

研学游 要“游有所学”

今年暑期,全国旅游市场复苏势头强劲,旅游人次和收入节节攀升。连日来,全国各地一些热门景区,总是能见到一群群着装整齐、肩背小书包的中小学生在,在带队老师的组织下,满怀期待与兴奋踏上研学之旅。

自2016年教育部等11个部门联合印发《关于推进中小学生研学旅行的意见》后,研学旅行被纳入中小学生的日常教学计划当中。数据显示,2019年研学旅行人数为480万人次,2021年达到494万人次,2022年突破600万人次,创下历史新高,研学旅行越来越受到学校和家长的重视。

此前被疫情抑制的出游需求得以释放,今夏游客出行量激增,暑期有明显的出游潮。携程平台发布的数据显示,研学游成为众多学生和家长的热门选择。2023年研学暑期订单量同比增长超30倍,7月订单量环比前两个月增长280%。从供给侧角度看,北京一地的研学产品数量是去年的1.8倍。

研学游一头连着课堂,一头连着广阔的自然与社会。旅行平台数据显示,目前最受受欢迎的研学内容设计,以人工智能、科学探索、名校参访为主。以北京某旅行社推出的名校名企研学线路为例,学生们可以前往国内顶尖学府,与在校大学生面对面沟通交流;到知名企业智慧物流体验基地,实地参观自动化设备,感受科学技术在各行各业的应用。学生还可以亲自动手体验智能化操作流程。

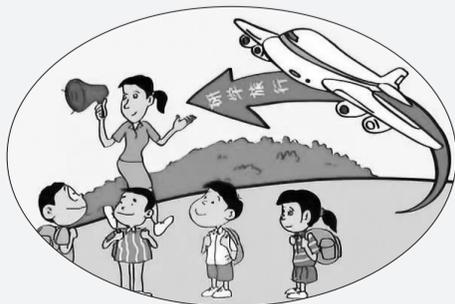
不少家长认为,暑期让孩子跟随研学旅行线路参访名校、逛博物馆、体验非遗技艺等,能够让他们感受到真实的大学校园生活,接触多元文化,激发孩子的学习兴趣,让孩子在旅行中增长见识,开阔眼界。

读万卷书,行万里路。研学之旅并非单纯让孩子外出游玩,而是要在“万里路”中读好“万卷书”。他们不仅仅是观光者,更是文化交流的参与者和体验者。让学生们学到课堂上没有的知识,开拓学生的眼界,丰富对世界的认知,深度体验多元文化的魅力,才是研学游的要义所在。

面对暑期家长和孩子旺盛的出游需求,市场上一时涌现大量研学游项目和产品,难免产生货不对板、服务欠缺等问题,给学生和家长带来“体验落差”。部分研学课程设计不够科学,没能合理平衡“游”与“学”的比例,导致出现“游而不学”的情况。此外,一些进行学科类培训的机构也转战研学旅行,这让研学旅行活动设计趋向同质化。

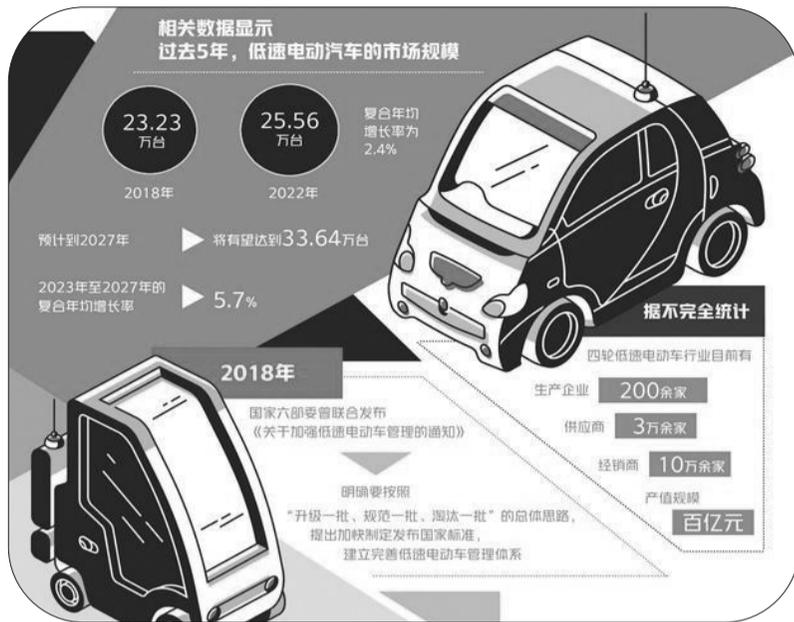
在“乱花渐欲迷人眼”的研学线路选择中,家长需审慎甄别,选择符合孩子个人特点和兴趣的研学项目。研学机构要更加注重产品设计,深入挖掘研学项目主题,科学设置“学”“游”活动时长;加强师资力量,配备优质研学游导师,让学生在“第二课堂”中能够“游有所学”,真正获得文化的滋养。政府部门应加大监管力度,加快制定行业标准,让研学旅行发展更加规范、安全。

来源:光明网



本版图为资料片

四轮低速电动车产业路在何方



近年来,四轮低速电动车逐渐成为不少地方人们出行的交通工具。然而,作为一种交通工具,它未被列入“国家机动车产品公告目录”,不具备按照机动车实行登记上牌管理和强制保险的条件。不少人认为,四轮低速电动车处在交管部门的监管盲区,存在着安全隐患。

随着多地陆续出台关于低速电动车的整治和管理措施,低速电动车的上路合法性和身份问题,再次成为人们讨论和关注的焦点。四轮低速电动车如何规范上路?行业如何更好发展?近日,记者采访了相关企业和业内人士。

需求大市场广阔

四轮低速电动车由于具有遮风挡雨、价格亲民、充电方便等特点,被广泛用于农产品运输、乡村旅游以及日常通勤代步。特别是在农村乡镇地区大受欢迎,从专门从事电动车制造的江苏金彭集团有限公司的销量数据中可见一斑。

“我们生产的电动车基本都是销往农村乡镇地区。”江苏金彭集团有限公司副董事长刘志培告诉记者,从2020年开始,企业已经连续3年稳居四轮低速电动车产销量全国第一。今年1月份至4月份的销量更是增势迅猛,比2022年同期增长了150.7%。

四轮低速电动车一头连着消费者,另一头连着数以万计的上下游企业。数据显示,以江苏徐州地区为例,四轮低速电动车行业相关从业人员已经超过1.3万人。

“这是一个产值近百亿元的产业。”刘志培说,近10年来,四轮低速电动车实现了飞速发展,预计今年全国总产量将达150万辆,全国范围内也催生了一条包括200余家生产企业、3万余家供应商链配套和10万余家经销商的产业链。

高度关注四轮低速电动车产业发展的江苏民营经济统战研究协同创新基地负责人兼首席专家卢勇表示,四轮低速电动车匹配了乡村道路实际和乡村需求,符合我国国情。“四轮低速电动车产业兼具显著的经济价值和社会价值,在广泛需求背景下,市场发展潜力巨大。预计‘十四五’时期我国老龄人口总量将达3亿,其中超亿老龄人口在县域以下,他们需要买得起、用得起的交通工具。”卢勇说。

受欢迎也存争议

四轮低速电动车在市场中广受欢迎的同时,争议也一直伴随左右。

在6月份举行的《江苏省道路交通安全条例(修订草案)》立法听证会上,公安部交通管理科学研究所研究员应朝阳表示,按照《道路交通安全法》,不存在“四轮低速电动车”的提法,因此它属于机动车一类,从性质和属性上来说四轮低速电动车就是一类汽车。

针对四轮低速电动车的产品定性问题,刘志培有自己的看法。“四轮低速电动车的重点在于低速度和限区域,产品主要是在县道的非机动车道上行驶,不进主城区、不上高速和高架等快速路,不能归属于高速汽车类别,而应该是二轮、三轮电动车的升级换代产品。”刘志培说,四轮低速

电动车产业属于劳动密集型制造业,生产规模大,从业人员多,应该引导其合规有序发展。应该将四轮低速电动车定义为国家尚未明确产品类别和技术标准的一个“市场有需求、管理未规范”的灰色产业。

卢勇认为,2018年,国家工信、发改、科技、公安、交通、市场监管等六部委曾联合发布《关于加强低速电动车管理的通知》,按照“升级一批、规范一批、淘汰一批”总体思路来梳理四轮低速电动车产业的发展,提出加快制定发布国家标准,建立完善低速电动车管理体系。“四轮低速电动车的提法是有出处的,国家标准委于2016年10月正式立项并下达《四轮低速电动车技术条件》推荐性国家标准的制定计划。而且产业发展总体是符合国家节能与新能源产业政策的,也匹配乡村经济发展,有很强实用价值,应尽快出台相关技术标准,引导和规范行业健康有序发展。”卢勇说。

统筹发展和安全

2018年以来,经过5年多的规范和行业洗牌,在技术进步推动下,四轮低速电动车已向驾乘智能化、高端化方向发展,产品品质有了很大提高。未来,四轮低速电动车的路该怎么走?社会上出现两种声音:一些人认为应该正视需求,积极引导产业发展。另一些人则认为四轮低速电动车安全隐患大,应限制上路。

南京市公安局交管局秩序大队四级高级警长张家驹表示,低速电动四轮车并未列入“国家机动车产品公告目录”,不具备按照机动车实行登记上牌管理和强制保险的条件,一旦上路行驶存在严重的安全隐患。

对此卢勇并不认可。“理论上讲,从配置、安全保障上看,四轮电动车的事故率应该还是比较低的。为什么二轮、三轮低速电动车可以有生产许可证,四轮低速电动车却不能有?”卢勇认为,没有权威部门公布的四轮低速电动车的道路交通事故率与二轮、三轮低速电动车以及汽车的对比分析数据,不足以说明其安全性较低。

如何推动产业健康发展,卢勇建议,可以借鉴二轮电动车标准制定和治理历程,在牌照、路权方面进行分级管理,理顺产业发展、百姓需要、道路交通和社会治理的关系,构建四轮出行多元生态。“应当把四轮低速电动车定义为乘用车新的品类,发挥我国四轮低速电动车产业链完整、产品竞争力强等优势,引导企业坚持创新,实现产业规范发展、高质量发展。”卢勇说。

江苏师范大学法学院院长菅从进则表示,从立法角度看,对于四轮低速电动车这样的“新生事物”的管理和引导,涉及千家万户的生命财产安全,应更具灵活性和适用性。对四轮低速电动车要实现从生产设计、销售、运行、矛盾纠纷化解、管理等方面的法律规制化,并将其纳入法治规范。

“可以考虑将审批权限下放给地方政府,允许各地方根据自身交通状况,因地制宜地制定四轮低速电动车的路权限制政策,更好满足群众需求。”菅从进说。

来源:经济日报