

# 改革创新更要弄清“法无禁止”

□ 长江日报评论员 杨于泽

一些地方、部门,特别是承担改革创新使命、被赋予了创新权利的地方或区域,对法有禁止、法律明确规定之事了解不清楚、研究很透彻,这当然是好的、是对的,不知法律底线所在、不明法之授权,行动很可能就是妄为,容易“脱轨”。对改革创新来说,仅仅知道法律禁止什么是远远不够的,还应该下功夫研究哪些是法律没有禁止、没有明确规定的,也就是说,既要明白“红线”,也要放眼“蓝海”。



自由贸易试验区成为新形势下探索改革开放的试验田

上海自贸区近日率先抛出跨境服务贸易的负面清单,据说是我国服务贸易领域第一份负面清单,媒体把它当成一件大事。

所谓负面清单,就是把法律法规禁止或限制的市场准入事项整理成清单,实现目录式管理。通俗地说,负面清单,就是明白宣示什么事情不能干。按照“法无禁止即可为”原则,负面清单之外的,就是可以大展拳脚、发挥创造力的自由空间。也就是说,只是弄清楚哪些事是被禁止或被限制,是远远不够的。

这可以给各地方的改革创新带来一些启示。改革是关键一招,各个地方都在大力提倡改革创新。按部就班、照本宣科,显然不能叫改革创新。改革创新意味着探索突破,甚至无中生有。那

么,改革创新的空间何在,甚至进一步说,具有原创性的改革举措,从哪里涌现出来?

近些年来,上海、杭州、武汉、成都等地,都相继出台了促进改革创新的相关决定,以支持鼓励创新。查看这些决定,往往有这样一种表述,即法律、法规未明确禁止的事项,鼓励公民、法人和其他组织大胆开展改革创新;法律、法规未明确的事项,政府和部门可在职权范围内开展改革创新。

这个表述的精神,就是法律法规没有禁止或没有明确的,往往就是改革创新的空间、“蓝海”。这个空间其实是十分广阔的。在这些领域,不可能有现成的方案、意见告诉你应该怎么办,大胆地试、大胆地闯,迈开步子很可能就能

趟出新路子。

回顾改革历程,第一次下海,第一个吃螃蟹,这些先人一步的探索,都是在打破思想束缚,开前人未有之举。大量原创性、突破性的改革创新举措,往往出自那些没有明确禁止或明确规定的地方。

谨守法律边界,明晰职权范围是底线,但改革创新某种意义上说不是仅仅守底线。好比多有制定负面清单,却几乎没有“正面清单”,正面清单就是规定只能干什么,要列出一份“可为之事”的清单是很难的,这样做很可能是限制了而不是鼓励了发展。

一些地方、部门,特别是承担改革创新使命、被赋予了创新权利的地方或区域,对法有禁止、法律明确规定之事

了解很清楚、研究很透彻,这当然是好的、是对的,不知法律底线所在、不明法之授权,行动很可能就是妄为,容易“脱轨”。对改革创新来说,仅仅知道法律禁止什么是远远不够的,还应该下功夫研究哪些是法律没有禁止、没有明确规定的,也就是说,既要明白“红线”,也要放眼“蓝海”。

改革进入攻坚期和深水区,要解决的问题都是格外艰巨的,关键、重点领域的改革突破,要有时不我待、只争朝夕的勇气和担当。要破除一种思维误区,就是一谈改革创新就要等授权、等指令、等划定“先行先试”范围,以致改革创新失去主动性、创造性。当前更要研究“法无禁止”,从而放开手脚,敢试会闯。

专栏之静言思之

## “升级”不要升掉了善意

□ 鲁珊

10日长江日报报道,武昌一小区,大门升级改造后给一位残疾居民出行带来不便。

怎么不便呢?这位残疾人王女士,平时靠轮椅出入。大门加装门禁,撤了岗亭,又加了道门。如今她要进出,既没有保安来帮忙开门,也没办法自己“抬上”门,岂止“不便”,简直是天大问题。

于是她投诉,一投就是几个月。从报道看,目前仍没有解决。

这事复杂吗?不就是轮椅过不了槛,铲平不就行了?不行。小区加装门禁,为了防非机动车进出,给老人和小孩带来危险。所以,大多数业主不会同意铲平,他们不同意,就不能动用维修资金。物业公司当然不会主动铲平,为王女士一人去说服大多数?如果有这样的物业,请给我来一打。不是保障残疾人权益吗?说好的无障碍通道呢?业主委员会指了方向:120米远的地方,还有一个门,可以进出。

一个看似简单的问题,就这样变得复杂,而且似乎无法解套。

如果你愿意,这件事也可以看成一个可分析的样本。

在我们周围,升级无处不在。整个城市在升级,城市的每一寸肌肤也在升级。升级为什么?当然是为了生活更好,更方便,更文明。比如有了门禁,小区安全性就提升不少。但是,升级要以成员获得感来衡量,比如我们感知城市交通升级,无非是靠一次次出行。但对王女士而言,这一次升级她的感知是不方便。

有些时候,我们并不能在发展中协调所有人的利益,所以时常会“牺牲”少数人的某些利益。但是,“牺牲”该有原则,有底线。王女士这样的残疾人,即使就一个,也不能被“牺牲”。进出大门这样的基本需求,不能被“牺牲”。

业委会说,120米远有一个门可以进出轮椅,是的,一个成年男子跑个百米只要十几秒,但一个轮椅人士,可以去试试,真是寸步难行。我们甚至可以脑补,一个残疾女士每天面对自家大门的无助与失望。

北大有个调查团队,实地探访“为什么中国街头看不到残疾人,而国外满街都是?”时发现,在很多国家,各种停车场入口最近的是残疾人车位,公交车有障碍通道,银行有残疾人按钮……

要说,这只是些细节,不花多少钱,也不费多大劲,需要的,无非是多一点的善意。

解决王女士出行的办法也不是没有,无非是多一点的善意。其实在这个“升级样本”中,谁都有可能成为各种升级中的大多数,谁也都有可能成为不同情境中的“王女士”,所以保持一点团体的善意,才是值得期许的升级。

(作者系长江日报评论员)

## 标准助力平安武汉 “城市轨道交通”篇

联办:武汉市反恐工作领导小组办公室  
武汉市质量技术监督局 长江日报

10日,我市城市轨道交通(地铁)反恐防范标准正式实施。

武汉市反恐办表示,此标准综合运用人防、技防和物防手段,制订了我市城市轨道交通反恐防范系统管理的反恐防范原则、反恐防范重要部位、常态反恐防范、非常态反恐防范、应急预案和监督检查。

城市轨道交通(地铁)具有全线性、连带性、局限性与群体性等特点,地铁运行过程中,人流量大、人员密集、空间相对狭小,要避免恐怖袭击危害,就要主动出击,防范尤为重要。

武汉市标准化研究院相关负责人表示,此标准结合城市轨道交通空间、人流量的特点和武汉市地铁的实际,合理设置反恐防范内容,将反恐防范工作与武汉地铁规划、建设、运营、管理等各项工作相结合,是为了进一步提升武汉地铁的反恐防范能力。

# 我市城市轨道交通(地铁)反恐防范标准正式实施 地铁全线网每周要全覆盖步行巡查

长江日报记者唐煜 通讯员胡琼之 李伟 产启斗 李黎

## 配备警务人员 每月至少1次反恐防范督察

“每个地铁站的人员活动区域,站台、站厅、通道、营运列车等应设有视频监控系统,通过设置一定的条件和规则判定可疑情况,及时预警风险隐患;公共区域图像记录资料保存时间不少于90天。”

这是我市城市轨道交通(地铁)反恐防范标准人防、技防、物防要求中,技防“视频监控系统”的一小部分。

市反恐办相关负责人表示,视频监控系统就是地铁安防系统的“眼睛”,视频监控要求对车站内进行不间断的记录,将整个智能监控及管理所需的重要信息综合起来。通过对监控、报警、门禁等安防子系统的整合联动,可以帮助安防人员更直观更高效地处理地铁线路中的各类紧急事件,从而有效提升安防子系统的综合防范能力,为地铁的安全运营提供保障。

除了视频监控系统,技防标准还对入侵报警系统、出入口控制系统、电子巡查系统、公共广播系统、通讯显示记录系统、安全检查及探测系统等进行了具体要求。

人防管理措施方面,此标准要求,每个站应配备必要警务辅助人员,运营单位在每站配备足量安保员。对安保力量及相关员工进行反恐防范知识、技能的教育、培训;每半年组织不少于一次的反恐防范或应急演练;每月不少于一次反恐防范检查、督察,落实反恐防范措施和技防、物防设备(设施)。

同时,标准要求城市轨道交通运营单位应建立与反恐防范工作联系机构及办事机构;行业主管(监管)职能部门的防范与应急联系,实现涉恐信息的实时报送、更新、交互和对接。包括防冲撞装置、实体防护设施和应急用品等物防方面,该标准要求物防各项设备、设施应定期进行检查,确保性能完好,并根据设备、设施的服务年限和技术发展及时进行改造或更新。

武汉市标准化研究院相关负责人介绍,此标准在常态反恐防范的基础上,还规定了三级非常态反恐防范。仅安保、安检力量从三级非常态,到二级非常态,直至一级非常态梯次增加,有效应对各类状况。

## 乘地铁“三逢三必” 按标准实现“四同步”

目前武汉轨道交通已有10条线路投入运营,总运营里程达288公里。

武汉地铁运营公司介绍,轨道交通车站属于人员密集场所,乘客能够主动配合,提前准备好随身行李和背包,安检通过率将会大大提高。重大节日大客流期间,武汉地铁运营公司与市公安局轨道分局通力合作,增派人手重点把控,严格落实“逢包必检、逢液必检、逢疑必检”的“三逢三必”原则,来保证乘客安全,确保地铁车站平稳有序。

除对安检员的服务态度和业务能力提高要求外,武汉地铁运营公司还对安检设备进行了科学分配。在光谷广场站、江汉路站、三大火车站都增加了安检门,同时,将安检机安置在两个安检门之间,使两道安检门的乘客共用一个安检机。另一方面加大地面标识的引导,开设大包、小包、无包通道,乘客根据自身情况,选择快速通过。

为确保轨道交通运营线路结构安全免受外部影响,武汉地铁运营公司工建部150名桥隧监护人员,每周对全线网进行全覆盖步行巡查,人均年步行巡查里程超过1500公里,履行运营线路安全保护区的巡查和监护职责,对发现的违法违规施工进行告知、劝止、报告,对合法合规施工进行全过程监护和配合。

“将严格按照10月10日颁布的《武汉市反恐防范系统管理规范》要求开展轨道交通安保工作,并实现四同步,即:同设计、同施工、同验收、同使用。”武汉地铁运营公司表示,轨道交通车站按照《规范》中人防、物防、技防的标准,配置了手持金属探测仪、通道式安检机、液体检测仪、防爆球、监控摄像头等设施并在重点车站推广智能识别系统,有效保障轨道交通安全稳定。

据介绍,武汉地铁运营公司下一步将研究北京南站、成都东站安检工作,结合武汉轨道交通实际,优化公共交通换乘站安检流程。

## 培训1289人次 用标准丈量“三防”措施

为保障武汉长江公铁隧道的正常运营,武汉地铁桥隧公司全员协力,加强长江公铁隧道反恐防范工作,提升反恐应急处置能力,确保长江公铁隧道各项设施及通行环境的安全,维护本市社会稳定和城市安全。

目前,桥隧公司组织包括安全教育、反恐防暴、企业文化、专业技能、设备使用须知在内的各类人员培训1289人次,稳步提升自身专业技术水平与综合素质。

武汉长江公铁隧道主路连接汉口三阳路和武昌秦园路,公路隧道主线总长4660米,采用公铁合建隧道双洞方式在三阳路穿越长江,隧道内上层为汽车行车道,下层布设轨道交通。根据功能定位和流量预测分析,武汉长江公铁

隧道60%过江车流来自于汉口滨江商务区与武昌临江商务区,首年日均车流量约为6.8万辆/日,预计到2030年将达到8.8万辆。

为确保长江公铁隧道各项设施及通行环境的安全,武汉地铁桥隧公司表示,按标准“丈量”人防、技防、物防“三防”措施。在监控岗位落实24小时监控员;配备值班长、巡检员、电力调度员,切实保障长江公铁隧道内情况24小时得到监控;明确隧道运行巡视情况由值班长负责,并实行隧道警民交叉错时巡视制度;隧道重要部位物防巡视由设施维修保养班组负责。

为全面提高三阳路隧道火灾、安全应急处置能力,规范应急处置程序,有效控制火情对隧道运行的影响程度,武汉地铁桥隧公司建立健全完善火灾应急处置预案体系,增强火灾应急处置的实效性、科学性和可操作性,开通前进行多次三阳路隧道火灾应急处置预案演练。同时依据《隧道内人员逃生应急处置预案》等反恐应急预案,开通前多次进行发生紧急情况时隧道内人员逃生应急演练工作。

武汉地铁桥隧公司表示,将不断补充隧道治安事件、可疑物品、化学危险品、有毒气体泄漏、设施爆炸事件、接到炸弹威胁等恐怖电话、爆炸水淹应急处置预案。

## 链接>>> 市反恐办教您应急避险

### 在地铁车厢内发生爆炸怎么办?

- (1)迅速报警。迅速按下列车报警按钮,使司机在监视器上获取报警信号,并拉下紧急制动,避免列车失控。
- (2)及时灭火。利用车内的消防器材进行灭火,身上着火不要奔跑,就地打滚或用厚重衣物压灭。
- (3)谨慎行动。在情况不明,列车还在运行期间,不要有拉制动、砸窗、跳车等行为;最好先保护头部,原地蹲下。
- (4)有序撤离。在隧道内疏散时,听从指挥,沉着冷静,紧张有序地通过车头或车尾疏散门进入隧道,向邻近车站撤离。
- (5)科学防护。寻找简易防护物,如衣服、纸巾等捂鼻,采用弯腰姿势撤离。视线不清时,手摸扶墙壁撤离。
- (6)冷静判断。受到火势威胁时,不要盲目跟从人流相互拥挤、乱冲乱撞,要注意朝明亮处、迎着新鲜空气跑。
- (7)协助调查。注意观察现场可疑人、可疑物,协助警方调查。
- (8)熟悉环境。在平时乘坐地铁时要注意熟悉环境,留心地铁的消防设施和安全装置。