

“携号转网”这些骗局要小心

骗子骗取个人信息盗刷银行卡

公安部刑侦局发紧急预警

近日,联通、移动、电信三大运营商发布了携号转网的细则,大家期待已久的携号转网终于变成了现实。不过,骗子也用上了新招数。目前,全国已发生多起利用手机三大运营商携号转网服务实行诈骗的案件,受害者因点开诈骗分子发送的网站链接泄露个人信息银行卡被盗刷。为防止更多人上当受骗,公安部刑侦局发布紧急预警。

此外,针对电信企业,工业和信息化部日前发出通知,将组织技术力量开展对电信企业携号转网系统连续监测,并委托第三方开展用户暗访体验监测。



骗局多为获取个人信息盗刷银行卡

为防止更多人上当受骗,近日,公安部刑事侦查局官方微博发布紧急预警,让大家提防诈骗分子利用携号转网服务进行诈骗。

此类诈骗作案手段为通过电话或短信方式联系受害人,利用受害人不清楚转网具体规则欺骗事主,声称转网可能带来诸多风险,进而引导其进入网站完善信息,事主进入网站后按引导填写身份证、银行卡、手机号等信息,因泄露个人信息导致银行卡被盗刷。

是否满足携号转网条件以官方短信为准

要查询号码是否满足携号

转网条件,可通过短信查询,中国电信用户通过编辑短消息“CXXZ# 姓名# 证件号码”发送至中国电信官方客服短消息平台 10001 查询号码是否满足携转条件,10001 及时反馈用户查询结果。中国移动用户通过编辑短消息“CXXZ# 姓名# 证件号码”发送至中国移动官方客服短消息平台 10086 查询号码是否满足携转条件,10086 及时反馈用户查询结果。中国联通用户通过编辑短消息“CXXZ# 姓名# 证件号码”发送至中国联通官方客服短消息平台 10010 查询号码是否满足携转条件,10010 及时反馈用户查询结果。

满足条件的,如有携号转网后受影响的其他业务,运营商将在反馈查询结果的同时

告知用户受影响的业务,告知内容真实准确。用户向携出方申请获得授权码,带着身份证和有效期内的授权码到携入方申请办理携入。不满足条件的,将一次性明确告知用户不满足条件的原因、携号转网后受影响的业务以及咨询途径,并通过客服电话等方式为用户提供实现满足条件的咨询。

骗局 1

江西市民汪某接到自称某通讯商客服电话,称之前提交的电话号携转资格已经通过,但是想要获取携转授权码需要填写完整信息且绑定专属银行卡,事主通过对方发来的短信进入网站输入个人信息被骗 16000 元。

骗局 2

上海市民何某在上网时知悉携号转网后只能通过掌上营业厅和地面营业厅充值,不能使用支付宝和微信支付了,便在该条新闻下留言追问解决办法,后收到私信,对方称可以通过完善信息解决,事主点击对方的网站链接输入个人信息,损失了 6300 元。

骗局 3

常州市民许某收到陌生号码短信称,更换运营商后短信通道变更可能导致收不到银行卡、微信、支付宝等发送的短信,请及时登录附带链接的网

址进行信息完善,许某进入网站输入身份证、银行卡号及密码、手机号码等个人信息,银行卡短时间内被刷走了 5000 元。

相关新闻 >>

工信部将进行暗访监测

全国携号转网将正式提供服务。工业和信息化部日前发出通知,将组织技术力量开展对电信企业携号转网系统连续监测,并委托第三方开展用户暗访体验监测。正式提供服务后,工信部将组织对全国携号转网服务进行专项监督检查。

此前,工业和信息化部发布了《携号转网服务管理规定》,明确在携号转网服务中,电信业务经营者不得有妨碍服务、干扰用户选择、阻挠携转、降低通信服务质量、比较宣传、虚假宣传等 9 类违规行为。

预计年携转率在 0.3%至 0.5%之间

根据中国信息通信研究院的预测,在当前携号转网的条件下,携号转网在全国实施后,预计年携转率将在 0.3%至 0.5%之间。随着用户认知的提升和各类携号转网问题的解决,预计携转率有可能进一步上升。从其他市场的经验看,高竞争强度的我国香港地区年携转率在 3.9%,我国台湾地区年

携转率在 10%。

中国信息通信研究院产业与规划研究所战略研究部管理咨询师焦宗双认为,携号转网政策试点实行 8 年来,运营商内部的技术问题基本得到解决,已经形成相对成熟的方案。目前,最主要的问题是非电信运营企业(主要是互联网企业、金融企业)对携转号码的识别问题,具体包括第三方号码充值、验证码发送等问题。这些问题产生的原因是,很多非电信运营企业在识别手机号码时,采用的是固定号段识别方式,即在编程设计时将固定号段范围内号码设定为特定运营商号码,因而当某个号码转换运营商时该企业的系统不能及时调整和识别。这些非电信运营企业的系统在执行号码充值、验证码发送等服务时,仍然与原运营商的系统端口进行对接,造成相应业务的失败。

目前,中国信息通信研究院正牵头推动该问题的解决。一是牵头成立联盟,通过行业自律和政策引导的方式,要求非电信运营企业解除号段和电信运营企业之间的绑定关系,并能根据号码携带数据或者其他信息判断用户当前签约的运营企业;二是搭建了“号码标记服务平台”,帮助有此类困扰的企业解决号码识别和归属运营商更正的问题。

/ 北京青年报

中国造破冰船首航南极破冰记

跟随中国第 36 次南极考察队首航南极的极地科考破冰船 20 日至 23 日分三次完成中山站附近的航道破冰,为“雪龙”号海冰卸货开辟了一段约 14 海里的冰上航道。

20 日傍晚,“雪龙兄弟”抵达距中山站附近的陆缘冰区。与浮冰相比,作为陆地边缘的固定冰,陆缘冰更像一道铜墙铁壁,挡住船只靠近陆地。在驾驶台值班的“雪龙 2”号三副乔守壮说,陆缘冰破冰航行属探路性质,浮冰区航行要注意避开冰山,陆缘冰破冰航行则要绕开一些冰脊。抵达陆缘冰区后,“雪龙 2”号随即展开首次陆缘冰破冰作业,“小试牛刀”破冰约 1 海里。

21 日上午,科考队根据冰情和卸货要求确定了最新破冰路线,即“雪龙 2”号由西侧掘进至神州湾附近。这里距离卸货地点——中山站和内陆出发基地均相对较近,同时穿过多条对卸货安全造成威胁的较大海冰裂隙。

当天 15 时 48 分,“雪龙 2”号根据新破冰路线继续展开破冰作业。至 22 日凌晨 4 时 35 分结束,破冰约 5 海里,

其间开展了吊舱调试和往返拓宽航道等作业。

“‘雪龙 2’号破冰形成的冰上航道有时弯道过大,‘体型’较大的‘雪龙’号通过困难,因此‘雪龙 2’号会回头破除转弯处的坚冰,并来回拓宽航道,以便‘雪龙’号顺利通过。”“雪龙 2”号大副张旭德说。

22 日 13 时 15 分,“雪龙 2”号开始最后阶段的破冰,其间先后开展了吊舱调试和冰面探冰,到 23 日凌晨 1 时 30 分结束,破冰约 8 海里,协助“雪龙”号抵达位于中山站西侧约 10 公里处的卸货点。

据目测,本次所破之冰厚度为 1 至 1.2 米、雪厚 0.2 至 0.4 米。而按照设计能力,“雪龙 2”号能在 1.5 米厚度冰加上 0.2 米厚度雪的冰情下,以 2 到 3 节航速连续破冰行驶。

“相对于从国外购置改造的‘雪龙’号,我国自主建造的极地科考破冰船‘雪龙 2’号机动性好,艏向破冰使它在冰区掉头方面优势明显。在平整冰的连续破冰和破冰厚度方面,也明显占优。”“雪龙 2”号船长赵炎平说,作为一条新船,破冰



过程中需要熟悉它的破冰性能,检查破冰震动对船的影响。

此次航道破冰,采用了连续破冰和冲撞破冰等方式,用时 19.5 小时,共破固定冰约 14 海里。连续破冰时,仿佛有势如破竹的气势;冲撞破冰时,则是先倒退一段距离,再冲向前方的坚冰。

“雪龙 2”号新航道开辟

后,“雪龙”号连夜沿着冰上航道抵达卸货点,考察队展开了全方位的冰上卸货作业。中国第 32 次南极考察期间就曾跟随“雪龙”号来到南极的两台卡特雪地车,曾因车太沉、卸货地点距离中山站太远等原因而没有上站,这次终于安全运抵中山站。

连日来坐镇驾驶台、3 天

只睡了几个小时的赵炎平表示对首场破冰“考试”比较满意,但“考试”的最后成绩还要看接下来开展的破冰试验。

根据考察队安排,“雪龙 2”号从 26 日下午开始破冰试验,验证其艏向破平整冰、艏向破平整冰和平整冰中回转等冰区航行性能。

/ 新华社