

借力数字化熨平起伏波动



国家铁路局近日就《铁路旅客运输规程(征求意见稿)》公开征求意见。征求意见稿第28条规定:“铁路运输企业发现涂改、伪造车票或者证件乘车,恶意逃票或霸座的,应当及时通知公安机关。”其中,“霸座”一词,还是头一次出现。消息甫出,新增的霸座惩治规定引发了广大网友关注。编者在此选取两篇“众说”,对此进行交流探讨。



国家统计局近日公布的数据显示,今年前三季度全国猪肉市场价格同比下降28%。这几天杭州市场猪肉价格在每市斤15元左右,而去年同期在25元左右。

显然,当某些波动超过正常幅度,将给经济社会生活带来扰动。而数字化则给熨平经济社会生活中的起伏波动提供了强力手段。

首先,用数字技术强化预测预警。人类社会正被数字技术高度解析

和强力解构,每个人、每件事、每项动态都可以在某种程度上以数字化形式呈现,未来甚至整个社会都可能会以微粒化形态存在、以智能化方式运行。借助互联网、大数据、云计算、人工智能、区块链等资源和技术,很大程度上可以做到对经济社会行为的精准计量和对发展变化趋势的准确预警,实现平稳有序高效运行。关键要做好两点:一是要将数字技术深度融入社会日常生活,用数字思维武装人们的头脑,高度重视信息资源价值,切实增强全社会理性力量,提升群众正向逆向预期事物发展变化的能力;二是有关部门要适时抓取完整数据,经过科学计算,及时给出极富价值的经济社会运行预测结果和预警信息,引导机构和个人正确决策。

其次,用数字技术保障经济平稳运行。近代以来,人类社会经济发展出现了两个事实:一个是“库兹涅茨事实”,即随着工业文明发展,农业占比下降,工业占比上升,使人类得以跳出“马尔萨斯陷阱”;另一个是“后工业化事实”,就是当经济发展到较高水平后,工业占比下降,服务业占比上升。因服务业劳动生产率增长缓慢,最终将导致整个经济停滞,被称为“鲍莫尔病”。面对“两个事实”,经济要保持平稳增速,防止大起大落,一方面必须借力数字技术对第三产业实施全流程改造,实现服务业数字化,提升产出效率;另一方面对制造业、农业等传统产业进行全方位数字化改造,发挥制造业引擎经济增长的主力军作用,保证经济平稳持续增长。

再次,用数字技术实施精准调控。经济社会运行,尤其是市场波动一定程度上是有规律可循的。按照经济学蛛网理论,长生产周期的商品市场背离供求均衡,当需求的价格弹性大于供给的价格弹性时,经过几个周期波动,市场将重回均衡状态。以猪肉市场为例,一个周期的生猪饲养和猪肉供应,其波动的规律性很强,应该尝试利用数字技术开展精准调控:一是测定年度不同时段猪肉市场的需求量;二是对企业(农户)的生猪饲养量和出栏分布进行数字化指导管理,适配市场供需;三是发展规模养殖并实施逆周期财政补贴;四是实施猪肉储备制度,平滑市场波动,平抑周期起伏。

(朱中仕,原载《浙江日报》)

“霸座”入法以善法达善治

对那些自私自利、目无法纪的“霸座者”来说,又有一则“坏消息”。近日,国家铁路局就《铁路旅客运输规程(征求意见稿)》公开征求意见。该规程第28条指出,“发现涂改、伪造车票或者证件乘车,恶意逃票或霸座的,应当及时通知公安机关”。

火车上的“霸座”行为,向来令人深恶痛绝,但“动真格”给予处罚,却是近年才有的事。2018年8月21日,G334次高铁列车上发生的“霸座”事件令人记忆犹新。当时,男子孙某以“无法起身,不能归还座位”为由,强行霸占一名女乘客的座位,事件曝光后,很快引起公愤。面对纷至沓来的公众质疑,济南铁路局方面曾称,涉事男乘客的行为属于道德问题,不构成违法行为,而最后的处理结果是,孙某被认定为违法,处治安罚款200元,并在一定期限内被限制购票乘坐火车。其后,对类似的霸座者,各地也多给予治安处罚、纳入征信黑名单等。

其实,处理形形色色的“霸座者”,并不缺乏法律依据。《中华人民共和国民法典》就规定:旅客应当按照有效客票记载的时间、班次和座位号乘坐,“无票乘坐、超程乘坐、越级乘坐或者持不符合减价条件的优惠客票乘坐的,应当补交票款,承运人可以按照规定加收票款;旅客不支付票款的,承运人可以拒绝运输”。根据中国铁路总公司《铁路旅客信用记录管理办法(试行)》《关于限制铁路旅客运输领域严重失信人购买车票的管理办法》等规定,“霸座”行为还将被纳入“黑名单”。

考虑到此类违法行为带有耍无赖的性质,一些地方会在治安处罚中将其归入寻衅滋事之类。根据治安管理处罚法规定,公安机关可对违法者“处5日以上10日以下的拘留,可以并处500元以下罚款”,“情节较重的,处10日以上15日以下拘留,可以并处1000元以下罚款”。个别情况下,“霸座者”甚至可能被追究刑事责任。一旦构成寻衅滋事犯罪,违法者可能面临5年以下有期徒刑、拘役或者管制,在司法实践中亦有判例。

不过,即便已有相关法律,上述限制性法律还是缺了重要的一环,那就是执法机关与铁路系统之间的联动机制。现实中,火车上发生“霸座”问题后,车长、安全员、乘务员等工作人员会首先出面,但他们明显缺乏必要的强制手段。根据酝酿中的《铁路旅客运输规程(征求意见稿)》,面对“霸座者”的无赖之举,列车工作人员“应当及时通知公安机关”,由此实现了铁路部门与公安部门应对处理的有机衔接,打出了一套组合拳。

对于突破底线的不文明行为,除了道德谴责,也要有法律规制。从治安处罚到纳入征信黑名单,从拒绝运输到“应当及时通知公安机关”,立法回应民众呼声,规范越来越全面,措施越来越有力。公众对违法失德者束手无策的一页,已经彻底翻过。对于铁路和公安部门,有了法律规范撑腰,处理“霸座”等不文明行为将更加得心应手,这也有利于维护运输秩序和运行安全,让广大群众受益。

(欧阳晨雨,原载《中国青年报》)

惩治“霸座”不妨霸气一点

近日,国家铁路局就《铁路旅客运输规程(征求意见稿)》公开征求意见。征求意见稿第二十八条规定:铁路运输企业发现涂改、伪造车票或者证件乘车,恶意逃票或霸座的,应当及时通知公安机关。霸座首次被纳入其中。

铁路客运一直遵循“对号入座”的规则,霸座不仅是道德问题,也侵害了他人权益,更是在挑战规则,扰乱正常的交通秩序。自2018年“霸座男”孙某以“葛优躺”横空出道以来,“霸座族”不断刷新着人们对不文明行为的认知。比如,去年8月飞机惊现“霸座女”,今年5月江苏连云港赣榆开往浙江温州南站的高铁列车上也发生了一起霸座事件……类似事件的处罚轻则罚款限购车票,重则不过是拘留几日,挑衅规则的成本和代价不高。在媒体多次曝光和舆论谴责之下,霸座现象依然未有穷期,这提醒我们,对霸座说“不”,还得敲响法治警钟。

霸座之风不可长,处罚的方式得升级,如此才能起到教育人的作用,帮助他们养成对规则的敬畏之心。教育的方式不应局限于苦口婆心,更应有刚性的行政处罚撑腰,破解“霸座—规劝无效—以优待安抚被霸座旅客—不了了之”的恶性循环。必须让违规者付出应有的代价,才能防止“破窗效应”。

2018年《广东省铁路安全管理条例》颁布实施,明确规定,旅客应当按照车票载明的座位乘车,不得强占他人座位。这是全国首个针对霸座处罚新规。如今发生霸座行为将通知公安部门,背后的法律依据是民法典、治安管理处罚法和刑法,视情节轻重,将霸座行为依法归为寻衅滋事的处置范围内,定性为危害运输秩序和运行安全的违法犯罪行为。情节较轻可以拘留和罚款,情节严重可处5年以上10年以下有期徒刑。若再想霸座,不仅要算好良心账,更要算算经济、时间和法律的账。

值得一提的是,此次,征求意见稿针对无票乘车不主动补票、越席乘车、“买短乘长”等饱受诟病的不文明行为,也做出了严格规定。比如,对无票乘车未主动补票的,在车票到站不下车继续乘车的,持低等级席位的车票乘坐高等级席位的,持不符合减价条件的优惠、优待车票乘车的,在补收票款的同时加收50%已乘区间应补票款;对无票乘车、不接受安全检查和、未按规定落实传染病防治等七类旅客可直接拒载等。

新增霸座惩治规定的铁路旅客运输规程一旦开始施行,相信霸座现象将随之得到缓解。社会需要解决具体问题的办法,不但要有,还要完善、严厉,对霸座行为的处理,不妨再“霸气”一点。

(李冀,原载《广州日报》)

(请作者和本版编辑联系,以领取稿酬)



国民体质纳入体检

为了推进新时代全民健身高质量发展,浙江省政府近日印发《浙江省全民健身实施计划(2021—2025年)》,推进全民健身事业融合发展,将国民体质测试纳入健康体检范围。

(新华社发)



60后开始退休带来新的社会效应

刚刚结束的2021中国国际老龄产业高峰论坛披露,大批60后新生代老年人群体的出现,将使我国在“十四五”时期新增老年人口5380万人,是“十三五”时期的1.5倍,老年人口总量也将超过3亿人,老龄产业将迎来爆发期。

从去年起,中国60后(男性)开始步入退休年龄。上世纪60年代,是中国生育率高企时期。60后开始步入社会,恰值1977年、1978年。1977年,中国恢复了高考;1978年,十一届三中全会召开,以经济建设为中心的改革开放成为国策。这样的起点,决定了60后的社会位置和人生路经。

最近一些年,“×0后”的说法,是人们在论述社会问题时简便归纳的“断代”概念。所谓60后也不例外。

如果说“×0后”这个以自然年份而划分出来的人群,真的具有某些可区别于其他10年划分出的人群的特殊共性的话,那么,随着60后的开始退休,其特殊共性所构成的结构性因素在职场上的消失,是否会给社会带来一些结构性的变化,颇值得思忖和观察。

根据有关人口统计数字,进入20世纪60年代,除1960、1961两年外,从1962年起,中国每年新增人口数量都在2000万以上。计算得出,60后人口总计为23908.9万人,是其后以10年为期而计的新增人口总和之最。此外,1963年新增人口数2934万人迄今仍为最高,是中国年出生率的峰值数。

这些数字,与人力资源部门的基

本数据相吻合。从明年——即1962年出生的男性达到60岁退休标准的时间起,中国将迎来退休高峰时期,由此带来的最显著特征就是中国老龄化将显著加速。60后的退休高峰,在那些建立、成立时间久的机关企事业单位可能更为明显。而这些单位中在岗的60后,则大多具备一定的教育背景,其进入社会后的人生轨迹几乎全部在改革开放的年代中划就,因而是改革开放事业全过程的参与者和中坚力量。60后的退休,意味着一种带有年代特征的叙事主体及叙事方式的离场。

即将陆续退休的60后中的大多数人,都赶上了数字化发展的潮流,而其后代则正是被称作数字化社会“原住民”的那代人。实际上,中国最早一批数字技术机构、企业和平台的创立者、

开拓者群体,也正是60后。因此,60后跨入老年行列,无疑将改变“老”的观念,从许多方面改变旧有的老年、老人、老龄社会等概念和观念,从诸多方面改变基于“老”观念形成的标准。

60后也是最晚一批亲身经历过改革开放前后变化的群体。与他们的前辈相比,60后的价值标准、消费观念随着社会剧烈变迁和转型,发生了堪称颠覆性的改变。这也必将为老龄群体的消费方式、生活方式带来大幅度改变。不仅如此,拥有兄弟姐妹、生活在城镇的60后中的绝大多数,其下一代皆为独生子女,这种家庭结构将形成何种社会格局,也同样值得观察。因此,60后退休离开职场带来的社会效应,是中国正在面对的现实。

(杜友亮,原载《光明日报》)

斩断“代理退保”黑手

会发布了《关于银行业保险业常态化开展扫黑除恶有关工作的通知》,将“误导或怂恿保险客户非正常退保”纳入保险业扫黑除恶范畴。

但代理退保这种非法活动较为隐蔽,不法分子往往冒充监管部门、法律工作者或金融机构工作人员,以“与监管部门合作”“有内部资源”等名义,通过电话、微信、网络等方式谎称可办理全额退保、退还债务、修复征信等。骗取消费者信任后,打着“代理维权”的幌子,用编造事实、提供虚假信息等手段进行恶意投诉,达到退保索取佣金的目的。

对监管机构来说,打击代理退保存在取证难、定性难等客观问题,对

代理退保的打击力度一时难以快速提高,更多的是在风险提示上。对此,建议监管层进一步加强宣传力度,将代理退保的风险广而告之。这个过程客观上会促进社会保险意识的整体提升,对监管效率的提高也会产生促进作用。

值得关注的是,近期有消息称,中国保险行业协会人身保险专业委员会成立了防范“代理退保”风险专项工作组,焦点集中在代理退保产业链的运作流程,建立打击防范代理退保行业协作机制等。

不过,要遏制住代理退保这种不法现象的蔓延,最重要的还是要做大做强保险行业本身,让更多的认同保险,提高保险消费的意愿。具体到行业经营上,首先要解决前端的销售误导,这是

退保发生最直观的根源。保险代理人需要给消费者讲清讲透不同保险产品条款设计、收益分配、费用扣除等方面的不同特点,尤其是对有理财属性的保险产品。当消费者在充分了解、充分对比后才明明白白地投保,退保风险自然会降低很多。其次后端的客户服务和理赔也要同步高效配合,重点关注每一个可能出现退保的环节,并及时化解风险。其三要利用保险科技更智能地管控风险。比如可以在保护好消费者权益和规范好保险销售行为的前提下,运用新技术为保险销售提供更多可回溯手段,让代理退保无空可钻,彻底斩断代理退保的黑手。

(江帆,原载《经济日报》)