



总第10613号 国内统一刊号:CN33—0018

邮发代号:31—2 热线电话/传真:(0571)88860470 88852349

电子版:www.zjgrrb.com

E-mail:zhj9759@163.com

地址:杭州市余杭塘路69号12号楼115室 邮编:310012

追踪报道

双职工家庭为接孩子放学挠头焦虑,学校、社区破题前行仍杯水车薪 “三点半现象”是个社会难题

学者建议政府购买服务,积极整合社会资源共同参与

■记者王艳

小学下午三点半左右放学,而此时正忙于工作的家长们根本无暇照顾,针对这个让人头疼的“三点半现象”,本报2月18日第1版刊出《开学季,双职工为接孩子又犯愁了》的文章以后,引起社会各界的热议。

今年的全国两会上,“弹性离校”也是一个舆论关注的话题。教育部部长陈宝生表示,从去年起,教育部已经要求有条件的地方开展试点,实现“弹性放学时间”,由学校提供课后服务。他同时强调,“课后服务”不属于义务教育范畴,可以通过“政府购买服务”“财政补贴”等方式给予适当补助。

困扰双职工的“三点半现象”由来已久

采访中,多位教育界人士纷纷表示:“‘三点半现象’由来已久”,“教育局有规定,小学生在校上课时间不能超过6小时”,“学校不是无限责任主体,万一出了问题学校难辞其咎”,“人手少、没经费,心有余而力不足”……

据介绍,2007年之前,在当时政策允许的情况下,在家长自愿托管的原则下,杭州的一些学校向家长收取少量费用开办“困难班”,将学生留校时间延长一至两个小时,解决了不少双职工家长的实际困难。

2007年,国家坚决制止教育乱收费,困难班被迫取消。后来要给小学生减负,限制了中小学生在课时间,放学时间有所提前。

记者在浙江省教育厅等网站上找到相关文件,2007年,浙江省义务教育实行全面经费保障机制,明确规定从春季学期开始除了课本费、作业本费和寄宿学生的住宿费之外,学校要取消一切服务性收费和代办收费。

2010年8月,为有效解决义务教育阶段学校存在的中小学生学习负担过重的问题,《浙江省教育厅关于切实减轻义务教育阶段中小学生学习负担的通知》要求严格确保学生的休息和锻炼时间。小学生、初中生在校上课时间分别不得超过6小时、7小时。于是,大部分学校下午3点半左右按时放学。

解难题,学校、社区踌躇前行仍杯水车薪

2013年11月,省教育厅出台《在小学鼓励开展学生放学后“托管”服务的指导意见》(以下简称《指导意见》),鼓励各市区县结合本地实际,以设区市城区和县(市、区)城区小学为重点,在群众呼声强烈、要求迫切的小学,或小学低年级先行进行试点,放学后举办“晚托班”,解决小学生放学后无人照料、



杭州一小门口,一群暂时没人接的学生焦急地在等候。 记者王艳 摄

安全存在隐患的问题。

“每天放学后爱心托管一小时,不设课程,干什么学生自己做主。带班老师轮流进班管理,备课或是批改作业,有时也会义务辅导困难生功课。”杭州市金都天长小学办公室主任杨华英介绍,“多年来,学校一直保留着托管班,免费的,学生自愿参加。”

杭州市星洲小学教导处副主任丁吉蓉老师告诉记者,去年尝试和校外机构合作,放学后将有需求的学生托付给校外机构代管。放学后,校外机构入驻学校,学生每学期缴纳几

百元费用,就可根据自己的兴趣爱好以及个性特长,选择体育类、科技类、艺术类等自己心仪的社团。

不过,有爱心托管的学校屈指可数,而有托管的学校推迟一个小时放学后,依然有部分双职工家庭的孩子没人接,没处去。杭州市拱墅区多位公办小学的校长表示,“按照相关规定,学校不能办特长班,也不能实行有偿托管。没有相关政策和专项费用,学校也是爱莫能助。”

记者采访的多位任课老师同时也是小学生家长,对

“接孩子”难题深有体会:“有时恨不得自己有分身术,但老师也是普通人,每天早上7点多到校,一周十几节课,课后要备课,要批改作业,要进行教学研究,有时还要外出学习或者交流。放学后如果要抽出更多的时间来义务照看孩子,有些力不从心。”

所以,大部分学校都要求孩子放学后按时离校。而有托管的学校推迟一个小时放学后,依然有部分双职工家庭的孩子没人接,没处去。

考虑到社区居民的需求,部分社区也在积极探索,和学

校或者社会公益组织、志愿者等尝试公益托管服务。

杭州市拱墅区香积社区、永庆路社区、红石板社区以及西湖区西苑社区等纷纷和社会组织“安心学堂”合作,为社区没时间接孩子的双职工家庭提供公益托管服务。

李家桥社区也开展了公益的书法兴趣托管班。该社区徐主任告诉记者,受条件限制,社区托管通常只服务本小区的居民,而且没有专职人员接送,放学后还需要家长自己去学校接孩子送过去。

部分社区工作者也认为,社区目前承担的事务已非常繁杂,从社会保障、民政到现在的统计和防灾减灾,件件都得得落实。而一般的人员不可能带好一群孩子,“稍微不好会误人子弟”。

受条件和资源的限制,社区往往只能容纳十几名到二十几名学生,“杯水车薪”无法满足有需求的双职工家庭。

“三点半现象”是个社会难题

浙江大学公共管理学院教授苗青表示,3点半放学偏早,不管是把孩子接到单位还是放托管中心,路上都有风险。特别是以赚钱为目的的托管班,为了利益最大化,人收得越多越好,其中的安全隐患不言而喻。所以,放学后不离校风险反而最小。建议放

学后学校对学生开放图书馆、运动场馆等,适当开展个性化培养和教育,丰富学生的课后学习生活,促使学生的全面发展,以弥补国家课程中综合性、实践性的不足。至于学校担心的安全问题,有意外保险就解决了。

杭州电子科技大学人文与法学院副教授吴新慧表示,“三点半现象”不是一个双职工家庭的困难,也不是一个部门能解决的问题,而是一个社会难题,建议通过政府购买服务,积极整合社区、学校、教师、志愿者、专业社会组织和机构的力量共同参与,共同帮助有实际需求的学生。条件允许的单位,还可以尝试对家有低年级入读的职工实行“弹性工作制”,父母双方轮流享受,让双职工家庭享受到更多的幸福感和获得感。

杭州市教育局宣传处陈秋兴处长告诉记者,从国家推进素质教育规定来说,减轻学生课业负担,严格限制在校时间,减少作业量,另一方面家长希望再延长时间。所以,要做好“弹性离校”这件民生实事,不仅要有(看管)有钱(资金支持),还要有法有据。

陈秋兴介绍,日前市教育局相关处室已专门开会研讨了这个问题,并派人员考察、调研,但是“政府出资、免费托管”牵涉到财政、物价、社保等多个部门,需要共同协商。

“两只手”如何扶把 共享单车才能不“掉链子”

■彭卓 徐扬 周琳

“我是共享单车。2017,我想和这个世界谈谈。”

“我是传统自行车。共享单车,我想和你谈谈。”

“我是骑行者兼‘单车猎人’。飞一样的感觉,多爽!但麻烦也不少。我想和大家谈谈。”

“我是专家。共享单车从投放至今,已经从共享走到了共治的下半场。今年政府工作报告提到支持和引导分享经济发展。在我看来,有形之手和无形之手只有良性互动,共享单车才能不掉链子。”

就这样,一场关于共享单车与分享经济的“群聊”开始了……

第一幕:通往春天的风火轮

讲述者:共享单车“小双”

我是“小双”,今年1岁半,是一辆共享单车。

我在北京,我的兄弟们在上海,在成都,在广州,还有的刚刚来到沈阳……世界那么大,我和骑行者每天都在“去看看”的路上。一天24小时,全年365天,我们在大街小巷转动双轮,载不同的人走不同的路,领略各自精彩的人生。

对于上班族,我是他们的腿。比如复旦大学大四求职女孩杨洁宇,她感慨自己2016年的一大收获,就是通过我和兄弟们,学会了骑自行车,让绿色出行更方便顺畅。

一年多来,在我们的帮助下,一些有车族上下班放弃了开车。北京一家公司高管陈晨扫码租用了我,然后在某一天,他忽然发现自己已经很久没开车了。他说:“北京开车太堵,现在我能坐地铁就开不开车,能骑车就不坐地铁。”

解决城市出行“最后一公里”问题,让出行回归绿色低碳

是我的初衷。我的身着五颜六色外衣的兄弟,如今已成为一群颇有影响力的绿色出行“生力军”。最近有机构发布的共享单车市场研究报告显示,截至3月中旬,全国共享单车投放总量已超400万辆,北上广深四座城市投放量占比已超70%。另有数据显示,预计2017年,共享单车市场用户规模将继续保持大幅增长,年底将达5000万用户规模。厉害了,我的小伙伴们!

第二幕:我的梦想,你的机遇

讲述者:老字号自行车“老双”

我是“老双”,今年10岁,是一辆“老字号”飞鸽牌自行车。

我和前辈们曾经火过,是“时髦”的身份象征,家庭消费的“大件”。辉煌过后是寂寥,每辆车的利润从几十元降为一两元,数百家自行车厂萎缩倒闭,一时间,我们从“潮流先锋”变成“垂暮老人”。

而我,这个一出厂就落伍的老式自行车,难道要沦为一块沉寂的废铁?

两年前,“小双”们的兴起,给自行车行业注入一针强心剂。我的老东家,天津飞鸽车业发展有限公司总经理张金瑛说,没有共享单车时,行业淡季很明显,现在已经没有了淡季,全年都得开足马力。“去年底工厂已经增加了100多人,到现在人数还在不断增加。今年3月的订单中,飞鸽4个工厂总产量预计90万辆,其中共享单车占一半。”

仓库管理员跟我说,上海自行车行业协会秘书长郭建荣用“风险投资热”“企业接盘热”形容当下的共享单车市场,这不仅让自行车生产企业生产火力全开,部分企业甚至出现了零部件短缺的情况。

我好羡慕“小双”们,生在这个好的时代。作为“有轮一族”,



谁不愿意转起来呢?但我也很欣慰:“小双”的出现,救活的不只是几个工厂,一个产业,而是带动了制造业、互联网、物流、交通等领域的升级。

热潮之下,更要有冷思考。我听说,今年2月22日,中国自行车协会围绕“共享单车对行业的影响”召开了一场会议,不少与会代表颇具危机意识,认为自行车企业为代表的制造业仍要“两条腿走路”:要注重产业升级,打响自己的品牌,否则一旦共享单车的订单骤跌,现今扩大的产能将变为难以消化的负担。

第三幕:“城市猎人”的困惑

讲述者:“单车猎人”李小帅
我叫李小帅。我喜欢骑车,喜欢风吹过耳边、衣裳随风飘起的感觉。

上学时,我也有一辆“老双”。作为一名骑行者,现在“小双”是我的好伙伴。工作时间内,我是一名销售员;工作之余,我是一名“单车猎人”,“狩猎”的对象是那些被私藏、被破坏的共享单车。

车座被盗,私自上锁,抬进小区电梯,藏进自家仓库……共享单车如同一面“照妖镜”,照出了少数人的丑陋。为此,我们这些“共享单车粉”自发利用业余时间,将散落在城市各个角落的“受害”单车解救出来,帮助不熟悉游戏规则的朋友们规范用车。

所有的问题里,最重要的就是骑车者的安全。“生命安全高于一切!”中国消费者协会律师团律师胡钢的话掷地有声。中国消费者协会专家委员会专家邱宝昌则表示,对车辆安全等问题,防患于未然比事后赔偿更重要。

随着资本介入、跑马圈地,共享单车市场同样出现了过度投放、拼命扩张等弊病,这也可能导致单车企业放松运营管理和质量风险控制,甚至可能“只管生不管养”。在市场调节失灵的背景下,监管规则需要平衡的是:如何在提高共享单车企业公共待遇的前提下,抑制其私人的心,避免出现降低公共福利造成损害。

同济大学公共管理系主任诸大建、同济大学法学院副教授黄铭等专家认为,监管规则需要回答的问题是如何做到让共享单车企业盈利,但又不产生暴利。

“面对创新,政府部门既要按捺住乱伸的手,什么事情都要自己上场干;也要压住悸动的心,出现问题不能一扣或一封了之。”黄铭说,一些地方对乱停放共享单车的扣车行为,实际上是一种扣押财物的行政强制措施,而这种措施还需要立法上的支撑和明确。

诸大建认为,宽思路是政府对共享单车发展有非合同的软约束,多方参与制订一对多的管理规则,确定各自义务与责任,这适用人口多的大城市;窄思路是政府对共享单车发展有合同的硬约束,中小城市可以与企业制订一对一的共享单车服务合同。

不管怎样,共享单车与分享经济,仍在路上;“小双”们的前进,难以阻挡;分享的故事,未完待续……

袁识流

“共享”成为“公害” 因为规则缺位

■阮向民

清明小长假,10万辆共享单车“攻陷”西湖,游客徒叹寸步难行。共享单车确实给出行提供了另一种便利的可能性,但同时,它的“野蛮生长”也带来了一系列城市管理难题。据介绍,杭州市有关部门已经注意并重视到这个问题,并已专门就此召开了协调会,将由杭州市交通局牵头制定管理办法。交警和城管部门也将各司其职,对于妨碍其他车辆和行人通行的违停单车,将依法罚款或者拖车,发现有占道行为的,将及时搬离清理。

从去年开始,共享单车成为绝对的“网红”。共享的美好寓意,加之依托移动互联网的时尚方式,以及“随时随地有车骑”的强势宣传,使其很快在各大城市普及。

与杭州首创的公共自行车赢得一片叫好声不同的是,共享单车的准入门槛、停车位设置和停放规范,建立科学合理的监管体系。就在不久前,中消协公开表态,建议政府有关部门加强对共享单车行业的规范管理,让消费者的人身安全、资金安全、个人信息安全有保障。但显然,中消协的提醒没有说到大多数人的心坎上,人们吐槽声最强烈的并不是这些,而是环顾景区四周,人行道,甚至机动车道已经被共享单车占领,自

己已经无路可走了,这一刻,“共享”成了“公害”。

如此情景,不得不对共享单车的生存环境作一番探讨。有专家认为,杭州公共自行车在人们的出行选择中已经占了很大的比重,并不需要共享单车挤占份额。但也有人认为,一个小长假,就用了10万辆共享单车,说明市民有需求。

这样的争论基本上又陷入了公说公有理,婆说婆有理的泥潭,争不出个所以然。但可以肯定的一点是,共享单车有需求,但也需要节制,这个度怎么把握,需要政府、企业和消费者达成共识。

共享单车倡导的是绿色出行,也在一定程度上为政府分担了群众出行最后一公里的难题,一禁之肯定不是解决问题的办法。基于这样的认识之后,需要着手考虑共享单车的准入门槛、停车位设置和停放规范,建立科学合理的监管体系。

从某种角度说,“共享”成为“公害”,原因在于规则的缺位。当然,共享单车作为一项新生事物,管理规则一时跟进滞后是可以理解的,但鉴于共享单车野蛮生长的态势,有关部门的确需要拿出雷厉风行的作风,一旦错过规范管理的黄金时间,治理的成本就会无限放大。