



驾照代扣分非法交易禁而不绝

专家表示,惩戒只是一方面,更重要的是在人们心中装上电子眼

本报讯 (记者吴锋思)“又吃了一单,都被扣了20多分了!哪里可以买分,介绍下吧!”在微信朋友圈经常可以看到这样的“求救”。据了解,随着各地加大交通执法力度,交通违法处理量也不断增大。虽然公安部门采取各种措施,遏制非法代扣分行为,但地下代扣分市场仍禁而不绝,还有不少人明码标价收购驾照分数。

小李去年开始兼职做驾照代扣分“生意”,据他介绍,直接和卖分人对接,那叫“一级市场”,一般C1证一分能卖300元,B证一分

600元。但目前大多是“二级市场”,即通过中介介绍,层层利益分配后,C1证卖分人只能拿到130元。中介多且分工明确,比如小李只负责推荐客户,具体运作还有另外一帮人。

《工人日报》记者在百度上搜索“驾照代扣分”等关键词,可以找到许多中介,而这样的中介在微信、QQ、微信等平台上也大量存在。

“经常被扣分,自己的证拿去扣肯定不够,花点钱买分比驾照被吊销合算多了。”福州市民方虎告诉记者。据小李介绍,代扣分的

顾客群主要有两类。第一类是新手,他们容易出现交通违法行为,好不容易才考到驾照,担心分数被扣完还得重新考试;第二类就是出租车等营运车辆的驾驶员。

据了解,驾照代扣分非法交易猖獗,一方面由于存在巨大利益空间,另一方面则是执法部门遭遇取证难。代扣分一般发生在以下情况:比如违章停车,驾驶人不在,不能现场记分;再如电子眼只能拍到违章车辆车牌,不能拍到驾驶人等。所以,只要是非现场执法,违章司机都可能拿其他人的驾照代扣记分。此外,在交管部门处理罚分时,由于没有证据,交警也无法判断谁是违章司机。因此,只要出示车辆行驶证和驾照就可以办理违章处罚。

“服务窗口工作人员每天要处理违法上百起,如此工作强度也增加了甄别难度。”福州公安局相关负责人介绍说,去年9月,为打击买卖驾照分数,公安部对交警部门违法处理系统做了优化设置,规定对应每辆车每年最多只能用3本驾驶证去扣分。同年10月,福建省交警总队针对处理违法的流程也有了新规定,即司机必须带上本人驾驶证、行驶证、身份证到处理点处理。而此前,处理违法仅需带上一本驾驶证、一本行驶证,且不需要本人前往。

据介绍,一旦因为买卖分被查处,将进入交警部门的黑名单,这会严重影响日后自己车辆的保险、年检等,还可能会影响到驾照的更换。也有专家表示,惩戒只是一方面,更重要的是在人们心中装上电子眼,人人都应该有自觉的守法意识。

快递实名制实施两月缘何有名无实

最关键的还在于建立配套的信息安全规范,强化对信息泄露的流程监管

本报记者 杨召奎

被称为史上最严的快递实名制,从今年6月1日作为国家行业标准正式施行至今,已经整两个月了,然而落地效果却不尽如人意。有媒体报道称,在浙江温州、北京等地的多个快递点,许多快递员表示,普通物品寄送不需要出示身份证件。

2015年底,国家邮政局审议通过了《快递安全生产操作规范》,并于今年6月1日起正式施行。该规范明确,开箱验视寄件人货物、核实寄件人实名信息都为“邮政行业强制性标准”。

为何要实行快递实名制?近年来我国快递业发展迅速,但收寄和验视环节存在的一些“漏洞”,给不法分子运送违禁品提供了可乘之机。业内人士分析认为,此项新规的实施能够在寄件人和收件人之间架起一道“防火墙”,以增加快递行业的安全系数,遏制利用快递渠道从事违法犯罪行为的发生,保障公共安全。同时,此举也有利于增加商业诚信体系的建设,打击不法商贩,维护生产商、经销商的利益,促进电子商务市场交易活动健康有序发展。

但现实的情况是,市民寄快递不出示身份证是常态。据媒体报道,出于对个人信息泄露等问题的担忧,不少市民对快递实名制的施行存在着抵触心理。与此同时,落实相应内容需要快递公司承担更多的人员培训成本、验视技术成本,流失不配合客户的成本。而快递员的收入与“量”有密切的关系,开箱验视寄件人货物、核实寄件人实名信息必然会影响他们的工作量和工作效率,收入也随之减少,其积极性也就无法被调动。这些,都是导致快递实名制遇冷的重要因素。

事实上,市民对信息泄露的担忧并非多余。据媒体报道,在个人信息保护方面,网民被泄露的个人信息涵盖范围非常广泛,其中78.2%的网民个人信息被泄露过,包括网民的姓名、学历、家庭住址、身



8月1日,海南三亚,中国距离南沙渔场最近的国家一级渔港——位于海南三亚市区以西约50公里的三亚崖州中心渔港正式启用。这里将是中国南海渔场作业船舶停泊、避风、卸渔、补给最便捷的基地。图为当地政府和近万民众在码头举行隆重仪式庆祝新港开港,以及一年一度的南海伏季休渔结束后正式开渔。

六方面实现新老业态融合发展

——交通运输部副部长刘小明详解出租车改革

新华社记者 赵文君

近日,国务院办公厅印发了《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》,交通运输部等7个部门联合颁布了《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》。交通运输部副部长刘小明1日就深化出租车改革接受中国政府网访谈,从科学定位、明确管理规范、市场监管等六方面详解出租车、网约车改革新规范。

- 科学定位出租车服务**

改革对出租车服务的定位予以了明确。出租车作为城市综合交通运输体系的组成部分,是城市公共交通的补充,为社会公众提供个性化出行服务。城市应该坚持优先发展公共交通,适度发展出租车,统筹传统出租车和网络预约出租车的发展,从而促进两个业态都能健康发展。

刘小明说,改革是在优先发展公共交通、适度发展出租汽车的前提之下,以新的业态撬动传统行业体制机制的改革。要解决政府和企业、企业和驾驶员、运力供给和需求之间的突出矛盾。
- 深化传统出租车改革**

在传统出租车改革上,新增的经营权要一

- 律实行期限限制和无偿使用。现在已经是无期限的或者是已经实行有偿使用的,各地政府要制定相应的方案,积极、科学、稳妥地实现过渡。
- 刘小明说,在经营权过渡方面,由各方协商确定并动态调整承包费的标准或定额任务,在这个基础上通过改革经营模式,降低过高的承包费标准,减轻驾驶员的负担。
- 规范网约车发展**

《指导意见》明确给予网约车合法的地位,明确了平台公司应该承担承运人责任。同时,车辆和驾驶员都有一个基本的准入条件,而且必须要依法规范经营行为。《暂行办法》对网约车的平台、公司、驾驶员、车辆依法实施许可管理,进一步明确了管理规范。

刘小明说,改革的过程中体现了传统出租汽车和网络出租汽车的错位经营,逐步实现这两种新老业态的融合发展。
- 鼓励私人小客车合乘**

《指导意见》明确地从国家层面确定了合



乘的合法地位。刘小明说,在当前的交通拥堵、环境污染比较严重的情况下,合乘是一个降低交通拥堵、提高道路使用率的重要方式。同时也需要各个城市政府结合自身实际制订相应的规范,让它良性发展。

营造良好的市场环境

文件明确,无论是传统出租车还是网约出租车都要有良好的市场环境,包括服务设施、法律法规和标准,也包括信用、信息、诚信

蓝皮书指出新能源汽车内部短路容易造成火灾

发展新能源汽车要以安全为前提

本报北京8月1日电 (记者杜鑫)新能源汽车的发展速度要以安全为前提,如果做不到安全,宁可把速度放慢一点。这是今天参加《新能源汽车蓝皮书:中国新能源汽车产业发展报告(2016)》发布会的业内人士和专家们达成的共识。该蓝皮书由中国汽车技术研究中心、日产(中国)投资有限公司、东风汽车有限公司及社会科学文献出版社共同发布。

蓝皮书预计,2020年我国新能源汽车市场规模将达到145万辆。而电动汽车突出的安全问题是如何预防火灾。电池往往是火灾的重要原因。电池着火的原因有内部和外部两个方面。内部短路是造成着火的主要问题,局部的温升、杂质/毛刺、枝晶、隔膜缺陷、隔膜变形等都有可能引起火灾。外部原因主要是机械伤害



7月27日,徐州骆马湖水源地区第三标段施工现场,中铁上海局市政公司员工冒着酷暑在湖中心吊装最后一节内径2.6米、长80.4米、壁厚28毫米的原水取水管道。大口径长距离钢管引水管线最后一节的就位,标志着徐州骆马湖水源地区原水管全线贯通。该工程将有效提升徐州市城市供水能力,改善百万市民的用水需求和质量,同时对推进特大型区域性中心城市战略发展意义重大。

蔡祥重 摄

落后产能正加速出清

在河北张家口,提起刚刚拆除的5号高炉,河北钢铁集团宣钢公司炉工张继文仍是留恋不已。他曾为这座平均日产1500吨的高炉服务十多年,而如今,高炉已被解体。

已有百年历史的煤炭“老兵”徐州矿务集团,2015年先后关闭贵州兴隆等8对矿井,淘汰落后产能447万吨。今年将再退出产能790万吨。

正是由于煤炭钢铁行业产能严重过剩,不断有矿井、高炉退出历史舞台。中国钢铁工业协会数据显示,去年我国粗钢产量近8亿吨,产能利用率不足67%。另据统计,去年我国原煤产量为37.5亿吨,煤炭产能超实际需求量30%。

过剩产能将将钢铁行业拖入困境。“一斤螺纹钢9角多,一斤白菜2元多,以前常说便宜是买个白菜价,现在连白菜价都卖不上。”在钢铁价格低谷时,冷水江钢铁集团董事长陈代富说,过剩行业去产能是绕不过去的坎。

也就是在今年2月,国务院出台《关于煤

炭行业化解过剩产能实现脱困发展的意见》《关于钢铁行业化解过剩产能实现脱困发展的意见》,确定用5年时间压减粗钢产能1亿吨至1.5亿吨,用3年到5年时间退出煤炭产能5亿吨左右,减量重组5亿吨左右。

随后,国家设置千亿元专项奖补资金,鼓励钢铁行业通过市场化手段出清过剩产能;各地方政府结合自身实际,制定更为详细的操作方案,去产能按政府制定的路线图,进入实际操作阶段。

中国企业研究院首席研究员李锦说:“过去那些低端附加值以及能源消耗量大的企业要加速退出市场,特别是一些没有核心竞争力和先进技术的‘僵尸企业’,必须退出市场,不能有任何犹豫。”

人哪去、钱哪来,去产能面临诸多挑战

任何一项改革都不是一帆风顺的,涉及众多企业和职工的去产能更是如此。人到哪

里去,钱从哪里来,这些问题都是去产能面临的巨大挑战。

——山西大同煤矿集团今年将关闭7座矿井,分流职工近万人;山西潞安矿业集团将在3年内陆续分流1万人;武汉钢铁集团需分流5万名职工……依国家去产能政策,钢铁、煤炭行业有近180万职工需要被分流安置。

——2015年年报数据显示,武汉钢铁股份有限公司亏损75亿元,鞍钢股份有限公司亏损近46亿元,大同煤业股份有限公司亏损18亿元……去年钢铁、煤炭出现行业性亏损,面对人员安置、转型升级、资金缺口仍大。

为破解人员安置和资金难题,国家不仅专门设立主要用于职工安置的奖补资金,人社部还联合七部门制订去产能过程中职工安置的工作意见,要求从政策上引导、鼓励,多渠道分流安置职工,各地政府也纷纷出台相关支持政策。

得益于此,56岁的武汉市民周汉华,去年底完成了从“武钢职工”向“快车司机”的角色转变。他现在每天能跑10多单,收入100元很轻松,加上车间按月发放的生活费,月收入基本赶上了武钢效益最好的时候。

除了人与钱的难题之外,今年以来市场发生的价格波动让去产能之路更加艰难。据统计,螺纹钢主力合约价格从去年12月的每吨1600多元一路上涨至今年4月的每吨近2800元;动力煤期货价格从今年1月每吨接近300元开始上涨,中间略有回调,截至7月29日,累计涨幅已达50%。

市场回暖引得部分停产企业复产,增加了去产能的复杂性。针对这一新情况,一些地方迅速采取措施予以应对。如,河北在4月份紧急下发要求全省坚决禁止违规新建钢铁产能和已封停钢铁设备复产,湖北、江苏等地,则是政府回头看,严禁关停企业复产。

在“去”中谋求更高质量发展

尽管困难重重,去产能这项工作一直在