

李修平的离开是一个普通人的转身

■浩月

52 岁李修平的荧屏形象依然年轻，凭借她清新端庄的气质，她完全可以继续在《新闻联播》主持人的位置上继续待下去，但她选择了退居二线，无论是主动选择还是被动选择，这都不是一个坏的决定。在整个传媒行当都在年轻化的时代，《新闻联播》也需要年轻化。

和李瑞英、张宏民退居《新闻联播》幕后一样，李修平告别《新闻联播》也吸引了舆论关注。以前《新闻联播》主持人的告别，人们都会感谢这么多年来他们在电视机前的陪伴，李修平也不例外。每个人都会有自己喜欢的主持人风格，李修平也有诸多大众喜欢。关注她的离开，是关注这个个体的人生轨迹将会走向哪里，并没有多么复杂的原因。

退休后的《新闻联播》主持人都一致地低调，李修平本人也没有对媒体热切的采访需求作出任何回应，这是一名来自影响重大的新闻平台的主持人的应有姿态。她应该知道，人们关注她，很大程度上是因为她长期在一个具备如此巨大影响力的节目发声。她的退居二线，是一个普通人的转身，而非一个著名主持人的退隐。

李修平的专业素养还在被人津津乐道，长达 16 分钟的口播无任何失误，这是她职业生涯的一个亮点。相信除此之外，

有关她职业方面的轶事还有许多，但公众知道与否，已经不那么重要了，因为她已经脱离万众瞩目的视线，所有传说将飘散在风里。因此，李修平去哪儿了并不重要，重要的是，她是带着美誉度离开《新闻联播》的。

李修平退居二线后，《新闻联播》剩下的 7 位主持人平均年龄为 42 岁。就以往这档节目主持人的平均年龄看，这已经算是年轻的阵容了，但相对于当下风起云涌的新媒体操盘者，42 岁还是一个让人保持敬意的年龄。在这个被年轻人所左右所影响的时代，一家媒体最聪明的做法就是去揣摩活跃受众的信息需求，主持人阵容的年轻化，是避不开的趋势。

相信在李修平之后，还会有她的同事陆续离开，到更为需要他们的幕后，去做更有意义的工作。但是不是每一位《新闻联播》主持人的离开，都会引起这么大的关注？主持人的年龄在增长，他们的粉丝们的年龄也在增长。当相对年轻的主持人离开时，人们已经习惯了接受现实，在内心说一句，哦，这就是一个变来变去的时代，没什么大不了的。

那些曾经与《新闻联播》有密切关系的主持人，受关注是一时的，这未尝不是坏事。一个人在他的职业领域范围内，做了应当的工作，圆满地离开。对于这样的人，喜欢过他们的观众送上内心的祝福是最好的。

廉价航空 ≠ 不安全

言者有意

■闫亮

24 日上午，德国汉莎航空公司旗下的德国之翼航空公司，一架空客 A320 客机在法国南部坠毁，机上的 144 名乘客和 6 名机组人员全部遇难。总部设在德国科隆的德国之翼航空公司，是德国第三大航空公司，也是欧洲十大廉价航空公司之一。

这起空难的发生，让很多人想到了 2014 年底亚航客机失事，再次引发担忧：廉价航空公司的飞机安全吗？实际上，廉价航空公司确切的叫法应该是“低成本航空公司”——其共同特点就是成本低、票价低、服务简化。虽然如此，廉价航空绝不是不安全的代名词。

廉价航空的概念首先在美国出现，而后发展到全球。目前，全球约有 170 多家廉价航空公司。廉航公司在欧美航空市场约占三成左右的市场份额，而在亚太地区的市场份额约为 20%。在中国本土，春秋航空、吉祥航空都属于廉价航空。

廉价航空虽然票价低廉，但在安全上同样必须严格执行相关的航空运营标准，否则将面临停运的命运。此次发生空难的德国之翼航空公司，享受母公司德国汉莎的安全保障和维护，在安全保障问题上并不存在明显的劣势。

从监管方面考虑，也并不是说对廉价航空的监管力度会下降。与其他航班一样，廉价航空同样接受欧洲航空安全局(EASA)的严密监管，而作为民用航空安全领域执行监管任务的欧盟机构，其制定的规则是一致的。

从目前数据来看，没有确切证据显示

廉价航空的意外事故发生率高于传统航空公司。根据德国航空媒体 JADEC 综合数据，2003 年至 2013 年 10 年间，全球传统航空公司客机共发生 818 起“严重事故”，其中 160 架航班“全毁”，而廉价航空仅发生 112 起“严重事故”，14 架飞机“全毁”。

美国西南航空公司是最老牌的廉价航空公司，拥有 600 多架飞机，被《国际航空》杂志列为世界上最安全前十名的航空公司之一。亚航在 2009 年至 2014 年曾连续六年被评为“世界最佳低成本航空公司”。德国之翼航空公司在本次发生坠机事故之前，也从没有发生过严重航空安全事故。

由此来看，廉价航空只是在乘客舒适度上打了折扣，并非是航班的安全性上打了折扣。是否选择廉价航空在于乘客本身，乘客在订票之前对此已经知晓。大多选择廉价航班的乘客，既希望能迅速安全地抵达目的地，又不需为飞机上的附加服务而支出过多的费用。

从运营角度来看，廉价航空另一个特点是其“高效”。廉价航空大多座位密度高，载客量大，不设头等舱和公务舱；航班多在二级机场运营，而不是主要的枢纽机场；航班使用时间长，频率高，能有效降低运营成本，抢占市场。

此外，廉价航空运营的航程大多为中短程，缩短客机停场时间，有效减少产生的相应费用。尤其是在“9·11”恐怖袭击以后，全球航空业受冲击，欧美一些大航空公司运营过剩，廉价航空凭借其独特优势，大行其道。

不过，我们也不能忽视，廉价航空公司也存在一些劣势。为了追求廉价高效，廉价航空飞机存在过度使用的可能，造成机组人员“疲劳驾驶”，甚至可能挤占维修和保养时间，加之很多航班是“红眼航班”，由此也可能带来的一些风险也不容忽视。

画中有话

挂科罚跑



■文/大汗 图/春鸣

近日，在武科大黄家湖校区一操场上，30 余名学生正气喘吁吁地跑着，另一边，几名学生正数着圈数。据悉，这是武科大某院系针对挂科学生采取的一项惩罚。一挂科学学生被罚跑后直呼永不挂科。记者与场边的同学交谈获知，他们与跑圈的学生为同一专

业。跑步并不是为了锻炼身体，而是不久前该院系出台的一项规定：“挂一科跑 1000 米”。

孩童顽劣，古时，先生多以戒尺打手；到鄙人那个年代，则多以罚抄惩戒，鄙人因而练就了一手双笔的“绝技”；现在对付挂科的学生，武科大推出罚跑这一升级版。不小心多挂了几科的同学，顺道还可以练练马拉松。

“春假”启示如何让休假“活”起来

■清江

24 日，中国人民大学一则“只有春节还不够，春假有 8 天”的通知，悄然在微信朋友圈走红。自 2008 年起，人大坚持“春假+五一”8 天长假模式，一直备受学生好评。今年，该校的春假为 4 月 28 日至 30 日，算上周末调休和“五一”假，实际上共连休 8 天。人大师表示，“春假”作为学校给的“特殊福利”，是一年一度的“春游日”。

但凡与休假有关的话题，总是引人关注、充满争议。休假不够和休假质量不高，使得人们对假日有着异乎寻常的焦渴。中国人民大学的“春假”，无疑让人十分的艳羡。在春意盎然的日子，长达 8 天的假期，宜闲宜游，还无须忍受“黄金粥”的痛苦，是何等的惬意。这样的“特殊福利”，简直让人羡慕嫉妒恨。

只是，羡慕归羡慕，“春假”对于所有人未必具有普适意义。才过了春节，中间还有一个清明节，再来一个加长版的“春假”，岂不是休假时间比工作和劳动时间还要长？再者，“春假”若像法定节假日一样，跟黄金周还有何区别？

休假与劳动密不可分，没有了劳动，天天都在放假，谈休假没有实质意义。在休假与劳动的关联利益之间，找到一个公约数，然后叠加在旅游出行的适宜度上，对于个体

来说才具有现实意义。所以，解决休假与劳动的矛盾，最优的选择自然是“带薪年假”，对自己的休假进行规划，在安排上进行“私人订制”。

然而，真正要实现国民休假从“国家订制”到“私人订制”的转变，不仅“带薪年假”法规执行力度要加强，劳动用工者的利益与需要也要兼顾。譬如“春假”，一年之计在于春，春季虽然很宜游，但对于企业与行业来说，这一年的工作才刚刚开始，需要一个稳定的生产环境。无疑，即便是休假“私人订制”，也不等于想什么时候休假就什么时候休假，想怎么休假就怎么休假，还得满足行业与企业的特点，用最小的成本来支取最大的福利。

当然，这并不意味着人大的“春假”没有意义，恰恰相反，其意义在于“因情订制”——它符合行业特点，不影响教学，也不影响到社会秩序，还有一个特点是大学的主动性和灵活性。也就是说，“春假”不可复制，但“春假”的模式可以借鉴。

比如，生产性企业可以把定期的全面检修与节假日结合起来，给职工放长假；经营性的公司也可以在淡季或者业务的空档期，设置专门的假期。诸如此类，在国民休闲“国家订制”与“私人订制”之间，找到一个折中的办法，不仅显得人性化，事实上也是带薪年假落地的一个现实路径。