

论文查重降重为何变了味

“天临三年”，毕业季接近尾声，论文查重降重生意又好好地赚了一笔。淘宝上一家论文查重店铺月销量已经超过6万，但以“降重”为关键词搜索，则显示“没有找到相关的宝贝”。与查重买卖成为普遍现象不同，降重服务处在更为隐蔽的角落。

在整个查重降重产业链中，形形色色的人在法律规范边缘打着擦边球，各类纠纷也不断发生。查重服务在防范与助长“学术不端”的角色之间反复横跳，成了毕业的刚需，这场迷局里有太多漏洞，似乎谁也抽身不出。

“捞偏门”的商机

自2019年演员翟天临“不知知网”事件后，高校论文查重趋严，市面上的论文查重价格也水涨船高。淘宝店是论文产业链中距离学生最近的一环，而它背后还隐藏着众多降重写手、连接彼此的中介、查重货源及平台代理。

“施工设计3300字标红，降到知网20%以下，千字35元”；“新媒体降重，3000字标红，千字40元，知网查重15%以下”……降重群里，等待降重的论文五花八门，价格不等。

在降重写手小蔡眼里，论文查重就像高考要有模拟测试一样；因为翟天临，论文查重变严了，需求增加了，这是一个趋势（现在正是红利时期）。

虽然商机就在眼前，但几番媒体报道后，降重写手许桐已经感受到行业氛围的变化。“淘宝在严打，力度越来越大了。”他表示，除了淘宝店，实际上有很多一手单在工作室手里。

“灰色地带，民不举官不究”是这个行业对自己的认知。几年前，许桐与人合开了一间工作室，业务内容除了毕业论文降重、代写，还负责期刊论文代投等。注册个文化传媒公司就行，这不算是违规经营。业务就弄IP孵化这些。我们有线上写手和坐班写手，一般这种合同是不受法律保护，因为本身干的就有捞偏门的嫌疑，所以我的工作室还有正规业务，能录保险。”

高校成了货源

在论文查重降重产业链里，谁能拿到一手资源，谁就有了保本的底气。所谓“资源”，主要是靠谱的论文查重渠道和名额。

在一个名为Paper880的查重系统平台上，北京商报记者看到，它提供维普、万方、知网等多种查重渠道。其中，知网本科版定价320元/篇，知网硕博版定价1400元/篇，代理均有100元左右的提成。

平台代理伊先生告诉北京商报记者，除了知网，其他网站都有正规代理授权，可以查验真伪。但由于知网并不对个人开放权限，因此，知网的货源是和高校教务处老师合作而来。比如高校一届有200个人要毕业，但可能有400个查重指标，剩下的200个就可以卖了。不过，由于知网给不同学校的查重渠道带有编码，可以依据编码查到是谁卖出的货源，所以有一些老师会把编码抹掉，这样一来，有些知网查重渠道就无法验证真伪了。”

尽管操作时小心翼翼，但高校教师售卖知网查重名额似乎已不是秘密。除了提供渠道链接，也有卖家直接请高校教师代查。代理江先生向北京商报记者推销时说：“我们直接把论文发给高校老师，查完反馈结果，有码验证真伪。”中介吉吉也表示：“我朋友在高校机关上班，有高校知网正规的查重名额。”

高校为何成了查重名额的货源呢？这种销售行为又是否合规？北京商报记者从负责学生事务的高校老师处了解到，购买查重软



件，一般由研究生院、教务处或图书馆申请，采购时按规定走采购流程。也有些部门都不管，让学生自己花钱上相关网站，查完打印提交结果。这样社会有些机构或网站挣钱了，就可以抬高价格。”他说。

教育部教育发展研究中心综合研究部副主任、副研究员张家勇在接受北京商报记者采访时表示：“教师倒卖查重名额的做法是不对的，利用学校经费购买的服务变成了私人收入，这与学校管理有关系，学校在这方面经费支出等应该有相应的监管”。

对于账号倒卖、盗用现象，6月16日，知网法务部也在CNKI科研诚信管理系统研究中心官网上发布公告予以回应，认为相关商业现象“严重干扰了……合法使用机构对学术不端行为的管控遏制与审查审核作用……用户如违反合同约定，向本单位以外人员提供检测，应承担违约责任，我公司将解除合同”。

“重复”的标准是什么

硬杠杠之下，提前查重俨然成为毕业生的刚需。前辈师兄师姐也建议我们自己先

查。”刘同学是北京一高校文科专业的博士生，他告诉北京商报记者，今年他分别花费150元和290元，在淘宝上买了两次查重；查完再送到学校基本就没什么问题了”。

学生无法判断自己的论文是否重复率太高，是因为查重规则和算法难以捉摸；查重的结果有时候不太准，明明是公共史料，别人引过，自己再引就难免被判重复。”刘同学说。

北京某高校新闻专业的肖同学表示，其关于新闻学研究的论文被系统判定为与一篇肿瘤治疗相关的医学论文有重复，此外，在查重报告中，部分已引证的文献也被判定为未引证。

论文查重作为学生毕业的硬性规定，实际上是用技术手段来对论文的重复和抄袭问题进行控制，体现了对学术严肃性的尊重和要求，但规则的模糊和不合理之处成为了困住学生的怪圈。

实际上，论文审核中，以教师为主的学术评价和以检测平台为主的重复率判断之间也不乏矛盾。对外经贸大学教授王健对北京商报记者

表示：查重的初心是为了使论文能够符合学术标准，但在实践中反而导致文字表达不通顺。这些外部技术手段和形式上的合规，严重地干扰了教师和研究人员真正的学术判断”。

如今，拥有庞大论文库的知网是最高校认可的论文学术不端检测系统。不过，知网查重规则和算法是什么？是否有改进的空间？未来是否准备向个人开放？对于这些问题，北京商报记者向中国知网发去了采访函，但截至发稿前尚未得到反馈。

没有翟天临还有李天临？

“没有翟天临还有李天临、王天临”，对于学术不端现象及其衍生出的市场，有人作出这样的慨叹。查重趋严滋生的另类“商机”，在一定程度上凸显了常规机制的失灵。

在完成毕业论文过程中，学生的直接负责人就是导师。但在北京一所重点大学任职的王老师告诉北京商报记者：“本科生在毕业论文中获得的指导较少，是因为导师跟本科生并不存在非常强的联系，而且导师也比较忙，指导的本科生又多，所以会出现指导不到位、形式大于内容的问题”。在他看来，如果在指导学生的过程中全程跟随，进行很好的指导，以原创性为主，那查重问题不大。

仍让王老师感到困扰的是，现在大量高校对于导师的考核并不以学生毕业程度为核心，更多还是考核导师的课题项目：“导师不重视指导论文，反而让学生给自己干活，做项目做课题，就会本末倒置。”他说。

“抄袭的心魔高于设防的措施”，在接受北京商报记者采访时，中国教育科学研究院研究员储朝晖认为，这类现象的治理进入了吊诡状态：“不能只靠机器检测，解决了论文作者的写作态度和作风，查重软件基本上就不需要了。这就像市面上卖假货，造假的人精心设计，那再怎么去设计一个高水准高要求的防假的机器，也解决不了问题。高校、相关机构和个人都要承担自己的责任。”

北京商报记者 陶凤 吕银玲 阮航达

X 西街观察 Xijie observation

推翻相对论，反智闹剧何时休

杨月涵

一百多年后，爱因斯坦相对论被辩证地“推翻”了。

近日，河北燕山大学教授李子丰研究项目“坚持唯物主义时空观发展牛顿物理学”宣称已推翻爱因斯坦相对论，该项目日前被推荐入选2021年度河北省科学技术奖。奖项目录一经公示，随即引发全民大讨论，只不过比起想象中的轰动，显然嘲讽居多。

爱因斯坦相对论是关于时空和引力的理论，颠覆了人类对宇宙和空间的认知，是现代物理学的基石，是世界公认的科学经典理论。

经典理论并非不容置疑，科学的进步也本就在证实和证伪的较量之间滚动前进。但这场风波的核心却已经偏离了科学的轨道，带上了一些“民科”的迷惑色彩。

油气钻采工程的教授，研究“哲学对物理学的指导作用”，最后得出了“推翻了误导物理学界和人类认识世界基本方法的爱因斯坦的相对论”的结论，不免让人惊愕。这种反差带来的冲击感在李子丰知乎账号简介的加持下达到了顶峰：从事油气钻采工程，业余研究基础物理问题。

杀伤性不大，侮辱性极强。让网友炸锅的不是区区一个教授，却敢质疑相对论的存在，而是本就跨界的教授，却能用业余的研究质疑前人百年来的反复验证。经过唯物主义推演的科学论证，却被带

有唯心主义的哲学所推翻，不可谓不荒唐。

“搞科学不问出身，不能说搞石油的就不能搞物理方向的研究。”李子丰的反驳有理有据，但科学不是辩论学，科学之争不是口水之争，关键的是让人心服口服的证据和实验。

研究方法是科学？验证的渠道是否符合逻辑？得出的结论是否顺理成章？李子丰没给真正的科学界任何以切入讨论的切口，却能瞒天过海，登上奖项目录，这其中的草率，多少值得深追一番。

有人阅读了李教授的论文，对引用证据做了经典的归纳，即类似鲁迅引用了大量周树人。由此建立起“扎实”的理论基础，颠覆学术权威，质疑美国阿波罗登月、引力波都是骗局。

科学总在不断争论中进步，相对论不是不能被推翻，而是要看拿什么去推翻，一切争议的前提是双方都秉持求真务实的态度，遵照学术规范，严谨运用科学的方法和理论去明辨是非。

“鸡蛋返生”“水变油”“永动机”……是严肃的科学还是闹剧一般的民科，不是随口一说。相对论不是非要稳坐神坛，学术无禁区，但“求锤得锤”才能见真章，管你是跨界还是业余，都不如实打实的研究成果来得痛快。李教授还是“李疯子”，总会被证实的。

首条民营控股高铁的盈利考题

6月22日上午，在杭绍台铁路终点温岭站施工现场，随着中铁十一局的作业人员将最后一对长钢轨平稳落在无砟轨道上，杭绍台铁路全线铺轨贯通。项目计划2021年8月15日开始静态验收，9月21日进行联调联试。预计2021年12月底具备开通条件。杭绍台铁路是中国首批8个社会资本投资铁路示范项目之一，于2017年底开工。据悉，杭绍台铁路PPP项目预计总投资约为409亿元，其中民营联合体占股51%，开启民资控股中国高铁先河。

首次控股 复星牵头

按照规划，杭绍台高铁从杭州东站出发，全程共9个站点，全长266.9公里，速度目标值350km/h。该项目建成后，将使台州到杭州的铁路出行时间由2小时左右压缩至1个小时左右，对扩大浙江省1小时交通圈具有重要意义。

相比于地理位置，更值得关注的是这条铁路的股权结构。2015年，杭绍台铁路被国家发改委列为首批PPP示范项目之一。2017年9月11日，复星国际牵头民营联合体，与浙江省人民政府签署杭绍台城际铁路PPP项目投资合同。

根据投资协议，该项目可研批复总投资448.9亿元，预计总投资约为409亿元。其中，复星牵头的浙商民营联合体占股51%，中国铁路总公司占比15%、浙江省政府占比13.6%、绍兴和台州市政府合计占比20.4%。资本金以外的资金缺口由项目公司通过融资解决。这是社会资本首次在铁路投资领域实现绝对控股。

根据天眼查显示，在台州杭绍台高铁投资管理合伙企业的合伙人名单中，除了复星系的浙江复星商业发展有限公司和上海复星股权投资管理有限公司，还包括宏润建设、众合科技、梅轮电梯等，后三者的业务范围均与铁路建设相关。

虽然竞标成功，但对于复星来说，这项探索并不容易。复星基础设施产业发展集团董事长温晓东此前在论坛上直言：“复星承担着非常大的压力和责任。复星作为民营企业投资轨道交通产业，实际上还在破冰阶段，正在试水，客观地说还没有走到彼岸。近期国内外市场环境愈加复杂，我们也强烈感受到融资环节融资难、融资贵、周期长、门槛高，特别是做几百亿重大项目时给我们重大的压力。”

不能单纯靠车票

除了对于复星集团意义重大，这条铁路的建设对于全国铁路投融资体制改革同样意义非凡。

2015年7月，国家发改委曾印发《关于进一步鼓励和扩大社会资本投资建设铁路的实施意见》，鼓励社会资本进入铁路领域。此后也陆续有多部文件提及。

在首批8个社会资本投资铁路示范项目中，汉十高铁与济青高铁已经开通。汉十高铁是中国铁建以工程换投资方式，作为社会资本参与了投资建设，2019年已全线开通运营。济青高铁则是国内第一条由地方投资为主建设的高速铁路，2018年底竣工运营。此外，尚有4条在建，2条待开工。

盈利模式是铁路PPP的一大焦点问题。在杭绍台铁路上，按照约定，政府与社会资本双方按照风险分担、利益共享的原则，社会投资

人的回报机制为“运营收入+可行性缺口补贴”。在实施方案确定的合作边界条件下，可行性缺口补贴金额通过与社会投资人磋商，竞争性确定。同时约定列车开行对数、超额收入分配等回报调整机制。

根据合伙人之一宏润建设公告，该项目运营期前十年，政府方面给予的可行性缺口补贴总额为68亿元。

此外，2017年9月19日，浙江省发改委明确杭绍台铁路项目车票价格实行自主定价，已向国家发改委提出诉求，争取获得政策支持，中铁总也表示支持。但具体如何定价，还有待观察。

不过，单纯靠车票盈利的可能性并不大。复星也在项目开建时表示：“更看重后期的产业运营”。复星集团董事长郭广昌表示，复星的产业布局多元，在物流、健康、地产、商业、互联网等领域都有丰富的可嫁接资源，可以在高铁领域用全产业链优势服务，想象空间非常大。

温晓东也曾表示：在做高铁投资时，我们会研究高铁线路周边的地区，比较该地区原有的产业特色、市场的承载能力等，并将当地产业的需求度与复星产业匹配，进行另一个层面的投资，通过高铁带动人流，形成高铁与产业间的互动。”

“杭绍台高铁对于社会资本进入高铁领域以及提供类似的公共服务都具有一定的探索性和示范性意义。因此对于项目未来的具体运营情况，行业内应该满怀期待。”IPG中国首席经济学家柏文喜告诉北京商报记者：“未来市场化运维绩效和合理的收益补偿，在高铁全局严重亏损的状态下能否顺利实现，都是可能要面对的挑战。想克服这些困难，一方面需要各方严守契约和依约行事，另一方面也需要项目运营中能够不断创新和开源节流以提升运营绩效，提高项目市场化运营的生存能力。”

北京商报记者 陶凤 王晨婷