

# 女孩与小老虎互动被咬 安全弦不能松



近日，广西贵港市平南县一动物园内，一名7岁小女孩在与小老虎近距离互动时，被其轻微咬伤右腿。女孩被咬后，家长希望园方负责相关治疗费用，但工作人员要求她先垫付全部费用，凭发票报销。后续家长提出签署协议，但她认为园方提供的《医疗费用垫付说明》与此前口头约定不符，没有签字。目前，女童家长与园方仍未就善后问题达成一致。

## 涉事动物园需回答三问

必须要强调，再小的老虎也是老虎。野性不是“可爱滤镜”能抹掉的，任何“亲密互动”的商业化包装，都无法改变虎是猛兽的生物学事实。把未成年人置于与猛兽近距离接触的高风险场景，本身就不该被当作“卖点”。

具体到本次事件，动物园需要回答“三问”。其一，管理职责到不到位？民法典规定，动物园的动物造成他人损害的，动物园应当承担侵权责任；但是，能够证明尽到管理职责的，不承担侵权责任。就此次事件的医疗费用与后续安排，园方理应承担主动、透明、一次性说清楚的态度，参照“谁经营谁负责、先行垫付”的原则处理，尽快与家属达成书面一致，避免二次伤害。

其二，合规底线守没守？野生动物保护法对利用野生动物进行公众展示展演等活动有明确规范，应当采取

安全管理措施，并保障野生动物健康状况。人工繁育的野生动物造成他人损害、危害公共安全或者破坏生态的，饲养人、管理人等应当依法承担法律责任。把幼虎放进“亲密互动”环节，既涉及展示展演的合规，也触及安全与动物福利两条底线。展示展演不是不可以做，但原则应是“保护优先、教育为本、非接触为主”。

其三，应急预案够不够？旅游法等法律法规明确规定了经营者承担“安全主体责任”，要建立健全安全管理制度和风险预警机制，并制定突发事件处置预案。园区也应该以此次事件为戒，尽快完善并公示应急预案与保险机制。

说到底，项目可以有“特色”，但运营更要有规矩、讲科学。作为一个野生动物饲养展示机构，应以保护与教育为底色；对游客安全的保障，更不能在“特色项目”的包装里被稀释。

## 游客需意识到亲密互动有风险

对游客而言，即便园区宣称“有饲养员陪同”“限定触摸部位”，也存在一定的安全风险。在进化历程中，动物为了生存，面对感知到的威胁如陌生触摸、快速动作等，必然会做出反应，这是刻在动物们基因里的生存法则，不会因“被饲养”而完全消失。其次，饲养员的专业水平、注意力集中度存在个体差异，一旦出现疏忽，风险便会转化为伤害。更关键的是，这种亲密互动会让游客产生“野生动物可以随意亲近”的错误认知，造成更严重的后果。

而公众对此类项目的接受度，很大程度上源于社会对动物的“萌化”认知误区。小老虎的大眼睛、圆脸、毛绒外表，与婴儿类似，契合人类大脑中的“婴儿图式”，会触发人类大脑的愉悦反应，让人自然产生“可爱”的联想。但这种“萌化”叙事在日常生活被过度放大，从儿童绘本、卡通动画到景区宣传，老虎、熊猫等野生动物常被塑造成毫无攻击性的可爱形象，这些内容刻意过滤了野

生动物的攻击性，让公众逐渐忽略了“老虎本质是食肉猛兽”的事实。女童与小老虎互动受伤，也反映出当下过多向孩子传递动物们“可爱”的信息，而对“如何识别动物危险信号”“如何与野生动物保持安全距离”等知识的普及不够，没有在孩子心中建立起“敬畏自然规律、尊重动物天性”的基本准则。

此次女童被小老虎咬伤事件提醒我们：人与野生动物的正确关系，永远是“保持尊重、划定边界”，而非强行亲近、模糊距离。对监管部门而言，可尽快出台针对“动物互动项目”的细化标准，规范行业秩序；对教育部门与家长而言，可考虑将野生动物安全知识纳入中小学“生命教育”课程，家长日常多加引导，让孩子在潜移默化中建立科学认知与敬畏之心。由此，才能真正构建起儿童与动物互动的安全屏障，实现人与自然的和谐相处。

综合红星新闻、红网等 (业勤 整理)

## 取消骑手“超时罚款”凸显管理温度

□ 许朝军

据媒体报道，美团平台将在年底前全面取消众包骑手的超时罚款。此前，全国主要城市的专送骑手已试点取消超时扣款机制，从负向外罚转为正向激励，据悉，自2024年年底平台开始陆续推出骑手防疲劳机制、取消超时扣款等措施，至今年8月平台已在22个城市试行超时免罚机制，以培训学习代替扣款。

骑手“超时罚款”在各大平台管理中几乎屡见不鲜，因各平台和用工形式不同，骑手出现超时或者遭遇超时投诉，通常按照订单收入的50%至全额对骑手进行处罚，虚假送达可能面临每单50元固定罚款。

骑手的“超时”原因不尽相同。有骑手初入行不熟悉环境路线等所致的“超时”，有小区管理不合理（如强制摆渡车、保安陪同、限制人车进入等）导致的“超时”，当然也有骑手无序揽单、随意接单等导致的“人为超时”。如果前几种情形，对于骑手而言，就只能无奈地接受自己的权益受损。

有骑手配送的高品质，才有用户网购体验的高品质，也才有平台经济的繁荣和健康发展。美团此次取消“超时罚款”，对于骑手而言，确实是一个充满人性化温度的管理改进和提升。

一方面，取消“超时罚款”，用培训学习代替扣款，无疑是提升配送体验并充满尊重凸显温情善意的从业关爱呵护。另一方面，取消“超时罚款”对于消费群体而言，也是一种善意的行为引导，这能在无形中平衡消费者的配送时效需求，有助于其科学理性地考虑网购对象、网购路线、网购时限要求和骑手范围等，这也是对理性网购的一种无言却充盈善意的提示提醒。

当然，取消骑手“超时罚款”即便凸显人性善待和温情体贴，但这一切必须建立在合理合法以及精准管理提效到位的前提之下。比如消费者要理性选择，尽量不要不顾实际和路途距离等随意点单；平台要科学派单，充分利用算法手段等灵活分派配送任务，不能超出骑手、售方和买方实际承受现实随意派单。因此，这需要平台基于算法监督监管的基础上，实事求是做出精准到位的“免罚”评价，才能让善意和温情释放到位。

取消骑手“超时罚款”极具人性善意和管理温度，但这些犹需平台管理方、电商经营对象、网购消费者和管理职能部门等多方共为，同向奔赴，才能结出“善果”，成为看得见的“网购美好”。

## 免费新政直击高速公路“天价救援”痛点

□ 徐建辉

近日，安徽省交通运输厅表示，经研究决定，自2025年9月20日起，免收安徽省境内高速公路清障救援服务拖车、吊车费用。

“10公里拖车收费2.1万元，吊车费占半”——曾几何时，高速“天价救援”让困境车主雪上加霜。如今，安徽官宣9月20日起免收境内高速故障、事故车辆的拖车与吊车费，成为全国第三个推行“双免”政策的省份。这不仅是一张民生“减负单”，更是破解公共服务痛点的治理样本，其价值远超政策本身。

新政的智慧，在于精准戳中“顽疾七寸”。过往高速救援乱象的核心，是市场化运营下的逐利冲动：第三方机构垄断封闭路段，定价不透明、服务无标准，甚至衍生“坐地起价”灰色链。

安徽此番改革直指根源：费用由高速公路经营管理单位统筹承担，杜绝转嫁给车主；救援以“消除通行风险”为原则，故障车拖至最近出口或服务区，事故车送指定地点，既保障效率又避免过度服务；同时明确“缺油没电”等非故障情况不免费，防止财政资源滥用。这种“公益兜底+精准界定”的设计，让救援回归公共服务本质，正如省交通厅所言，是“以人民为中心”的生动实践。

更可贵的是，新政构建了“可持续

保障网”。一方面，通过“专职队伍为主+委托社会机构为辅”的模式，建立快速响应机制，要求接到需求后立即调度，避免“免费降质”；另一方面，引入信用约束——对拒不配合、恶意占用资源的车辆，纳入信用档案并曝光，1年内取消免费资格，平衡公益与秩序。这种“服务+监管”的双轨制，有效规避了其它省区试点中曾担忧的“社会机构管理难”“财政压力大”等问题，为政策落地筑起防火墙。

这一政策的推广价值不言而喻：它直击“高速封闭环境下车主议价弱”的核心矛盾，缓解了“故障焦虑+费用焦虑”的双重压力；更通过“政府统筹替代市场垄断”，为公共服务改革提供启示——医疗急救、灾害救援等领域，是否也可探索“关键服务去市场化”？

当然，推广需因地制宜、稳妥实施：经济发达地区可直接复制“双免”，欠发达地区可先免拖车费再逐步完善；国家层面需出台统一服务标准，避免“同路不同策”，同时建立中央与地方财政分担机制，减轻地方压力。

“小政策”撬动“大民生”。高速救援免费新政，看似解决的是一笔拖车费，实则回应的是群众对“公平服务”的期待，彰显的是治理者的精细化智慧。