

92.9%受访家长期待落实好学生课后延时服务

对于很多双职工家长来说，如何接送孩子以及安排放学后的时间，一直是难题。此前在教育部的新闻发布会上，基础教育司司长吕玉刚表示，各地要推动落实义务教育学校课后服务全覆盖，在时间安排上，要与当地正常下班时间相衔接。近期已有多地陆续推出了义务教育阶段课后延时服务，家长们对此有何期待？

近日，中国青年报社社会调查中心通过问卷网，对1605名中小学生家长进行的一项调查显示，92.9%的受访家长期待落实好学生课后服务。72.7%的受访家长希望可以在课后延时安排作业辅导和答疑。对于课后延时服务，受访家长比较关注的问题是：孩子人身安全能否保证(62.0%)、内容安排是否充实(60.6%)和时间能否高效利用(57.3%)。

受访家长中，孩子在小学低年级的占48.8%，在小学中年级的占32.0%，在小学高年级的占12.2%，初中的占5.1%，高中的占2.1%。

92.9%受访家长期待落实好课后服务

胡芳(化名)的孩子在深圳某小学上四年级，最近学校开展了课后延时服务，4点放学后休息30分钟，4:30-5:50是课后延时服务时间，主要用来让学生完成作业。

吉林长春某初中教师刘婷(化名)所在的学校最近开展了课后延时服务，学生延迟到6点放学，初一、初二以自习和答疑的方式进行，周三安排了老师讲课，语、数、外每周一节，其他科目每两周一次。“目前初一、初二采取的是自愿参加，差不多报名了一半，初三都是动员都参加”。

秦雅(化名)的孩子现在在北京上小学四年级，目前学校还没有开展课后延时服务，但她听说其他区已经开始了课后延时。秦雅表示，在课后延时服务上，她比较关心如何安排这段时间，“是让老师看着学生完成课后作业，还是上兴趣课、体育课？”

调查中，57.0%的受访家长表示孩子所在学校有课后服务。

92.9%的受访家长期待落实好学生课后服务，其中49.9%的受访家长表示非常期待。



交互分析发现，小学低年级学生家长对课后延时服务的期待度更高(94.9%)，然后是小学中年级(93.0%)和小学高年级(90.8%)。“很多学校放学时间都延迟了一个小时，但感觉4:30放学对于双职工家庭来说，还是有接孩子的困难。”秦雅说，开展课后服务，让孩子在这段时间完成作业，也可以减少家长下班后辅导孩子作业的问题，但她也关心，是否能让孩子有更多的文体活动时间，“现在放学后，我会带孩子在小公园里活动一个小时，不知道学校能不能也安排一些户外活动”。

数据显示，对于课后延时服务，受访家长比较关注的问题有：孩子人身安全能否保证(62.0%)、内容安排是否充实(60.6%)和时间能否高效利用(57.3%)。其他方面还有：是否能带孩子户外活动(43.8%)、是否符合孩子兴趣(40.1%)、师资力量是否跟得上(38.6%)、时间能否和下班时间衔接(37.8%)以及是否收费(23.2%)等。

56.8%受访家长期待延长学生在校时间

胡芳告诉记者，在得知学校开展了课后延时服务后，身边家长都挺高兴的，觉得可以从盯着孩子写作业的任务中解脱出来。不过，在进行了两

周多的课后延时后，胡芳感觉孩子在课后延时时间里，写作业的效率并不高，“一问才知道，班上有同学聊天或者玩耍，影响了其他人。虽然有老师来维持纪律，但老师在教室里管教学生，多少也会影响到其他学生”。

胡芳觉得，现在课后延时的方式，是由一个老师看着一个班的孩子完成作业，但老师很难顾及到每个学生的状态，“的确有自律性强的学生，可以在这个时间段里完成作业。但大部分孩子，已经上了一整天课，还要继续老老实实坐在椅子上一两个小时，也是有难度的”。

“如果能安排一些兴趣班或其他活动，也许可以让课后延时服务更加丰富。”胡芳说。

秦雅期待可以规划好课后延时服务的时间，“最好能划分一下课时，安排更加丰富的活动，可以有自习、答疑课，还可以有一些兴趣班和体育课，让学生在学完有更多活动空间，发展文体兴趣”。

对于课后延时服务，72.7%的受访家长希望可以安排作业辅导和答疑，69.7%的受访家长希望老师可以指导学生完成作业。家长期待的其他形式还有：培养兴趣爱好(56.2%)、进行体育锻炼(50.8%)、自由阅读(44.2%)和参与社会实践(27.8%)等。

刘婷说，因为学校没有提供晚饭，有的延时课要到6点才结束，学生们再回家吃饭就会比较晚。还有的学生，家长给安排了校外辅导课，只能相应地错后时间。这些原因导致一部分学生不愿意参加校内的课后延时。

“对于老师、尤其是班主任来说，也增加了很多工作量。”刘婷期待，在开展课后延时服务的过程中，能够对教师提供一些必要的支持和保障。

“我听说有的地方引入社会力量参与到学校的课后延时服务，孩子们可以选一些课程，比如科技类的机器人、汽车制造知识，或者是国粹文化赏析等，我觉得这种模式挺好的。”秦雅感觉，可以通过与高校、社会组织建立合作，开设一些校本课程，同时也要增加师资力量，分担老师们的授课压力，“采用学校在编老师和大学生志愿者、社会教师相结合的方式，减少老师的压力，在这个过程中需要做好资质审核”。

如何安排好课后延时服务？调查中，56.8%的受访家长期待通过兴趣班、晚自习等形式，延长学生在校时间，54.7%的受访家长期待学校安排值班老师，提供托管服务。其他方面还有：鼓励社会组织、志愿者参与课后服务(47.2%)，财政补贴支持教师开展校本课程和课后辅导(44.9%)，学校允许弹性放学，便于家长接送(40.6%)，学校严把关、选择优质的校外机构开展课后服务(33.0%)，支持少年宫、儿童活动中心等公益场所，安排文体活动(30.8%)等。

西南大学教育研究院院长唐智松建议，在课后延时服务上，采取弹性的时间，在这段时间里，不要增加文化课学习，而是安排文体活动、科学探究、自主学习及社区服务或体验活动，促进学生全面发展。“学生课后这段在校时间，应该重视教师的安排，给予和正常课程安排对等的酬劳，同时根据学生人数，适当增加人员。要组织好课后延时，科学地增加学校人员编制和合理地处理经费问题，解决好现在家长面临的教育负担问题”。(中青)

数字化、绿色化双化融合成行业共识

上海车展首度聚焦「碳中和」

2021年的上海车展是经历过疫情后的车企首次重磅集体亮相，新能源、自动驾驶、智能网联成为这个老战场的新热点。国家“双碳”目标的提出，为行业带来发展机遇，数字化、绿色化融合，将成为行业实现减碳的关键路径。期间，由腾讯和上海市国际贸易促进委员会联合发起的“拥抱变化、拥抱绿色发展——碳中和驱动下汽车产业转型升级”论坛举行。

腾讯公司副总裁钟翔平表示，低碳化发展给科技企业和汽车企业提出了严峻的考验，同时也为行业的创新发展带来了更大的动力和机遇。双碳目标将引领全产业链生态重构，推动中国经济高质量发展。互联网科技企业与汽车企业已经深度融合，共同面对这个时代命题，用数字化的手段更好助力绿色发展。

上海市国际贸易促进会副会长顾春霆表示，在构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局中，汽车行业将是实现这一目标的重要一环。电动化成为这一轮变革的中心，车企正在以战略性的眼光，布局电动车领域的技术研发、产能投资，抢占先发优势。同时，科技创新的力量也在深度融入汽车产业当中，共同推动中国汽车产业低碳化发展。

“至2050年，我国汽车保有量将持续保持稳定增长态势，汽车产业碳排放将持续提升，对道路交通减碳形成巨大挑战。”中国汽车工程学会副秘书长侯福深表示，汽车产业将沿着2028年碳达峰—2050年近零排放—2060年碳中和三步走的战略目标，逐步实现碳中和。

汽车产业已共识，实现双碳目标是一个非常系统的工程，产业链将迎来供给侧结构改革，产品、服务、能源革命共同推动产业升级。汽车加速电动化、智能化，将推动绿色生态和新兴商业模式重构。这样的百年机遇下，汽车企业已经行动起来。

长安汽车的第三次创新创业计划，将以“智能低碳出行科技公司”的全新定位，提升软件和效率方面的核心竞争力，打造“新能源汽车+”“新生态”产业公司，成为数字化电动汽车普及者。吉利控股集团高级副总裁杨学良表示，吉利发布了蓝色吉利行动计划(智能化节能和新能源汽车)和计划二(智能化电动汽车架构)，坚定完成智能化、电气化的转型升级，并与腾讯开展深度战略合作，共同推进汽车全产业链低碳发展。

中国汽车工程学会副秘书长侯福深表示，汽车产业的减碳，需要重点关注产品技术低碳化、运行使用低碳化、制造过程低碳化以及生产和上游能源低碳化等维度。

在汽车产品技术低碳化方面，主要包括发展新能源汽车和智能网联汽车技术两个方面。在能源使用方面，国家持续扩大氢燃料电池汽车推广应用水平，到2035年达到百万量级保有量。沙龙智行CEO文飞谈到，氢能与燃料电池汽车是能源与汽车产业技术革命的重要方向，产业链雏形初步建立，技术研发取得积极进展，市场化步伐不断加快。同时，电动化快速发展的同时，也加速了智能网联技术的研发和应用，建设智慧交通系统建设，将从更高层次提高交通效率，减少能源消耗。

在运行使用环节，行业共识一方面通过完善新能源汽车的充换电配套设施，提高电动车的使用体验和普及率；另一方面车企也在发力构建符合新时代需求的用户运营能力，搭建数字化运营体系，形成有效的用户低碳出行运营机制。

蔚来汽车在此领域已经给出了明确的方向，让更多人开上电动车，提供全场景补能体系。不久前蔚来与中石化达成战略合作，共同建设充电换电网络，走向了新能源与传统能源企业的协同发展。在此基础上，提高充电、换电的公共服务效率，打通用户、app或者小程序以及充电桩体系，让补能的基础设施之间互联互通。同时，车电分离的BaaS服务，也是一种商业模式的创新，运用数字化能力对电池资产高效集中管理，提高电池利用率。



让更多人参与绿色电力消费

小镇配备光伏座椅和路灯、开发区使用氢能重卡、焦炭炉升级为绿电窑炉……在实现碳达峰、碳中和目标的背景下，替代化石能源，消费绿色电力的积极性被更好地激活。国家统计局近日公布的数据显示，一季度风电和太阳能发电两年平均增长分别为17.6%、12.5%，远高于总发电量两年平均增长5.3%的水平。

能源燃烧是我国主要的二氧化碳排放源，占全部二氧化碳排放的88%左右，其中电力行业排放又约占能源行业排放的41%。可以说，实现碳达峰、碳中和目标，能源是主战场、电力是主力军。

与化石能源相比，使用1兆瓦时绿电可减少822千克二氧化碳、0.39千克二氧化硫、0.36千克二氧化氮。在节能提效的前提下，倡导绿色电力消费、推动电力从高碳向低碳转变，成为能源清洁低碳转型的一个重要抓手。

提速绿色电力消费，一方面要加快工业、建筑、交通等重点行业电能替代，同时加快乡村电气化建设，推进清洁取暖等；另一方面也包括对存量化石能源进行清洁替代，从原来的煤电等转向风电、光伏等零碳电源。

近年来，我国风电、光伏发电快速发展，2020年发电量占到全社会用电量的10%左右，相当于替代煤炭2.22亿吨标准煤，减少二氧化碳排放5.45亿吨。与此同时，2020年我国陆上风电、光伏发电平均度电成本分别降至0.38元和0.36元左右，接近或达到全国平均燃煤标杆基准电价水平，这也为下一步提升绿色电力消费需求创造了有利条件。

从2020年数据看，我国煤电占总发电量的比重仍超过60%，绿色电力消费依然有很大的提升空间。对此，国家能源局有关负责人曾表示，到“十四五”末，预计可再生能源在全社会用电量增量的比重将达到三分之二左右，将从原来能源电力消费的增量补充，变为能源电力消费增量的主体。

绿色电力消费是大势所趋，但也面临着不少挑战。比如风电、光伏发电等具有随机性，发电出力往往“靠天吃饭”，难以准确预测，过去受电力系统的“欢迎”程度不如煤电。此外，绿色电力消费积极性不高，也受到电力市场化交易机制仍有待完善、相关认证和技术标准缺失、绿色电力证书缺乏吸引力、绿色消费理念相对滞后等因素影响。从消费绿色电力的凭证“绿色电力证书”认购情况看，在绿证认购平台上，累计风电和光伏交易量7.3万余张，远远小于2800多万的核发电量。

倡导绿色电力消费，需从供给侧让绿电发得出、送得广。比如加强电力技术创新、加大跨区输电通道建设，输送更多的绿色电力，并且保障绿电及时同步并网；进一步健全完善新能源参与电力市场等政策机制，打破省间交易壁垒，推进跨区跨区电力市场化交易，扩大清洁能源消纳范围等等。

倡导绿色电力消费，还需要从消费侧让绿电有激励、用得好。在一些国家，如果企业消费了一定比例的绿色电力，能够适当减免生态税，进行绿色金融贷款时可以获得较高授信额度、享有利率优惠等。我们同样可以考虑，进一步完善相应的配套政策，提高绿电消费的“含金量”，让更多的老百姓和企业参与其中。

能源低碳发展关乎人类未来。在节能提效的前提下，引领全社会提升绿色电力消费，构建清洁低碳、安全高效的能源体系，我们定能打赢碳达峰、碳中和这场硬仗。

加速汽车社会迈向碳中和

嘀嗒出行以挖潜增效构建可持续交通生态

从十四五规划到今年两会政府工作报告，“扎实做好碳达峰、碳中和各项工作”作为国民经济社会发展中的一项重要任务，正在各行各业加速落实。而交通运输领域做好碳达峰、碳中和相关工作，是加速行业绿色低碳转型、推动交通运输高质量发展的重要抓手，也应成为交通运输领域新业态的共同努力方向。

4月22日是第52个世界地球日，今年主题是“修复我们的地球”。作为绿色低碳出行文化的积极倡导者，嘀嗒出行在世界地球日当天发起了“碳中和星球”的趣味环保科普，参与了由21世纪经济报道发起的“绿色发展 保护地球 还大自然一个七彩世界”主题倡议，提出要以挖潜增效助力绿色低碳，号召更多人将低碳理念践行于日常出行及生活方方面面，共同守护地球生态的平衡可持续，共享蓝天白云与纯净呼吸。

以挖潜增效构建可持续交通生态

作为仅次于能源供应和工业生产的第三大温室气体排放部门，交通运输领域占全国终端碳排放15%，过去9年年均增速5%以上，预计到2025还要增加50%。而在交通运输领域中，公路运输占交通运输相关碳排放总量的77%，而从2019年交通各子领域碳排放占比来看，私家车的排放量又占到41.2%。

数据显示，2020年我国私家车保有量超2亿，按平均每辆车3.5个空座来算，目前有超7个亿的空座。而预计到2025年，我国汽车市场销量有望达到3000万辆，私家车保有量将持续增长。同时，目前全国各地巡游出租车

空驶率普遍在30%以上，部分城市达40%。而据统计，一辆出租车目前平均每天行驶里程大约400公里，全国150万辆出租车一年碳排放为4860万吨。如果将空驶率下降10%至15%，每年最多可减少碳排放729万吨，这相当于三个中等城市一年的碳排放量总和。

可以说，私家车领域节能减排、以及出租车领域的挖潜增效，对于整个交通运输领域的碳中和目标实现，至关重要。那么，对于私家车和出租车这两大领域而言，如何更加彻底地实现碳排放减排，碳中和呢？

从消费端探索碳减排新路径

如果说，车企及各地政府大力推广新能源汽车是从生产端实现碳排放减排，那么，通过提升现有上路车辆的运输效能，从而缓解道路拥堵及停车位等公共资源紧张的局面，则是从汽车消费端和使用端，来探索碳排放减排的创新实践，随着绿色低碳理念的进一步深入人心，消费端减排对于碳中和整体目标的实现，将发挥越来越大的作用。

今年两会期间，全国政协委员、南开大学经济研究所教授钟茂指出，要从消费侧探索“碳达峰”“碳中和”责任分担机制，要从生产方式绿色化、生活方式绿色化两个方向着力；不仅要从事生产端探索形成制度机制和行动方案，也应从强化消费者责任的角度探索倒逼“碳达峰”“碳中和”的实现路径。

相比生产端减排，消费及使用端的减排更有赖于绿色低碳文化的倡导和普及，以及出行平台在通过技术及商业模式创新来提升效率方面的努力。顺风车平台深度连接私家车主



和乘客，是消费端减排的重要抓手，也是绿色低碳出行文化的大力倡导者。截至2020年12月31日，嘀嗒出行平台注册用户已超过2.05亿，认证车主超过1080万，通过不断提升顺风车匹配效率，让更多私家车主空座可以分享给有需要的人，在有力降低私家车主人均出行的碳排放值，也正加速整个汽车社会加速迈向碳中和。

六年来，嘀嗒出行始终致力于通过模式创新和技术赋能，对现有上路车辆挖潜增效。根据2020年9月数据，嘀嗒顺风车六年累计共享座位超24亿，在私家车低碳减排、缓解交通拥堵方面发挥巨大作用。另一方面，作为当前四轮出行的主要商业运营方式，传统出租车通过数字化智能化升级来助力碳减排方面还有巨大空间，而嘀嗒出行自2017年进入出租车领域以来，始终致力于以科技赋能和模式创新，来推动行业效率提升，包括降低出

租车空驶率、提升司机运营效率和行业管理效率。比如，通过智慧码/打车助手有力提升网约车效率及服务数字化。通过推出电子发票，出租车企业版来提升行业运营效率，通过凤凰云平台来助力行业管理信息化，数字化；通过智慧巡游以及更多创新模式来降低司机空驶率，增加收入。而随着嘀嗒出行三化战略在各地的深入推广，嘀嗒出行在赋能出租车行业数字化升级，全方位的效率提升方面，将发挥出越来越大的作用。

“碳达峰、碳中和”将是今年、“十四五”期间乃至更长时间维度的确定性主题。嘀嗒出行通过不增加额外运力创造更多运输效能，来满足人们不断升级的出行消费体验需求，构建可持续的交通生态，让出行成为一种与各方和谐共赢的、可持续的方式，最终提升百姓出行的幸福指数和绿色指数。