

市人大代表热议“两院”报告

联动综治中心解民忧 “首案”引领善治路

两会侧记

□ 记者 陈颖婷 王葳然

当“案多人少”成为常态，司法如何破局？当创新遭遇商业秘密之困，检察怎样亮剑？

昨天，上海市第十六届人民代表大会听取了上海市高级人民法院工作报告和上海市人民检察院工作报告。在两会现场，多位市人大代表聚焦司法实践与社会治理的深度融合，从诉源治理到“首案”示范，从商业秘密保护到公益诉讼探索，建言献策，勾勒出司法力量护航城市高质量发展、回应民众关切的生动图景。

彰显担当：

“首案”突出示范 价值引领法治进程

司法案例的标杆作用备受代表赞誉。市人大代表叶青表示：“首先，两院围绕主责主业，积极服务社会经济发展大局，取得了显著成效。报告中，‘全国首例’多次出现，不少案件还入选最高人民法院、最高人民检察院发布的典型案例与精品案例，体现出这些司法实践具有突出的示范价值和广泛的社会影响力。”他认为，此类案例不仅对同类案件的法律适用具有引领意义，也为司法实践提供了重要参照与指导。

“第二个令我印象深刻之处在于，两院在各自履行司法职能的同时，还积极主动地参与社会治理。”叶青表示，“两院通过司法建议、检察建

议等方式，推动相关行业、单位与领域开展制度性反思，包括如何从源头上预防类似案件再次发生，引导加强合规管理、完善内部机制、优化决策流程，充分起到了司法预警与规范纠偏的作用，实现‘办理一案，治理一片’的效果。我认为，这正是司法力量融入社会治理、推动系统治理的一种生动体现。”

此外，上海在司法领域的探索，既是对国家治理现代化的回应，又是对城市核心竞争力的塑造。

“我们要知道，这些‘全国首案’的诞生不仅需要注重司法适用的精准性，还需要敢为人先的魄力。”叶青代表在谈他的第三个感受时说，“无论是审判人员还是检察人员，在办案过程中都注重通过办案来回应社会关切、引领社会风尚，注重服务和保障国家重大战略实施，为法律适用创造了

新的经验，树立了新的样板，同时也为完善相关法律制度、健全有关诉讼程序，提供了真实、鲜活的立法参考，为进一步完善相关立法和司法解释作出了上海贡献。”

前端发力：

法院与综治中心 联动化解“案多人少”

面对案件数量持续增长的挑战，如何高效化解纠纷、节约司法资源成为代表关注焦点。市人大代表孙雪梅对法院在收案大幅提升下仍圆满完成任务的努力表示肯定，同时指出了案件大量涌入的不可持续性。

她特别强调综治中心在化解前端民生纠纷中的关键作用。“我觉得我们要依托综治中心化解前端涉及民生的纠纷。”孙雪梅说，“法院需要指导调解，释法明理，做好诉

调对接工作，将大部分民生案件通过前端化解。”她建议打通各部门信息平台，让群众少跑腿，并呼吁加强法院对街道综治中心调解人员的专业化指导，使综治中心成为“法院服务的延伸”，以利于调解不成的案件能向法院快速回流、快速审理。

这一观点与市人大代表叶青的感受相呼应。叶青指出，两院在综治中心开展全流程服务，“做足指导调解、以案释法、法治宣传等工作，亮点突出、特色鲜明”。他认为，这正是司法力量主动融入社会治理、推动系统治理的生动体现。

聚焦难点：

加强商业秘密案件审理能力建设

在服务创新发展方面，商业秘密保护成为代表热

议的话题。市人大代表姚海嵩关注到检察院在维护企业知识产权、特别是商业秘密保护所做的大量工作。他指出，这类案件“涉及大量鉴定和认定工作，所以案情相当复杂”，且办案经济成本高。

“在接下来的上海需要建立五个中心工作中，我们需要重视检察院，发挥检察院系统在维护企业商业秘密保护工作中，并要给予更多支持。”姚海嵩建议。他肯定检察院在办案过程中认真维护了企业合法权益，同时也点明了在鉴定流程和成本支持方面需要进一步强化。

孙雪梅则对检察职能的延伸提出期待。针对人民群众反映强烈的个人信息泄露、平台知识产权侵权频发及食品安全等热点问题，她表示：“依靠个人维权，成本较高。我们希望检察院能勇于探索、敢于担当，在这些领域进行公益诉讼，帮助老百姓解决他们的困扰。”

虹桥枢纽短途单没人接？出租车接客“受制约”？

市人大代表：设置出租车短途长途通道，推动同业态同行业同等对待

□ 记者 王葳然 陈颖婷 王湧

作为上海重要的交通综合枢纽，虹桥枢纽去年单日最高发送旅客达 41.28 万人次，网约车日均完单量约 12 万单，其中短途打车需求日益增长。但出租车司机在排队等候较长时间后接到短途订单，常觉得订单收入与等待成本不匹配，从而产生负面情绪，导致拒载等司乘矛盾频频出现。

市人大代表许玉英和陈燕分别就此提出了建议，认为应尽快设置醒目标志，区分和提示出租车短途、长途通道，同时应实现出租车与网约车同类业态同等对待。

设置短途长途通道 便于司乘双向选择

“混乱的打车秩序还会造成交通枢纽周边道路拥堵，降低交通运输效率。”在市人大代表许玉英看来，虹桥交通枢纽应设置出租车短途、长途通



市人大代表许玉英

道进行分流，“为了防止司乘矛盾激化，我建议设定出租车短途与长途等候区域，在出租车核心候车区通过隔离护栏、彩色地面标识划分区域，同时短途通道应设在靠近出站口，方便乘客快速接驳；长途通道设在外侧，减少长途车辆对短途车流的干扰。”

此外，许玉英代表还注意到老年群体打车难的问题。“老年人手机操作不便，有的时候叫车叫不到，甚至还要子女帮忙叫车，如果能够直接在枢纽候车区入口设立电子屏，



市人大代表陈燕

用于提示短途通道及长途通道，不仅便于助老出行，同时也方便司机和乘客自主选择。”

此前，市交通委为提升虹桥枢纽地区出租汽车整体服务质量，开辟了短途快速专用通道。记者了解到，出租车满足“短途运营模式”需具备两个条件：首先，出租车需始发自虹桥火车站南北两个上客点和虹桥机场 T2 上客点；其次，订单里程不超过 8 公里（含），且载客发车后，空车返回原蓄车场用时不超过 120 分钟。市交通委自 2024 年 12 月 10 日

起对该模式开展内部测试，并于 2025 年 1 月 1 日起正式施行。“要运用智能闸机记录通道类型，司机完成订单后与计价器里程比对，确保合规。”许玉英补充道。

接客规则不一 推动同行业同等对待

“出租车与网约车在停车场接客环节存在明显不公平现象。”市人大代表陈燕对记者说，“一方面，网约车能够自由进出‘两场四站’的停车场进行接客，部分网约车甚至直接在车库内等候订单。”陈燕通过调研观察得知，随着网约车数量持续增多，车辆无序流动问题愈发突出，不仅没有实现减轻停车压力的目标，反而加剧了枢纽区域的交通拥堵现象。

“另一方面，巡游出租车被禁止进入车库接客，只能在指定区域排队候客，网约车的无序运营直接导致出租车驾驶

员排队时间延长，有效运营时长被严重压缩，营收水平受到冲击。”陈燕坦言，当前巡游出租车承受着网约车的市场冲击，部分驾驶员已陷入生存困境，“尽管出租车企业想法设法为驾驶员增收减负，但仍难以扭转多数驾驶员的生活难题，希望相关部门重视并妥善解决。”

为有效破解上述问题，她建议应建立统一的接客规则。“‘两场四站’区域应统筹制定巡游出租车与网约车进入停车场接客的统一管理规则，消除两者在运营准入上的差异，实现同类业态同等对待。”陈燕说，“相关管理部门可将网约车车牌信息精准提供给‘两场四站’停车场管理方，便于快速识别核验；也可为网约车设置统一标识，直观区分网约车与私家车，提升停车场通行管理效率，同时也便于规范网约车在枢纽区域的运营秩序。”

此外，陈燕代表还提到，应加快修订《上海市出租汽车管理条例》，完善对网约车的合规约束。