



扫码看本报  
更多精彩报道

A08

纵览

三湘都市报

2019年10月14日 星期一

编辑/戴岸松 美编/张元清 校对/张郁文

# 无锡断桥背后：货车超载成行业潜规则

部分货车司机透露：不超载赚不到钱 网友：应加大审查处罚力度

10月10日傍晚，在江苏无锡发生的高架桥侧翻事故，造成了三人死亡，两人受伤的悲剧。经调查组初步分析，桥面侧翻系运输车辆超载所致。

大桥侧翻，生命逝去，造成这般不能承受之重的却是部分货车司机透露的“潜规则”——超载。频繁超载原因何在？如何治理超载现象，避免类似悲剧再次发生？新华社记者对此进行了调查。



## 大桥侧翻 超载到底有多危险？

10日下午6时许，无锡锡港路上方的312国道高架桥突然侧翻，近百米长的混凝土桥伴随着巨响倒下，将三辆小车压埋。

记者在现场看到，在侧翻桥面上，一辆大货车装载的6卷热轧钢卷板散落一地。据警方介绍，还有另一辆大货车装载7卷，大货车荷载只有30多吨，但一卷钢卷板重量就达28吨多。两辆大货车累计超载300多吨。

一辆日常使用的家用轿车的重量一般也不超过1吨多，此次超载相当于将超百辆小轿车一同放在桥面上，还是以“叠罗汉”的形式压迫桥面。

对此部分货运司机告诉记者，超载是行业内的普遍现象，单位运费太低，“为了生活不得不如此”。

数据显示，2019年上半年，全国机动车保有量达3.4亿辆，其中载货汽车保有量达2694万辆，上半年新注册登记量创历史新高。货车保有量的不断提高，背后是物流行业规模的扩张和经济发展对公路运力的持续需求。

面对超载乱象，一线执法部门同样有苦难言。“警力也总有顾及不到的方面，你查他躲，白天合法装载，深夜凌晨才发动起来装货卸货，隐蔽性很强。就算查处，违法成本低，超载利益大，今天查明天换个时间地点继续超载。”一名一线执法人员感慨。

## 多装多赚 频繁超载原因何在？

为了使购买的货车能够尽快获得运营资格，不少货车司机选择“虚挂”车辆关系——将车辆登记注册在具有“道路运输经营许可证”的企业名下，并为此缴纳各类费用。

管理费、环保费、入网费……本就是一笔不小的开销，而近年来该类费用的不断上涨令不少货车司机不得不铤而走险。

武汉市公路运输管理处副处长李罗敏介绍，20世纪80年代道路货运市场放开后，交通部门为了市场管理和安全监管的需要，开始设立道路运输许可证和道路运输从业资格，但由于证件办理需要有一定资质和安全运营要求，大部分中小业主都选择挂靠，滋生大批挂靠牟利的公司。

一名司机告诉记者，自己在企业的合同约定管理费已经从2000元涨到了超过6000元，加上不断上涨的油费和过路费，运营成本水涨船高。

货运的上下游企业对超载更是起到了推波助澜的作用。一名钢材贸易从业者告诉记者，在日常的热轧钢卷板运输中，一般按照单车运输重量计费，如果按照规定重量运输，每一吨钢材运输的单价要比超载的单价高出许多。用卷单位为了节省物流成本，倾向于接受违规操作。

对于生产方而言，由于合作关系，部分钢厂对于产品如何出仓可能会存在“睁一只眼闭一只眼”的情况。

多趟反复运输也会提高物流公司的成本，超载节约出来的人力和车辆能够投入其他项目的运营。最终，物流过程各环节的“心照不宣”加上货车司机的“实际需求”，共同构成了一个人人都知道违规，却不愿意打破的“怪圈”。

## 行业闭环 如何做到多点管理？

多拉快跑，超载超限，路上呼啸而过的大货车是许多车主避之不及的存在。然而，一句“不超载挣不到钱”决不能作为开脱的理由。

部分专家认为，目前合法装载的货车司机由于单位重量的运费低，为了满足收入需要不得不退出货运市场或者加入超载行列。而造成单位运费低的重要原因之一正是由于超载变相扩大了运能。

根据道路交通安全法相关规定，目前针对货车超载情况，执法部门会对驾驶人进行罚款和车辆的扣留，部分网友呼吁，应当加大对上下游相关方的审查处罚力度，从全链条、各环节入手，只处罚位于终端的货运司机治标不治本。

东南大学交通法治与发展研究中心执行副主任顾大松认为，收费公路收费到期后，应当建立收费降低机制，完善治超监管设施，让大货车司机更安心，行驶安全也更有保障。

专家强调，此类事件重点应放在事前预防，不能等到超载酿成了后果才引起重视，也不能一罚了之，以罚代管。监管应当走到运输的源头中去，等货车在路上跑起来再截停，就已经有了不小的风险。

■据新华社



10月13日在日本长野县航拍的被洪水浸泡的新干线列车。新华社图

## 突发链接

### 无锡锡山小吃店 燃气爆炸 致9人死亡

江苏省无锡市锡山区小吃店燃气爆炸事故死亡人数上升至9人。

10月13日上午11时许，锡山区鹅湖镇新杨路一小吃店发生燃气爆炸。据无锡市宣传部门提供的最新信息，至17时，救援工作结束。经搜救清理，事故共造成9人死亡，10人受伤。目前伤员伤势稳定。

据介绍，事发地属于联排商铺，上下共有三层。周边店铺受到爆炸波及，墙体、玻璃、窗框以及空调外机等都有不同程度的损坏。

记者13日从应急管理部获悉，针对无锡当日发生的小吃店燃气爆炸事故，应急管理部已派出工作组赴现场指导抢险救援、事故原因调查和善后处置等工作。

事故发生后，应急管理部党组书记黄明、副部长付建华立即到指挥中心视频连线事故现场，调度了解现场情况，要求全力组织搜救，认真清理现场，确保无死角无盲区，全力以赴做好伤员救治工作，尽最大努力减少伤亡，并尽快查明事故原因，举一反三，吸取教训，改变事故多发的被动局面。

■据新华社

## “海贝思”过境日本伤亡百人 河流溃堤百余人受困

台风“海贝思”10月12日晚登陆日本，首都东京等多个县市受到影响。

共同社报道，截至13日中午，台风造成19人死亡、16人失踪，大约100人受伤。

今年第19号台风“海贝思”12日傍晚在日本静冈县的伊豆半岛登陆。受台风影响，长野县

千曲川决堤，河水流入住宅区超过百人被困。目前，“海贝思”已在日本造成1人死亡，4人失踪，50多人受伤，21万户停电。

日本首相安倍晋三召集紧急会议，派遣大臣赶往受灾严重地区指挥救灾并向死难者家属表达哀悼。

■据新华社

## 海峡通道工程提上议程

两岸40余名专家学者10月13日在福州就台湾海峡通道的工程技术等议题展开研讨，分享研究成果和进展，并提出意见和建议。

与会专家学者围绕台湾海峡地质及水文情况，新的桥梁创新技术和设计理念在海峡通道工程建设中的应用，台海通道工程建设模式和经济效益以及福州至马祖（榕马）、厦门至金门（厦金）通桥方案等议题展开讨论。

在前期调研的基础上，榕马大桥、厦金大桥相关设计单位结合地形地质、海洋水文条件、通航要求、主要构造物技术合理性、路网衔接等，介绍项目相关情况。专家、代表还针对会议专题报告和台湾海峡通道相关研究议题发表意见和建议。

港珠澳大桥总设计师、中国交通建设股份有限公司副总工程师孟凡超认为，台湾海峡通道既要考虑公路运输需求，也要考虑铁路运输需求，公铁通道可以采用不同的方式修建。台湾海峡大通道应该沿着

港珠澳大桥大型化、工厂化、标准化、装配化的理念来建设。“港珠澳大桥建成后，我们对建设台湾大通道很有信心，我们有能力解决这一超级跨海通道的工程技术问题。”

金门县政府工务处副处长黄儒新认为，厦金生活圈已然成型，今年厦金海上直航客流预计可达200万人次。金门县政府方面期望能为厦金生活圈提供更稳定的交通运输系统，目前正委托相关单位对厦金大桥进行基础性调研，并就通道建设所涉及的两岸政策模式、通关检对接等进行研讨，“后续我们会与大陆方面充分对接，积极推动厦金通桥”。

大陆方面今年初明确提出，两岸要应通尽通，提升经贸合作畅通、基础设施联通、能源资源互通、行业标准共通，可以率先实现金门、马祖同福建沿海地区通水、通电、通气、通桥。福州至马祖、厦门至金门两桥是“台海通道”的重要组成部分。目前，榕马大桥与厦金大桥正处于前期研究论证阶段。

■据新华社