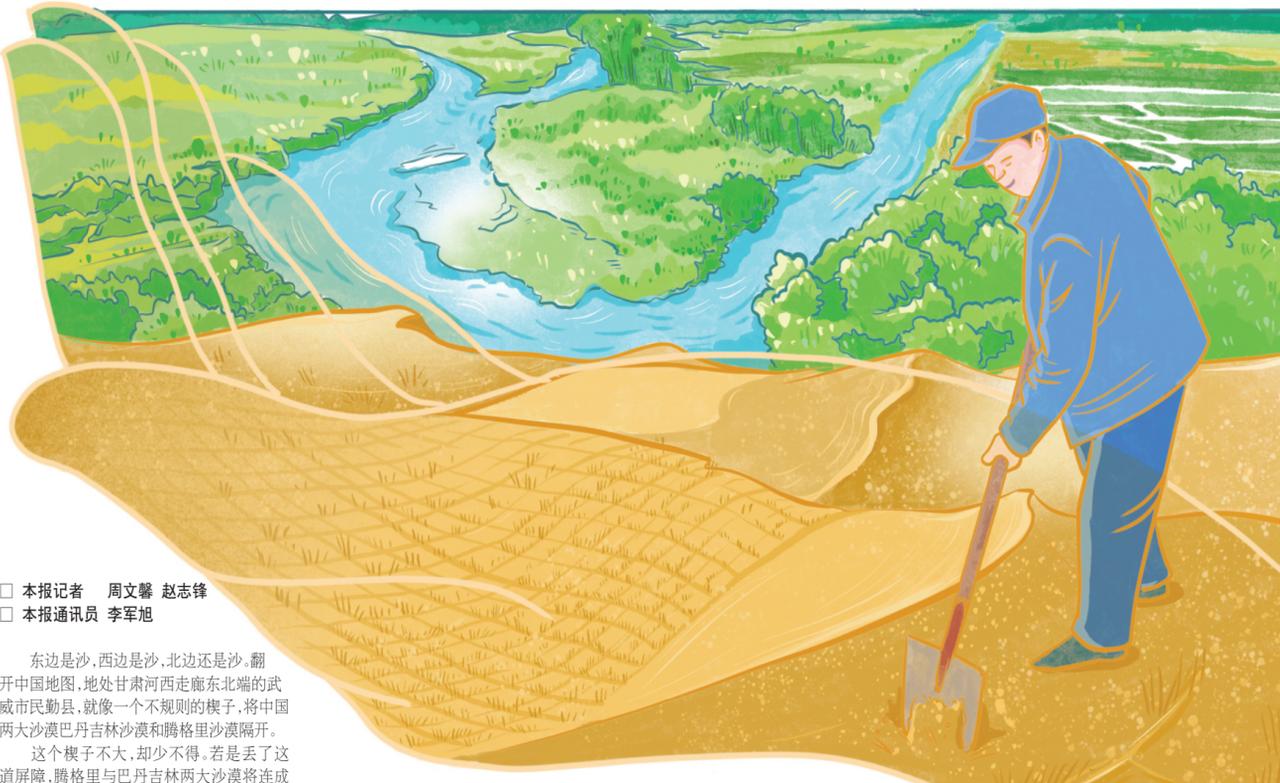


挺进“老虎口”压沙造林 创设生态警务室联防联控 深化法治宣传共护绿色家园 甘肃公安打防管控治为了“一片沙”



□ 本报记者 周文馨 赵志峰 □ 本报通讯员 李军旭

东边是沙，西边是沙，北边还是沙。翻开中国地图，地处甘肃河西走廊北端的武威市民勤县，就像一个不规则的楔子，将中国两大沙漠巴丹吉林沙漠和腾格里沙漠隔开。这个楔子不大，却不得不。若是丢了这道屏障，腾格里与巴丹吉林两大沙漠将连成一片，一旦两大沙漠在此“握手”，民勤绿洲将不复存在，河西走廊乃至西北地区重要生态屏障也将失守。

一部民勤志，半部治沙史。阻止两大沙漠合围，确保民勤不成为第二个罗布泊的重任就落在了武威人民身上。

武威市处于全国荒漠化防治的最前沿，也是青藏高原生态安全屏障的重要区域，境内危害严重的风沙口有286个，生态环境极其脆弱，生态地位极其重要。

在重点林区设立“生态警务室”，严厉打击生态领域违法犯罪，“一茬接着一茬”压沙造林……撸起袖子加油干，齐心协力保生态，无论是出自本土管辖还是乡土情结的考量，武威市公安机关都将“防沙治沙护沙”理念践行始终，初心如磐。

义务压沙封沙育林 身体力行捍卫绿洲

盛夏时节，石羊河畔的河水显得分外清澈，岸边的草地翠绿欲滴，沙枣花香弥漫两岸。

石羊河，这条发源于祁连山区的生命之河，出山后一路向北奔涌向两大沙漠，孕育了武威绿洲的千里沃野。

它是武威的母亲河，更是民勤的母亲河。

一大早，武威市公安局森林分局石羊河派出所小西沟林区警务室的民警便开始了一天的工作。

“刘场长，天气热了到林区游玩的人也多了，我们一起去巡查下。”石羊河派出所所长占发源喊上石羊河林业总场下房子林区刘场长一起前往林区。

驱车巡查途中，占发源发现远处河畔有一个黑色物体，便说：“走，去看看啥东西。”

走近一看，原来是一袋垃圾。占发源提起垃圾扔到车上，然后从车上拿了一个垃圾袋，戴上手套，开始捡拾草地上的垃圾。

“这些垃圾一定要去掉，民勤的风沙大，一刮风，这些垃圾可能飞到石羊河里了。”占发源一边边捡垃圾一边告诉同行的《法治日报》记者：“石羊河是我们的母亲河，一定要保护好。”

2023年10月31日，武威市公安局组织干警职工170余人，来到腾格里沙漠南缘的古浪县压沙点参加秋季压沙活动。

连绵起伏的沙丘上，全体干警职工顶着烈日骄阳，争先恐后地投入压沙劳动中，原本一望无际的戈壁滩，被一块块草方格牢牢锁住，压沙现场呈现出一片热火朝天的忙碌景象。

民勤县昌宁镇四方墩青核公益生态林基地是武威市公安局义务植树指定区域，这里曾是民勤绿洲西线最大的风沙口，起风时，黄沙飞舞，流沙肆虐，附近百姓如同在虎口求生，因此又称为“老虎口”。

每年冬春季节，武威市公安局会组织民警辅警一次次向“老虎口”沙漠腹地挺进，与干部群众一起创新实施“沙障+梭梭”压沙造林、滩地造林和封沙育林等治沙措施，一代接着一代干，一茬接着一茬干，在漫天黄沙中种下一片片新绿。

据了解，近3年来，武威公安完成义务压

沙造林0.63万亩，义务植树37.8万株，干部职工义务植树尽责率达99.8%。

如今的“老虎口”，整齐划一的草方格在沙漠中不断延伸，网格状沙障和成千上万的梭梭、红柳渐次铺开，沙海绿洲，生生不息。

源头管控齐抓共管 畅通刑衔接机制

“沙漠里有人用紫外线灯捕捉野生蝎子”“有人在荒漠里挖野生锁阳、苁蓉”“有疑似‘老鹰’的大鸟受伤请求救助”……

警情就是命令，对于危害沙漠生态安全的违法犯罪活动，武威市公安局实施集中打击，整体打击，规模打击，精准打击，以实际行动回应人民群众对生态环境保护的期待。

2023年8月，古浪县公安局森林警察大队民警在工作中获悉，海子滩镇村民朱某某涉嫌非法猎捕、收购、贩卖野生蝎子案，现场抓获犯罪嫌疑人2名，查获野生蝎子25.43公斤。

当年8月底，民警联合县林草局、海子滩镇等单位工作人员赶赴古浪县北部沙漠地区，将查获的39万余只野生蝎子全部放归大自然。

办案民警告诉记者，野生蝎子在沙漠生态系统中扮演着重要角色，它们是害虫的天敌，有助于维持沙漠生态平衡。同样，野生锁阳也是荒漠和半荒漠地区的珍贵植物。

有一次，古浪县公安局森林警察大队接到线索，有人车内载有大量野生重点保护植物锁阳。

接报后，警方成立专案组，抽调精干警力展开案件侦办工作。由于该案涉案人员较多，且交易资金链、供应链复杂，盘根错节，对办案民警造成极大考验。

专案组成员日夜奋战，抽丝剥茧，经过数日奋战，最终抓获犯罪嫌疑人杨某某、朱某某、谭某某，依法扣押野生锁阳3170公斤。

民勤县公安局西渠派出所位于青土湖边缘，所长闫国伦介绍，该所以“林长制+警长制”为抓手，常态化开展生态环境保护巡查，打击生态环境领域违法犯罪活动，全力为沙产业经济高质量发展保驾护航。

走进西渠派出所，记者看到辖区群众李先生送来的一面绣有“人民警察热情为民，破案神速为民解忧”的锦旗。

原来，李先生是青土湖一治沙科技企业的负责人，他承包沙漠栽植梭梭、嫁接肉苁蓉，发展沙产业。其公司用于防沙治沙的围栏网曾经被盗。接报后，西渠派出所多次组织民警深入沙漠腹地，对案发地周边区域进行细致勘查，最终将违法嫌疑人成功抓捕归案。

武威市公安局森林分局局长刘武德向记者介绍，近年来，武威公安积极探索构建“林长+警长+生态警务室+生态义警”的工作机制，在重点林区设立“生态警务室”10个，与林业主管部门、涉林经营管理单位联防联控，不断强化源头管控，形成齐抓共管执法合力。同时落实行政执法与刑事司法衔接工作要求，畅通联合执法、信息交流、案件移送等工作机制，形成保护森林草原及野生动植物资源的强大合力。

“生态警务室排查治安隐患、化解矛盾纠纷，打击违法犯罪的的作用发挥明显，辖区内非法狩猎、开垦林地的现象这几年都不见了。”石羊河林业生态管护林员赵志峰说。

加强宣传主动预防 共同守护绿色家园

今年春耕前夕，武威市公安局森林分局石羊河派出所小西沟林区警务室民警马中荣与同事们正在林区进行例行巡查，突然发现远处有一股浓烟升起，马中荣立刻加快了步伐，迅速向冒烟的方向赶去。

到达现场后发现，原来是小西沟村的汪大叔在自家耕地上焚烧农作物残余，虽然火势不大，但也存在火灾隐患，马中荣立刻上前制止了汪大叔的行为，并用泥土将火焰扑灭。

“汪大叔，您知道现在正处于防火期，野外擅自用火一旦引发火灾，损失会非常大。”马中荣耐心地向汪大叔解释。

汪大叔也意识到了错误，有些惭愧地说：“哎呀！我平常确实没有太在意这些，真是太粗心了，以后不会了。”

民勤县公安局环河派出所辖区内资源丰富，共有林草资源5600多公顷，林下可燃物载量大，尤其是周边农事用火、群众野外踏青等现象，极易引发火灾。马中荣告诉记者，沙漠绿洲生态本来就十分脆弱，一旦发生火灾，无疑是雪上加霜，加强森林防火宣传，才能守护好来之不易的生态治理成果。

“暮春时节，风干物燥。武威森林公安提醒广大市民，不带火种上山，不在林区吸烟野炊，不在林区烧荒、焚烧垃圾，自觉做到文明祭祀，共同守护好绿水青山！”自清明前前夕，武威市公安局森林分局都会向全市市民发出短信提醒。

据武威市公安局森林分局副局长谢文刚介绍，武威推动森林草原防火工作由被动式防御向主动式预防转变近10年来，全市林区重大森林草原火灾、涉毒事件、安全事故、涉林群体纠纷实现了“零发生”，有效确保了沙漠边缘绿色生态安全。

辖区内的石羊河国家湿地公园作为鸟类迁徙线路上的重要栖息地和营养补给地，每年有2万多只水鸟在此越冬和栖息。

“大家一定要注意用火安全，严防发生火灾，遇到保护动物，千万不要去捕捉伤害，咱们共同维护好绿色家园。”

2023年国庆节期间，环河派出所组织民辅警在“亚洲最大的沙漠水库”红崖山水库及周边开展野生动植物保护宣传活动，向游客、村民宣传野生动植物保护法律法规，教育群众不猎捕、不杀害、不食用野生鸟类，不乱采乱挖。

在办理一起危害国家重点保护植物犯罪案件的过程中，民警不忘向围观的广大群众宣传，除锁阳外，河西走廊地区较为常见的苁蓉、黑果枸杞、发菜、甘草等野生植物也是国家重点保护植物，采挖均是违法犯罪行为。

红崖山水库附近村民刘奶奶竖起大拇指说：“现在环境越来越好了，来旅游的人也多了，派出所民警经常来给我们讲一些保护环境、保护动物的知识，提醒大家共同保护好生态环境。”

联合整治源头治理 堵塞漏洞巩固成果

2020年以来，全市公安机关共破获危害生

态安全刑事案件323起，移送起诉539人，依法收回占用林地2000余亩，扣押国家二级保护植物5000公斤，救助国家一级、二级和“三有”保护野生动物150余只。

全市公安机关持续落实“护航警官”制度，在重点企业、园区设立了38个警务室，开展常态化调查走访，今年以来共走访辖区企业83家，成功调处涉企矛盾纠纷38起，破获涉企经济类刑事案件39起，为受害群众和企业挽回经济损失1500余万元。

青土湖水域面积扩大到27.65平方公里，全市沙漠化土地较2014年减少21.8万亩，荒漠化土地减少145.8万亩。

一份份成绩单的背后，凝结着武威市百万干部群众辛勤的汗水。

在武威干部群众的努力下，曾经干涸了半个世纪的石羊河终端湖青土湖重现碧波，如今草木茂盛、湖水荡漾、飞鸟栖息，在大漠深处形成一个天然的沙漠湖泊、湖养沙漠的美景。

不负青山，不负人民。从三北防护林到治沙护沙，再到退耕还林还草，“防沙治沙”工作中，武威公安始终是参与者和主力军。

长期关注民生领域的甘肃律师刘斌民评价说，武威公安在防沙治沙的框架下，积极探索创新“防沙治沙护沙”工作新机制，护航沙漠生态安全，体现了武威公安对防沙治沙法等法律法规的严格遵守和积极实施，表明武威市在防沙治沙体系上日臻完善，防沙治沙工作走上了法治化轨道。

“正所谓‘治’进一尺，沙退一寸。”刘斌民说，防沙治沙作为推进生态文明建设、维护国家生态安全的一项基础性工作，具有长期性、艰巨性、反复性等特点，特别是当前沙化土地治理难度和巩固成果压力不断加大，防沙治沙面临形势依然十分严峻。

对此，武威市公安局在严厉打击破坏沙漠生态、造成土地沙化的违法犯罪行为的同时，对打击工作中发现的漏洞和监管问题，及时通报行政主管部门，联动开展打击整治行动，积极推动源头治理，及时堵塞漏洞、消除隐患，巩固治沙成果。

“全面落实‘打、防、管、控、治’各项工作措施，在破案办案、安全防护、源头治理、智慧应用上全面发力，加快形成和提升森林公安新质战斗力。”刘武德表示，全市公安机关将以“专业+机制+大数据”为牵引，充分发挥“生态警务室”防范违法犯罪“桥头堡”和化解矛盾纠纷“前哨地”作用，推动生态公共安全治理模式向事前预防转型，坚决守牢生态安全底线，为全市生态安全体系建设稳步发展注入强劲动力。

漫画/高岳

□ 本报记者 陈磊

早上6点多出车，晚上11点收车，除去三顿饭，一天大约有16个小时在路上。在北京开网约车的司机郑师傅告诉《法治日报》记者，每天这么长时间工作，自己感觉特别累，回到家就想直接躺下。

记者近日在采访中了解到，在北京租车开网约车的司机，有不少人一天开车十四五个小时。据公开报道，有一些在上海开网约车的司机，甚至一天24小时都在车上，困了就睡，醒了就干。

一般人认为，像这样拼命开车，挣到的钱自然也会多，但事实并非如此。综合记者采访的数十名网约车司机，扣除租车费、房租、充电费等成本后，司机的普遍月收入在6000元至8000元之间，换算下来跑一公里挣不到1.5元。

受访专家认为，这种现象折射出平台劳动者在现有劳动基准法保护体系下的制度空缺。对此，当下最重要的是要通过立法拓展劳动基准法的保护对象，特别是在当下平台劳动者与平台关系大范围突破了劳动关系属性的背景下，确认劳动基准的权利保障属性，拓宽劳动基准法的适用范围具有重要的现实意义。

跑车十六小时 净收入三小时

6月初的一天，在北京市北四环外一条林荫道边，记者作为乘客和采访者坐进了郑师傅的汽车里。他告诉记者，自己今年50多岁了，租住在北京市北五环外一个城中村里。2018年春天，他一脚油门“驶”进了网约车行业，因为没有北京户口也没有在北京参保，他只能在租车公司租一辆京牌轿车用于开网约车。

1天工作16小时是什么概念？郑师傅举例说，6月7日，他早上6点出门，在村里的早餐店买了一屉包子作为早餐，然后上线某网约车平台，接单很快派给他，短途，他收到车费17元，接着又接到一个8公里的订单，收到车费22元……这期间他一直在车上从未停止接单。

到下午两三点时，他实在饿了，趁着跑完一个订单赶紧下线，在附近找了一家饭馆花18元吃了一碗面。当天晚上11点，他结束一天的网约车工作，回到村里随便吃了点，然后回到自己的住处。等处理完家里事，洗漱完上床睡觉已经是夜里一两点，而四五个小时后，他又起床开始工作。

郑师傅告诉记者，那天的收入流水是800多元，除掉当天的成本，净收入大约300元，而当天收入最高的一个订单是乘客从海淀区清河镇到丰台区宋家庄，车费是80多元。

郑师傅给记者算了一笔账：租住的房子一个月800元，加上水电费后900多元；租车费一年6万元，一个月合5000元；每天的油费是一百四五十元；每天的饭钱、烟钱等在80元左右；给车上保险、保养等，平均一天大约40元，一不小心还会有磕磕碰碰导致的维修费。

“均摊到每天的成本大约是500元。”他说，一睁眼就要先把这500元挣出来，多挣的部分才是他自己的，即使一天跑车十几个小时收入流水六七百元，自己才挣一两百元。在这种情况下，即使遇到限号的日子，他宁愿交罚款也坚持出车，“一天不出车，不仅没有收入，而且500元的生活成本也没有着落”。

跑车时间增加 收入反而减少

记者在乘坐网约车时采访多名司机，得到的类似回答都是，凡租车开网约车的司机，基本一天工作时长在十四五个小时，比前几年在线时间长了。但在在线时长增加，挣的钱却没有增加。

来自东北的孙师傅在北京跑了多年网约车，目前每天跑车至少十四五个小时，一个月基本无休。他说刚开网约车时平台接单，跑一公里能赚2元至更多，订单也多，还有平台奖励，即使早上7点出车，晚上9点收车回家，一天的收入流水也在900多元，甚至1000多元。

但现在，他哪怕早上6点出车，晚上12点收车，一天的收入流水也很难到900元。

“原因在于网约车平台把每公里的单价压得越来越低，以前每公里的单价合2元至更多，现在每公里单价合1.4元至1.5元，派的订单数量也少，还没有出车奖励。”孙师傅说。

在他的手机上，虽然下载了3家网约车平台的终端，但孙师傅认为，平台多了对司机并不是什么好事。乘客是多平台叫车，平台之间会互相压价，总有平台显示的价格更低，而乘客总会选择最低价下单，结果就是司机端的收入减少。有的平台之间还会卖单，比如乘客在甲平台下单，甲平台接单后会转给乙平台，乙平台接单派给司机，在这个过程中，甲平台和乙平台都会按照比例抽成，司机端收到的费用和乘客支付的费用之间会有不小的差距。

孙师傅感慨地说，从车主到租车公司，再到各大平台等，都指着网约车司机挣钱，“我们养活公司和平台，可快养不活自己一家了”。

中国社会科学院法学研究所社会学研究室副主任、研究员王玉认为，网约车司机长时间工作是多因一果。

他说，网约车是按单计酬工作方式，所以为了获得收入，就要持续接单，这也使网约车司机愿意投入更长的时间。此外，网约车每天还有相应的成本，包括平台的抽成、司机的生活开支、收入预期等。

上海财经大学法学院教授吴文芳认为，部分网约车司机一天工作十五六小时，甚至为节约成本在车上吃住，有一种以严重损害休息权和健康权的工作方式，与缺乏相应的强制性劳动基准法予以规范有这一关联。

她解释说，传统的劳动关系受劳动基准法保护，有最高工作时间的限制，劳动者也有权获取加班费。但现阶段平台劳动者与平台关系有多种，如双方签订劳动合同，则网约车司机当然受工作时间的劳动基准保护；但若网约车司机与平台之间是众包用工的性质，平台对于网约车司机仅仅是算法控制并未在此之外施以劳动基准法予以规范有这一关联。

吴文芳认为，尽管《新业态劳动者休息和劳动报酬权益保障指引》中明确提出“新业态劳动者每日工作时间不得超过8小时，累计接单时间和适当考虑劳动者必要的在线接单、服务准备、生理需求等因素确定的宽放时间”。但是一来这份指引并不具有强制性的法律效力，二来在现有法律框架下对后两种关系法也无法适用劳动基准法规定。

完善相关法律 保障合法权益

根据交通运输部等部门联合发布的《关于加强交通运输新业态从业人员权益保障工作的意见》，各地相关部门要督促网约车平台企业科学确定驾驶员工作时长和劳动强度，保障其有足够休息时间。督促网约车平台企业持续优化派单机制，提高车辆在线服务期间的运营效率，不得以冲单奖励等方式诱导驾驶员超时劳动。

在此之前，也有不少网约车平台发布驾驶员防疲劳驾驶规则，旨在通过技术手段有效防止疲劳驾驶。

在王玉看来，这就是整个行业面临的矛盾现状，既要保障司机的合理休息权利，防止他们过劳，又要保障他们获得合理的收入，但这又需要他们足够的在线时间。如果把网约车行业看成一个蛋糕的话，本质问题就是增福利和分蛋糕的事情。从增加福利的角度来看，工会等能够提供劳动福利的机构，可以设立司机之家之类的站点，为网约车司机提供喝水、休息等服务。

“从分蛋糕的角度来看，可以考虑通过政府引导的方式，出台政策引导平台降低管理成本和运营成本，增加司机在整个收入分配当中的比例，让网约车行业的跷跷板达到一种平衡，或者向司机倾斜。”王玉说，同时应当落实国家政策，发挥工会参与的集体协商机制作用，通过网约车平台、行业协会、工会用集体协商的方式，实现合理的收入分配。

吴文芳认为，当下最重要的是要通过立法拓展劳动基准法的保护对象，工作时间的强制适用不应拘泥于有劳动关系的劳动者，无论是民事关系抑或不能完全确认劳动关系情形，只要有劳动给付的行为，就应当有劳动基准如工作时间、休息休假以及劳动安全卫生保障等给予网约车司机相应法律保障。

“劳动基准法保护的目標不只是有劳动关系劳动者的休息权、健康权，而是只要提供劳务者就应当在工作环境和在工作时间等方面享受法律强制性保护，其背后的法理基础不只是劳动权的保障，特别是在当下平台劳动者与平台关系大范围突破了劳动关系属性的背景下，确认劳动基准的权利保障属性，拓宽劳动基准法的适用范围具有重要的现实意义。”吴文芳说。

每天工作十四五个小时，网约车司机太累了 专家：完善法律保障其收入和休息等权益