

高速公路缴费走ETC通道,不用停车就能把过路费付了;
多个城市的公交、地铁已经实现了手机一扫便能支付车费;
中午跑去麦当劳、肯德基买个汉堡,可以避免长长的队伍自己点单,然后手机轻松一挥比网上下单还快……
这样的场景不胜枚举。整个支付过程中,消费者没有输入密码也没有签名。这

一为大家带来了方便的底层协议,便是“小额免密免签”支付。
目前,银联卡及基于卡账户的手机闪付、支付宝、微信支付,对于线下场景均默认开启“小额免密免签”支付,且单笔限额均为1000元。
其中银联卡“小额免密免签”的单笔限额是本月起由之前的300元上调至1000元。据测算,线下用卡的“小额免密免签”

交易时间,由原先的十多秒缩短到三秒左右,方便了持卡人的使用。
然而,“方便”与“安全”是两条维度的考量,消费者有时需要按照用卡习惯和风险偏好,自己寻求其中的平衡点。在方便性上进展了一大步,就有朋友会担心,自己卡或者账户上的钱如果都可以在不用输密码的情况下被划出,安全如何保证?

1. 闪付功能全面开通

长春市民王林(化名)最近在某银行办理了一张银联芯片信用卡,拿到卡片后消费时发现,不需密码也不需签字,钱直接被商家“挥卡”刷走了。王林询问银行才了解到,原来自己的这张卡被默认开通了小额免密免签支付功能,而在办理卡片时却没有人提示过他。
天津市民刘先生在餐厅刷卡结账时也遇到了同样的情况,自己还未输入密码,服务员拿着卡在机器旁放了一下就说“可以了”,消费支付已经完成。在得知自己的银行卡有这种一定额度内免密免签的功能后,刘先生感叹支付便捷的

同时,也隐隐担忧:万一卡丢了,很可能被盗刷啊。“手机支付一般还有手机密码或指纹解锁作为一层保护,这个卡如果丢了就相当于直接丢钱了。”刘先生说。
据了解,卡面标有“闪付 QuickPass”的银行卡在实际支付时,只要支付金额在一定范围内,交易均无需输入密码。这项功能是中国银联联合各家成员机构于2015年推出的一项小额快速支付服务,在用户开卡时会自动开通。许多用户反映,在实际办卡过程中,银行的工作人员和系统没有对于开通该项功能的任何提示。

中国银联官网显示,银联小额免密免签是中国银联为持卡人提供的一种小额快速支付服务。当持卡人使用支持“银联云闪付”的移动智能设备(主流手机Pay、可穿戴设备)或具有“闪付”功能的银联IC卡,进行300元以下(含300元)的非接触式交易时,只需将移动智能设备或卡片靠近POS机终端的“闪付”感应区,直接“一挥即付”。支付过程中,持卡人不会被要求输入密码,也无需签名。

据悉,在今年5月,中国银联发布的《中国银行卡产业发展报告(2018)》中曾提出,目前,银联手机闪付、银联IC卡闪付等基于NFC技术的支付产品迅速发展。中国境内主要全国性商业银行、区域性银行、外资银行等超过200家商业银行,均全面开通借记卡和信用卡的“小额免密免签”功能。



2. 交易便捷背后仍藏隐患

“支付不需要密码总觉得会带来不少潜在的安全隐患,有点担心自己在不知情时候付了钱。”

实际上,有不少人都或多或少使用着“小额免密免签”功能,但却一直对此并不知情。

平时工作需要经常出差的张远鸿表示,他在工作中需要经常用借记卡或信用卡来支付相关费用。他表示并不觉得每次交易输入密码很麻烦,反而更有安全感。

实际上,针对“小额免密免签”功能的争议一直存在。曾有媒体曝出有不法分子利用此功能盗刷车辆ETC卡,还有网民反映说怀疑有不法分子当街拿着支持“小额免密免签”的支付设备在人流密集的地方随机往

他人的钱包上蹭,以此通过感应来盗刷卡内资金。

中国银联在其官网表示,目前支持“小额免密免签”功能的商户数量超过数千万品牌的百万家门店,所有支持“小额免密免签”的商户均经过严格筛选。中国银联同时还联合包括各商业银行在内的收单机构,建立了规范的商户日常交易监测机制,确保用卡环境安全可靠。

但一些支持“小额免密免签”服务的商家表示,日常经营中,如果有顾客拿借记卡或信用卡来结账,几乎不会去核实持卡人身份。在消费金额符合“闪付”标准的情况下,因为无需顾客输入密码,商家也会直接使用此功能而不会提前征求顾客意见。



本版图片来源于网络,请作者与本报联系,以奉稿酬。

银联小额“双免”支付靠谱?

国内集装箱航运何去何从?

(上接第1版)

据其他媒体报道,一旦中良海运宣告破产或公司解散,办理滞留集装箱的提箱手续将缺失授权主体,提箱将一片混乱,因此最终公告的内容采用了“中止航线经营”的提法。

低价竞争“拖死”一家又一家

中良海运到底欠了各个码头多少债款?外界估算,中良海运欠款总额合计约3.2—4亿元,其中拖欠码头的金额远多于其他欠款,因此港口码头采取了“控箱止损”的举措。
那么中良海运为何出现资金链断裂?业内猜测,某驳船账款催收力

度过大导致的蝴蝶效应是中良海运此次危机的导火索,而航运市场不景气,内贸船公司每年只有一个月挣钱是背后的主要原因。

目前运价指数已处于历史低位,尽管船舶大型化可降低船公司的运营成本,但现在的运价不足以弥补船公司的运营成本,各船公司的亏损现象普遍存在。据内部人士介绍,在光景好的时候,内贸船公司每年12个月中仅有2个月挣钱,而如今一年只有1个月挣钱。

“低价竞争不知从什么时候开始,内贸航运的竞争成了赤裸裸的低价竞争。这也有外贸集运发展的前车经验:十五年前,上海—日本航线的运价就竞争为负运费了。”以鹭声

为笔名的作者在文章“中国内贸集运八问”中表示,中良倒闭虽然有自身原因,但内贸集运市场的竞争“只有更低,没有最低”,运价和成本长期倒挂,也是活生生拖死一家又一家内贸集运船东。

假如中良海运倒闭,先前与其合作的码头、货代、货主等也会大受牵连——

对于港口码头来说,一旦箱子被提走,码头费、堆存费、驳船费将无法回收;而对于租箱公司及金融租赁公司来说,不仅无法及时收回航司公司拖欠的租金、修理费等债务,还可能额外承担收回资产的成本;货主方面,一旦船舶、箱子等资产被扣押,相当于货物也被扣押,提货过程中时间、费用等成本也将随之增加……内贸集运巨头的倒下,必将给产业链

上下带来一波冲击。

专家呼吁 创新机制让企业体面退场

前有南青,后有新闻航,中良海运经营不善、债台高筑的局面是国内内贸集运行业的一个缩影。尽管内贸集运总体货运需求在增长,但面对运价下跌、燃油上涨的双重压力,内贸集运业面临较大挑战。

目前,内贸集运行业大打价格战的根本原因,是市场供需关系失衡。“有水大家行船”固然促进了市场的繁荣,但其副作用则是产能过剩。对于如此长时间的低迷,企业主仍旧是采用了屡屡奏效的低价竞争策略,殊不知好市场难以再现,低价竞争获得的市场份额并不会等来

3. 开通为“默认” 关闭须“申请”

“开卡时不知道,都是在消费时才知道。”一位网友在网上吐槽称,一般开通银行服务都需要有一个文书征得用户同意,而银联卡却不签风险协议默认开通免密免签支付。

中国银联一位客服人员表示,小额免密免签功能是随着带有该功能的卡片自动默认开通的,并不需要事先征得客户同意,而是像取款、查询一样默认的功能。另一位客服人员则称,持卡人在办卡时应该是与银行签订过相关同意文书的,但记者询问多位持卡人,均表示办卡时没有银行服务人员提示过卡片具有这项功能。



部分银行客服表示,小额免密免签支付功能是银联推出的,银行也只是按照规定开通。如果不需要该项功能,持卡人可以在网上银行或者银行柜面等渠道关闭该功能。

在工商银行长春某网点,一位工作人员称“柜台无法关闭该功能,只能拨打客服操作”。在部分银行的APP中,取消该功能的程序可谓十分繁琐。有银行工作人员说,小额免密免签支付功能确实带有一定风险,连她自己都把该功能关闭了。

对于小额免密免签支付的安全性,中国银联在其官网称,

银联卡小额免密免签服务适用的银联芯片卡相比其他支付方式安全性更高,目前在全球范围内还未发生过因芯片银行卡被复制导致伪卡欺诈的案例,且与手机等移动设备结合还可创新身份验证方式。不仅如此,中国银联还联合各商业银行为持卡人设置了专项赔付金,提供了72小时失卡保障服务。然而一些持卡人则认为,一旦卡片丢失未被及时发现,所造成的损失即便可以追回,也会在心理上产生很强的不安全感,还不如在付款时多输几次密码多签几个字,资金安全才是最重要的。

4. 赔付设上限有时限

赔付设上限有时限,只是不想“说空话”?

据测算,目前约有10亿张银行卡因开启免密免签功能面临风险。而免密免签功能一旦遭遇盗刷,如何赔付?

对于消费者最关心的这个问题,中国银联表示,设置有专门的赔付机制,即银联可对银行卡挂失前72小时内被盗刷的资金损失,做出每人每年最高不超过3万元的赔付。

对此,消费者却并不“买账”。有许多消费者留言表示,风险赔付不应有限额,更不应有时限,此类服务已有可对应的例子,支付宝、微信支付虽然

不是这种默认开通的场景,但都是“风险足额兜底,赔付无上限”。据支付宝和微信支付的相关负责人介绍,如发生盗刷事件,均可以对用户做出不设上限、不做追诉时效的赔付承诺。

对此,银联方面表示,通过对国内主要金融机构调研,就银行卡业务的失卡赔付而言,目前最为主流的赔付范围定为挂失前48小时以内。根据小额双免业务开展两年多来的统计,大部分风险补偿案例均在挂失前72小时以内。故此,银联将赔付时效定在挂失前72小时之内,尽可能扩大保障范围。赔付额度

也从原先的单人单年1万元升为3万元,将有效覆盖客户潜在风险损失。

还有部分网友担心,银联卡的盗刷风险不仅来自卡片丢失或失窃,还来自非持卡人主观意志的冒名使用。“本来我想着银行卡是需要密码才能消费的,可孩子拿着我的卡直接刷卡消费了,去找商家却说让我自己报案,这种情况下难道银行没有责任吗?”

有支付行业不愿透露姓名的业内人士判断,银联之所以对赔付机制设置众多障碍,其主要原因是对于“双免”功能安全性的不自信。

5. 专家:默认开通侵害用户知情权

针对以上情况,有法律界专家表示,现如今支付方式日趋多元化,“小额免密免签”功能固然在一定程度上可以起到简化交易流程、便捷交易的作用,但默认开通此项功能却未曾及时提示开卡者,侵犯了持卡人的知情权和自主选择权。

北京市同创律师事务所合伙人律师王殿明表示,客户在办理借记卡和信用卡时与银行属于一种特殊的服务合同关系,银行有义务告知客户其能够提供的服务项目,只有在客户同意即双方达成一致协议的情况下方能为客户开通相对应的服务项目。

王殿明认为,根据我国《消费者权益保护法》的相关规定,在接受服务过程中客户享有知情权和自主选择权。客户对“小

额免密免签”功能享有知情权,自己可在充分考虑安全性情况下,做出选择或不选择的表示,银行无权在客户不知情的情况下开通该项服务。如若默认开通则侵犯了消费者的知情权和自主选择权。

“这本来是件好事,但就看你能不能把好事办好。”中央财经大学金融学院教授郭田勇表示,一些发达国家对于银行卡小额消费“双免”早有先例,因此银联推出相应功能符合时代潮流。但郭田勇强调,每位持卡人的收入、消费以及对风险的承受能力不同,因此将该功能“默认开启”并且贸然将单笔支付限额由300元提升至1000元,侵害了用户的知情权和选择权。

郭田勇建议,有关方面应该

在用户办理银行卡时取得用户的明确授权方可开启“双免”功能。对于已经被默认开启相关功能的老用户,他认为,从保障用户合法权益的角度出发,银联和银行应该关闭该功能,同时以适宜方式告知用户,在获得用户的明确授权后,由用户自主决定是否开启“双免”功能。

“我们应该肯定银联和银行在提升用户支付效率方面的尝试,但这样的尝试不应该构筑在牺牲安全性的基础之上。”浙江大学光华法学院互联网法律研究中心主任高艳东认为,如果有关方面为了提升支付效率把用户作为实验的“小白鼠”,他们就应该替用户承担可能发生的一切风险。

(综合新华网、人民网、经济参考报、和讯等相关报道)

信息,避免盲目增加运力。“今年5月份交通运输部水运局发布的‘2017年水路运输市场发展情况和2018年展望’便是政府信息公开的良好开始,有利于对市场走向和大家投资冲动给予指导。”

对于内贸集装箱企业如何实现自我更新,谢雯认为,要构建核心价值观,以创新克服供给老化关键举措。“核心价值是从精神方面的改进,港口、货代、从业者、企业主等的行为都会发生变化,行业正能量能够得到弘扬,行业内部就能形成合力,促进健康市场环境形成;另外,在新时代,低价竞争没有出路,水运企业必须在供给侧结构性改革中找路径,通过技术创新和模式创新,推出与过往完全不同的供给,进而重新获得市场。”