

风正好扬帆

司法体制改革四项试点将在全国推开

Z 新华社 陈菲 邹伟

年终岁尾,中央深改组第十九次会议做出一项重要决定,2016年在北京、天津等13个省区市和新疆生产建设兵团适时推开司法体制改革试点。这是第三批司法体制改革试点地方,也意味改革试点将在全国推开。

由点到面,持续发力。2014年以来,中央深改组审议通过了33个司法改革文件,其中2015年就有22个,中央政法委、中央政法单位出台的司法改革文件数量已经达到了157件。

风正好扬帆。进入2016年,随着改革进程的不断深入,改革措施的落地生根,司法体制改革的正向促进作用将逐渐凸显。

从“要我改”到“我要改”

2014年6月,中央决定对司法体制改革中4项基础性、制度性措施开展第一批改革试点,上海、广州等6省市名列其中。

“刚刚确定第一批试点时,我们去广东调研,突出印象就是法检两院对改革顾虑重重,担心出现法官辞职潮、产生大量积案,畏难情绪比较强。”说起2014年的一次调研,中央政法委法治建设室的同志深有感触。

时隔一年多再次调研,发现观念完全不一样了,改革见到了成效。以前试点法院检察院有这样那样的担心,通过一年多实践,现在普遍要求改革,实现了从“要我改”到“我要改”的转变。

现在在广东,全省各级法院检察院普遍要求加入试点。本着积极稳妥的方针,目前确定了深圳、汕头、茂名、佛山四个原来开展试点地市全面开展,其他所有地市中级法院、市检察院和每个地市选择的两个基层院开展试点。司法体制改革试点范围扩大到了全省法院检察院的57%。

上海、吉林、湖北、海南已在全省推开。

这样的改变源于司法体制改革实践取得的成效。

改革以来,中央政法委积极协调有关部门,在完善法官检察官依法独立公正办案的司法责任制的同时,加强职业保障,推进法官检察官单独职务序列及工资制度改革试点,并建立司法人员分类管理的职业发展通道。

权责一致,自主办案、单独职务序列——改革的职业前景让更多优秀办案骨干回归办案一线岗位。

统计显示,上海市法院改革后一线办案人员增加18.5%,吉林省检察院改革后一线办案力量比改革前增加23.6%。在深圳福田检察院,188项原属副检察长、科长的案件审批权限下放给主任检察官,减少了审批环节,突出了检察官的司法主体地位。

随着司法责任制的落实,新型办案团队的组建,法官检察官能够专心主持庭审、办案,研究法律问题,办案质量和效率也明显提升。

上海全市法院一审、二审后服判息诉率分别达到了92.1%、99%,试点检察院2015年全年无一起错案,青海试点法院结案数同比上升80%。

新型法院成为“试金石”

2014年底,北京、上海、广州知识产权法院相继成立。

检修机车 备战春运



新华社 杨宝森 摄

为确保春运旅客和货物运输安全,北京铁路局天津机务段对全段110台电力机车行车关键部位进行“拉网式”专项检查整修,确保机车上线运行“身强体壮”。

图为昨天,机车检修人员正在对电力机车顶部受电系统设备进行检修。

限行真靠谱? 大数据说话!

Z 新华社 叶健 何强

出行难,难在哪?出租车、网约车、租赁车都称共享经济,到底靠不靠谱?限行到底管不管用?空口无凭,数字说话。1月19日,高德地图发布2015年度中国主要城市交通出行报告,以大数据提供参考。



出行到底有多难?

都在说大数据,高德的数据到底有多大?对此,高德地图副总裁董振宁表示,高德地图的交通出行数据来自于交通行业浮动车(安装了GPS的公交车和出租车)和超过4亿用户的出行记录。

不出意料的是,中国一二线城市是拥堵的高发地,而且是经济越发达地区交通越拥堵。在高德地图排出的较拥堵城市榜单中,有北京、济南、哈尔滨、杭州、大连、广州、上海、深圳、青岛、重庆等。

据高德数据,北京的高峰拥堵延时指数为2.06,意味着北京上班族驾车通勤花在路上的时间,是畅通情况下的2.06倍,平均时速仅为22.61公里,仅仅比骑自行车快一点。

相比较而言,江苏省在发达地区中属于比较畅通的地区。以南京为例,其高峰拥堵延时指数为1.672,平均时速为27.5公里,比杭州市的平峰期还要畅通。而且,高德数据显示,在受监测的45个主要城市中,只有江苏省南通市的拥堵小幅缓解,其余拥堵都有不同程度的加重。

共享经济靠不靠谱?

关于城市不断拥堵的原因,专家分析的原因既有“天时”,也有“人和”。其中,“天时”主要是指厄尔尼诺现象的间接影响。高德地图数据分析师王宇静表示,2015年的厄尔尼诺现象是近15年来最糟糕的一次,降雨、降雪等因素,都将会造成城市的道路拥堵。以广州为例,2015年广州拥堵情况增涨近20%。与此同时,广州仅5月份的降雨量就达804.5毫米,与以往这里半年的降水量相当,这也进一步加重了拥堵。

而所谓“人和”因素,主要是指私家车涌入城市交通网。数据显示,2015年我国汽车保有量持续快速增长,已经突破了1.63亿辆,成为全球第二。对于城市交通而言,私家车显然是低效的。高德交通大数据显示:运营车辆的日均出行里程约210公里,而私家车日均出行里程仅20公里,这意味着每多一辆运营车辆将相当于增加10辆非运营车辆。从这个角度来看,以网约车为代表的共享经济还是有作为空间的。

不过,价格过低,导致很多人弃用公共交通而选择小汽车,这又反向加重了城市交通负担。对此,王宇静表示,共享经济改变了人们的出行模式,即公交转网约车,这也势必会增加存量车的周转率,形成增量出行需求,从而增加城市运营车辆的数量。所以,共享经济是个好东西,但也并非“包治百病”。

限行真能解堵吗?

何以解堵?对于很多城市交通管理者来说,唯有限行。但是,限行真的管用吗?据不完全统计,2015年三季度,大连、北京、厦门、天津和石家庄等城市实行了单双号限行政策,但交通拥堵缓解的效果却各有不同。对此,高德地图交通大数据显示,对道路饱和度越高的城市,限行效果越明显,譬如北京、大连;而对于天津这样道路拥堵不严重的城市,限行产生的效果有限。不过,即使在限行起作用的城市,作用也越来越小。在上述限行城市中,对比天津、厦门、北京和石家庄这两年的限行期间的交通情况发现,2015年各城市限行的效果明显弱于2014年。所以,高德地图交通大数据团队认为,“随着近年来汽车保有量的进一步增长,未来一两年内限行政策的效果将进一步下降。”

而且,限行的副作用也是明显的。清华大学戴姆勒可持续交通研究中心李萌教授认为,2015年9月北京拥堵尤为严重的原因,是此前的限行严重影响了群众出行活动,如中小学推迟开学、物流延缓等,再加上两节临近,使得交通需求在9月报复性增长。

所以,限行虽好,但是不能常用,交通部门还需要寻找更具智慧的办法来解堵。

手机网络买保险 赢客户节大礼

官网投保 www.epicc.com.cn

电话投保 400-1234567



PICC 中国人民保险