



华夏全媒体
主管主办
华夏日报社出版
国际标准刊号
ISSN2521-0289

编委会

江单 尹万塘 张华勇
黄浩 李增勇 龚德贤
张邦毛 齐明利 许平安 董哲

顾问 | 邓飞 方智平

李凌
社长兼总编辑 | 江单
常务副总编辑 | 尹万塘
执行社长 | 黄浩
副社长 | 李增勇 钱正云 龚德贤
执行总编辑 | 张华勇
副总编辑 | 朱文强 张存猛 王芳

采访中心

主任 | 董哲
编辑中心
主任 | 罗阳
评论新闻中心
主任 | 董哲 (兼)
经济新闻新闻中心
主任 | 龙腾
区域新闻中心
主任 | 潘利求
文旅新闻中心
主任 | 许平安 (兼)
群众工作中心 (内参部)
主任 | 张学江
国际新闻中心
主任 | 黄浩 (兼)
融媒体中心
主任 | 罗明荣
新闻影像中心
主任 | 古风
品牌战略中心
主任 | 罗文
营商环境研究中心
主任 | 黄开堂
副刊编辑中心 / 《思想者》编辑部
主任 | 唐吉民

驻境外记者

驻澳门记者 | 王强
驻台北记者 | 黄昭蓉
驻东京记者 | 向建国
驻新加坡记者 | 毛周
驻新德里记者 | 黄朝
驻阿拉木图记者 | 周璐
驻耶路撒冷记者 | 贺友
驻加州记者 | 黄浩
驻开罗记者 | 吴志刚
驻莫斯科记者 | 朱可夫
驻奥斯陆记者 | 向建军
驻伦敦记者 | 邓联辉
驻巴黎记者 | 卢伟平
驻巴西利亚记者 | 尹志强
驻堪培拉记者 | 欧阳子

坐按摩椅不消费遭赶：商业不能挤占公共服务空间

12月2日，网传在南京火车站按摩椅区域，按摩椅经营厂家工作人员巡视过程中以“你要不扫就别搁这儿”“真是对中国人的脸”等话语遭驱赶未扫码乘客。4日，上海新上铁实业发展集团有限公司回应已责成按摩椅经营厂家对相关人员进行劝退处理，责令该按摩椅经营区域停业整顿。(12月4日 澎湃新闻)

按摩椅在公共场所有不该有、能不能免费坐，一直是困扰铁路公司与消费者许久的话题。今年8月，“按摩椅能不能离开电影院”“共享按摩椅该不该被取消”等话题登上热搜，引发热议。诚然，该事件中按摩椅工作人员处理不当，应到受到处理。但我们不应该忽视此类事件再次引发争议的背后，依然是根深蒂固的按摩椅问题，其根本是铁路公司提供公共服务与商业化发展的道路规划之问。

首先，车站的按摩椅该不该有？在长途旅行奔波时，按摩椅能够提供舒缓的作用，为使用者带来享受，满足了部分消费者的消费需求。作为商品服务，按摩椅当然可以有。而既然作为商品，消费者就应该有选择的权利。将按摩椅放在作为公共场所的车站，挤压了原本应该放置免费座椅的空间。使用者因免费座椅没有空缺而坐上了按摩椅，如果还必须消费，这时候，按摩椅就增加了一份强制的性质。这显然损害了公共服务。

那么，按摩椅究竟该放哪里？车站将场地租赁给按摩椅商家，以此获得利益，这当然无可厚非。而按摩椅是放在租赁商铺营业，还是占用车站室内资源，这就值得探究。需知，

铁路运输部门是垄断行业，带有一定的公共属性。如何放置按摩椅，这不仅事关铁路运输部门的利益，更是涉及到整个社会的公共基础服务。铁路部门要看到部分需要多功能服务的消费者需求，也要响应大部分其他消费者的呼声。

此次事件中，上海新上铁实业发展集团有限公司的处理方式，为广大铁路运输公司做了一个表率——要看到群众的呼声，无论如何发展商业化，不能影响车站的公共属性。而背后切实存在的难题，却依

然急需有关部门的进一步厘清，出台统一的相关规定，才能进一步指导铁路运输公司如何在保证提供更好的公共服务之时，得到商业化发展。

小小按摩椅，背后隐含的其实是铁路运输部门提供公共服务与商业化发展之路的规划问题。如何做好规划，这不仅需要民众的发声，更需要有关部门积极响应。只有多方形成合力，积极沟通，才能真正解决规划中的难题，助力铁路运输部门走好发展之路。

■夏欣

地铁站5年未启用，莫让“超前规划”变“遥遥无期”

作为城市公共交通的重要组成部分，地铁大多建在人口密集区域，这对缓解城市交通拥堵、带动周边经济发展具有积极作用。近日，山东青岛市民反映称，有一座地铁站已建成5年多时间，却一直没有开通运营。这座地铁站是青岛地铁11号线鳌山湾站，周边几公里全是滩涂，杂草丛生。(12月3日 央广网)

鳌山湾站作为青岛地铁11号线的一个站点，自2018年建成后一直“站”着，至今已5年多了，仍未开通，环顾四周，连条通往地铁站的路都没有，仅有一片盐碱地。

对于地铁站为何闲置多年，无法发挥社会

效益和经济效益，青岛市自然资源和规划局市政交通规划处相关人员解释说，当时规划的时候，因为它不仅要缓解交通拥堵，还有带动沿线区域发展的功能，这个地铁线路是符合城市总体规划的，但是它也进行了适度超前的规划，就是因为适度超前规划，导致目前鳌山湾站外面暂时还没有市政道路或者公交站点这些配套设施。

精心谋划，提前布局，先把站点建好，然后再建设其它交通配套设施，这符合地铁“超前规划”逻辑。但是，城市规划，不是“小孩子过家家”式的简单计划，具有较强的科学性、专业性和严肃性。尤其

是，地铁修建，超前规划绝不是盲目规划，而应当站在城市长远发展的角度，从多个维度认真谋划，审慎决策，做到因地制宜，有序推进，衔接协调，集约高效。

实际上，在地铁规划建设过程中，对申报条件、规划衔接、以及监管环节等有着严格的制度性约束。2018年6月，国务院办公厅印发的《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》，对申报建设轨道交通城市的公共财政预算、地区生产总值、市区常住人口、客运线路运输强度等，都作出了清晰的硬性规定。同时，也明确规定，加强对居民区、商业区、交通枢纽等客流密集区域

的覆盖，规划期限一般为5至6年。显然，青岛鳌山湾地铁站地铁站点耗资不菲，至今依然“一站到底”，不能投入使用，那么，这个站点的设置是否符合申报条件，有必要相关部门做出详细的核查，而所谓“适度超前规划”的说辞，也站不住脚。

值得关注的是，今年5月份，媒体曝光浙江宁波投资约2亿元建成的高塘桥地铁站，“扎根”于永久基本农田里，成了利用率不高的“孤岛”，原因也是与“超前规划”有关。这意味着，倘若地铁规划过于超前，“超前规划”难免会变成“遥遥无期”，不仅会让地铁站沦为“花瓶”，造成资源长

期闲置浪费，也会让配套设施无法上马，成为一张规划“画饼”。

力避“超前规划”变成“遥遥无期”，一方面，国家职能部门要按照既有制度要求，严格地铁申报条件、建设规划报批和审核程序，强化地铁规划建设源头治理；同时，对违法违规审批、建设城市轨道交通项目的部门、企业及其责任人，要依法依规追究问责，从而倒逼城市决策者对地铁规划要量力而行，不再恣意“拍脑门”，盲目“超前规划”。

■吴睿鹤

志愿时长不能沦为“生意经”

近日，有媒体报道，在一些网络平台上，志愿时长却被当成了商品“买卖”，并被明码标价，有的还打出了“298元一个项目，可积累8小时志愿服务时长”等广告，还有的晒出成功操作累计时长的截图，来标榜自己真实可信。(12月6日 中工网)

志愿服务是指在不求回报的情况下，无偿向社会或者他人提供的公益服务。近些年，随着全社会对志愿服务工作的逐步重视，很多地方已经把志愿服务纳入中小学学生综合素质评价，成为中小学生的

项“硬性要求”。不光是中小学，在不少高校，志愿时长也往往和毕业挂钩。其实，让大、中、小学生参与志愿活动，本意也是希望他们能够奉献个人爱心，在为他人提供温暖的同时更好地实现人生价值。可志愿活动一旦成为强制性要求，甚至成为评奖评优、升学等的指标，那就很容易让志愿服务跑了题、变了味，无法发挥其原本的作用。

至于把志愿服务包装成“商品”进行买卖，不仅走向了社会公德的反面，违背了志愿服务无偿、诚信、合法的原则，更影响了志愿服务

的形象，让那些真正为服务活动付出努力的志愿者寒心。从长远看，这也会给整个志愿服务环境造成“污染”。

不过，也要看到，有需求才会有市场，之所以会出现志愿服务的“生意”，恐怕和志愿服务变相成为脱离个人意愿的强制性要求有关。要看到，中小学生在往往面临沉重的课业压力，时间非常宝贵，不愿意花大量时间在志愿服务上，而对大学生来说，他们也更愿意花时间在学业、备考证书、就业等方面，也不希望让志愿服务成为“额外的负担”。与此同时，由于

信息差的存在，不管是中小学生还是大学生，在寻找合适的志愿服务项目和岗位方面都不是一帆风顺的，经常存在找不到合适岗位和活动的情况，这给了别有用心者可乘之机，花钱买志愿时长的服务由此应运而生。

因此，绝不能让志愿服务沦为“生意经”，也不该让其成为“沉重的负担”。这一方面需要有关部门和各大、中、小学进行充分调研，广泛听取学生和家长的意见，进一步优化志愿服务要求，建立更加多元灵活的志愿服务评价体系，不要简单把“时长”

作为唯一评价标准，更要注意志愿服务的质量和效果，让学生真正有所劳、有所获。另一方面，有关部门也要坚决对志愿服务造假行为说“不”，加大对类似行为的监管和打击力度，堵上漏洞，及时查处和关闭违规的平台，严肃处理此类违规之举。与此同时，学校也要严格审核各项志愿服务材料，严肃处理“蒙混过关”的行为，杜绝学生和家长的侥幸心理。如此才能让志愿服务回归教育育人的初心，才能不让其成为“双向负担”。

■刘一昂