

今年的开学季，最与往年不同的，莫过于“双减”政策的落地。开学一个多月来，随着各项政策的实施，也出现了不少新问题。其中最让家长头疼的，就是孩子上下学的交通问题。由于“双减”后上下学时间集中，无论是早晚高峰通行还是学校附近的公共交通，都遇到巨大压力。为此，家长们希望学校能够提供校车服务，或者加大公交运力，以缓解接送孩子的难题。

——编者

方便又安全的校车服务，该提上日程了

本报记者 奚冬琪



10月14日，校车把孩子们送到了北京市海淀区西四环定慧北桥某学校附近。本报记者 贾宁 摄

在很多欧美和日本的影视作品中，经常能看到学生上下校车的情景。而那些颜色鲜艳、车体庞大坚固的汽车样子，就成了中国观众对于校车的最初认识。但是在中国，虽然社会经济不断发展，但校车在城市中的使用似乎并不普遍。那些运行在乡村的校车，则因为超载、超期等负面新闻，一度成了“危险”的代名词。

近年来，随着城市学区的不断扩大、生育政策的放开以及“双减”措施的落地，家长对于校车的需求开始变得迫切起来。

接送孩子成了每天最大的烦恼

家住北京的赵女士是两个孩子的妈妈。今年开学后，大宝上小学，二宝上幼儿园。因为两个孩子上学的地方不在一起且距离较远，而且每天送上学和接放学的时间基本一致，所以最让她头疼的就是分身乏术，不能同时送和接两个孩子。虽然平常家里老人帮忙照顾距离近的小宝上学放学，但赵女士依然觉得每天最大的烦恼就是接送孩子，耗时又耗力。

“今年虽然‘双减’了，但感觉并没有给家长减轻多少负担。特别是晚上五点半放学，和下班晚高峰赶到一起，平常十几分钟的路程都要走一个小时。”赵女士说，自己身边的朋友，以及有小孩的同事，大部分人都面临同样的问题。

对此，赵女士希望学校能够开展校车服务：家长每天按时按点接送孩子上学放学，既浪费人力物力、浪费时间成本、浪费社会资源，更会堵塞交通，而推广校车就可以解决这个问题。

现有校车服务让家长褒贬不一

其实在北京，校车服务并非“零”。在一些学校的校门口，也能看到黄色的校车。但对于这些校车目前的运营状况，家长们也是褒贬不一。

新学年一开学，北京市海淀区某小学学生景文的妈妈，就在开学典礼后收到了一张校车乘坐传单。传单介绍了校车路线、运营方式、服务以及价格等内容，供家长自愿选择。“我因为平时工作比较忙，没有时间接送孩子，觉得这个挺方便，就给孩子报名了。”景文妈妈介绍，司机和管理老师都不是学校的，但校车公司应该

是和学校有合作关系。“目前坐了一个多月，感觉还可以。我们就希望司机和管理老师负责任就行，一定要保证孩子的安全。”

不过，景文妈妈也提到，目前校车基本上都是承包给外面的私人公司，服务规范方面还是存在不少问题。比如听其他家长提到，以前冬天的时候，由于校车过于陈旧，发生过车子启动不了，让孩子们在学校门口等很久的情况。还有的时候孩子到了小区门口家长不在，司机也会让孩子下车。另外，校车的线路规划也不够科学，第一个孩子上车时间和最后一个相隔太久，耽误时间。“因为是私人公司，校车的价格也不便宜。”景文妈妈说，孩子乘坐校车一年的费用是7435元，并非所有家庭都能负担得起。

同样是校车服务，上海的情况似乎比北京要好一些。

马女士的孩子今年上小学一年级，接送孩子不方便的她选择了学校的校车服务。“车子虽然不是学校的，但学校会参与管理。”马女士介绍，管车老师是孩子学校的老师，费用是每个月550元，由学校统一收费。选择校车一是因为孩子每天上下学路程要半个小时，有了校车就方便了；二是校车有本校老师管理，家长比较放心。

学生上下学 不仅仅是家长和学校的事

一边是家长的迫切需求，一边是对于校车管理规范的担忧。对此，更多家长还是希望政府层面能介入校车服务。

赵女士认为，目前校车私人承包，一方面是价格没法掌控，但最主要的是学生的安全不能保证。要想解决这一问题，国家有关部门应该通过政策倾斜和财政支持，拿出一部分教育经费，推广校车文化，包括为学校配备校车以及负责安全运营等。其中，可以为每辆校车配备一名司机、一位管理员或志愿者，负责学生的安全。同时，学校也应该拿出一部分经费，用于校车维护，并参与校车运行路线的制定。校车运行一是可以走公交线路，二是可以根据学生的家庭住址，以每个学期为一个时间段略做调整，尽量满足学生上学放学的需求。此外，家长方面，可以通过买车票的方式支持校车文化。车票和公交票价相同，或者略高于正常公交票价，比如固定乘坐一次一元钱。如果是这样，相信家长们一定愿意出这笔钱。

“一个教育强国应该在保证学生出行安全方面也做出努力，学生的成长不仅仅是精神层面，武装大脑，国家应该在学生们的日常上学放学，包括人身安全、节省时间等方面也应该有所作为。”赵女士说。

今年全国两会期间，全国政协委员、江苏省作家协会名誉主席范小青也曾提出建议，在经济发展、实力提升的前提下，从国家层面全面推广校车的使用，有条件的地区可以先行试点，保障孩子上下学。

范小青表示，学生上学放学，没有稳定且可靠可行的交通保障，在一定程度上会影响学生的学习质量。此外，还会给家庭、道路带来一些烦恼。从以民为本出发，全面推广使用校车，不仅保障学生安全，也可以减轻家庭负担，展现城市新时代的新风尚。

对于具体如何推广，范小青认为可以由政府牵头推进，多部门通力合作，依靠社会共同努力，来逐步实现。她建议从国家层面出台关于推广使用校车的政策和方案；出台校车质量标准，大力发展校车生产，既解决上学难的问题，也为促进民族汽车业发展带来机遇；在规定时间内，将校车路线纳入公交线路，优先行驶；合理设置接送点。在试点推广中，校车的数量短期内若不能满足全体学生的使用，学校可以在教育部门的统一指导下，制定不同年级错峰上学放学的计划，缓解这一问题。

资政建言

重视乡村振兴中的乡土人才作用

程雁

人才，无疑是当今经济社会发展中最为重要的要素。乡村振兴和共同富裕是未来中国经济发展的战略任务和目标。围绕这样的主题，最近，笔者对几个乡村振兴的重点项目进行了研究与考察，感觉在实施乡村振兴战略过程中，必须把乡土人才这个特殊群体的重要作用进一步重视起来，对乡土创业企业发展所面临的困难与发展瓶颈应给予充分关心与积极的政策和资源支持。

宁夏志辉源石酒庄的创始人袁家父子，就是名副其实的乡土人才。他们通过20年的奋斗，自筹10多亿元人民币进行荒漠土地改造。不仅建造了一个两万多亩美丽的生态酒庄，而且在科技引领与专家指导下，研发破解了在沙漠土壤里种植优质葡萄、酿出美酒的一系列技术难题。

其实，像袁家父子这样的事例，在全国到处可见。全国的乡土人才，那些技术能手、土专家、田秀才，在哪个地方都是成千上万的。这支队伍不仅庞大，而且他们坚守乡土、热爱家乡、百折不挠、知道痛点、胸有韬略、经验丰富，进行着新时代的愚公移山。

全国的民营企业很大部分也是乡土人才创办的。改革开放40多年取得成功的民营企业，大多都是本土人才创立发展的。东部沿海地区之所以发展得快，乡镇企业的崛起是关键。这些地方领导对乡土人才的认知和态度非常重要，他们把乡土人才作为脱贫致富和乡村振兴的生力军和先锋队，积极地为他们服务。一方面使他们的创新创业得以成功，另一方面依托他们推动就业，推动创新，推动转型升级，推动招商引资，推动产业拓展，进而实现大幅度的跨越式发展。

为此建议：一是要在扶持乡土人才上做出样子。政府和企业对一个看不出独特优势、拿不出可行发展战略的贫困地区，可以通过转移支付和救济实施帮助，但不可能投入太多。要想争取到更多的支持与合作者，就需要把扶持乡土人才的工作做好，让人们看到当地领导推动经济发展的决心和能力。

笔者在调研中发现，很多贫困地区的农村产品和其他特色资源，只要有行家手肯动脑肯下功夫，再加上各级领导的关心支持，就可以做成很多“项目包”供投资者选择，把项目做大。在市场经济下，无论在什么地方，只要有好的回报，不愁没人投资。另外，投资者最关注的是政策、营商环境以及干部素质。在经济欠发达地区，要解决这个问题，就必须从改变对乡村企业的服务

保障开始，用他们得到重视、快速成长的事实，给外来投资者以信心。可以与小微企业相关管理机构的人员的收入分配，与小微企业的创收和发展状况挂钩来，激励基层干部和工作人员自觉地去为小微企业服务。

二是地方政府应保证支持乡土人才的政策制定和落实到位。在欠发达地区，要小步快走，尽快跟上国家发展的节奏，克服陈旧观念，缩小与发达地区的距离。目前，乡土人才与企业发展中存在着人才结构单薄、知识水平与企业管理能力有限、市场资源严重不足等问题，特别是融资与政策性金融支持力度还远远未能惠及欠发达地区。这些问题已经造成很多乡土企业发展的困境，严重阻碍乡村振兴事业的发展。

支援欠发达地区，不能只重视花钱盖房修路建厂，还要帮助那里的干部解放思想，尽快制定好推动当地经济快速发展的好政策。建议地方党委和政府，规划好引进重大技术项目和高层次人才与本地技术项目开放和人才发挥作用的协同发展，特别要把引进用好高科技项目和人才作为实现乡村振兴战略大步跨越的强大引擎，积极运用高科技提升乡土人才的整体科技创新水准。要研究既要干部严守廉洁纪律，又能积极主动为中小企业办事的更切实际的制度和机制。让想干事、能干事、干成事的干部得到更多的回报。

三是党委政府主管部门要为小微企业的创建和发展保驾护航。乡土人才的管理，应成为基层组织部门的重要工作。目前，各地已经在实践中摸索出很多做好乡土人才工作的经验，但由于乡土人才基本上没有入编，组织部门以及相关部门，在对他们的培训、管理、激励、保障等方面，还没有形成管理和扶持政策体系，乡土人才还缺少组织上的认同感和归属感。特别在发展优秀乡土人才入党方面，还应该更大胆和主动一点。

乡村振兴离不开资金与金融支持。建议地方有关部门适当放宽对小微企业相关数据的管控，让金融机构和数据服务单位能更多地了解小微企业，为他们提供更全面更连贯的综合性服务；包括风险评估与信用担保、投资保险等。加强对合法的中介组织的指导，促使他们提高责任心，创新工作方法，提高为小微企业服务的意识和能力；加强对小微企业领导和有关人员的培训，加强对小微企业的走访调研，面对面地听取他们的意见和建议，不断改进服务。

(作者系北京市政协委员)

构建发展新格局 确保人口可持续发展

李 巍 姚美雄

最近，中央决定“实施一对夫妻可以生育三个子女政策，并取消社会抚养费制约措施、清理和废止相关处罚规定，配套实施积极生育支持措施”，这标志着我国人口发展控制生育旧时代的结束，开启了鼓励生育的新时代。

人口老龄化、少子化是21世纪我国发展面临的最大挑战。我国总和生育率在更替水平2.1之下已有30年，2020年更是跌至1.3，低于1.5的警戒线，大大低于世界2.3的平均水平，表明我国已掉入低生育率陷阱。这将导致以下问题：

人口危机首先减少了劳动力供给。根据2010年“六普”数据推算，我国劳动年龄人口到2030年只有7.65亿人，占比约为61.5%。其中20~34岁的青年劳动力，2022年至2025年，每年将净减1100万人以上。我国劳动力供给不足，尤其青年劳动力严重短缺问题已不可逆转。

劳动力供给下降势必造成总产出的减少，青壮年劳动力的减少还意味着整个国家的“双创”能力的弱化，这些都必然导致我国潜在生产率的大幅下降，劳动成本将快速上涨。同时，人口危机还将降低消费能力，造成总需求萎缩，降低社会劳动生产率，减少社会总储蓄，大幅增加医疗、养老支出，导致经济下滑。

由于严重未富先老、未富先老，劳动年龄人口占总人口比重过早见顶，将导致我国中高速增长长期周期缩短。虽然完善制度、推动创新会对冲部分潜在生产率下降的影响，但人口危机对社会发展的影响是根本性、方向性的。为此建议：

一、应制定促进人口可持续发展的

新的人口治理考核机制，各级党委和政府要坚持一把手亲自抓、负总责。将关系到人口发展的指标作为各级政府的绩效考核目标。

二、进一步完善人口法律法规。由全国人大和国务院出台鼓励生育的有关法律政策，要制定人口发展法，提倡适龄婚育、保障妇女婚育就业休假、优生优育、代孕规范化，修改收养法，禁止非法胎儿性别鉴定与人工终止妊娠，立法禁止性别歧视。

三、建立健全生育、养育与教育成本的社会补偿机制。推行“十年义务教育体系”，加大对学龄前儿童的幼儿园、托儿所的投入。鼓励支持民办教育，加强对民办学校的管理，对民营企业一视同仁，鼓励私立学校与公办学校公平竞争。

四、加大对生育医疗、保健的公共财政投入，提高优生优育服务水平。保障孕产妇和儿童健康，综合防治出生缺陷，对高龄产妇产产及畸形儿家庭，财政给予资助补助。要加大对妇产科、儿科医生和护理工作者的培养力度，加大对妇产医院的建设。

五、建立生育补贴制度。延长女职工带薪产假和配偶陪产假，对于用人单位增加负担给以相应减税或资金补助。对有0至6岁的“二孩”及以上家庭每月由国家发放养育补贴。对生育两孩及以上的家庭，在个税方面给予一定的税收抵免，在购房时适当提高公积金贷款额度和降低贷款利率，优先保障公租房、限价房。

(作者李巍系第十一、十二届全国政协常委，广东省参事室特约研究员；姚美雄系福建省统计局调研员，人口学者)

“双减”后，公交“个性化”服务亟须跟上

本报记者 鲍蔓华



本报记者 田福良 作

秋季开学后，各小学实施课后托管、初中实行夜自修。放学时间的推迟不仅给校门口的交通安全提出了新的挑战，也给交通管理、公交运行提出了新的要求。

9月7日，在中国宁波网民生e点通群众留言板上，就有群众发帖反映“末班公交车挤成了‘沙丁鱼罐头’！这所小学学生回家好难”，接送学生的老人抱怨，从来没见过这么拥挤的公交车。

据了解，以小学为例，“双减”政策之前，小学一般下午3时开始至4时左右，根据年级高低，分散放学，由此产生的交通大流量一般在16:30左右就被分解。“双减”托管政策实施后，学生通常会在17时左右开始放学，最后

一批的学生放学则推迟到17:40。由于学生推迟两个小时产生的放学交通流量和成人下班产生的交通流量产生了叠加效应，“放学高峰与下班高峰”重叠导致道路通行能力大幅降低。不少网友投诉，许多路段更堵了，学校周边道路、重要交通路口排队现象更为严重，而且晚上还接着堵！

面对学校托管新政策，为何没有交通预案？为何不增加一个公交班次，或多开一辆公交车呢？记者了解到，不仅仅是在宁波，“双减”政策后，全国各地类似学校晚托放学导致交通拥堵的投诉越来越多。在甘肃省白银市，有家长在《公民互动——我对市长说》网络来信栏目中向市长建议：现在国家大力推行“双减”政策，中小学生的在校

时间延长，下午放学时间也相应推迟。公共交通对于学生是最安全、最经济的选择，建议公交公司无夜班线路末班车延长半小时运营时间。在四川达州，也有家长给当地公交公司写信，要求延长末班车停靠时间，让下晚自习的孩子能安全回家。另外，还有不少网友呼吁，希望有关部门能对“双减”政策实施过程中出现的新问题、新情况及时进行归纳总结，积极联动职能管理部门，及时调整交通管理方案，强化交通动态管理，优化公交运行班次时间。

对此，宁波市鄞州区政协委员杨美科提出：各交通职能部门主动对接教育部门及各学校，掌握各年级的放学时间和人数，根据学校放学时间、规模，科学研判辖区各校学生人潮、送学车流的特征规律，按照“一校一案、一校一策”标准，制定切实可行的交通管控预案，并做好交通应急处置准备。

杨美科委员建议，应科学调整警务部署，合理安排警务岗位，护学期间派出充足警力，采取“提前到岗+延时服务”方式，指导学生家长规范停放交通工具，指挥车辆有序快速通行，同时持续加大周边道路管控力度，最大限度减少车辆滞留；针对新出现的交通运行态势进行分析研判、发布预警，调整制定合理的交通管控方案。切实加强主要路口路段和学校周边交通流量的动态监测，根据流量变化调优信号灯配时，调整潮汐车道，最大限度提升道路和路口通行效率；交通管理部门主动对接学校，

了解托管学生对公共交通的需求，适时优化公交运营路线，增加运营班次、调整运营时间，推动学生绿色出行，减轻道路交通压力。

令人欣慰的是，面对百姓期盼和委员建议，有关部门也给出了快速反应。

针对中国宁波网民生e点通群众留言板上网友反映的晚托学生回家难、公交车挤得如同“沙丁鱼罐头”一事，杭州湾新区管委会于9月14日召开协调会，责成相关部门增开公交车班次，确保孩子们晚托班结束后不用再挤车回家。据了解，目前，涉及的公交下班班次已增加到了每个上学日9趟，其中晚托结束后6趟。新班次正式运行的第一天，来接孩子的家长们获悉此事，纷纷点赞，并开心地说：“今后回家不用再挤车了。”

针对“双减”后的公交运力紧张问题，浙江省的其他城市也纷纷行动起来，推出各种“个性化”服务。杭州上城区针对课后服务放学交通拥堵难题，谋划“四定”破解——“错时定点”放学、“凭卡定点”接送、“三方定岗”护学、“出行定线”服务。全面排摸放学交通情况，与公交公司研判商定，增设“求知专线”学生放学后可乘坐“量身定制”的公交专线回家。嘉兴市充分利用定制公交灵活、机动的特性，规划了29条“定制公交”线路，满足学生不同时间上、下学通勤需求。且每辆公交车都搭载了新型车载信息设备，具有人脸识别、实名认证、学生上下车实时查询等功能，学生直接通过刷脸上车，进行实名认证。学生上下车的信息也会即时通过短信向学生家长推送，让家长掌握孩子的动态。