

厘清三大焦点 设定起跑线

□新华社记者 赵文君 齐中熙 丁静

7月28日公布的《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》全面提出深化出租车行业改革的目标任务和重大举措。与去年公开征求意见稿相比,此次出台的两个文件作了哪些修改?对此前社会关注的焦点问题如何厘清?改革能否设定公平“起跑线”、打破出租车行业旧有的垄断利益格局,实现健康持续发展?

焦点一:网约车合法身份如何给?

在征求意见稿阶段,社会对于网约车报废年限、网约车平台企业经营许可程序等方面的问题持有疑虑。有人担心,网约车会不会“一管就死”?

此次出台的文件明确将网约车车辆登记为“预约出租客运”,通过量身定制监管模式,给予网约车合法身份,支持其规范健康发展。

交通运输部副部长刘小明说,针对互联网线上服务“一点接入、全网服务”的特点,同时考虑到出租车线下提供属地化、区域化服务,地方属地管理的要求。在网约车经营许可程序和条件上,文件体现了便利化和适应互联网新业态的特点。

相比社会营运车辆的8年强制报废使用期限,文件规定网约车行驶里程达到60万公里时强制报废,行驶里程未达到60万公里但使用年限达到8年时,退出网约车经营。

网约车的经营许可变成“两级工作、一级许可”的许可程序。“两级工作”是指对网约车平台公司的线上和线下服务能力认定由省和市(县)两级分别完成,“一级许可”是指由服务所在地市级或者县级出租汽车行政主管部门结合两级能力认定结果一次许可。

近日,新华社记者走访了吉林珲春东北虎国家级自然保护区和汪清国家级自然保护区,与“护虎使者”聊起“与虎同行”、“虎口脱险”等与东北虎保护有关的那些事。

从伤虎恨虎到爱虎护虎

李志兴今年63岁,10年前从吉林珲春东北虎国家级自然保护区管理局宣教中心主任的岗位上退休,退休后一直为保护东北虎鼓与呼,至今还担任着珲春市天和东北虎保护协会秘书长的职务。

2001年底,珲春东北虎国家级自然保护区成立,李志兴被调到保护区工作。

回顾他近20年的东北虎保护工作,李志兴感到欣慰的是人们思想观念在转变。“过去很多人伤害老虎、憎恨老虎,但现在越来越多的人主动保护老虎,因老虎而骄傲。”他说。

珲春市位于吉林省东部,紧邻俄罗斯和朝鲜,是中国现有野生东北虎数量和种群密度最高的地区。早些年,当地居民多以打猎和养牛为生,人虎矛盾在所难免。

“当地猎人喜欢下套子,就是用钢丝围成一个圈,一头固定在树上,然后把套子放在野生动物常出没的地方。野生动物一旦被套住就会挣扎,但越挣扎勒得越紧……”李志兴说。

从伤虎恨虎到爱虎护虎的典型,是管道村村民曲双喜。曲双喜曾是当地有名的猎户,居住在保护区内。

2002年的一天,曲双喜大雪后进山捕猎,归途遭遇一只受伤的野生东北虎。

文件第一次在全国层面对顺风车,即私人小客车合乘作了界定,鼓励不以营利为目的的小客车合乘。交通运输部运输服务司出租汽车管理处处长王绣春说,顺风车有利于缓解交通拥堵和环境压力,但同时要让乘客明确其权利义务与经营性质的网约车不同,今后将由地方政府结合实际制定配套规定。

焦点二:经营权、份子钱,传统出租车怎么改?

随着网约车服务的流行,一些网约车平台利用资本优势,给乘客高额奖励和优惠、向驾驶员发放超额补贴等手段,抢占市场份额,打破了原有的运输市场秩序,对传统出租汽车行业造成较大冲击。

据交通运输部统计,截至2015年底,全国出租汽车年客运量约400亿人次,折合每天有超过1亿人在使用出租汽车服务。作为城市重要的窗口服务行业,出租车行业长期积累的深层次矛盾没有解决,网约车新业态的无序发展又带来了新旧矛盾叠加。

记者从北京一些出租车公司了解到,从去年专车大量补贴开始,到后来快车、顺风车的推出,出租车司机们的共同感受就是:活越来越难拉了。

中国道路运输协会副会长王丽梅说,由于缺乏规范管理,网约车在价格机制、保险制度、税费缴纳等方面与传统出租汽车存在较大差异,形成不公平竞争。

广州市客运交通管理处处长苏奎表示,对传统出租车经营权管理制度改革是本次出租车改革的重点内容。“出租车经营权被炒作成为投资品,无法建立退出机制,导致行业封闭。”他说。

文件明确提出,对于新增出租汽车经营权一律实行

和老虎搏斗,他最终力衰不敌,被老虎叼着跑出20多米。千钧一发之际,老虎发现他身后背着的箩筐里有刚打回的鹿肉,就叼着鹿肉走了,曲双喜侥幸逃脱。

“常理来说,老虎轻易不吃人,只吃牲畜,除非是极度饥饿和人挑逗的情况下才吃人。”虎口脱险后,曲双喜认识到自己非法狩猎和下套误伤老虎的严重性。随后,他联合周边村民成立了3支反偷猎巡护队,开始定期巡护森林。“珲春市首批无狩猎村示范基地”也随之启动。

“如今,越来越多的村民开始喜欢上东北虎,特别是随着发展养牛、养蜂等替

期限和无偿使用,并不得变更经营主体。对于现有经营权未明确具体经营期限或已实行经营权有偿使用的,也给予了各地政府改革的空间和时间,可以采取政府回购、经济补偿、经营权转换等各项措施,实现平稳过渡。

“份子钱并非万恶之源。”苏奎表示,份子钱实际是承包制的成本体现,包括制度成本和车辆保险费用等刚性成本两大部分,网约车平台的司机也同样要付出制度成本。“份子钱没有绝对的好坏之分,关键在于分配方式多样化,企业和司机之间要实现风险共担,要鼓励出租车司机实现职业的自由流动。”

焦点三:“专车”安全问题如何管?

近期,一些“专车”“快车”服务过程中发生的安全事故、服务纠纷甚至刑事案件,引起了社会高度关注。对此,出租车改革有哪些针对性的规定?

北京交通发展研究中心主任郭继孚表示,保障乘客出行安全是交通运输服务的最基本要求,也是此次出租车改革考虑的核心问题。文件明确,网约车平台公司要承担承运人责任,厘清运输服务过程中各方权责,一旦发生事故时有明确的责任主体,保障乘客和驾驶员等各方的合法权益,减少纠纷。

“网约车在全世界都是新业态,安全监管的核心就是界定平台承担的责任。平台是无车承运人,不同于传统出租车,也不是私家车。未来一定是要构筑政府、平台、司机、乘客共同合作治理的结构,调动社会各方面作用实现有效治理,消除各种司机的不良行为。”中国社会科学院法学研究所研究员周汉华说。

专家表示,无论是传统出租车还是网约车,安全监管都有三大关。一是加强事前准入把关。通过对企业、车辆、驾驶员的资质认定,对安全服务基本条件和能力进行事前把关,把住入口,守住安全底线。二是加强事中事后运营监管。要求公司落实主体责任,加强对企业经营行为和日常营运全过程的监管。三是加强社会信用评价。网约车平台可以充分发挥大数据作用,实时进行在线监控。此外,乘客和司机的互评机制很重要,维护信誉评价机制作用,促使整个服务质量的改变,通过黑名单制度,杜绝违法犯罪行为。



瓢舀鱼,野鸡飞到饭锅里”,是长白山原始林区良好生态的真实写照。但随着对森林的过度采伐,生态遭到严重破坏,东北虎、豹逐渐在长白山林区消失。

近年来,长白山林区生态建设步伐明显加快,为虎豹的生存和栖息提供了有利条件。李健民任兰家林场场长时,积极响应省里提出的生态移民号召,带领林场居民迁入城镇。

通过生态移民等工程,保护区已陆续迁出2000多户人家。“兰家林场的森林覆盖率已达98.2%,以兰家为中心,方圆近30公里的‘无人区’最大限度减少了人为

访专家。

为了使中国东北虎和东北豹监测及保护达到国际先进水平,珲春东北虎国家级自然保护区建设了6个基层保护站,设有60多个红外线监测相机观测点。

郎建民检查户外红外相机时,“平均2个月要把60多个观测点全走一遍”。他每年要在山上呆上100天左右,工作15年已经走了2万多公里山路,平时一天爬4座山,要走十四五公里山路。“冬天天雪大时,雪能没过大腿。”他说。

郎建民也练就了一双“火眼金睛”,不用上山,只看一眼山势、地形就能判断出哪里有老虎出没以及它的出行和捕食习惯。每当发现野生动物在山林里的卧痕和足迹,郎建民都会用GPS仪器进行定位,收集数据。

有时,郎建民会循着虎迹而去。“有一次,我去检查相机,一只‘大家伙’就在我身旁10多米处和我平行着走,我走它也走,我停它也停。随后,它一跃而下,我马上拿起红外相机拍下了珍贵影像。”

1998年,中、俄、美三国专家在长白山林区调查发现东北虎6至9只、东北豹3至7只。而最新监测数据表明,在珲春林区定居和通过珲春林区向吉林省内迁徙的东北虎、豹数量已达到27只和42只。

“这标志着珲春林区作为东北虎、豹从俄罗斯向中国内陆扩散的生态廊道已经形成,并正在成为中国野生东北虎、豹恢复的种源基地。”郎建民兴奋地说。

郎建民爱虎如命,人称“郎老虎”,他管母虎叫“丫头”,管公虎叫“兄弟”。

明知山有虎,偏向虎山行

——东北虎保护的那些事

□新华社记者 高楠

代产业,让当地潜在的捕猎者成为保护者,对改善野生东北虎的栖息环境意义重大。”李志兴说。

“人退虎进”为虎让路

李健民今年48岁,历任吉林汪清林业局兰家林场场长和汪清国家级自然保护区管理局公园办主任。

李健民在兰家林场生活了40年,打小就听老人们念叨兰家一带有关东北虎、豹的故事。“老虎捕食讲究一纵、一扑、一剪、一扫。”聊起老虎,他总是口若悬河、滔滔不绝。

在李健民儿时的记忆里,“棒打狍子

活动对东北虎、豹的干扰,成了真正的‘虎豹之乡’。”李健民说。

有了200余种野生动物、1300余种植物,吉林也得以建起兰家大峡谷国家森林公园。逐鹿崖、虎跳桥……李健民用虎豹的故事装扮公园景点,借助森林生态旅游宣传东北虎保护工作,目标是实现生态建设与经济发展和谐双赢。

爱虎如命“郎老虎”

郎建民今年48岁,是珲春东北虎国家级自然保护区管理局宣教中心主任。

2001年郎建民来到保护区机关工作,从此对东北虎着迷,自学理论,拜