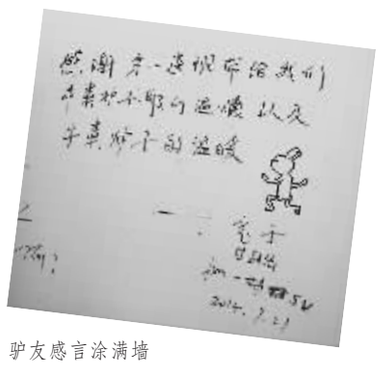
一方面是“有朋自远方来”的欣喜，另一方面有着因沉重救助压力带来的无奈。

道班救助站是否应免费？

□本报记者 姬薇



驴友感言涂满墙

109道班工区长巴布已经守护青藏公路28年。

人在旅途

[新闻背景]

许多驴友有着这样的共识：青藏线旅行，除了饱览风景之外，更想关注沿途的文化。这种文化并不仅仅是名胜古迹，或者民俗奇观，而是人在最自然、最放松状态下呈现出来的风貌。于是，一个在过去不可能成为景点的景点随之出现。

近期有媒体报道，青藏公路安多公路段14工区38名职工，除了在艰苦环境下守护着青藏公路唐古拉山口附近40公里的青藏公路外，道班职工还自发建立了临时救助站点。

遭遇车辆抛锚、高山缺氧等困境的人们可以免费在这里寻求救助并免费住宿，救助服务站为游客免费提供开水、吸氧、住宿、常用药品等服务。

青藏公路安多公路段14工区是早期的109道班，又称“天下第一道班”，现任负责人巴布说，有的自助游游客，时间充足，本来可以不用在海拔5000多米的唐古拉山上过夜的，但是冲着“天下第一道班”的名号，都会特意留宿一晚。有的时候道班上用于救助游客的房屋全部住满了，有的年轻人甚至宁意打地铺也不愿意走。

109道班内有不少专门用于接待遇险司乘人员、游客的房间。这些房间的墙上写满了接受救助或者慕名而来的人们自由写下的感悟与评论。这种自发的涂鸦行为被道班工人们默认并且接受，渐渐地成为这里的一道独特景观。

从建立临时救助站至今，共有1000多人接受过109道班的救助。今年以来，109道班已经免费救助240多人，

一方面是“有朋自远方来”的欣喜，另一方面却也有着因沉重救助压力带来的无奈。道班的功能本来只是对路段进行保养修缮，保证交通的畅通。但是遇到有困难的人，又不能不伸手援助。因为唐古拉山太高了，在这里一点小问题都可能人命关天。

于是有人呼吁，在完善基础设施和旅游服务的同时，应明确保障救助的规则和费用分担机制。

近年来，很多游客已不满足于普通的旅游方式，转而追求更加惊险、刺激、另类的、充满挑战的探险游。自驾游、徒步游、骑行等多种自助旅游形式，越来越受到青藏公路旅行者的青睐。

我们如何看待109道班免费救助游客的行为？是否应明确保障救助的规则和费用分担机制？近日记者专访了著名旅游专家，社会学者，北京旅游学会副秘书长刘思敏。

“道班是公设机构，也是民事主体，完全可以拒绝职责之外的服务，或者适当收费提供服务。”刘思敏说，人们大可不必在提供免费服务与服务能力不足、服务意愿不强之间过于纠结。

旅途中，游客大多将道班作为长途跋涉、攻坚克难过程中的一个驿站，期待着在那里停下来歇歇脚，简单地调整身体、休养生息，以更好的状态继续上路。面对来往的游客，道班在维护道路的同时，给予他们一定的援助，也在情理之中。当然，随着游客的增多，道班的救援工作量也不断增大，于是就有人将之称为“免费的旅馆”。其实道班的免费，完全是自愿行为。

刘思敏说，如果据此认为应完善青藏线上的旅游服务与基础设施，未免有些操之过急。在西部尤其是青藏线上，旅游服务与设施的不足是事实，但无须让道班成为“旅游服务设施”。一方面，旅游服务设施要与旅游需求相适应，在游客数量短期内都还有限的情况下，在如此高寒地区完善旅游服务与基础设施，无疑将造成建设成本、维护成本上的浪费。另一方面，正是旅游服务与设施的不足，增加了该路线的新、奇、险，这正是吸引自驾游、徒步游和骑行的重要因素。

在刘思敏看来，如果据此提出需明确道班救助游客的相关规则和费用分担机制，则是杞人忧天。随后他向记者解释几大原因。

首先，高估了游客的数量。青藏线作为一条探险路线，气候条件恶劣、对旅游者身体素质、心理素质、时间和精力等诸多方面都具有高度挑战性，只适宜部分高端旅游者，每年大约几万人次，与中国每年30多亿人次的国内出游人数相比，简直是九牛一毛。对于如此小数量的游客以及其偶尔对道班的“打扰”行为，就制定道班救助游客的相关规则和费用分担机制，未免有些小题大做。

其次，低估了游客的素质。走上青藏线的游客，要么是商业性的旅行，食宿行都有旅行社全程安排，要么是自助旅行，个人出发前必然做过相应的物资储备，谁也不会为了去道班蹭吃蹭喝而费那么大周折。更何况，道班周边也有小卖部，游客需要什么可以自行购买，也可以为道班的救助或服务支付费用。对于那些肯花精力和时间去青藏线上挑战自我的人来说，他们需要的只是行走路上一个落脚的地方，艰难旅程中一个温暖的印记。

再次，忽略了自身的价值。道班作为“政府公共服务的代表”，救助游客具有公益性，这使道班在履行自身职责的同时，具有了某些高尚情怀和人情道义，也提升了其存在的价值。如果一味强调在救助游客过程中的规则和费用，对道班来说是否有可能得不偿失呢？另外，操作性也值得质疑。例如：谁来监管规则的落实？如何区分救助生命的“大任务”与保障游客的“小帮助”？青藏公路从格尔木至拉萨的29个道班和4个养护点是否都收费？莫非需要建成一系列的“高原收费站”吗？如此作为，很可能令道班的温暖气息荡然无存。

最后，刘思敏强调，道班为游客提供服务既可以收费，也可以免费，何去何从完全可以由道班根据实际情况自己做决定。

他认为，即使道班提供有偿服务，也阻挡不了游客的步伐，减少不了游客的人数，提高不了游客的户外生存技能，不如从两个角度着手：一方面，政府正确引导，加强宣传，提高游客户外生存技能，倡导文明出游，尽量不给道班增加麻烦；另一方面，旅游部门以及部分企业可以适当给道班提供财政支持或社会捐助，让更多的人关注关心道班，让道班“火”起来，而非“孤立”起来，让其更好地发挥公益作用、引导作用，成为青藏公路上一道亮丽的风景线。

旅游中看日本人的公德

□清泉

过马路

几天前，跟随北京一家旅行社去了趟日本，所见所闻给我留下一些深刻印象。

飞机从京抵达日本名古屋的中部国际机场是当地时间下午5点多。酒店就离机场不远，放好行李，借着自由活动的机会，我一人又回到机场，想着在那儿搭乘地铁去看看名古屋的夜景。头一回去日本，又一句日语不会说，只能凭着地图“按图索骥”。

名古屋机场距离市里有40多公里，地铁运行大约40多分钟。买票进了地铁后才知道，机场地铁有好几条线，去往四面八方，不知该坐哪趟能到名古屋站。没办法，只好求助于人。一位中年男子看了我在地图上的比划后，明白了我的去向。他领着我上了一辆待开的列车，我以为他和我同路。谁知铃响后他并没上车，而是隔着车门向我挥了挥手，并一再叮嘱着什么。原来，他是特意送我上车的。后来，我在东京等地几次换乘地铁，都是在日本好心人的“指点”下，顺利到达目的地的。

在日本坐地铁，即便是最拥挤的时候，人们也都是井然有序地排队上下。地铁车门打开后，下车的人走中间，上车的人站两边等候，下车人完了，两边的人再一个个按顺序鱼贯而入，没有一拥而上，更没有你推我搡。其实，日本人也不是天生就守规矩的。1920年，一位名叫高桥龟吉的《东洋经济新报》记者到欧洲出差。他看到英国和法国的公民乘坐公共汽车时都在自觉排队，内心感到十分羞愧。后来他在《我的<实践经济学>是如何来的》一书中写道，“当时的日本街头，电车和公共汽车一来，人们便像疯了一般，推推扯扯地争着上车。跟欧美国家一比，差距何止千里。”如今，日本国民的素质提高了，公德意识加强了，很难看到上下车不文明的现象了。

在奈良的一个傍晚，我来到一条小街路口，站在马路边上等朋友。无意中，看到所有经过我面前的汽车都要停一下。刚开始并没在意，过了一会儿我才明白，司机们认为我是要过马路，都在让我先行。在日本，有红绿灯的地方，行人一定是等绿灯亮时才过马路，不管马路有多窄，不管马路上有没有汽车。没有红绿灯的马路，汽车一定是让行人先过。在日本，车辆和行人都是左行。乘滚动电梯时，人们都会自觉地靠左边站立，留出右侧供他人行走，没人并排站立。交通拥堵时，看不到汽车驾驶者抢道并线，乱按喇叭。在一些没有中间隔离带的公路上，一个方向堵了车，另一方向却很畅通时，没人逆行借道超车，都是在耐心地排队等待。

给我们旅游团开大轿车的是一位满头白发70多岁的长者，最长一天开过8个多小时。每天清晨，他都会准时把轿车开到宾馆饭店，并把车子的里里外外擦得倍儿干净。在轿车第一个脚踏板上，他会铺上一条白毛巾，并根据毛巾的洁净度判断车内的卫生。每天，老人都会不厌其烦地爬进车身下的行李箱，将客人沉重的大箱小箱一件件地拎上拎下，不见懈怠的表情，只见微笑的面孔，其敬业精神可窥一斑。日本人的客气名不虚传，每当我们的大客车到达或离开某个饭店，都会有服务员站在车旁挥手迎送，嘴里不停地说着谦恭的敬语。

日本不管是城市还是乡村都非常干净整洁。日本是世界上垃圾分类管理最严格的国家，家家户户自觉地对垃圾进行分类，按时定点收集。日本街道上的垃圾筒不多，人们出门都自觉地带着塑料袋，把准备扔的垃圾保存起来，放在有收垃圾的地方。在任何地方，都看不到乱扔垃圾和随地吐痰的现象，也没有乱写乱画的小广告。日本十分崇尚节俭，全民具有强烈的节约意识。日本的饭菜份量都比较少，刚好够一个人吃即可，即使是大家一起聚餐，所点食物也是够吃就好，不会出现吃不完浪费的现象。日本人认为，他们的资源和食物有限，浪费如同犯罪，良心上会感到不安。日本也是世界上节能减排做得最好的国家，其能源使用效率相当于中国的15倍。

单向堵车时

日本归来的感想是，任何一个社会的良好运作，不但需要有严明的法治，同时还需要公民对社会基本道德规范的认同和自觉的遵守及维护。只有这样，才能保证社会的和谐发展。

旅游观察

行走天下

半城山色半城湖

惠州自古就有“半城山色半城湖”的美称，集山、湖、江、海、泉、瀑、林、岛于一体，全市森林覆盖率达到61.28%。“城在山水中，家在花园里”是惠州的真实写照。

如果您对大海情有独钟，那么推荐您到巽寮湾来。这里是粤东数百公里中海水最洁净的海湾之一。除了一类的海水及沙滩沙质外，海滩上软细洁白的海沙含沙量高达99%。有“天赐白沙堤”美誉。踏足沙滩，你可以在沙滩上脱下鞋子尽情地嬉戏，感受脚板与细沙的摩擦。

惠州的罗浮山是国家级5A景区，我国道教十大名山之一，广东省四大名山之首，素有“岭南第一山”之称。罗浮山森林覆盖率达95%，植物物种丰富，拥有植物3000多种，占广东植物总数三分之一以上，其中，药用植物就有1200多种。据中南林学院检测数据显示，罗浮山负氧离子每立方厘米含量最高可达14.5万个单位，位居广东省全省第一，罗浮山景区日常可达3万个单位。洞天奇景是罗浮山最具道教文化特色的旅游景观。 （魏文）

中国游客偏爱大飞机

近几年，国内各航空公司加快了更新机队的步伐，目前，国际上各种主流机型，基本都已在国内航线上服役。据业内专家介绍，在“大、小飞机”之间，中国民航乘客更加喜欢双通道的宽体客机。

所谓“大、小飞机”，是民间的通俗叫法，在业内，则是用“窄体机”与“宽体机”进行区分。

A320、B737等窄体客机，是国内民航业的主要机型。这些客机的座位数在150~180个之间，客舱内只有一条通道，单次飞行时间一般不超过5小时。而A330、A340、B777、B787属于宽体机，这些飞机的座位数均在200个以上，客舱内有两条通道，从中国出发，可以直飞到欧洲或北美。随着全球民航旅客的不断增多，波音、空客等飞机制造商还研发了B747、A380等“巨无霸”客机，这些飞机属于超大型宽体机，有超过400个座位，客舱分上下两层，每次可运输的乘客数量，相当于2~3架窄体机。

虽然国内的民航机队中，窄体机占据绝对多数，但就乘客来说，似乎还是喜欢宽体机更多一些。目前京沪、京广等客流量最大的商务航线，宽体机的占比已超过窄体机，成为主流机型。这些客机尽管座位数多，但却不影响销售，平均票价甚至比窄体机还要高一些。

宽体机受欢迎，主要是因为飞行感觉更平稳，乘客也更容易选到心仪的座位。窄体机经济舱都是3+3布局，每6名乘客中，有2人只能坐在中间的座位；而宽体机大多是2+4+2布局，每8名乘客中，至少有6人能坐到靠窗或靠走道的舒适座位。

随着国内航空公司陆续引进A380、B787、B777-300ER等先进机型，国内许多飞机“发烧友”纷纷慕名购票，只为体验“高大上”。如北京—广州航线，由A380和B787执飞的航班，预售情况都非常好。 （李玲）

山西临汾惠北京游客

为了扩大APEC会议期间北京游客赴晋旅游市场，临汾市近日推出了针对北京市民及北京市辖旅行社的优惠政策，其中，APEC会议期间，针对北京市临时增加的6天小长假，临汾市东岳庙、小西天、乾坤湾、人祖山、晋国博物馆、荀子园、仙洞沟、彭真故居、汾河公园等9家精品景区对北京市民免除景区头道门票，11月1日~30日，临汾市壶口瀑布、人祖山、大槐树、苏三监狱、广胜寺、尧庙、华门、龙澍峪、晋国博物馆、东岳庙、小西天、乾坤湾、云丘山、牡丹园、荀子园、霍州署、七里峪、陶唐峪、仙洞沟、彭真故居等20家精品景区对北京市民实行头道门票五折优惠。年龄在60周岁以上的北京市民，凭本人有效证件，一律免收头道门票；北京市辖旅行社组织团队到临汾旅游，单团人数达50人以上，并在临汾境内游览3个景区以上、住宿1夜的，按团队实际游客人数，每人奖励50元人民币。

临汾市还推出了为北京游客量身打造的三条精品线路：①寻根祭祖二日游：大槐树寻根祭祖园(4A)—尧庙(4A)—华门(4A)—汾河公园(4A)(住金海湾大酒店或天鹅大酒店，赏汾河夜景)—尧陵—姑射仙洞沟。②亲子体验考古三日游：晋国博物馆—陶寺遗址—丁村民俗、丁村遗址博物馆(住丁陶大酒店)—云丘山古村落(住云丘山窑洞宾馆)。③精品景区四日游：大槐树寻根祭祖园—明代苏三监狱—洪洞广胜寺（住大槐树民俗饭店)—尧庙—华门—汾河公园—姑射仙洞沟(住唐尧大酒店或金都花园大酒店，赏汾河夜景)—黄河壶口瀑布(住壶口瀑布大酒店)—乡宁云丘山(住云丘山窑洞宾馆)。(笑阳)

画里有话

无 题

这幅旅游景区里被铁链绑起来的“竹椅图”令人苦笑。

我们不妨换位思考，商家这样做必有他的原因，有可能以前在这里丢过椅子？也有可能游客坐了后经常将椅子放到了别处？还有可能是商家对游客太不信任？等等，我想可能性很多。

但是，无论有多少理由，这样的结果一定是商家和游客都不愿意看到的。由此可见，一个良好的世风，一定是你和我还有他所都希望的……

——本报记者于文国2014年10月19日摄于浙江省南浔老城景区