



上牌130元成本车行收5000元

东莞向包牌捆绑销售说不

将出台车辆上牌代办服务指导价



东莞车行售车价格一般都是包上牌费

东莞小汽车上牌照的行政收费是130元，但车行最高却收到5000元，狠赚37倍差价。但以后，车行还想继续赚这高额差价就没那么容易了。东莞市汽车行业协会联合交警、商务局、消委会等多部门日前召开媒体见面会，就高价上牌费问题进行公开表态，称“卖车强制捆绑上牌”的行为是违规的，广大车主遇到捆绑销售情况可随时向消委会或汽车行业协会投诉。

车行卖车不能强制要求车主捆绑上牌服务，这意味着广大车主可以自己跑腿省下这数千元的办理费了。但当前东莞庞大的车管业务仍影响着车主们自主办理的便利性，未来东莞将出台上牌服务指导价，让车主可以更明白消费。

现状：捆绑上牌成潜规则 费用最高收5000元

在东莞，基本上所有车行售车都是与上牌挂钩的，即买车包牌销售。消费者买车时除了要给车价，还要支付上牌费、保险费等等，而这些额外费用的多寡由车行自行制定。而这其中，上牌费一项是没有实际明细，且收费标准相差甚远，一直备受市场诟病。

“不同车行收取的上牌费有所不同。”东莞市汽车行业协会秘书长张华文向记者介绍，所谓的“上牌费”就是汽车上牌代办服务费，各个车行根据车辆品牌档次服务等自行收取。张华文称，东莞车行的包牌销售现象由来已久，自他2002年进入东莞汽车行业以来，车行卖车时就收取1500-5000元不等的上牌费。在东莞南城一家平行进口车店里，车行销售负责人曾小姐向记者透露，车行会根据品牌和车辆档次来确定上牌费的价格，如丰田日产等车辆收费在2500元左右，而宝马、雷克萨斯等高端品牌车辆则要3000元甚至更高，顶级豪车则会收到5000元。

而实际上，东莞小汽车注册登记(即上牌)需要缴纳的行政费用只有130元。东莞市公安局交通警察支队车辆管理所所长谭京湘强调，任何名目的“包牌费”“上牌费”等都与公安部门无关，属于企业的市场行为。

但在购车过程中，广大车主只想花130元就完成车辆上牌，却并不容易。不买裸车(未上牌车辆)基本成了行业的潜规则。“车行给出的报价都是包牌价，高昂的上牌费是他们利润的来源之一”，曾小姐之前在别克、丰田等品牌店做过销售，她表示很多车行在售车时会把上牌利润综合到车价优惠中，如果不收上牌费，之前协商好的车价优惠也会受到影响。

这位汽车资深销售员的说法在市民肖先生身上得到了真实体现。“买车的时候，价格优惠已经谈好了”，肖先生说，他之前在一日产店确定购车意向后提出自己去车管所上牌，并要求总车价减去3000元，并要要求总车价减去3000元，结果遭到了拒绝。

探因：车主对业务不了解 上牌便利性待提高

高价上牌费存在长达十余年，广大东莞车主多年来为何甘心被车行在上牌方面收取巨额差价？究其原因，这与东莞车辆上牌有限的便利性有着很大的关系。“很多车主对上牌业务了解有限，也对上牌流程熟悉度不够”，张华文指出，当前东莞汽车行业存在的这一“包牌”顽疾，一方面是因为广大车主贪图便利，不愿全面了解上牌各个环节，另一方面则是广大车行有意夸大上牌业务的繁琐以捆绑上牌业务，致使这一现象多年存在。

那么，汽车销售不再强制与上牌捆绑后，车主自行前往车管所办理牌照是否便利？对于这一问题，东莞市公安局交警支队的车管部门负责人谭京湘表示，车管部门已尽力优化上

牌流程，最快可实现3-4个工作日办完上牌业务。

谭京湘坦言，近年来东莞汽车上牌量剧增，每年新增40余万辆新车，给车管部门带来巨大挑战，部分业务排队等待情况确实突出。据介绍，东莞车管所从去年下半年开始对业务办理流程进行优化，综合各方意见出台行业服务指导价。与此同时，张华文也呼吁广大车行对上牌费收取实行亮价服务，让广大车主自行明白消费、自主选择，否则一旦出现违规将列入不诚信企业进行公示。

想继续享受代办服务又不想被车行“宰”怎么办？对此，东莞市汽车行业协会张华文也透露，对于广大车主的诉求，协会方面将于本月底召开理事会，广泛听取车行和车主意见，综合各方意见出台行业服务指导价。与此同时，张华文也呼吁广大车行对上牌费收取实行亮价服务，让广大车主自行明白消费、自主选择，否则一旦出现违规将列入不诚信企业进行公示。

出招：强制捆绑属违规 将出台指导价格

张华文指出，车行提供优质代办服务是提倡的，但强制捆绑、“不在车行上牌就拒绝卖车”等行为都是违规的，应当立即叫停。张华文表示，消费者遇到强制捆绑行为可随时向汽车行业协会投诉反映。而东莞市消费者委员会主任李丽坚表示，如果市民遇到强制收取上牌服务费的，可以拨打12345、12315投诉，对于属实的，将由相关部门介入查处。

想继续享受代办服务又不想被车行“宰”怎么办？对此，东莞市汽车行业协会张华文也透露，对于广大车主的诉求，协会方面将于本月底召开理事会，广泛听取车行和车主意见，综合各方意见出台行业服务指导价。与此同时，张华文也呼吁广大车行对上牌费收取实行亮价服务，让广大车主自行明白消费、自主选择，否则一旦出现违规将列入不诚信企业进行公示。



本版制图/湛晓茸

佛山法院冻结“老赖”分红款 村干部竟执意违规发放

涉事的村干部被司法拘留15天，张槎街道村尾经联社被罚20万元

羊城晚报记者 张闻 通讯员 禅法宣

一边当“老赖”欠账不还，一边还领着村里的分红，村委会也“睁只眼闭只眼”，这种“怪事”将受到法院的严厉打击。5月10日上午，佛山禅城区法院执行局干警来到张槎街道村尾村公共服务中心，依法对违规给“老赖”发分红的经联社负责人冯某采取强制措施，禅城法院随后依法作出了对冯某司法拘留15日、对经联社罚款20万元的决定。

冻结“老赖”分红 经联社拒不执行

2017年，禅城法院受理被执行人冯某灿、冯某景民间借贷两案中，两被执行人均为村尾经联社股东。

2018年1月17日，执行局向该社负责人冯某现场送达执行裁定书及协助执行通知书，要求该经联社协助冻结扣划被执行人冯某灿分红款50000元，冻结扣划被执行人冯某景分红款40000元。冻结期间，未经法院同意，不得向被执行人或其他任何人支付。

然而，今年5月，执行员到

达该经联社，准备提取冻结款项时，冯某却向执行员表示已将分红款发放给被执行人，并声称其不会协助法院冻结被执行人分红款。

据了解，这已经不是该经联社第一次不协助法院执行工作。目前，该经联社共有“老赖”13名，涉及案件10宗，案件受理时间横跨2000年至2017年。在禅城法院送达协助执行通知书，并多次协调沟通后，该经联社都不按要求协助法院执行工作，依旧向“老赖”发放了分红，严重影响了法院的执行工作。

村干部被拘15日 经联社被罚20万

10日早上，佛山禅城区法院执行局干警来到张槎街道村尾村委会，对违规给“老赖”发分红的冯某依法采取强制措施。

办公室内，冯某在得知执行员的来意时，表示不知如何去配合执行。执行员要求其出示证件证实身份，冯某声称自己身上没有带任何有效证件。不过，其办公桌上的工作证“出卖”了他，执行员依此核实了其身份。

执行员向冯某表明，经联社有义务协助法院执行工作，停止对法院指定名单上的被执行人发放分红款。冯某回应称：“你们自己去冻结账户就行了。”随后，执行员要求冯某到法院配合调查，冯某以各种理由拒绝。鉴于冯某三番四次阻碍法院工作人员执行公务，执行员当场宣读《拘留决定书》。

在禅城法院执行局的讯问室内，冯某否认自己和经联社曾收到过法院的协助执行通知书，

因此没有协助义务。然而，执行员今年先后两次到经联社询问冻结、划扣的情况，冯某均明确表示已经收取了通知书，但同时也明确表示不会协助法院进行冻结、划扣，调查全程均有录音、录像。

由于该经联社长期以来极不配合法院执行工作，拒绝对被执行人的分红款进行冻结，冯某拒绝配合法院开展执行工作，导致执行工作推进受阻，严重损害了司法权威，禅城法院决定对该经联社处以20万元罚款，对冯某司法拘留15天。当天下午，经联社向法院缴纳了20万元罚款，并垫付了4起执行案件的执行款共计22万元，顺利达到了本次行动的预期效果。

目前，禅城法院已经和禅城大部分的村居建立了相应的机制，每个季度都会和各村居进行协调，保证划扣“老赖”分红款的工作顺利进行。

泰坦尼克号海难中国幸存者纪录片追踪：中国幸存者去了哪？

羊城晚报记者 陈卓栋 陈纪宁 通讯员 谭耀广

5月9日，纪录片《六人：泰坦尼克号上的中国幸存者》团队来到台山进行拍摄，并接受羊城晚报记者采访(详见本报5月10日A12版《泰坦尼克号幸存者或有台山人》报道)。虽然由于纪录片拍摄保密缘故，团队对幸存者事后的去向问题未有过多透露，但根据其透露的信息，其中一人在辗转英国、香港后最终定居美国，而另外5人中至少有一人在海难后一年内入境美国，并向当地法院申请海难损失赔偿。纪录片团队还通过羊城晚报发出线索搜寻邀请。

幸存者约在1876年至1891年间出生

根据团队首席研究员施万克(Steven Schwankert)透露，最早确认泰坦尼克号上面有8名中国籍的证据主要有两份，一份是当年泰坦尼克号三等舱船票，一份是英国出入境部门在泰坦尼克号启航地南安普顿港口登记的外国人出境记录。这两份证据上登记的名字均为“Ah Lam, Fang Lang, Len Lam, Cheong Foo, Chang Chip, Ling Hee, Lee Bing, Lee Ling”，年龄为23至38岁不等，约在1876年至1891年之间出生。

而在海难之后美国媒体刊登的幸存者名单上，6个中国幸存者名字分别为“Ah Lam, Bing lee, Tang lang, Hee Lang, Chip Chang, Foo Chiang”。

Chip Chang, Foo Chiang”。对比之下，两份名单出现了不同。

团队成员之一、台山华侨李大川分析，由于当年作登记时程序不严谨，“只凭登记人员对方口述录入，而且不同国家对姓和名的排列顺序不同，很容易造成误差。”施万克说，借助罗马拼音发音与普通话、广东话、台山话、川岛话等发音的对比，加上姓名顺序的矫正，就能确认幸存者的名字为“Ah Lam, Lee Bing (Bing lee), Fang Lang (Tang lang), Ling Hee (Hee Lang), Chang Chip (Chip Chang), Cheong Foo (Foo Chiang)”。至于“Len Lam, Lee Ling”则应为遇难者的名字。

海难后或坐船前往加勒比航线工作

纪录片团队目前相信，8名中国乘客前往纽约的目的是工作。日前接受采访时，施万克在纪录片官方微博上进一步透露了更为精确的信息。“8名中国乘客当时受雇于一家位于纽约的公司，该公司计划将其安排至加勒比航线的客船和货船上做船员。”

施万克透露，6名幸存者乘坐救援船 Carpathia 号抵达纽约后，4月16日就乘 Annetta 号船前往古巴。李大川认为，鉴于6人遭遇海难后损失所有财产，身无分文，应无能力买票前往古巴，“乘 Annetta 号船前往古巴，应该是雇主公司安排好的行程，让他们去加勒比航线工作。”

6人到达古巴后，其行踪就没有明确的记录。但团队目前掌握的信息显示，至少有一人在海难后一年内顺利入境美国，而另

有一人则辗转回到英国，之后在香港生活，最后定居美国。

此外，去年底纪录片制片人之一的成竹前往美国国家档案馆研究，在纽约南区最高法院档案中找到了几份泰坦尼克号中国幸存者向客轮所属公司索赔的赔偿要求及财产损失申报单。其中两份有清晰的中文繁体字签名：“钟捷”(Chang Chip)，“李炳”(Lee Bing)。签名日期为1913年3月，距离海难发生过近一年时间。

纪录片团队希望全球华人，尤其是祖籍台山的华人，如家中有长辈在1876至1891年之前出生，在1912年前后在英国、古巴、美国有出入境记录，在1912年前后曾有出海工作经历，其名字符合上述幸存者名字的，请与羊城晚报联系。

特别报道

弘扬工矿精神 再铸韶关辉煌

铁骨拓荒 开矿建厂全靠“人拉肩扛”

建矿初期，连住房都没有，石人嶂钨矿的工人们没有被打倒，集中精力生产，条件稍有好转，就比谁挖矿多；192名梅州齿轮厂的工人落户韶关，一片荒地上白手起家，所生产的变速箱用在1984年天安门阅兵的运兵车上；大雪压断了大宝山矿的高压线，工人们就在鞋底绑上铁钉，扛着设备、电线爬上

矿山昼夜抢修，一周内将高压线全部修好……

如果把韶关工业发展历史比作一部催人奋进的励志长歌，那么老一辈韶关工矿人一身铁骨，不辞艰辛，推动韶关工矿企业从无到有、从小到大、从弱到强，建起韶关这座“工业城市”的事迹，无疑是其中最波澜壮阔、激动人心的篇章。

艰苦奋斗篇



石人嶂矿区工人工作场景(图片由石人嶂钨矿供图)

石人嶂钨矿有个“李铁人”

“我们当年的生活条件十分艰苦，住的房子墙体是用树皮、竹片糊上砂浆建成的，搭上横梁，再盖上瓦片，就是房子了。”石人嶂钨矿退休工人傅自清回忆建矿初期的场景说，从矿区到始兴县城20多公里的沙子路尘土飞扬，矿工们就自己铺路，劈山挖石，造出一条水泥公路，这条路现在还在使用。

生活条件异常艰苦，但大家并没有被打倒，而是把精力都集中在努力生产、比拼奉献上。1957年国家“一五计划”结束时，石人嶂钨矿基本完成创业任务，生产经营形成一定规模，不仅成立了汽车队、机修厂，还建起职工医院、子弟学校等一批后勤服务单位，矿山兴旺起来，俨然一座小县城。

生产工作条件同样得到改善，点灯照明、风钻凿岩、井下矿车轨道出矿、地表索道钢斗运矿、机械化选矿等采选作业，石人嶂钨矿成为当时广东省第一个采用机械化采选作业的有色金属矿山。矿工们更是干劲十足，相互比较谁挖的矿多。

今年82岁的李致详曾在矿里当过班长、副坑长，当年因大力勇猛而著称，身材瘦小的他能扛起300多斤重的轮子。因埋头苦干、危险的地方总是冲在最前面，李致详被工友们誉为“石人嶂李铁人”。

“采下来的矿石大大小小不均匀，塌下来的话有一定的危险性，平常人都不敢上去，李致详就敢上前去，有危险他总是冲在最前面。”说起当年往事，工友们记忆犹新，“他从不理怨，就知道埋头苦干，眼睛受了伤，还没有完全恢复又带伤继续下矿。”

192名梅州“开荒牛”奋战韶关

1966年，梅州齿轮厂按要求分出部分人员和设备到韶关创建韶关齿轮厂。据老员工徐松章回忆，作为当年从梅州拖家带口来到韶关的192人之一，至今仍清晰记得，1967年初带着母亲和孩子，拖着行李从车上下来那一刻，母亲曾问他：“我们为什么要来这个地方啊！”

看着眼前的一片荒芜的土地上露天摆放的机床和几间不起眼的小厂房，当年25岁的徐松章一时语塞，不知如何回答，心中只有一个念头，自己将要在哪里奋斗，要在这里奉献自己的青春年华，要在这里为祖国的未来挥洒自己的汗水。

韶关齿轮厂时任后勤部副部长巫万发回忆，由于当年食物和物资极度缺乏，如何让大家吃得饱、干得动，成了后勤部门头痛的问题，靠基本供应根本不够吃，他们便到周边农村买粮食、肉蛋，周边农村买完了就跑邻省采购，还要打通关系偷运回来，“俄到没法干活，一些厂子弟就到附近河里抓鱼，这条河也被戏称为‘母亲河’”。

就是在这样的环境下，192名梅州远道而来的“开荒牛”，克服重重困难，将齿轮厂建了起来。最让齿轮厂工人们自豪的，便是为1984年天安门大阅兵的东风步兵兵运兵车生产变速箱。

大宝山矿内召开的表彰大会(大宝山矿供图)

