

尼泊尔威士特山区旅游开发效应

全华 摘译

本文将论述旅游是怎样变成威士特山区经济发展的源泉,旅游如何对地方土地利用、环境及文化方面施加影响。资料来源于对当地居民、宗教人士、领导、公园管理者、牛车旅游公司经理、导游、以及伴随 1982—1992 年间的 8 个探险队的实地考察——三个月至半年以上游客的广泛访问。

1 旅游与西帕人生活状况

西帕人大多居住在尼泊尔东北部及中、高海拔地区。威士特山区,当地称之为库蒙布,是许多西帕人定居区域中著名的居民点。这个位于都达科斯河源头的面积为 1100km^2 的地方,是近 3000 个西帕人的家乡,在与提布坦交界的地方,有 8 个西帕人居住村落和 80 多个四季放牧的次一级农村居民点,这些次一级居民点所在地,多石而坎坷不平,其中海拔最低的拉尤,海拔高度也达 3400 米,这些村落中,放牧点广泛分布于海拔 5000 米的山地上。

库蒙布西帕人的农牧业、商业不仅与相邻低海拔地区的习惯不同,而且与附近提布人也有显著差别。库蒙布的土地利用集中于种植几种庄稼和饲养以适应高海拔地区的家畜。在 20 世纪,以种植土豆、荞麦,饲养牦牛、牛和二者杂交牛为主。实际上本世纪 60 年代中期以前,所有库蒙布家庭还一年一度地与旅游者做交易,有的远达提库布和北印度的中心城市,但许多人通过与西帕人和较低海拔的都达科斯流域居民的小规模的交换,以提布坦的盐和木材换取低海拔地区生长的稻米、玉米、小米和麦子。这种实物交易网在 60 年代末,逐步因中国在提布坦地区的政策而被削弱,而且大规模地被都达科斯地区定期现金交易的发展所取代。1965 年以前,库蒙布西帕人从拉尤每周一次的露天市场上购买低海拔地区生长的谷物和其它食品,以补充本地庄稼产量之不足。所需资金几乎全部都来自旅游收入。作为家庭一个必不可少的门路和区域经济的主要部分,受雇于旅游和承包经营,已经取代了对外贸易。

2 旅游状况

威士特山区远离国际旅游热线。1950 年欧美人才第一次进入这里。直到 1964 年这里不允许登山考察参观游览。1971 年,整个库蒙布地区才接待一千多名旅游者,随后十多年里,旅游人数增长 5 倍,80 年代末,每年旅游者人数达 800 多人,现在,90% 的游客是来乘牛车旅行的,主要来自美国和西欧,也有相当数量的澳大利亚、新西兰和日本人。大约一半是长途旅行较多的团队游客,旅行社为他们提供餐饮、野营旅游服务。其他一半是散客,为便利而住小旅馆。许多乘牛车旅游者既在 10 月、11 月的淡季,也在 3 至 5 月上旬的小旺季游览库蒙布。最主要的旅游路线是从拉尤、廷波克、摩那斯特尔和潘布克库蒙布冰川和卡拉皮特,此地海拔 5545 米,从这里可以看到威士特全景,近年,走第二条旅游路线的人增加了,它沿着都达科斯河到达其源头:哥克约冰渍湖。从这里的哥克约瑞小山峰(海拔 5598 米)也可看到威士特山的远景。库蒙布以拥有全世界 14 座 8000 米以上的山峰中的三座而自豪,它们是威士特、豪特斯和科欧尤。这三座高山及其它几座稍低的山峰,对登山旅游者具有相当大的吸引力。1950 年以来,登山考察旅游者人数明显增多,但一年很少超过一个登山队。90 年代初,库蒙布每年接待约 40

个登山考察队、近 3000 名国际登山者。登山队数和人数几乎占居尼泊尔总数的一半。对区域发展来说,乘牛车旅行和登山远又比高消费的上层人士旅游更有意义。但一年几百人的上层人士旅游救活了一家豪华宾馆,它建于 1971 年,为日本投资,带有私人简易机场。经过十几年萧条之后,这家宾馆于 1990 年的秋天重新隆重开业。

3 旅游与区域经济

库蒙布西帕人已围绕旅游调整了地方经济和生活方式,以达到高于尼泊尔其他地区的程度。1985 年有 3/4 的西帕人家庭从旅游中得到收入,从那时起,所有村落都已参与旅游业,并且一定数量的家庭以旅游收入为基本经济来源,多数家庭的旅游收入,来自给牛车旅行当向导、销售拐杖、当挑夫、炊事员和野营服务人员。但季节性为牛车旅行服务的则更为普遍。登山技术较好的西帕人,很容易找到为登山、牛车旅行服务的工作。在库蒙布和尼泊尔的其它地方,为牛车旅行服务的工作,稳定而有较高的收入,实际上吸引着所有成年人。但妇女在牛车旅行中很少,而且在登山中受到诸多限制、少量从人贫穷家庭来的妇女长期从搬运中获得一些收入,但近年来也有妇女被雇为厨师或为野营运送行李。只有个别妇女经营拐杖和管理搬运公司。

库蒙布旅游业发展的早期,许多西帕人为登山队和牛车旅行队当搬运工。但现在很少有人做这些工作,之后的搬运工几乎全部来自外地。同样,也很少有库蒙布西帕人从事艰难而危险的经营拐杖、登山搬运工作。

牛车旅行和登山所雇劳力都是季节性的。大部分西帕人一年工作不到 4 至 5 个月的时间,可许多男人长期服务于加德满都牛车旅游总公司。这些公司中,许多为西帕人所拥有或经营。有技能的向导,尽管工作时间不足半年,但却全年都有薪水。其工资在尼泊尔还算较高,在拐杖和搬运业务工作的经营者,工资常常是国民平均基本收入的十倍或更多。

这种雇员幸运而被人称羨:库蒙布的其它雇员工资不高,而且主要是低报酬的日间劳动。多人参与的旅游工作需要少量的成本。一些家庭不得不去雇请劳力,以补偿家庭成员被旅游业雇佣而造成的劳动力缺乏。低工资付给农业日间劳动者,相对较少的支出,但能使家庭免除为干重活付钱或为互惠劳力引进机构缴管理费。在西帕人从事登山、牛车服务的同时,雇主还为他们提供吃、住和一些必要的设备,从而他们能把收入悉数送给家里。

西帕人于 60 年代末开始建立旅游商业机构,到 80 年代中期,有 15% 的家庭经营餐馆和商店。拉尤的第一家店铺建于 1967 年,它为旅客提供膳食。到 1991 年春,拉尤和去威士特山沿途的其它 8 个地方,已有 21 家店铺,他们为旅游供应快餐、甜食和纪念品以及出租和销售少量的专用设备。住宿业已成为区域经济日益重要的部分。第一家西帕人开的旅馆于 1971 年在拉尤开业,到 1978 年,这里已有 17 家。80 年代住宿业蓬勃发展,时至 1991 年春,连同 8 个较简陋的旅馆,已有 83 家旅馆营业。不论是去威士特山脚沿线,还是沿着都达科斯峡谷到哥克约,现在都有大量的旅馆。1991 年经营着 20 家旅馆的拉尤,已成为尼泊尔第一高山胜地。

最初的西帕人旅馆只是稍稍改进的房舍和放牧茅棚。现在,除了最远的地方外,旅馆通常是具有 20 个或更多床位的坚固建筑。由于土地价高和需要许多重要的建筑材料,建大旅馆是费钱费力的事。因国家公园限制使用本地林木,木料甚至要从库蒙布以外的地方购买。在拉尤建新旅馆通常要化一万多美元。在 1992 年开业的一家旅馆,据说比上述金额的七倍还多。旅馆主人们可从旅游和商业中积攒这笔投资,而且许多情况下,可从外国朋友那里,以礼金的形式得到资助,也可低息贷款。很少有人使用高息银行贷款,且只有一家旅馆是用政府发展计划资金筹建的。

大多数旅馆是家庭中的妇女经营的,她们,典型的做法是雇 1—4 个非家庭成员,从事挑水、砍柴和打扫卫生。本地人对这些工作不感兴趣,因为它比牛车旅行服务收入低。来旅馆工作的多为年轻的西帕人、台蒙人和来自低山地区的瑞族人,他们愿为换取较低的现金收入而工作几年。库蒙布旅馆是高利润企业,在尼泊尔部分地区,旅馆业被认为是最赚钱的投机事业。普通旅馆的年毛利大约是一万多美元。尽管大部分食物需从每周一次的市场上和尼泊尔首都加德满都购买,但旅馆纯收入还是很殷实的。劳力便宜,家庭成员和雇员砍柴也不要花钱,而且不需要纳税。自从 1992 年春季的削价竞销被地方旅馆经营者协会反对以后,所有库蒙布旅馆形成了统一固定的价格。在拉尤,位于主要旅游线路上的旅馆年纯收入普遍可达 2000 美元。

70 年代后期,游客最大、最普遍的开销是为牛车旅游和登山旅游购买和运送行李袋。很明显,只有相对较少的西帕家庭养有牛、牦牛,特别是雄牦牛,它们是最主要的牲畜。到了 70 年代中期,许多家庭开始购买牦牛与牛的杂交牛。这种杂交牛更适合运送用于牛车旅行和登山的物资,它们往返于繁忙的路可拉简易机场,机场距拉尤南端,有两天的行程。在库蒙布常被用于驮运的牦牛,如果走下山谷到路可拉,有可能被染上致命的疾病。

4 旅游与环境变化

旅游对库蒙布森林的影响,引起了国际社会的极大关注。有关旅游导致库蒙布森林砍伐的广泛报导,大多言过其实。据西帕人说,砍伐森林从 1960 年就被严格禁止了,导致森林砍伐的主要原因是森林国有化,使地方森林管理削弱及修建国家公园,而不是旅游。比较研究 50 年代和 60 年代森林覆盖照片,证明很少有森林被砍伐。

早期的观察家错误地把 1950 年以前发生的森林减少,归咎于旅游。例如,报导所说,50 年代以后,拉尤上方斜坡上茂密的森林被砍伐殆尽,这是错误的。西帕人说,那里的记忆中就根本不存在茂密的森林。甚至在登山旅游早期,1957 年照片也证实,那里没有森林。他们的报导还宣称,自从 70 年代末西格马萨国家公园制定严格的森林管理制度以后,就已实质上禁止了砍伐,并说明前 15 年小规模砍伐与旅游无关,而与房屋材料和燃料消耗有关,也与森林国有化导致地方森林管理松散有关,还与 70 年代国家公园严格控制使用森林之前,当地蓄积燃料和木料有关。

在较低海拔的库蒙布,虽然旅馆砍柴使森林少量损失,但在一些特殊地带,旅馆工作人员和村民砍柴或许对改善森林密度和树种构成有一定的好处。拉尤、潘布克、多里、都达科斯河上游峡谷等处的一些林地,可能受到了不良影响。去威尔士山和哥克约山沿线上部分的一些旅馆,从潘布克和多里附近的中低山林地,购买生长缓慢的林木做燃料。许多旅馆甚至从更高的山地弄来桧木、灌木做燃料,在森林分布上线以上的海拔 4000—5000 米之间的坡地上,这些桧树和灌木呈罗棋布、大量生长。在库蒙布冰川终点周围的图格拉地区,威尔士山附近的桧树和低矮灌木丛的砍伐曾是最剧烈的。1951 年至 1979 年间,威士特山考察队从这里获得燃料用材,这里也是图格拉、罗布克、格拉克西普等地旅馆用柴的来源地,同时还为当地牧民提供燃用柴。生长在丁泊克附近的高山桧树的减少,会增强侵蚀,这种侵蚀也会在通往威士特山的其它主要进山通道上发生。国家公园从开始就未强有力地限制旅馆用高山桧树做燃料,也没有为树生长线以上的旅馆开辟替换能源。在澳大利亚援助下,尼泊尔政府正在建设的新水电站,可能会使拉尤、库蒙俊、康得和萨米欧格等地的旅馆减少燃料用材。在拉尤及其它低海拔库蒙布居民点附近,杂交牛及奶牛一年中大部分时间需放牧,这种放牧的增加也会带来环境负效应。一些地区的放牧密度无疑增加了,有些观察家也提出库蒙布村庄附近地区的资源退化和森林更新受到抑制。

郊区铁路系统是否为分形?

王益谦 译

分维的观念现在被应用于不同的领域,通常人们在处理形状不规则的微妙物体时,便要用到分维的概念。分维的概念已经运用于地理学,在这方面的先例为曼德尔布罗特用分维来研究海岸和河流的形状。最近分维的概念也被应用于城镇的扩张与增长,阿林豪斯、古德柴尔德及马克也讨论了分形(fractals)在地理学中的重要性。

本项工作的动力来自于对聚合物科学中一些用计算机产生的聚集体和大巴黎地区的铁路运输系统之间相似性的直接观察。在本文中,我们分析了这个铁路系统,表明分形的概念对于这种现象学上的描述确实是合适的。在研究车站数量 $N(R)$ 和距中心的距离 R 之间简单的函数关系时,我们发现了两个幂律关系:由于大城市地铁“密集”,因此 $N(R)$ 与 R^2 成比例,对更大区域的铁路系统,我们发现 $N(R)$ 大致与 $R^{1/2}$ 成比例。有趣的是,这两个函数关系之间的转换点与城市的实际界限相吻合。与此类似,铁路轨道的总长度 $L(R)$ 也大约与 $R^{1.5}$ 成比例。

我们首先在第一部分对运输系统进行了分析,然后在第二部分将所获得的明显结果与已知的聚合物科学和其它增长过程模型的结果进行了比较,最后讨论了将已知模型推广到我们正在处理的问题上的可行性和这种方法与城市增长的关系。

在威士特山区,垃圾多年来一直倍受关注。从1979年开始,西格马萨国家公园管理规定就要求登山队员和牛车旅游者,带出他们的废弃物,但很少有人遵守。结果,垃圾在威士特山道沿线、都达科斯至哥克约峡谷和登山帐篷基地上不断堆积。近年来,西帕村民对垃圾处理的疏忽和不能生物降解废弃物的增加,都使得塑料、金属、玻璃等废弃物的激增。

登山探险帐篷基地上的巨大垃圾堆已变得声名狼藉。到80年代中期,在威士特山搭帐篷的区域,已积累了数吨垃圾。尽管外国环保专家、牛车旅游公司、尼泊尔的一些组织机构及近年来成立的西帕青年俱乐部,对组织清除垃圾做了些零星的工作,但在牛车道、登山道上、旅游废弃物仍很刺眼。近此年来,有人倡议,准确衡量和改变这种局面,包括在垃圾问题被控制以前,暂停登山活动的提议。垃圾引起的国际关注已难住一些观察家和地方官员,他们认为,这个问题已使区域旅游效应的其它方面黯然失色。

库蒙布正在施实的改革措施可能会使这种状况好转。1991年夏,前国家公园行政长官明格玛罗布协调了进行中的地方清扫和回收基础系统的活动。在地方宗教、政治和商业领导人的支持下,西帕人口控制委员会成立了。在美国世界野生生物基金会的物质帮助下,该委员会聘请地方长官建造并管理永久性的垃圾处理站,而且指导清扫活动。人们设想着一个回收玻璃和塑料废弃物到加德满都的回收方案。在国家公园权威人士协作下,该委员会已完成一套新的保证金制度,以确保登山探险队带走其产生的垃圾。进入该地的每个探险队必须到设在国家公园管理中心的委员会办公室留下保证金,只有该团队在登山结束时,带走其废弃物才能领回保证金。

译自《The Geographical Review》, oct. , 1993, 83(4) 熊绍华校