



培训班课间休息，学生们休闲之乐。(资料片)

三年前备考专升本，德州学院这个小伙成了一名“老板”

95后创业办培训班 贫困生免费听课

齐鲁晚报·齐鲁壹点
记者 巩悦悦

备战专升本考试 萌发办培训班的想法

在德州学院附近一间200平米的空房里，赵利敏正和施工人员进行沟通设计方案。他和团队伙伴们很快就能拥有属于自己的办公场所了。

2017年，22岁的专科生赵利敏参加了山东省普通专升本统一考试，他自述复习不足一个月，凭运气考上了山东交通学院，后来却因个人原因，并未前往报到。在备战第二次专升本考试时，他突然奇想，成立一个教育团队。

在山东交通学院知名教师的支持下，吴钩教育专升本品牌就此诞生，专职老师负责授课，赵利敏负责给学弟学妹们答疑，第一年旁听生竟有25人。

“当时学校给我们协调了办公场地。第一年从事专升本行业，一切都是摸着石头过河，白天写资料，准备讲义，晚上打印给学弟学妹们测试、讲解。”赵利敏说，开始他也不擅长计算机文化基础课，在备课期间巩固了知识，为今后内部教材的编写夯实了基础。

首届培训班学生的考试结果公布后，25个学生中有18人上榜。第二年招收学生的专升本率也在78%以上。“以前不相信有考不上的。但后来发现，很多学生在眼皮子底下学习，一离开视线就有其他想法了，所以我必须得对他们严格起来。”在教学过程中，赵利敏也和学生们“斗智斗勇”，之前山东省制定的山东普通专升本统一考试考试时间为3月份，他从正月初八就开始督促学生早上7点签到上课，一直到晚上9点才结束一天的任务。“现在专升本考试时间下来了，教学安排也要调整一下。”

不认为开班是商机 而是“在河里捞人”

回忆起开设培训班的初衷，赵利敏告诉记者，他从来不认为这是商机，而是把它比作“在河里捞人”。“其实每一个专科生都有



伴随着200余平米的工作室即将落地，德州学院大四学生赵利敏和小伙伴的创业梦也将再次起航。三年前，在准备专升本考试的时候，他成了一名“老板”。三年过去了，他已经建立起一家规模不大却拥有众多铁杆儿粉丝的专升本培训班。



赵利敏

属于自己的故事，因为某个理由在该奋斗的年龄里打了个瞌睡，他们并不差，只要有人认可与引导，他们肯定可以后来者居上，实现自己人生的价值，做自己喜欢的事。”赵利敏则成了自己的引路人，开始积极探索自己的人生。

从最开始的25人，到去年的43人，再到今年限定名额招生的50人，学员人数在逐年递增。从第一年16平米的场地，到如今200平米的工作室，赵利敏坦言，三年间自己的变化很大，业务也越来越熟练。作为高等数学和计算机文化基础的老师，他更加从容了。“在以前看来，学生开设专升本培训班是特不靠谱的事，如今却因学院的支持，更坚定了我的信心，培训班才能走到今天。”

开培训班并非一帆风顺。赵利敏说，招生之前，也会有不了解情况的人放言他们的师资不行、机构不靠谱。面对这样的言论，赵利敏更多的是一笑而过，他说，做好自己就行。

今年，赵利敏决定招生50人，目前已有20余人预报名。有人建议，平台已经到了扩张期。但他觉

得，如果贸然发展，对学生来说是不负责任的。“我们算是新的团队，希望先把眼前的事做好，行使好自己的职责。”

在这期间，赵利敏曾收到其他培训机构抛来的“橄榄枝”，被邀请一起做山东专升本品牌，但都被他拒绝了。“如果依附于大的培训机构，自己确实能少操很多心。”赵利敏说，“现在来看，自己选择了一条困难的路，但内心并不后悔，如果忘了初心，也就没什么存在的意义了。”

贫困生可以免费上课 有责任帮他们一把

赵利敏从小就跟着叔叔和姐姐一起生活，因为家庭条件不好，他就通过做兼职来赚取学费和生活费。大一寒假期间，他在电子厂打过工，又先后运转过线上洗衣平台，在美团外卖做过校园经理，并担任过山东交通学院联通创业社社长，还在上大学之前卖过房、手机，当过烧烤店和馄饨店的短工。“回头一看，自己过去过得太悲惨，但同时又感觉很开心，因为为人处世的能力就是在那时培养出来的。”

开培训班以来，每年能赚多少？赵利敏说，他第一年亏了三万元，第二年收支平衡，到了第三年手头就有五六万元的盈余了。“我没给自己开过工资，每个月固定1500元的生活费。其他合作的小伙伴工资也在逐年递增，相对可观。”

“现在看去年的自己，还是会感觉很稚嫩。”赵利敏说，培训班每年都会对授课方式和知识体系进行升级，同时也对学生要求更为严格。“来吴钩教育学习之外的事，学生是上帝。但是学习之内的事没有商量。”

“贫困生都可以免费到我这里上课。自己也是从家庭贫困中走过来的，有责任帮他们一把。”赵利敏在制订教学安排的同时，还为自己制订了一个学习计划。“我现在的可替代性太强了。专升本考试之内的我会全会，考试之外的我还想再加深一下。”



扫码看视频

超150家工厂停产 全球汽车业“挂倒挡”

不少车企变身医疗物资供货商

新冠肺炎疫情在全球200多个国家和地区持续蔓延，人们的出行受限、消费的需求萎缩、工厂的生产停滞，全球产业都遭遇了一场前所未有的冲击。作为制造业的重要代表之一，汽车产业的感受尤为深切。降薪、裁员、停产，全球汽车业正在遭遇史上最大规模的一场危机。

大型车展相继“搁浅” 汽车销量大幅下滑

日内瓦车展是全球五大车展之一，在搭建工作接近尾声时，主办方宣布活动取消。从日内瓦到纽约，再到底特律，大型车展相继“搁浅”。

汽车工厂停产潮发端于意大利。法拉利跑车宣布3月14日起停产。3月17日，大众集团宣布其在西班牙、葡萄牙、斯洛伐克以及意大利的多家工厂在当周停产。

美国三大汽车制造商福特、通用、菲亚特克莱斯勒，3月19日宣布北美工厂全部停产。据统计，到4月初全球停产的整车厂超过150家，而停产的零部件企业超过三千家。

浙江吉利控股集团有限公司董事长李书福表示，汽车企业受这场疫情影响，确实是史无前例的，现在吉利在全球的工厂基本上都暂停下来了。不仅如此，日本八家车企都已经宣布暂停日本国内的汽车生产，丰田汽车还相继叫停了南非、埃及等地工厂的生产。

据预计，日本八家汽车制造商的全球产量目前预计将比2019年同期水平下降50%。除了产能的缩减，疫情期间受抑制的出行需求，也令汽车销售市场元气大伤。

数据显示，德国汽车销量在3月下降了38%，这已是主要欧美市场中表现最好的国家，意大利的降幅甚至达到85%。今年一季度中国汽车销量为367.2万辆，同比下降了42.4%。素有“德国汽车教父”之称的费尔迪南德·杜登赫费尔预计，全球汽车市场需要10年才能恢复到2019年的水平。

为了自救，动刀节流是很多车企的第一选择。通用汽车宣布全球6.9万名员工将暂时减薪20%，董事会成员的总薪酬也将削减20%。特斯拉表示，所有居家办公或重要职能岗位的员工，将根据工资标准暂时减薪10%至30%。奔驰采用自上而下的降薪策略，公司高管在年底前薪水降低20%，其他管理人员降薪10%。

中国汽车工业协会常务副会长付炳锋称，每当经济出现系统性危机的时候，企业裁员、停工降薪是渡过难关的一个通行做法。

与此同时，跨界给了车企新的灵感。特斯拉、比亚迪、广汽、福特等车企纷纷成为呼吸机、口罩、防护面罩等医疗物资的供货商。福特汽车公司使用蓝牙技术制造的安全距离警示手表也正在测试当中。一旦距离其他人约1.8米以内，手表会自动示警。

各国政府也开始纷纷救助。美国实行2万亿美元的经济刺激计划，将有大量资金救助美国主要汽车制造商、零部件供应商和汽车经销商以保持充足的流动性。法国政府愿意提供约3000亿欧元的贷款，以确保雷诺和雪铁龙两大汽车集团正常运营。

在车企的开源节流，政府的救助下，一些企业开始艰难复工。大众汽车从4月20日开始陆续恢复其在斯洛伐克、德国、葡萄牙、西班牙、美国等地的生产线。4月27日，在德国沃尔夫斯堡，随着大约8000名员工重新打卡上班，这座欧洲规模最大的汽车生产厂宣告正式复工。

中国汽车业复工复产 为行业注入积极力量

作为全球汽车产业链中的重要一环，中国汽车市场的复工复产早在2月底就已经开始，目前国内主要汽车生产基地的复工率已经超过99%。中国市场的逐步恢复也正在为全球汽车市场的复苏注入积极的力量。

长安汽车的生产线目前的复工率已经达到了95%。为了保证二季度的整车生产，从2月份开始，企业已经开始加大进口汽车零部件的采购量，同时也在追踪海外供应商的最新生产情况。

截至4月23日，我国23家汽车企业集团主要生产基地复工率达到99.5%，员工返岗率88.2%。为减轻疫情对车市的影响，国家同样在行动。

3月31日，国务院出台延长新能源汽车购置补贴和免征购置税2年、支持京津冀等重点地区淘汰国三及以下排放标准柴油货车、降低二手车经销企业销售旧车增值税税率等三项措施。

4月7日，中国新能源汽车企业“准入”规则宣布“解封”，降低了新能源汽车的准入“门槛”等一系列政策。

4月29日，相关措施进一步落实，国家发改委等11部门联合发文，在3月底中央鼓励汽车消费措施的基础上，五大利好措施再度“力挺”汽车消费市场。

付炳锋认为，中国汽车行业复工复产已经取得阶段性的成效，在各项积极的政策鼓励下，市场也有了一定程度的恢复，对全球产业链来说也是一个拉动。据央视财经