



华夏全媒体
主管主办
华夏日报社出版
国际标准刊号
ISSN2521-0289

编委会

李克炎 江 单 张华
勇 陶 沙 黄 浩 李
增勇 龚德贤

顾问 | 方智平
社长 | 李克炎
总编辑 | 江 单
常务副社长 | 陶 沙
执行总编辑 | 张华
勇
执行社长 | 黄 浩
副总编辑 | 李增勇
龚德贤
视觉总监 | 古 风

新闻中心

主任 | 方成成
经济新闻中心主任 | 刘中卫
编辑中心
主任 | 龚德贤 (兼)
新闻影像中心
主任 | 巢砥平
美洲新闻中心
主任 | 黄 浩 (兼)

新闻爆料

全球
00852-31106831
中国大陆
010-61057773
24 小时新闻热线
185 1382 0014

邮箱爆料

huaxiazaobao@126.com

官方网站

www.huaxiazaobao.org

高空抛物判刑 3 年，严惩高空抛物不再是空谈

3 月 24 日，记者从广州市中级人民法院的公开文书获悉，广州白云区一男子曾从 8 楼随意扔下煤气罐、铁锤等物品，被指控犯以危险方法危害公共安全罪，获刑 3 年。李某在广州白云区同德街横滘村一小区的 801 房，将煤气罐、铁锤、曲线锯、戒纸刀等物随意扔向楼下，致停放在楼下的小型普通客车、小型轿车各 1 辆被砸坏。经鉴定，上述车辆修复共需要人民币 7971 元。（3 月 25 日《新快报》）

将煤气罐、铁锤、曲线锯、戒纸刀等物随

意扔向楼下，没有造成人员伤亡，只是造成汽车破坏，这样的行为如何处罚？在一般人看来，结果最多也就是赔偿修复汽车的经济损失。而广州市执法部门没有简单画上句号，而是在责令其赔偿业主经济损失之后，同时判决高空抛物者入狱 3 年。

有人觉得“高空抛物判刑 3 年”的结果太过严厉，没有人员伤亡，只是汽车被砸坏了，赔偿损失不就可以了？其实不然，我们必须看到高空抛物的性质是极其恶劣的。没有造成人员伤亡，那是因为太幸

运了，恰好高空抛物的时候，没有人从此路过，假如说这个时候恰巧有居民路过，被砸中的就很可能不是停在楼下的汽车，而是人了。

高空抛物造成的悲剧很多。不就发生不少市民被砸瘫痪的事件吗？尽管说，面对高空抛物造成的伤害，一般情况下受害者都获得了最终经济赔偿，然而很多时候在找不到“高空抛物者本人”的情况下，采取的手段也只是“整栋楼的业主承担连带责任”。这种处罚方式并不公平，因为造成悲剧的高空抛物，不是所有

业主导致的，让没有高空抛物的人也承担经济赔偿责任，显然是让“业主集体背黑锅”。

高空抛物治理的难点在于“不好找到肇事者”。这就需要借助现代科技手段，发挥摄像头监控的优势，在确保“不侵犯业主隐私权”的基础上，小区摄像头监控应该做到“辐射每一个高空窗台”，只有这样才能做到精准管控高空抛物行为。

更为关键的在于，“虽然发现不易”，但是如果能够做到“一旦发现绝不宽容”也能起到警示作用。就像广州

的这起高空抛物事件一样，不仅需要承担车主的经济损失，还被以“以危险方法危害公共安全”的名义，判处了有期徒刑。治理高空抛物就要提升打击标准，不管是不是造成损失，不管是不是造成危害，都需要严厉打击。

高空抛物是一种危险的行为，但愿“高空抛物判刑 3 年”能成为响亮的警钟。也希望以“危险方法危害公共安全”能够成为处理高空抛物行为的司法常态。

■郭元鹏

传统出租车安全整改也当见贤思齐

近日，南方都市报发起“女性乘车遇害，出租车是否有必要像网约车那样整改？”的调查，共有 8211 网友参与讨论，其中 7924 名网友表示出租车行业有必要进行安全整改，占比高达 96.5%。此外，还有不少网友吐槽出租车拒载、不打表、服务态度差、投诉无门等情况，在安全整改方面应该与网约车一视同仁。（3 月 24 日南方都市报）

零星的个案当然不能替代面上的现状。这些年，网约车遇到的事儿不少，扮演“背锅侠”的机会也很多。舆情汹涌、流言成虎，传统出租车与网约车似乎在市场、舆情待遇上有水火之别。明明是传统出租车犯的事儿，也很可能

被“传闻”给网约车，个案背后，显现出舆论生态的诡谲。

2018 年最高司法大数据研究院《网络约车与传统出租车服务过程中犯罪情况》专题报告指出，2017 年全年，网络约车司机在提供服务过程中实施犯罪的案件量不足 20 件，每万人案发率为 0.048，传统出租车司机在服务过程中实施犯罪的案件数为 170 余件，万人案发率为 0.627。传统出租车司机犯罪案件数量是网约车司机的 9.7 倍，万人案发率是后者的 13 倍。可见安全这件事上，不是说传统出租车天生就是“安全港”。

眼下，超九成网友认为“传统出租车行业要进行安全整改”，更

有网友直言，“且不论出租车和网约车的价格差异，光是服务态度，出租车就让人敬而远之了。”这是两个相悖的现实：一是传统出租车“好评”寥寥，似乎负面新闻却不多。最近，艾媒咨询发布了《2018-2019 年中国打车出行专题监测报告》，报告对不同打车方式的用户体验、舆论环境进行了对比。结论就一个：网约车体验好但负面新闻更多，新事物良性发展需理性舆论环境。二是网约车尽管不断迭代升级，比如“截至今年 3 月，已有 1.38 亿滴滴出行用户添加紧急联络人”，但是加码的监管似乎并非放松尺度。

车在路上，风险难免。不管是哪种车，道

路千万条，安全第一条。不过，如果将个案铺陈为现象，再借着所谓的现象倒逼制度设计，公共利益就容易出现漏洞。广州出租车出事，当然不是说天下的出租车就不安全；同理可证的是，网约车上的极端案例，恐怕也当在有限理性的探讨范围之内考量。再说句题外话，北京 6.6 万台出租车 2018 年补贴预算 8.7 亿，全国出租车共计 140 万台，公共财政的补贴也算天文数字。没人非要把传统出租车妖魔化，但是在公共出行的路上，起码是该一碗水端平的。

黑车的症结、打车的难题，皆指向传统出租车的变革与改良。只是，就算堵死了网约车的生路，这些问题也不

会自动沉入时光的海洋。对于公众来说，无论是哪家公司掌权，不管是哪个平台唱戏，只要能满足市民美好出行的期盼，就当在平等政策与公平资源上彰显公共治理的现代化取向。

广州出租车事件是个警醒，既提醒传统出租车安全整顿没有“豁免权”，亦提醒网约车进化之路不该千难万难。送外卖的也好，开网约车的也罢，有路可走、无锅可背，这才是平凡却出彩的生活。这个春天，审慎包容的公共政策，该给网约车等新经济业态再吹点暖风了。

■邓海建

“青少年儿童睡眠成问题”是谁的问题

中国医师协会睡眠医学专业委员会昨天举办新闻发布会并启动义诊活动。会上发布的一系列研究显示，北京青少年儿童存在睡眠质量问题的比例为 8.86%。（3 月 21 日《北京晚报》）

中国睡眠研究会日前发布的《中国青少年儿童睡眠白皮书》显示，我国超过六成的青少年儿童睡眠不足八小时。有研究发现，晚上九点到凌晨一点是生长激素分泌的高峰期，尤其是在晚上十点的以后，生长激素的分泌量进入高潮期，是白天的 6 倍左右。而另一个高潮期，就是在早上五点到七点的时候。这些生长激素高潮

期，一旦错过就很难再补救回来；和大人一样，孩子的睡眠不足，自然也是会影响白天的精神状态。本该活力四射的孩子，因为睡眠不足，上课的时候会没精打采、困意绵绵，有道是“瞌睡如山倒”，在课堂上呼呼大睡的情况也是难免的。这些孩子怎么可能听得清老师讲、记得住老师说的话呢？想要提高学习成绩，简直就是天方夜谭。

造成孩子睡眠问题的原因来自许多方面。最主要的原因来自课业带来的压力。不只是学校，很多家长为了不让孩子“输在起跑线上”，除了让孩子忙着学习校

园知识，一些课外的兴趣爱好班也是给孩子们排的满满当当。不仅寒假暑假歇不下来，难得的周末也是忙得不亦乐乎，这是一方面；另一方面，有研究发现，青少年长时间使用手机可产生各种睡眠及情绪问题。比如，占用原有的睡眠时间、增加兴奋觉醒程度、抑制体内褪黑素正常分泌等；还有，环境因素对孩子们的睡眠也是存在影响的。这

里所说的环境因素，其中一点就是电子产品。青少年儿童是祖国的未来，青少年儿童的睡眠，不仅关系着个体健康，还关系到整个社会的文明。青少年儿童

的睡眠问题，不只是学校的问题、环境的问题，更是家长的问题，需要学校、社会，尤其是家庭综合施策，采取积极措施，从多方面努力，切实加以解决。要得学习好，首先得身体好；要得身体好，关键在于睡眠足。要根据孩子的成长规律和性格特点，培养孩子一个良好的睡眠习惯，让孩子能有规律的睡眠，相对保证孩子的睡眠时长，保证孩子的睡眠质量。学校必须将学生的健康放在第一位，在教学中，科学安排课程，在家庭作业上，科学设计，恰到好处，适可而止，不能让孩子陷入到恶性循环中；身

处网络时代，学校和家长要及时对孩子进行网络教育和引导，注重培养孩子正确的网络观和健康的生活方式。

“青少年儿童睡眠成问题”，不是小问题，是亟待学校、社会、家庭关注的、事关孩子的健康成长和家庭幸福、事关祖国前途和命运的大问题。不能等“世界睡眠日”才想起孩子的睡眠问题，更不能等孩子的健康“成问题”时，才开始重视孩子的睡眠问题。要抓住平时、经常不断、用心关注。因为，关注孩子的睡眠问题，就是关注孩子的健康，就是关注孩子的未来。

■周志宏