

“首批二孩”迎入学潮 淄博有学校一年级32个班



相关链接

国家统计局发布的统计公报及原国家卫计委公布的相关数据显示：

2016年全国出生人口**1786万人**，出生率为12.95%；较2015年增长**11.5%**，二孩及以上占比逾45%。

根据山东省统计局发布的《2016年山东省国民经济和社会发展统计公报》及新华社相关报道：

2016年山东省全年出生人口**177.06万人**，比2015年多出生**53.48万人**，增幅为**42.7%**，出生率17.89%，比上年提高0.534%。

2017年山东省全年出生人口**174.98万人**，比2016年减少2.08万人；出生率17.54%；约占全国的1/10。

“今年一年级32个班，是不是1班的孩子已经在家吃饭了，32班的孩子还没走出校门……”9月2日，桓台县红莲湖小学家长群里，家长们无奈地自嘲。这些戏谑之言，真实反映了今年小学一年级新生大幅增加的现状。

公开报道显示，9月1日，全国多地集中出现小学入学高峰，此前，杭州、广州、北京、青岛等多地发出小学学位预警。在杭州，小学新生入学人数预计在15万人左右；在青岛，全市16.99万名一年级新生入学；淄博尚未发布今年小学生入学人数。

今年入学的一年级新生出生日期在2016年9月1日至2017年8月31日，正是全面放开二胎后，出生人口迅速增长的时期。记者查询淄博市政务公开信息发现，2015年末，淄博出生人口4.4万人；2016年末，淄博出生人口5.4万人；2017年末，淄博出生人口6.9万人。按此计算，今年入学的一年级新生比去年多出约1万人。全面放开二孩7年，被家长们称为“史上最难的上学年”真的来了。

“一年级32个班”引发热议

“我的小女儿今年上一一年级，他们学校一年级今年有32个班！”9月4日，桓台县红莲湖学校一年级学生家长李先生告诉记者。这所学校小学一年级大量扩班，仅是淄博各学校的一个缩影。随着“首批二孩”入学潮的来袭，这所学校也不是唯一因扩班而广受关注的学校，淄博不少学校一年级的班级数都迎来新高。

在张店，重庆路小学本部，今年一年级有22个班，去年一年级的班级数为14个；祥瑞园小学，一年级比去年扩了4个班，今年班级数为16个班；齐悦小学，一年级班级数扩了一倍，去年一年级有6个班，今年扩为12个班……班级扩额，学生大幅增加。

9月1日开学前，张店一学校附近文具店一年级部分适用文具被抢购一空。“今年孩子多，后续我们还会补货。”文具店老板安慰着不少着急的一年级新生家长。事实上，家长们的担心不仅如此。孙女士的儿子今年上一一年级，作为家里第一个孩子，儿子的教育问题孙

女士很上心，“一年级入学的孩子多，需要更多师资和更多素质教育机会，这批孩子将来到了初中、高中，甚至大学，还不知道要卷成什么样！”

也有的家长心态比较平和，表示既然赶上了这一波，就平常心对待。

入学潮背后 教育部门如何应对

面对不少家长的疑虑，很多学校积极采取措施，保证孩子正常入学。

桓台一所学校的老师告诉记者，为了腾出更多教室，他所在的学校把教师办公室进行了合并，还将学校之前的功能教室进行整合，这样就扩出了4间教室，以便孩子们都能就近入学。

张店绿杉园小学校长张波介绍，今年他们学校的一年级扩了3个班，为12个班。“为了让更多孩子就近入学，学校把会议室和一些功能室改建为教室。但是，教育教学质量没有因此降低，学校也提前预留出了提升孩子综合素养的空间。”在新生入学家长会上，学校也专门向家长进行了解释，虽然学

生多了，但学校一年级师资的配备是最优的，保证教育教学质量不会降低。开学前，学校把教学楼三楼四楼的空间进行了整修，建起合唱台，不仅美观还能供学生们跳舞、唱歌、锻炼。

像绿杉园小学一样，这一届入学高峰来临前，教育部门提前谋划，增加学位、优化教育教学质量。

记者梳理淄博政务信息发现，2022年，淄博建成投用中小学13所、幼儿园30所；2023年，淄博新改扩建幼儿园、中小学33所，同时实施强基培优工程，培育20个集团化办学样板，放大名校辐射带动作用。深化中小学教师职称分级竞聘改革，加强城乡间、区域间教师资源统筹调配。

从全国层面来看，在今年8月30日召开的教育部新闻发布会上，教育部基础教育司司长田祖荫表示，今年应对小学入学高峰，各地切实做好学位供给保障，有的地方还提前发布了学位预警，引导家长合理预期。

大众日报淄博融媒体中心记者 任灵芝 见习记者 许爱凤 邢小语

上接02版

何以站到台前

尽管拿到了三个细分市场的第一，其产品实现了替代进口、被誉为高端尼龙“五朵金花”之一，获评国家高新技术企业，东辰瑞森却并不为公众所知。百度资讯上搜索“东辰瑞森”，甚至只有区区8个。

为什么会这样？

记者在调查中发现，像东辰瑞森这样的“隐形冠军”，尽管在行业内大名鼎鼎，且拥有很高的话语权，但他们大部分都处于产业链的上游，不与终端消费者产生直接联系，因而公众知名度不高。

也正是因为这样，在寂寞的坚守中不断破解“卡脖子”难题，

一步一步走向“隐形冠军”的他们，才更加值得尊重。

把时间线拨回到东辰瑞森推出尼龙1012之前，在汽车配件刹车管、油路管材料这一领域，尼龙11、尼龙12是绝对的“王者”。而从生产商角度来看，百亿市场被国外垄断，作为全球第三大消费市场的中国完全依赖进口。

这样的背景下，东辰瑞森率先打响了一场破解“卡脖子”难题、掌握行业话语权的攻坚战。

2019年5月，东辰瑞森与东风商用车有限公司在一次电话沟通中，就解决行业发展车用长碳链尼龙材料“卡脖子”问题达

成初步意见。随后，国产材料试挤管、零件单品实验、反复实验室测试、装车跑路试验……最终，以东辰瑞森主导研发的尼龙1012生产的刹车管，“通关”了黑龙江、海南、青藏高原等地高温、高湿、极寒等极限测试。

2021年9月，东风商用车有限公司发布了企业标准《尼龙管PA1012材料技术要求》，尼龙1012材料标准被隆重写入OCT80行业标准中。从此，尼龙1012与尼龙11、尼龙12并驾齐驱，成为“更适合中国汽车体质的尼龙材料”。

2022年下半年，东风商用车开始在自产D530车型上批量使

用东辰瑞森国产尼龙1012。一直在幕后不为外界所关注的东辰瑞森这个“隐形冠军”，也由幕后走上了台前。

一场漂亮的攻坚战，让走上台前的东辰瑞森收获颇丰：“长碳链尼龙”产品获得了美国FDA行业资格认证和马德里商标认证，具备出口产品食品级应用资质，实现了产品替代进口；公司与美国、德国、意大利等国际知名企业建立长期稳定的合作关系……

与此同时，由东辰瑞森公司创新办及质量部牵头，针对长碳链尼龙610、尼龙612、尼龙1012三种市场占有率高的尼龙产品，

制定了团体标准立项并成功获批。

在“隐形冠军”筚路蓝缕的突围之路上，东辰瑞森只是其中的一个小小缩影。放眼望去，扎根自主研发、深耕国产赛道的东辰瑞森们依旧怀揣使命、风雨兼程，奔赴下一个路口。

大众日报淄博融媒体中心记者 王继洋 见习记者 宋明君 通讯员 范振峰 王东升



扫描“鲁中晨报”APP
二维码查看更多内容



传承中华好风尚

乐于分享
从小培养

