

美国顺风车文化,正在衰落



遇见历史 预见未来

昱见

8月27日零时,滴滴顺风车在时隔三个多月后再次下线。近段时间,由于因顺风车引起的恶性刑事案件频发,顺风车的存废成为公众关心的热门话题。实际上,顺风车作为一种习惯乃至文化,最初兴起于美国。这种文化当初缘何兴起?美国人又是如何把控其中风险的呢?

本报记者 王昱

难以复制的时代产物

所谓的顺风车(Carpooling),就是车主在自己出行的相同方向上匹配其他有出行需求的人士,共同分享车辆。不过,与中国时下流行的网络化有偿顺风车服务不同,美国最初流行的顺风车一般不会收取乘车者的费用。这种“活雷锋”式的顺风车确实会给人不小的文化震撼,但很少有人深究这一文化的成因。

事实上,二战以前,美国虽然已被誉为“车轮上的国家”,但免费搭顺风车的情况还是很少见的。顺风车在美国兴起是在二战以后:二战中,盟军在诺曼底登陆后,为了解决兵员调动不及以及油料短缺的问题,司令艾森豪威尔下令美军所有机动车驾驶员在条件允许的情况下都要多搭载顺路的士兵。战后,大量老兵将参军时养成的习惯带回国内,成了美式顺风车的第一批实践者。

不过,顺风车在美国真正成为文化还是在20世纪60年代以后。当时,由于越战失利,美国爆发了声势浩大的反战浪潮,几乎整整一代美国青年将“反战、抽烟、喝酒、弹吉他、搭顺风车”当作了时尚标配。那时的美国学生搭顺风车,起初还是为了在各地之间“串联”以便发动游行示威,后来则发展为免费蹭车环游美国,这一风潮甚至改变了美国的年轻人口分布。

顺风车文化在那时的美国成型,有三个至关重要的因素。

其一,交通条件允许。美国在罗斯福时代大搞基建后,形成了便利且免费的州际公路网,这些州际公路在编号上非常有规律:南北走向的州际公路以奇数为编号,从西海岸的5号到东海岸的99号依次排开;而东西走向的州际公路则以偶数为编号,从美墨边境的



搭顺风车出行曾是美国文化的一个象征。(资料片)

4号到美加边境的96号依次排开。这种简便、易懂且似经纬度结构的公路系统极大地方便了搭顺风车者。原则上,搭车者只需要乘车先到达与目的地经度或纬度相近的公路交叉口,再搭一辆车即可到目的地,可谓方便至极,即便是路盲也迷不了路。

其二,当时的司机有这个“闲情”。随着战后美国集装箱运输业的发展,出现了大量穿梭于公路网中跑运输的卡车司机。司机在漫长的路程中容易感到寂寞,但运输公司出于成本考虑不会派押车,因此他们很愿意搭个旅伴在途中解闷——男的女的都行,妙龄女郎当然更好。但必须指出的是,美国的卡车司机极少会为了搭车艳遇而犯罪,原因是这些人收入不菲(该职业目前的中位收入为每年7.3万美元,约合人民币50万元左右),是正经的中产阶层,不值得为了一次艳遇而以身试法。

其三,搭车的女郎能自卫。

诚然,在当时美国性解放的风潮下,顺风车和艳遇确实沾边,但一旦女孩不愿意,她们是有自卫能力的。在美国民众普遍拥枪、美国法律赋予公民正当防卫权限又极大的背景下,“你永远不知道姑娘的手提包中是否藏着把手枪”。这种风险让个别司机即便有心作恶也难免心存忌惮。

总结起来说,正是这些因素偶然叠加,造就了美国上世纪六七十年代顺风车文化风行一时的盛况,这些都是其它国家极难复制的。

优步为“好传统”续命

虽然美国在诸多条件的偶合下产生了独特的顺风车文化,但同样挡不住人性之恶的侵袭。自上世纪70年代起,顺风车的负面效果开始显现,因此引发的性侵犯甚至凶杀时有发生,最有名的要数震惊全美的“盒中女孩案”。1977年,年仅20岁的漂亮女大学生科琳·斯坦

在美加边境的5号州际公路上搭顺风车后,被司机绑架,随后遭遇长达七年非人的性虐待和奴役。其间她每天有20多个小时被关在一个形似棺材的盒子里,这个可怜的女孩直到1984年才逃出生天。

这起令人发指的惨案让公众人人自危,美国北部多个州短时间内相继出台立法,一刀切式地禁止了顺风车。美国上世纪六七十年代如梦似幻般的顺风车狂潮也就此画上了句号。

即便在那些没有立法禁止顺风车的州,随着美国近年来经济增速的放缓和种族矛盾、恐怖主义等问题的激化,愿意搭或被搭顺风车的人也越来越少。《赫芬顿邮报》网络版2006年曾有一项调查表明,当时的美国仅有58%的拥车者愿意提供顺风车,44%的受访者愿意搭别人的车出行。

这两个数字,在2008年金融危机后又大幅下降,前几年虽有小幅回升,但在2016年美

国总统候选人特朗普和希拉里那场撕裂共识的选战期间又再度下降。看来,人与人之间的信任真的跟经济是否景气、社会共识是否坚实息息相关。

优步等约车软件正是在这种顺风车文化总体式微的大背景下兴起的。这些软件对于美国社会的意义,其实是为了给已经日薄西山的顺风车文化提供网络时代条件下特有的补救措施。说得直白些,它们是想用高科技给顺风车“续命”。

然而,在推广之初,优步暴露出的问题依然比解决的多:据有关统计,过去四年中,至少有103名优步司机在美国被指控性侵犯或虐待乘客,甚至还出现过优步司机枪杀乘客的恶性事件。

在舆论重责之下,优步公司首席执行官霍斯劳沙希被迫表示将“严肃对待”。该公司推出了一系列技术措施,以保障乘客的人身安全,比如已被中国同行借鉴的一键报警系统。此外,用户还可通过应用程序设置最多5个“可信赖联系人”,每次乘车时,优步会提示乘客与这些联系人分享旅行详细信息;亲朋好友可以紧密“跟随”乘客行踪,并获知抵达时间。

在司机方面,优步会对司机展开犯罪和驾驶记录等相关背景审查,但以前一般只审查一次。由于近年来发生多起恶性安全事件,优步最近宣布,今后每年都将对所有司机进行一次犯罪和驾驶记录等相关背景审查。

可以看出,优步这些做法的本质,是在用网络时代的大数据和即时通讯,补足甚至替代过去支撑顺风车传统的人与人的互相信任。其传递的信号是清晰明了的——美国在当年全盛时代偶然形成的那种顺风车文化,即便在今日的美国,也难以单纯靠人与人的信任继续维持了,想让它持续,甚至在异国异土生根发芽,不能仅仅靠企业的自律,还要有相关的法律和监管。

美国掐断对巴勒斯坦援助

停止向联合国巴勒斯坦难民救济机构出资

美国国务院8月31日发表声明,称联合国近东巴勒斯坦难民救济和工程处运作有“无可救药”的缺陷,美国将不再向这一机构提供资金。近东救济工程处早些时候回应,以“最强烈”措辞反驳美方指责,对美方举动表达失望。

美国国务院在书面声明中写道,美国在今年1月划拨6000万美元援助时明确表态,美国不再愿意承担多年来“不成比例的近东救济工程处开支负担份额”。

声明说,虽然已有包括约旦、卡塔尔、埃及和瑞典在内的多个国家就应对巴勒斯坦问题

发挥领导作用,但整个国际社会的回应“一直不够”;美方不认同近东救济工程处“基本的业务模式和财务实践”,这一机构的受益群体在“无止境地以指数增长方式扩大”。

近东救济工程处1949年设立,主要负责向生活在约旦河西岸、加沙地带以及约旦、叙利亚和黎巴嫩的500多万巴勒斯坦注册难民提供人道主义救助、教育和医疗等服务。美国是最大捐资国,提供近30%资金。

另外一则相关动态是,美国国务院8月24日宣布,总统特朗普下令,停止向巴勒斯坦提供超过2亿美元援助,把这

笔资金转用于其他“高优先级”项目。

特朗普2017年就任总统以来,美国政府对待巴勒斯坦的政策显现巨大变化,包括承认耶路撒冷为以色列首都并把美国大使馆从特拉维夫迁移至耶路撒冷。

巴方反弹强烈,宣布美方失去调停巴勒斯坦与以色列关系的资格,中断与美方接触。特朗普政府则屡屡拿对巴援助金做文章。美国2016年向近东救济工程处捐资3.55亿美元。今年1月,特朗普政府仅放款6000万美元,冻结了另一笔6500万美元资金的发放;至于今年还

应提供的另外近2.9亿美元,美方没有划拨。

分析人士认为,特朗普以近东救济工程处出资作为要挟,想要迫使巴勒斯坦重返谈判桌。此外,特朗普责成他的女婿、白宫高级顾问库什纳主持制订一套解决巴以问题的方案,至今没有公布内容。按照特朗普早些时候的说法,这套方案中某些内容对巴方“非常好”。

近东救济工程处8月31日晚些时候发表声明,严词反对美方的做法。声明写道,近东救济工程处所推动项目堪称中东最成功的人道主义项目之一,近东救济工程处的努力得到世

界银行认可,“运营着这一地区最为有效的学校系统之一”“这反映近东救济工程处在坚定不移地致力于保护(受益人的)尊严和机会。”

联合国秘书长安古特雷斯的发言人发表声明,对美方的做法表示遗憾。声明感谢美国过去多年提供的支持,“近东救济工程处有着在极端艰难条件下向急需援助的巴勒斯坦难民提供高质量教育、卫生和其他基础服务的良好记录。”

巴勒斯坦首席谈判代表埃雷卡特谴责美国,认为这一举动是送给“地区极端分子和恐怖分子的礼物”。 据新华社