

金钱是自己的,资源是大家的



本报评论员
高路

特别不希望看到的是功利性旅游,把南极当成打卡地。



据央视报道,9月10日,自然资源部网站挂出《赴南极长城站开展旅游活动申请指南(试行)》,开放赴南极长城站旅游申请。以前要在南极大陆上暂住和飞往南极点等旅游路线,总花费估计在70万元以上。随着自然资源部开放对长城站的旅游申请,此类路线价格可能会迎来降价。

不久的将来,在中国的南极科考站里,看看享受美食,不再是奢望。设想很美好,担心一点不少。不少人发出疑问,人类最后一块净土,我们真的要去打扰它吗?长城站会不会成为一个喧嚣的集市?珠峰就是前车之鉴,人满为患,一票难求,有谱没谱的都来登珠峰,有些人不是靠自己而是靠着当地专业的登山导游拉着、拽着,甚至抬着登上了珠峰。还有人先坐直升机飞大半程,赢在起跑线上,珠峰成顶级炫富之地,朋友圈里的终极晒图利器。

这几年,极地探险,极限运动进入普通人的视野。珠峰、南极、北极游方兴未艾,太空也提上议事日程。随着科技进步,保障能力增强,会有越来越多原来的生命禁区对普通人开放,也会有越来越多的人有机会体验这

趟神奇之旅,这是前所未有的。而问题也一点点暴露出来,南极游乱象也不少。目前中国游客都是通过别的国家转道南极的,日渐火爆的南极游给环境造成了很大的负担。2014年初,大批游客参观南极长城站曾一度引发争议。当年春节期间,一个上百人组成的旅游团前往长城站参观。面对忽然来访的游客,科考站有限的资源很难应对。

极地游对普通人开放,这毋庸置疑是有积极意义的,可是有必要提醒那些想行动的人,如果你有幸持有船票,不知道你心里会想些什么,是洋洋自得,还是对大自然的敬畏?是怀着梦想,还是打着算盘?大老远,花这么大代价跑到南极去,除了猎奇以外,还能不能有更有意义一点的安排?还是那句话,金钱是自己的,但资源是大家的。长城科考站对外开门,幸运儿永远只能是少数,但每去一个人,我们身边就会多一个对南极了解的人,多一个科学精神探索精神的目击者,也多一个民间科普队员、环境保护的支持者,如果多从这些角度考虑问题,南极之行将有意得多。而这扇门能开多大开多久,除了承载能

力,一部分原因还要看游客的素质。该做的功课不能落下,南极毕竟不是普通景区,科考站也不是宾馆卖场,这里有一套完全不同于日常生活的规范,而且自然环境恶劣,风险极高。别的不说,哪里能去哪不能去,哪些事能做哪些不能,这些总该弄明白吧。

这些基础的自我管理一定得做好,不然,你就会成为别人的负担,就会成为麻烦制造者。科考人员是承担着科研任务的,总不能让他们整天围着游客转吧。谁也不希望南极游成为一个垃圾满地丢弃,游客大声喧哗,自由散漫的景点。

自然资源部的这份指南既是指引,也是规范,值得所有参与者、组织者好好读一读。特别是组织者,要起到应有的作用。管理部门不妨引入黑名单制度,将那些做得不好的单位排除在旅游名单以外,形成必要的约束。

特别不希望看到的是功利性旅游,把南极当成打卡地。相比于登上地球之巅的珠峰,能站上南极这片土地确实有着非凡的意义,它可以是梦幻之旅、科学之旅,但绝对不是炫富之旅、功利之旅。

共享汽车带病上路,安全漏洞岂能无视



本报评论员
张炳剑

但最重要的是通过大数据等技术手段,对驾驶人身份的查验保持动态监控,这需要有可视可触的安全措施。



据人民日报客户端报道,因为担心自己刚学会的开车技能荒废了,耽误驾照考试,20岁的珠海某高校大三学生彭某和两位已经考了驾照的同学,扫码租了一辆共享汽车在马路上练手,被执勤的交警发现。

正在学车的人,如果向亲友借车练习,难度相对会比较大,一方面,很多人会舍不得自己的车,另一方面,因为是自己的车,很多人的责任意识就会比较强,担心出了事会牵连到自己。但对于共享汽车来说,很多人对这两方面的认识就不一样了,那些用自己的账号帮忙借车的人大概觉得反正不是自己的车,就算是出了点状况,跟自己也没啥关系。

在网上稍微查询了下相关信息,类似彭某及其同学这样把共享汽车拿来练手的情况还挺普遍,而且很多人直到被处罚后才意识到,这种行为也是违法行为。事实上,根据交通法规,无证驾驶被抓不但要被拘留和罚款,发生事故保险公司也不赔偿。而用自己的账号帮忙借车的人,同样将面临被罚款及吊销驾驶证的处罚。

这无疑暴露出了共享汽车的一个安全漏洞,即如何防范类似彭某这样的无证人员驾驶其上马路。当然,有人会说,这不该是共享汽车该承担的责任。用户注册时有驾照认证环节,无证人员是无法注册的,应该说平台已经尽到了责任。至于此后,一些无证人员通过注册用户使用共享汽车,从平台来说,对这类行为无法监管。表面看,道理似乎说得通,但深层次探究,却不是这个味。作为盈利性的商业行为,因为共享汽车的大量投放,使得一些无证人员获得汽车变得更为便利,从而增加了社会的安全风险,增加了社会的管理成本,这当然就需要企业来承担一部分由此带来的责任。

如今,共享汽车在许多城市都已经十分普遍,随之而来的类似上述的安全问题及衍生问题,已经不容忽视。

由于共享汽车的易取得性,不少驾驶新手使用共享汽车练车试驾。这种情况应当引起平台管理方的重视。根据我国法律规定,处于实习期的驾驶员不可以独自驾车上高速且应在车

身后贴上实习标志。但是如今因为刚刚兴起,共享汽车分时租赁合同双方的权利义务缺乏相关行业规范,行业协会及相关监管部门亦未就分时租赁合同订立及内容给予充分指导。平台应该对驾龄作出要求,经验比较丰富遇到紧急情况才能比较好的处理;同时也要对身体条件有要求,比如必须健康、不能有精神障碍、不能有吸毒史等。这些需要租赁平台规范驾驶人资质审核,比如逐渐强化对驾驶人身份查验的技术能力,运用人脸识别、指纹识别、随机识别等手段,以确保车、证、人相一致。同时,建立黑名单制度,取消账号外借注册人的用户资格等等。

但最重要的是通过大数据等技术手段,对驾驶人身份的查验保持动态监控,这需要有可视可触的安全措施。比如,这辆车到底是不是用户自己在驾驶?有没有被他转借他人?如果车辆有了小故障,是继续“带病上路”,还是“下线处理”?这些,以及更多的事关安全的细节,都应该成为消费者的可视数据。唯有如此,共享汽车的安全性才能让用户真正放心。

一次完美的急救,胜过一百次空泛的宣传



本报特约评论员
胡欣红

突发事件固然是宣传的极好契机,但毕竟可遇而不可求,可以时刻准备顺势而为,但绝不能坐等新闻,还需从长计议,功在平时。



这个中秋,杭师大钱江学院2016级学生陈婧琦过得很充实。据本报报道,因为一次学以致用的现场急救,她挽救了一个陌生人的生命,收获点赞,还因此获得阿里天天正能量的奖金5000元。

9月9日晚上,在哈尔滨太平国际机场候机厅,一男子突发心源性猝死,生死100秒内,等待登机回杭返校的陈婧琦及时伸出援手,将上学期考试时学过的除颤仪知识用于实践,通过紧急心肺复苏和自动体外除颤仪(AED)除颤,挽救了患者生命。网友们纷纷称赞这位关键时刻见义勇为的姑娘“人美心更美”。人生在世,谁都可能遭遇意外,如潮般的赞誉,无疑也折射了公众对危急时刻获得及时救助的渴盼。

相比发达国家30%-40%的应急救护技能普及率,我国急救技能不到1%的普及比例,我国的大多数公众并不具有最基本的急救技能。

就以在这次急救过程中发挥了重要作用的“救命神器”自动体外除颤仪(AED)为例,很多人都闻所未闻。据悉,很多场合都有配置的“救命神器”AED,简单易用,像傻瓜式

照相机一样,它会有语音提示,跟着做就行了。也就是说,当你发现一个人失去反应且没有正常呼吸,即便你没有经过专业的培训,只要遵从机器的指示,就可以挽救生命。但问题是很多人不知道有这款“宝贝”。就算知道了,如果没有一定的宣传演示,紧急时刻,敢拿出来用吗?从这个意义上讲,这一次“完美急救”不仅救了一个人的生命,更起了普及宣传急救知识和技能的功效,可谓善莫大焉。

类似的事情,几个月前也有过一次。今年6月17日中午,衢州某学校餐厅内,一位六年级男生进餐时吞咽不慎,一块馒头滑入气管,同桌吃饭的同学见状立刻向当班陪餐教师刘绍光报告。十分庆幸的是,刘老师之前恰好在网上看过海姆立克急救法的相关视频,在慌乱中急中生智,下意识地就用了上面教的方法,助其吐出气管内的馒头,转危为安。

恕我孤陋,在这件事情之前从未听闻什么海姆立克急救法。看了媒体图文并茂的详细报道后,才知道原来是一个被洋气的名字所遮盖的“土方法”,简便易学,人人皆可以做到。但如

果不是因为一桩突发事件,即便听到这样的名字,恐怕也不会有兴趣深入了解一下。诚如一位阿里工作人员所言:“一次准确、及时、完美的急救实践,胜过一百次空泛的宣传。”

当然,急救知识技能的普及宣传,不能一味依赖类似的暖闻。突发事件固然是宣传的极好契机,但毕竟可遇而不可求,可以时刻准备顺势而为,但绝不能坐等新闻,还需从长计议,功在平时。令人欣喜的是,有关部门已经意识到这一问题。今年7月份印发的《健康中国行动(2019—2030年)》明确提出中小学健康促进行动,把学生健康知识、急救知识,特别是心肺复苏纳入考试内容,把健康知识、急救知识的掌握程度和体质健康测试情况作为学校学生评优评先、毕业考核和升学的重要指标。

据急救专家介绍,普通人通过急救技术培训不是一件复杂的事,现有的课程,只需要两三个小时就能掌握。只要真正贯彻落实,应急救护技能的普及理应是件不难事。到那个时候,女大学生“百秒急救”之类的事情,很可能就成为寻常之事了。