兩會」中，有政協委員直言，當初農村「撤點併校」之舉並沒有如願帶來農村教育欣欣向榮，反而更加導致上學難、輟學增問題，城鄉教育差距進一步拉大。

「一刀切」撤併校 後遺症凸顯

今年1月，溫家寶總理在中央農村工作會議上叫停「一刀切」大規模撤併鄉校，「十分慎重」與「充分考慮」直擊積弊。審視與反思「撤點併校」這一推行了10年的教育改革措施。

今次發佈的《校車安全管理條例(草案)》亦要求，地方政府依法保障學生就近入學或在寄宿制學校入學，減少學生交通風險。有專家認為，這一規定意味着政府將會反思此前撤點併校措施是否得當。

今年春節過後，江蘇徐州豐縣的學童又開學了，就在幾個月前，這裡一輛運送小學生的校車側翻，15個小生命被路邊一條不起眼的溝渠吞噬。但如今，每到上學放學的時間，仍有數百輛電動三輪車等候在校門口接送孩子，「作為一個老教師，我一天都沉浸在悲痛之中，如果我們的學校沒有被撤併，這場悲劇就不會發生。」有着36年教齡的張老師一臉悲傷。

村校數量銳減逾半 日均減64所

張老師是豐縣首羨鎮張後屯村人，兩年前張後屯小學被撤併至首羨中心小學，他轉到鎮裡學校上班。合併後的首羨中心小學有1,300多學生，25個班級，最遠的學生離學校有5公里，許多家長騎電動車接送孩子上學。孩子上學遠了，給村民帶來的不僅是不方便，還有經濟上的負擔，坐校車每月要150元，午飯要90元，一年下來多掏2,000多元。家長抱怨說，去鎮裡上學很不便利，學校沒有校車，孩子們只能坐社會車輛。

事實上，豐縣的悲劇只是內地10年狂風驟雨般「一刀切」撤併校大潮中的一朵浪花。教育部統計數據顯示，1997年全國農村小學數為512,993所，2009年為234,157所，減少學校數合計278,836所，總量減少了一半多，平均每天減少64所。

新聞通識 撤點併校

撤點併校，指的是自上世紀90年代末已經存在、2001年正式開始的一場對全國農村中小學重新佈局的「教育改革」，具體說來，就是大量撤銷農村原有的中小學，使學生集中到小部分城鎮學校。自1997年以來，平均每天有64所農村小學消失。

■資料來源：百度百科

農村小學數量VS全國小學數量(1997年至2009年)

	1997年	2009年	減少學校數合計	日均減少學校數
全國農村小學數	512,993	234,157	278,836	64
全國小學數	628,840	280,184	348,656	80
農村小學校數所佔比例	81.5%	83.5%	79.9%	80%

單位：所 資料來源：百度百科

浙推「一校兩區」村童家門口讀書

梳理地方近年來數十宗村民對撤校的抗議，幾乎無一例外被地方政府以撤併校是大方向為由壓制，而鮮有成功的例子當屬去年浙江麗水縣縉雲大洋中學撤併校事件。

2011年7月，麗水市縉雲縣大洋鎮僅有的一所中學將被撤併，由於大洋鎮地處深山腹地，從鎮上去新校所在的另一個鎮有30公里彎曲的山路，交通難行。村民情急之下，攔下該縣新聞採訪車，集體下跪，哭求記者為民請命。

城鄉教育均衡發展

此事一度在網絡上掀起軒然大波，令人欣喜的是，麗水市長王永康微博上掌握輿情，下基層聽取民意，多次和縣政府座談，縉雲縣教育局更在官方微博上多次回應民眾及媒體關切，最終以「以人為本、實事求是，妥善處理」原則保留了大洋教學點。

事實上，浙江衢州柯城區教育部門自2006年就開始「一校兩區」的實驗，由城區名校托管偏遠農村的完全小學，城裡的鹿鳴小學托管七里完小就從那個時候開始，經過半年的托管，七里完小在全區學科教育質量統測中，一下子就排到了農村學校榜首，而學生也出現了回流。

專家籲遏撤併歪風

如今，柯城區實施「一校兩區」的學校已達11所，其中小學8所，佔農村完小總數的72.7%，初中2所，佔農村初中總數的50%。有2,400多名農村孩子直接享受到了市區的優質教育資源。

一校兩區，柯城先試先行，事實也證明，孩子安全有保證、教育質量不落後，可謂在撤併校亂象漩渦中尋求出路的一劑良方。「在家門口讀書，有父母的愛陪伴，相信孩子取得好成績的同時心智也會得到更健康的發展。」

東北師範大學農村教育研究所所長鄔知輝認為，學校的裁撤、合併，既要考慮到區域內的人口數量、人口結構、經濟條件、地理環境，也要考慮到地方的文化特點、民族狀況、人口流動和產業結構等問題。不以人為本、增加農民負擔、不顧群眾訴求的胡亂「撤併學校」歪風必須遏制。

中央教育科學研究院研究員儲朝暉亦認為，要真正問計於民，在提出多種方案的基礎上，將最終選擇權交給學生和家長。

防範校巴經費遭擠佔

■村童乘搭簡易「校巴」繞過山路回家。

國務院常務會議審議通過的校車條例安全管理條例中並未對校車的採購與使用提出相應的規定。據悉，全國校車需求總數約108萬輛，如果按照每輛50萬元的價格計算，校車銷售市場金額就高達5,000多億元。這些錢如何管理？如何真正使其用於購買合格的校車？

上海交通大學教授、21世紀教育學院副院長熊丙奇直言，鑒於一些法律遭遇執行難的問題，怎樣讓校車安全條例落到實處，也是相關部門需要考慮的重要問題。「如果條例成為一紙空文，那麼，其將難以承載保障校車安全的重任。」對於校車採購環節中容易出現腐敗問題，他認為，校車採購需公開招標，財務透明，避免中央財政和省級財政的轉移支付被擠佔、濫用，防止校車採購、招標的腐敗問題。

香港文匯報記者江鑫嫻、王曉雪

村校佈局調整 須考慮服務半徑

專家解讀

據全國教育事業發展統計顯示，自1993年至2010年的17年間，中國小學由69.67萬所銳減到25.74萬所，銳減了63%。農村撤併學校越多，就有更多的學生需要搭車上下學，而他們的乘用車幾乎都是農用車，即使是客車，不少也沒有達到安全要求。

北京師範大學教育學部教授袁桂林認為，在校車車體本身不達標、超載現象、司機素質較低而導致安全事故迭出的背後，是校車運營混亂、監管不力以及校車立法空白的制度缺位。更根本的則是農村撤點併校導致「上學遠」，以及政府在解決「上學遠」問題上疏於校車系統建設。

服務半徑不超過2.5公里

袁桂林認為，義務教育階段的佈局調整應充分考慮學校的服務半徑，學生要就近入學，保障其順利完成學業。有關部門對於「就近入學」的解釋是，服務半徑不超過2.5公里，最遠不超過3公里。然而，很多地方在規劃農村學校佈局調整時，以農村兒童減少、提高教育質量和產生規模效應為由，強制減少學校數量，忽視保障服務半徑問題，這是嚴重失誤。

針對一些農村地區由於中小學佈局調整而導致的學生「上學遠」的問題，袁貴林表示，教育部要求各地要充分考慮學生上下學的方便、交通安全、寄宿學校條件等多種因素，對不具備條件的學校不予撤併。他並強調，對於已經調整的農村學校，加大資助力度，解決好學生寄宿生活的條件，特別要防止因此造成學生輟學。對必須保留的小學和教學點，要加強師資配備，充分利用遠程教育手段傳送優質教育資源，輔助以光盤教學，提高教育教學水平。

盲目撤併 教育成本轉嫁農民

■廣西都安縣高嶺中學的寄宿學生起床後在整理床鋪。 新華社

自2006年中西部地區實施「兩免一補」和2007年全國農村全部免除義務教育階段的學雜費後，「讓所有孩子都能上得起學，都能上好學」正在變成現實，但盲目的撤併卻使得大量的「教育成本」被轉移到農民身上。據統計，在中部地區，每個農村家庭因寄宿而額外增加的費用平均每年為657.3元，西部為每年787.8元。而一些西部貧困地區家庭的人均年收入也才一兩千元。

此外，在撤併校之後，農村學齡兒童的輟學率均出現不同程度增加。在徐州豐縣校車事故發生後，家長們反映最強烈、反覆被強調的不是校車，不是超載，而是撤併校。

長期研究教育問題的社科院研究員李藍表示，撤併農村中小學是造成大量農村校車事故的主要原因之一，應組織專家重新評估撤點併校，評估時按照小學就近入學、初中相對集中、優化教育資源配置的原則，合理規劃和調整學校佈局。