

山东多市春假陆续实施，亲子研学升温，带娃焦虑待解

5天假期，改变的不仅是景区

大众观察

□ 本报记者 唐晓宁 苑文斌

4月16日，临沂、德州在省内率先实施春秋假制度，两地中小学生首次拥有了春假。如今两地春假已然结束，实施效果如何？亲子研学游市场有哪些新变化？在此过程中又遇到哪些困难和堵点？记者对此进行了走访调查。

景区热了：

春假期间游客量翻倍

4月19日，临沂春假第4天，竹泉村·红石寨景区迎来亲子研学游高峰。“从16日春假开始到现在，周内日均客流量4000人次左右，周末每天近万人次，游客量均较去年同期翻倍。”景区企划总监王峰告诉记者，其中，旅行社研学团和散客亲子家庭的比例各占一半。

为抓住这次春假的亲子研学客流，竹泉村·红石寨景区在产品供给上推出了更受孩子们欢迎的孔雀放飞表演、汽摩特技表演、大马戏、桃源通宝NPC互动奇遇等项目，增加沉浸式游园体验感。针对全省范围内不同市的春假政策，景区也推出了不同时段、不同景区的优惠政策。“各市16周岁以下未成年人可在该市春假期间免门票畅玩景区。”王峰说。

目前，山东已有14个市明确推行中小学春秋假制度。春假一般安排3天，通过与法定节假日、双休日衔接形成连休。其中，德州、临沂最先于4月中旬将春假与双休日组合，形成5天假期；东营、淄博、济宁、日照、烟台、威海等市将春假与“五一”假期相连，形成8天长假；泰安则将春假安排在6月初，连同双休日连休5天。各地灵活错峰，既为学生提供研学休整时间，也为文旅市场注入新动力。

山东大学旅游产业研究院副院长孙平分析，春秋假的推行，有助于打破国内传统旅游淡旺季不均格局。过去，学生出行高度集中在寒暑假和小长假，体验差，景区淡旺季利用率悬殊。春秋假的引入，将推动旅游经济全年均衡发展。

为最大限度释放春假文旅消费潜力，临沂围绕“放春假·上春山”主题，分批次、成体系发布惠民政策、旅行指南、研学产品等信息，春假文旅惠民消费券覆盖景区门票、旅游演艺、品质酒店住宿等业态产品。沂蒙山龟蒙景区、沂水雪山彩虹谷景区等多家景区，针对青少年学生群体推出不同程度优惠政策，吸引亲子研学游客群。

市场活了：

研学游产品亟待升级

今年清明假期，全国多地将春假与清明假期连放，市场数据验证了该政策



□ 记者 徐付彪 通讯员 石少军 苏安鑫 报道

4月16日，德州市中小学春假首日，在乐陵影视城，学生们进行丰富多彩的实践活动。

对亲子研学游市场的拉动作用。

去哪儿旅行数据显示，4月1日至6日，飞机上13-18岁乘客增幅达70%，12岁以下乘客增长45%，景区里13-18岁游客增长3.8倍。其他OTA（在线旅游）平台数据也显示，亲子游订单和消费金额较去年同期增长比例均十分可观。

近期随着山东多地官宣春假时间，旅行社的亲子研学游业务也火热起来。“由于学校统一组织的研学活动不占用假期，春假研学市场的主要形式是家长根据孩子放假时间，自主选择、自行报名的“散客式”亲子研学。”山东文旅集团山东旅游有限公司总经理刘登亮告诉记者，春假期间散客家庭报名研学游的比例约占三成。也就是说，春假释放的出游需求中，只有一部分流向了市场化研学产品，更多为家庭自主安排。

“2026年可以视为研学旅游的市场化元年。”孙平表示，春秋假期间，真正作出出行决策的主体是家长，而非学校。家长会根据孩子的兴趣、产品的教育内涵和旅游体验，自主选择市场化研学产品。

如今，家长对研学游的需求，也从“有人带孩子出去”升级为“孩子能学到东西、玩得开心、还能提供情绪价值”。刘登亮敏锐地嗅到了春秋假背景下研学游产品升级的紧迫性。“春假与周末或‘五一’衔接后，家庭可支配的出游时间从3天到8天不等，因此产品时长需适配‘春假连休’。”加之客群出游需求的多样化，旅行社线路设计要贴近中小学生学习兴趣，细分市场，提供差异化产品，同

时强化亲子互动与沉浸式体验。

孙平认为，春秋假政策的最大意义在于将假期安排从单纯的教育管理议题，上升为关乎家庭幸福、文旅消费的民生议题。由于春秋假涉及教育和文旅两大领域，其对亲子研学游市场所带来的积极作用同时兼具教育属性和经济属性，这意味着机遇与挑战并存。

“只有提供极致的研学旅游体验，才能将春秋假培育成新的研学经济增长点。”孙平分析，当前仍存在职工带薪休假与春秋假难以有效衔接、研学产品质量参差不齐等问题，这就要求学校严格落实放假政策并提供公益托底服务，旅游市场主体优化研学产品，文旅部门和教育部门加强联动协作。

烦恼来了：

托管缺口与质量焦虑并存

4月17日早上9点，德州市德城区市民王女士把孩子送进胜利社区春假托管班后，安心踏上上班路。胜利社区党群服务中心里，社区请来的音乐老师带领孩子们敲响非洲鼓；室外，一架无人机腾空而起，德州职业学院的学生志愿者们正带着近20名小学生，操控无人机在障碍回灵巧穿梭。

今年，德州将春假定为4月16日、17日和20日，与双休日形成连休。但对于没有春假的家长而言，“看护难”成了头疼事。“我们是双职工家庭，春假正好赶在

工作日，一提带娃就犯愁。”王女士得知社区开了托管班，赶紧给孩子报了名。

社交媒体上，类似的带娃焦虑普遍存在。不少家长既盼着孩子放松，又担心放假影响学业进度；还有家长吐槽，部分研学“只游不学”，质量参差不齐。

“春秋假作为学期中段的调节性假期，重在为高强度学习提供科学缓冲，助力孩子自主发展。”山东省教育科学研究院教研员姬晓灿表示，春假给孩子打开了一扇走出课堂、亲近自然、参与实践的窗口，也是深化“双减”、推动育人方式转变的重要载体。

在姬晓灿看来，山东的春秋假由省域统筹、各市因地制宜，明确社会托管优先、学校兜底保障，清晰的责任链条既体现了以生为本的治理理念，也能充分调动家庭、学校、社会协同育人的力量。“目前试点中出现了社会承接不足等问题，需要以清单式管理明确托管内容与服务边界，兜住教育公平底线。教育与文旅部门也应联合制定研学课程标准，让研学真正服务学生全面发展。”

“假期不是教育的空白期，学校不能‘一放了之’。”山东师范大学基础教育集团总校长苗禾认为，学校应主动承担托管兜底与实践育人责任，参与研学课程设计、目标设定、过程实施与效果评价，杜绝研学活动形式化。他呼吁家长不以排满日程为目标，尊重孩子的差异与成长节奏，引导孩子参与家务、农耕、社区服务等劳动实践，让劳动教育与生活体验成为假期成长的重要内容。

山东科学家梁建英

亮相国新办中外记者见面会

以匠心铸国车 领跑中国速度

□ 记者 董婉婉 报道

本报北京4月21日电 今天，国新办举行“新征程上的奋斗者”系列中外记者见面会首场活动，来自山东科技领域的代表——中国中车集团首席科学家梁建英，围绕“弘扬科学家精神，聚力科技自立自强”，分享了她深耕高铁研发31年、助力中国高铁从无到有、从跟跑到领跑的奋斗故事。

1995年，大学毕业的梁建英怀揣着对铁路的热爱，成为一名火车设计师，从此与中国轨道交通事业结下不解之缘。“我从小生长在铁道边，父亲是一名铁路工人，我的‘根’深植于铁路。”梁建英对记者说，这份与生俱来的铁路情怀，成为她31年深耕不辍的初心。

从最初的技术钻研到如今的首席科学家，她的科研生涯始终与中国高铁的发展同频共振，见证了国家从富起来到强起来的历史性跨越。

高铁研制从来没有捷径，每一次速度的突破，都伴随着无数个日夜的坚守与攻坚。梁建英回忆起CRH380A动车组研制的经历，至今刻骨铭心。“当时，这款动车组设计时速达380公里，在世界上没有先例可循，相当于闯入了技术无人区。”为摸清列车高速运行下的动态行为特征，她带领团队每天凌晨4点就做好登车准备，白天跟车十几个小时，晚上整理分析数据，在京津、武广、郑西等线路上持续试验两年多。

“我们做了450多项仿真试验，1050多项地面试验和2800多项线路运行试验，所有的艰辛和努力，在CRH380A创造时速486.1公里的世界运营最高速度的时候，都得到了最好的回响。”梁建英说。

随着中国高铁的快速发展，研发自主可控的“复兴号”成为新的目标。谈及“复兴号”的研制，梁建英表示，难度其实是升级了的。当时“复兴号”提出既要跑得快又要节能省电，头型设计是关键。

相较于以往车型，“复兴号”断面更大，如何实现大断面、小阻力，成为团队面临的新挑战。梁建英带领团队迎难而上，聚焦车头设计这一关键环节，先后完成46种概念设计、23个工业设计，完成760种工况的气动试验和60个工况的噪声风洞试验，打印出来试验数据就堆了1米多高。

功夫不负有心人，最终“复兴号”整车阻力降低12%，往返京沪一趟可节省5000多度电，以时速350公里投入商业运营，成为全球商业运行速度最快的动车组。梁建英还对记者分享，在“复兴号”噪声和平稳性攻关中，团队里三分之一的女性科技工作者发挥严谨细致的优势，花费一年半时间完成3000多组试验，让旅客出行更舒适便捷。

创新的脚步从未停歇。近年来，梁建英团队又投身时速600公里高速磁浮交通系统研发，面对300多吨庞然大物的悬浮导向难题，团队封闭试验现场13个月，吃住不离岗，历经4000多次试验，不断调整参数、优化算法，最终实现磁浮列车平稳悬浮，攻克了又一核心技术难关。

31年深耕，她用匠心守护初心，用实干诠释担当，先后带领团队攻克一系列核心技术，荣获国家科技进步奖等多项荣誉。“中国高铁发展到今天不是一个人之功，而是整个行业共同努力的成果。”梁建英对记者感慨，正是坚定不移走科技自立自强道路，凝聚起上万名科技工作者、百余家单位的协同合力，才让中国高铁成为闪亮世界的“国家名片”。

涉及新就业群体

司法部发布一批 行政复议典型案例

新华社北京4月21日电（记者 齐琪）记者4月21日从司法部获悉，为进一步强化行政复议在新就业形态监管与民生保障上的治理效能，司法部发布2026年新就业形态监管与民生保障行政复议典型案例，体现行政复议机关坚持“复议为民”，精准运用纠错、调解等方式化解行政争议，全力维护和保障人民群众合法权益。

据介绍，典型案例厘清法定标准，有效推动新业态劳动者权益保护。在“缪某不服江苏省某经开区人力资源和社会保障局不予确认职业伤害行政复议案”中，行政复议机关将外卖送餐员返程等待接单期间发生伤害亦纳入职业伤害保障范畴，有效破解外卖送餐员等新业态劳动者职业伤害认定难题。

大力扶持新业态高质量发展离不开必要的执法监管。在“罗某不服甘肃省某区城乡发展局行政处罚行政复议案”中，行政复议机关进一步明确顺风车与网约车之间的不同性质，解决了共享出行新业态监管“一刀切”的执法问题。在“某公司不服黑龙江省某市交通运输局行政处罚行政复议案”中，行政复议机构进一步明确网约车跨区域经营监管依据的适用标准，推动行政机关适用法律偏差进行纠正，提升行政执法规范化水平。

同时，行政复议机关充分发挥便民为民优势作用，推动工伤保险、生育保险等社会保障法律法规得到正确实施，实质化解相关争议。在“李某不服四川省某县社会保险事业管理局行政给付行政复议案”中，行政复议机关推动行政机关依法保障因工伤导致死亡职工家属应当享有的工伤保险待遇。在“罗某不服云南省某市医疗保障局未核准生育保险待遇行政复议案”中，行政复议机构联动相关职能部门进一步明晰涉案法律条款的立法原意，有效解决群众生育保险报销的实际困难。

汽油、柴油价格下调

◆ 私家车加满一箱油可少花20元左右

◆ 大货车加满一箱油可少花230元左右

新华社北京4月21日电（记者 魏玉坤）国家发展改革委21日发布消息，4月7日国内成品油价格调整以来，国际市场原油价格剧烈震荡，前几日本大幅回落，4月20日再次出现较大幅度上涨，但本次调价的前10个工作日平均价格仍低于上次调价前10个工作日平均价格。根据国际油价变化情况，自4月21日24时起，国内汽、柴油价格每吨分别下调555元、530元。

据悉，本次成品油调价后，私家车加满一箱油可少支出20元左右，大货车加满一箱油可少支出230元左右。

国家发展改革委有关负责人说，中石油、中石化、中海油公司及其他原油加工企业要组织好成品油生产和调运，确保市场稳定供应，严格执行国家价格政策。各地相关部门要加大市场监管力度，严厉查处不执行国家价格政策的行为，维护市场秩序。消费者可通过12315平台举报价格违法行为。

本轮成品油调价周期内，国际油价震荡下降。国家发展改革委价格监测中心分析指出，当前美伊冲突的发展态势是影响国际油价的核心因素。

新能源物流何以“水陆无阻”

□ 本报记者 王浩奇
实习生 张颖
本报通讯员 杜星辰

4月20日午后，济宁邹城经济开发区的货运通道上，车流不息。高老桩新能源邹城太平示范站内，一辆电动重卡“不声不响”驶入充电专用停车位。车门打开，驾驶员骆家辉跳下车，拔充电枪、插电、扫码，动作一气呵成。

“400度的电池，一顿饭工夫就能充满。人车一块儿“吃饭”，啥也不耽误。”骆家辉打开手机上的电子地图，屏幕上的大功率充电站密密麻麻，“你看，咱济宁的大功率充电站越来越多，跑电动重卡很省心。”

他算了笔账：电动重卡充电每公里只合到1元，还不到燃油车成本的四分之一；一年的保养成本能控制在1500元以内，实实在在节省了开支。

电动重卡畅行，保驾护航的不仅是一座座充电站。作为全省乃至全国重要的综合交通枢纽与能源物流基地，济宁凭借独特交通优势、旺盛货运需求和完善产业基础，正加速布局充换电产业生态，向“全国新能源交通示范标杆”驶去。

电流驱动物流，背后是“一条链”

让电流驱动物流，背后是一条完整的新能源产业链。济宁紧扣绿色低碳转型要求，提前布局新能源产业体系，已构建起以宁德时代、中国重汽济宁商用车、山东融汇集团、高老桩新能源等重点企业为引领，覆盖动力电池生产、新能源车船制造、充电基础设施推广的协同发展全链条产业生态。

在山东重工中国重汽集团济宁商用车

公司，记者看到了这种产业生态的具象化实景。公司总装生产车间里，随着AGV移动，一台台车体“背”上电池箱，陆续驶出产线。目前，公司和宁德时代基于济宁生产基地的地理优势加强合作，深耕整车电池协同创新。预计今年6月，公司将完成首条新能源生产线改造，届时电动重卡产能将突破8000台。眼下，公司电动重卡产品已奔跑到济宁的港口、园区等重要货运线路上。

如今，济宁的新能源重卡产业正在全链崛起。2025年全市新能源、汽车及零部件产业链规模以上工业企业营收，同比分别增长41.2%和5.9%。宁德时代北方首个电池生产基地一二期160GWh新能源电池项目已全面达产；长城重工构建覆盖矿山全场景的新能源宽体车矩阵，新能源宽体车实现90吨—150吨区间的产品量产。下一步，济宁将依托宁德时代产能优势，全力推动四期五期80GWh重卡电池项目落地，深化与重汽、长城等车企合作，推动电池产品本地消纳。同时支持济宁商用车公司加快生产线改造，推动山东新能源二期建设，持续做强车船制造产业链，推动新能源产业集群化发展。

场景牵引，水陆齐“换电”

绿色动能，同样也在水中激荡。

前不久，地处京杭运河济宁段中部的融汇时代南阳湖泊区船舶充电站一期工程建成投用。来自济宁最北端梁山港的“济宁港航6006”“济宁港航6020”两艘67.6米集散两用船，在南阳湖泊区完成充电补给，并安全驶抵位于济宁最南端的港口韩庄港，标志着济宁电动船在京杭运河济宁段主干道的航行实现了南北畅通。

济宁守守京杭大运河通航最北端，正

锚定“建设北方内河航运中心”定位，全力推进“电化运河”“绿色港航”建设，成为多式联运绿色低碳和近零碳港口试点。当地在梁山港、龙拱港等关键节点布局船舶充换电站等配套设施，同时建成全国首个内河新能源船舶标准化制造基地，创新应用“船电分离”与集装箱式换电模式，打造山东首支规模化建制纯电动货船船队，构建京杭大运河首条常态化纯电动绿色航线。

“不到5分钟就完成了换电，这效率不次于加油了。”4月20日下午，一辆电动重卡驶入换电站（曲阜北外环站），司机颜廷孝还没来得及喝两口水，系统就自动完成了换电。时代骐骥新能源科技有限公司山东区域运营经理靳存介绍，换电车辆电池布置在车辆底部，换电站通过底部换电技术，让司机无需下车就可极速换电。底部换电重卡还降低了整车重心，省出5%—7%的载货空间。#研发的全球首款基于重卡正向研发的75#标准换电块，可实现续航里程600千米。

当前，济宁全市已建成重卡充电站132座，在建120座，覆盖重点干线、产业园区、港口码头、矿区物流。至2026年底，时代骐骥将在全省布局建设电动重卡换电站160座，济宁规划建设110座换电站已陆续启动，年内全部建成。高老桩新能源已投入电动重卡1000余辆，建成重卡充电站35座，初步构建了覆盖4省20市的零碳货运通道。

绿色物流畅通，交通路网是根基。济宁构建“公铁水空”现代化综合立体交通运输体系，为电动重卡、电动船舶推广及充换电基础设施建设提供了优越条件。截至2025年底，全市公路通车总里程达2.2万公里，航道通航里程650公里，公路、水路货运量及货运车辆保有量均居省内前列，

成为北方首个内河亿吨大港，为电动船舶推广应用提供了广阔场景。

服务加码，“补能比加油更快”

产业生态的持续完善，催生服务升级的新标杆。目前，落地济宁的“宁家服务直营中心”已具备开业条件，即将成为全国首家零碳服务综合体。“中心可开展电池维修保养、换电延保、业务技能培训、零碳研学、移动智能充电狗、巧克力换电（模块化换电）等服务内容。”山东公用商业集团总经理张巍介绍，电池返修中心配备了目前在行业内领先的电池检测、维修、储能等专业设备，终结了原来电池“只换不修”的痛点，巧克力换电站100秒即可完成换电，实现“补能比加油更快”。

前不久，济宁市能源局、市行政审批服务局、国网济宁供电公司联合印发通知，从统筹布局、简化手续、信息共享、模式创新、安全管理五大方面，出台12项具体举措，全方位强化大功率充电设施电网接入服务保障，避免资源浪费和有序投建。

未来，济宁还将打造“绿电全链条”，电动重卡零碳货运走廊，京杭运河首条绿色智能航线、零碳货运园区四大示范场景。本次成品油调价后，私家车加满一箱油可少支出20元左右，大货车加满一箱油可少支出230元左右。

国家发展改革委价格监测中心分析指出，当前美伊冲突的发展态势是影响国际油价的核心因素。