

□评论

防范“免密支付”风险，不能仅靠“谨慎使用”



□评论员 朱文龙

近日，中国消费者协会发布消费提示，针对近期频发的“免密支付”盗刷事件，呼吁消费者谨慎使用该功能。

开通“免密支付”之后被盗刷，并非危言耸听。

从“中消协陆续收到的消费者投诉”中的“陆续”这一表述看，被盗刷的消费者不在少数。前段

时间，就有多名网民反映，自己开通“免密支付”后遭盗刷，无故出现多笔扣费，金额从几千元到一万元不等。

在这样的背景下，中国消费者协会发布提示，提醒消费者优先关闭免密功能、设置高强度密码并注意更换、养成定期对账习惯等，很有必要。对此，消费者应当听劝，以避免不必要的经济损失。

中消协的提醒，引发了一个公众关心的话题，如何保障“免密支付”在安全的道路上行稳致远？

“免密支付”要想走得稳，消

费者提前了解风险的存在，至关重要。如今，部分平台出于这样那样的考量，只知道鼓动消费者开通“免密支付”功能，却有意无意地忽略对风险的提醒。

比如说，在一些平台上，只要免密支付被使用，就自动勾选开通免密支付选项，而相关免密支付提示字体小、颜色浅，消费者稍不留神就会“被同意”。与此形成鲜明对比的是，免密支付开通容易取消难，不但操作程序复杂，而且退出路径难找。

“免密支付”要想走得远，就得

保持风险意识，对可能存在的盗刷风险有清晰的认知，谋划好相应的应对措施。要看到，平台虽然设置了单笔免密额度的上限，但是，一旦账号被不法分子盗取，采用短时间高频率小额盗刷的手段，也会给消费者带来不小的损失。解决这些问题，让“免密支付”走得稳走得远，需要构建多方共治的防护网。

对于监管部门来说，不妨重新评估“免密支付”技术的安全性，与此同时，健全监管机制，通过约谈指导、立案查处、责令整改、通报曝光等方式对相关平台、

商家进行制约、惩戒。

对于平台来说，可以利用技术手段，将单笔限额与消费场景深度绑定，且将单笔限额设置较低额度，一旦发现“免密支付”被频繁使用，应及时提醒消费者。此外，还要做好风险提示工作，多一些警示，少一些诱导，不要把风险转移到消费者身上。

对于消费者来说，应审慎开通免密支付功能。即使开通免密支付功能，也要经常检查账户交易记录，避免财产和隐私遭受损失，自己要对自己的安全负责。

大南环项目将补齐济南都市圈环线最后一块“拼图”，“环路之辩”终有定音 济南即将迎来“四环时代”

文/片 于泊升 济南报道

造“环”热潮持续多年

在城市规划中，环形路网作为向心力的表现，受到不少中心城市“追捧”。环路多不多，线网密不密，一度成为大城市的象征。

1992年，北京二环路建成通车，这是中国第一条全封闭、全立交、没有红绿灯的城市快速环路，“二环里”逐渐成为城市核心区的代名词。

随后，北京的环形路网加快建设。1994年，北京三环高速公路建成通车；2001年，北京四环路全部连成一体；2003年，北京市第一条环城高速公路——五环路完工；2009年，全长187.6公里的北京六环路全线贯通……

北京环形路网的铺设成功，在国内引起了长达多年的环路建设热潮。

北京的近邻天津，在上世纪建成中环与外环，但当时均不是快速路，后随着城市发展需求，又建设了快速环路，并对外环线进行改造与外拓。广州此前建成了内环路、环城高速、华南快速干线等，环形路网已经成熟运营多年。

2015年，《五环之歌》出现，朗朗上口的音乐让环形路网再上一个热度。彼时，国内多数大城市已经完成环形路网的基本布局。也正是这一年，济南二环高架路的最后一块“大拼图”——二环南高架路全线建成通车。两年后，东南二环延长线通车，济南105公里的空中二环走廊闭环成网。

2019年，国家发展和改革委员会提出“培育发展现代化都市圈”后，全国陆续涌现多个都市圈，都市圈环线公路应运而生。武汉正依托武汉都市圈构建“六环二十四射多联”的高速公路网布局；南京都市圈环线正在逐步闭环，以推动省际互联互通；合肥都市圈环线建设也在徐徐推进，其东环线、北环线等都已经通车，“大外环”闭环进程过半。

环路在济“水土不服”？

2017年，济南二环快速路闭环后，济南已经出现了环形路网的雏

继2月27日济南市长清区人民政府官网公布《济南都市圈环线南环段工程社会稳定风险分析第一次信息公示》之后，3月20日，济南市城乡交通运输局发布《济南都市圈环线南环段工程社会稳定风险分析第二次信息公示》，对大南环项目可能存在的影响征求公众意见。

在城市布局上，济南主城长期呈“带状”发展特点，且“三环”“四环”划分争论多年。在不到一个月时间两次信息公示，预示着“环路之辩”终于有了最终结果。济南“四环”及济南都市圈环线最后一块“拼图”补齐的信号愈发明显，济南的“四环时代”即将到来。



济南都市圈环线(北四环)段已经通车。

形和基本布局。但记者发现，环路对于济南，一直没有太高“热度”，市民对此并不“来电”。

近日，记者随机采访多位市民对济南环路的看法后发现，有一半市民对济南的环路没有明确概念。平均十位市民中，就有六位不知道“三环”是哪，“一环”在何处。

造成这种情况的原因是什么？

山东大学社会学教授王忠武认为，济南南有山脉，北有大河，历史上长期受制于地形限制，城市布局东西长、南北短，呈狭长的带状。同时，济南全域呈“人字形”，这样的城市版图，在多数人眼中，适合建射线，不适合布环线。

主城区倚靠大河的城市中，石家庄的“北三环”在滹沱河以南，郑州的“北四环”也在黄河以南。在起步区尚未建设之前，济南的绕城高速北段（即当前规划的“北三环”）就已经“圈”到了黄河以北。

“东西长，南北窄”的城市格局也让济南形成了多组团的发展模式，城市布局为“线形”扩展，比如济南建设了横贯东西的大经十路，并规划了十多条到周边城市的射线高速公路。

在日常生活中，济南市民形容核心区域也很少用“二环里”这种词汇，多是“某某路沿线”。

在济南开了20多年出租车的刘大伟告诉记者，直到绕城高速二环线开建时，很多运输业从业人员和市民还不认为这是济南的大外环，其对城市内部通勤作用不明

显，受益最明显的是周边城市。

济南此前的路网布局模式与发展趋势，与重庆有几分相似。受地形限制，重庆无法像“同心圆”一样“摊大饼”式扩张。直到2021年，重庆“三环”高速中最后一段合长高速建成通车，其主线才正式进入“三环时代”。

“三环”“四环”争论已久

济南市民对环形路网“不来电”的状况，到2020年后开始改变。

2020年，《黄河流域生态保护和高质量发展规划纲要》发布，明确提出“支持济南建设新旧动能转换起步区”。2021年，国务院批复同意《济南新旧动能转换起步区建设实施方案》。随着济南“携河北跨”的加快以及起步区建设，城市格局纵向拉伸，“带状”布局逐渐被打破。城市的环线路网“呼之欲出”，但随之而来的问题是，如何定义济南的“环”。

济南有几个“环”，此前一直存在争议，业内存在“三环说”和“四环说”两种观点。

关于济南的“一环”，常见的说法是沿护城河的道路，最早由明湖北路、黑虎泉北路、黑虎泉西路、趵突泉北路、铜元局前街等围合而成。

1996年，济南市政府发布了《济南市人民政府关于同意命名二环路的批复》(济政字[1996]27号)，将四条城市外环路分别命名为二环

北路、二环南路、二环东路、二环西路。这是济南对“二环”最早的定义。

但随着城市发展，这种定义受到质疑，认为其范围较小，并不能代表济南的内环。前几年，济南曾发布“三环十二射”快高一体路网规划，将围绕城市的快速路和高速路划分为内环、中环、外环。在这次规划里，二环快速路成了城市“内环”。

因此，有业内人士及市民以此作为济南环形路网划分依据，认为济南路网应为“三环”布局。二环高架路是“一环”，绕城高速是“二环”，最外侧的绕城高速二环线（现更名为济南都市圈环线）为“三环”。

但在官方规划中，这种划分模式是对于快速交通路网的定位，不少大城市的“一环”仍在老城区的核心区域，由点向外辐射。近年来，济南开始实施“二环一联十六射”高速路网规划，“三环十二射”这一概念不再提及，以此形成的“三环说”也在动摇。

都市圈构建盘活路网布局

从“三环十二射”到“二环一联十六射”，济南最终如何构建环线？

近期，一则政府主管部门的回复，解答了疑惑，并给出最新定义。

主管部门在回复网友关于建设济南外环路的建议时提到，在现有的二环路外围，济南已基本建成三环路，四环路部分路段也已建成。济南绕城高速G2001

为济南市环路的“三环”，即绕城高速东线、绕城高速南线、京台高速、济聊高速、青银高速等5条高速公路围成的环路。

济南都市圈环线G9911组成了济南的“四环”，即济高高速、大东环、大南环（规划）、大西环、大北环等5条高速公路。

这则回复，给出了两条关键信息，一是济南已经明确四环路网的划分；二是原来的绕城高速二环线已经正式更名为济南都市圈环线。

以大明湖为中心，向外扩展，济南四环路网逐步清晰。今年2月27日，济南市长清区人民政府官网公布《济南都市圈环线南环段工程社会稳定风险分析第一次信息公示》，对项目可能存在的影响征求公众意见；3月20日，济南市城乡交通运输局发布《济南都市圈环线南环段工程社会稳定风险分析第二次信息公示》。

不到一个月时间，两次信息公示，济南“四环”及都市圈环线闭环的趋势愈发明显。

“四环”的补齐，济南都市圈环线的闭环，将优化城市空间布局，引导城市空间有序扩展。环线的建设为城市发展提供了框架，使得城市在向外扩展过程中有了明确的方向和边界，避免了城市发展的无序蔓延。同时，以环线为依托，济南都市圈将形成中心辐射、组团发展的空间结构。

安华农业保险： 科技赋能助推农业保险 高质量发展

近日，安华农业保险巨野支公司运用“安农飞”无人机，完成了巨野县大谢集镇160亩小麦的承保工作。农户通过“安农保”APP，即可在田间地头完成移动出单，简化了流程，提升了效率，获得客户一致好评。据了解，“安农飞”无人机是由安华农业保险股份有限公司自主研发，搭载高清数码相机和GPS定位系统，能够快速确定地块边界和面积，有效解决了传统人工测量效率低、成本高、精准度不足等问题。该技术的应用标志着农业保险向精准化、数字化迈出了重要一步。下一步，安华农业保险将持续加大科技投入，为乡村振兴战略和农业现代化提供有力保障。（王瑞荣）