金勇 E-mail:fzbjiny@126.com

不能过的杆、不好办的证、不让走的路……

货车行路为何会这么"难"

根据群众在国务院"互联 网+督查"平台反映的线索, 国办督查室日前就货车行路难 问题开展实地暗访。

记者跟随督查组在河北 河南、山东等地调查发现,一 些地方缺乏统筹平衡和精细化 管理,对部分路段货车通行-了之,令不少企业和货 车司机苦不堪言。

督查组驱车在石家庄、安 阳、淄博等地行驶, 宛如进入 各式限高杆的"陈列馆"。

经随机走访, 督查组发现 石家庄市仅三环内道路就建有 限高设施 222 处, 藁城区在 县、乡、村道上设有限高杆 82 处。有的村庄在每个路口 都设有两米多高的限高杆, 有 的在一条道路上就安有6个 限高杆。

城市道路工程设计规范规 各种机动车行驶城市道路 最小净高为 4.5 米。按照公路 工程技术标准, 高速、一二级 公路的净高应为5米.三四 级公路的净高应为 4.5 米。

而督查组走访发现, 各地 限高杆标准混乱、高度不一 如在石家庄, 固定限高仅为 2.8 米的就有 103 处; 升降限 高为 2.8 米至 5 米的有 113 处。从龙门架、智能升降到 "高低杆" "超长杆" "阴阳 ……样式也不一而足。

经抽查合同发现, 很多限 高杆造价不菲。石家庄市三环 路上设有61套限高设施,总 造价达 3457.6 万元、仅兴华 路与藁梅路路口的一个限高杆 花费就达 52 万元。

密、杂、贵的限高杆增加 了运输成本,降低了物流效

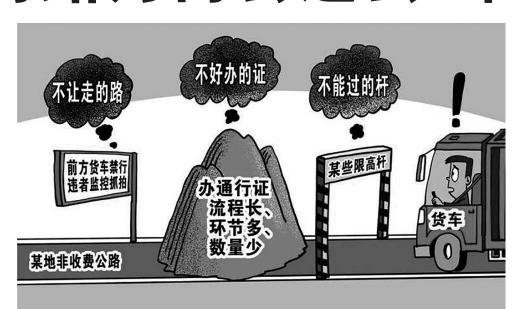
淄博市恒台县在308国 道上违规设有3处限高杆, 按绕行路线, 货车需多跑 14.7 至 19.1 公里。在石家庄 经济技术开发区, 很多物流企 业门前路口处都立有限高杆. "眼瞅在跟前,还要绕半天" 每日运送货物的司机不得不绕

据石家庄某物流园区运输 经理介绍,公司在2018年购 置 25 辆新能源车,但因车身 高度超过限高杆高度,绕路又 耽误时效,一直无法投入使 用, 大多数车的里程数仅为 200至400公里。

此外,一些限高杆还带来

督查组看到, 在石家庄市 城区一处路段,一辆公交车靠 近 2.8 米的限高杆后,沿着划 好的公交车道, 让车顶最高处 严丝合缝地经过限高杆的凹槽 处,才得以顺利通过。

在淄博市高青县北外环路 一处违规设立的限高杆被 货车撞坏后形成没人管的"高 低杆",逼得大货车不得不借 道逆行, 其中不乏危化品运输 车。10分钟内,就有4辆大 货车逆行驶过。



资料图片

不好办的证:"拎着猪头都找不到庙门"

"办证是拎着猪头都找不到 庙门"。货车司机秦师傅提起办 通行证,很是感慨。"去交警队 办理,他们说没听到指示,你再 可我们等不起啊。

督查组暗访发现,河北、河 南等地部分市县迫于环保压力, 实行限行和货车通行证管理,但 办证流程长、环节多、数量少。

经暗访了解,石家庄市黄牌 货车通行证办理不仅需要有关单 位提交一系列材料, 还要辗转往 返多个部门审批。督查组随机抽 查安阳市区柴油货车通行证办理 审批表发现,审批所用时间从几 天、一周到20天不等。

对此很多司机表示, 通行证 申办流程不透明, 办起来很麻 烦,往往办下来就已过了一周或 更久,用不了三两耥就讨期了, 且每到一地都要重新申请,很多 人认为"不划算"。

督查组随后调阅石家庄市公 安交通管理局数据,按不完全统 计, 2019年1月至2020年9月 16 日该市禁行区域行驶的黄牌 货车平均每月 16625 辆, 而未持 有通行证行驶的平均每月 13042 辆,占总数的 78.4%。

限行规定和证件难办让很多 司机不得不硬着头皮闯禁行、吃 罚单。有司机一提到罚单就激

"我的 12 分只剩 3 分了, 你说我的分都去哪了?

督查组调取数据发现.仅 2020年5月1日至9月16日, 石家庄市未办理通行证行驶的黄 牌货车就被随机处罚 27350次, 罚款 273.5 万元,扣除 82050 分。

很多司机表示,他们无奈之 下只能靠"黄牛"带路进城。 '赶紧往前走,快点!""左转左 转" ……督查组随货车体验带路 过程,发现当地"黄牛"按每车 150 元收费。石家庄某运输公司 负责人提供的一份手机转账记录 显示, 2019 年以来公司用于 "黄牛"带路的费用达 32100 元。

不让走的路:违规设卡随意执法

收费公路管理条例要求,任 何单位或个人不得通过封堵非收 费公路或在非收费公路上设卡收 费等方式,强迫车辆通行收费公

督查组调查发现, 聊城市违 规在省道 706 设置 4 处限行卡 点,每个检查点分别标有"前方 货车禁行 违者监控抓拍" 气污染防治检查站"等蓝色提示 牌。由于该检查点对8吨以上重 型柴油车禁行,部分货车被迫绕

行穿城高速,缴纳高速公路通行

不仅如此,督查组还注意 到,检查点的工作人员为市公安 局交警支队外雇的保安, 他们仅 凭目测来判断货车是否为"8吨 以上",还扣押了几十辆货车司 机的驾驶证、道路运输从业资格

在河南等地, 也存在类似随 意执法和强迫绕行的问题。

在京港澳高速公路安阳南路

段, 高速口周边三个可通行的路 口被一个限高杆和两个检查卡口 所拦, 几名由交警部门聘请的非 执法人员在卡口处值守和拦截车 辆, 阳新国省干道。

督查组还调查了解到,河南 省安阳市安阳县在国道 515 汤阴 界至瓦店高速段道路维修结束 已恢复正常通行4天后,又因 "环保管控"需要,对国道进行 二次封堵,造成车辆滞留、绕

整改:"限"字不是灵丹妙药

2019年7月,交通运输部 根据国办督查室的督办意见,在 全国范围内开展专项清理活动, 明确要求各地按照国家有关公路 建设规范标准摸查整改; 2020 年又发布通知要求各地建立农村 公路限高限宽设施台账, 实行清 单管理

然而, 督查组此次调查发 现,河北、山东、河南等部分市 县对于专项清理工作敷衍了事, 对限高杆设置情况摸不清底数、 搞不清政策、理不清责任。

聊城市在专项清理行动中, 仅茌平区等3个区县排查报告了 限宽限高设施和检查卡点86处, 莘县等5个县区以电话形式进行 所谓"零报告"。经再次排查整 治,聊城市共有限高限宽设施和

检查卡点 703 处, 莘县等 5 个县 区漏报瞒报 359 处。安阳市汤阴 县在专项清理行动中, 未将 2019年以环保名义设立的 21个 限高设施和检查卡点纳入清理范 用. 2020年1月以防疫名义设 立的4个检查点也延用至今。

面对督查组检查,一些地方 甚至通过连夜拆除或伪造会议纪 要的方式,试图蒙混过关。督查 组认为,这折射出个别地方任意 决策、肆意用权、任性执法等问

除此之外,多地解释称,制定 各种限高、限行、限证举措,一是 缘于大气污染防治的巨大压力, 二是出于保护城乡道路需求。

多位业内人士表示,限行实 际上解决不了环保污染问题,车

该进还是得进,现在只能绕路, 排放量增加,反而带来更多负 "一限了之"的举措反映 一些地方缺乏统筹平衡和精 细化管理能力。

对此交通运输部管理干部学 院教授张柱庭建议, 对限高杆等 相关设施的设置程序要合法合 规;应当完善管理制度和提高技 术标准,未来应通过人工智能手 段合理安排出行和物流运输;同 时各地政府应以改善营商环境为 己任, 推进现代流通体系建设和 治理能力现代化。

经督查组实地督促, 石家 庄、聊城、淄博、安阳市已对辖 区内公路限高限宽设施和检查卡 点重新开展摸底排查和清理规 范,拆除违规违法设置的设施。

清理违规限高设卡 畅通内循环之"路"

众所周知,物流是国民经济发展的 基础性产业,也是畅通国民经济循环的 重要环节。此前,促进货运行业健康稳 定发展,保障交通骨干网络畅通,建设 高效流通体系,更已被作为做好"六 稳"工作、落实"六保"任务,构建国 内大循环为主体, 国内国际双循环相互 促进新发展格局的重要内容、在国家层 面高度重视,并予以政策倾斜。但一些 地方在政策落实中, 仍存在不少堵点难 点。这是此次专项督查通报的大背景, 而在疫情防控常态化、整体社会秩序回 归正常的当前,这种针对货运物流行业 的疏堵解难,也尤显及时与必要。

此次督查诵报指出的问题。主要句 括部分地方乱设限高卡点随意执法,交 通组织管理混乱; 部分地方货车通行证 办理难,抬高企业办事成本等。这不仅 造成货运通行不便与交通安全隐患、更 直接导致部分受限行管控影响的货车, 只能改道或绕行高速, 每车每趟往返要 多花 500 多元, 总体利润下降 30%左右这在国家层面推出诸多举措,力求 从各个环节降低物流成本、提升物流效 率的背景下,可谓"顶风作案",也是 在给国民经济循环设卡添堵

应该看到, 任何一条公路多一个不 合理、不合规的限高设施和卡点, 从小 的方面讲, 是影响具体货运企业和货运 司机的成本与负担:从大的方面讲,则 是降低一定范围内经济"微循环"的效 率、且会抵消其他各项物流减负举措的 效果。当这样的现象普遍化,更是将给 整个国民经济大循环拖后腿。因此,不 该有、不规范的限高、卡点设施一个都 不能有, 那些因为"历史"原因未能及 时清除的, 在新的发展格局下, 更应及 早清理到位、让公路物流网络彻底规 范、畅通起来。

当前高速公路拆除了省界收费站 并全面推行不停车收费系统、分布在国 省干道等其他公路上的违规限高设卡和 随意执法现象, 同样不能成为治理盲 区。其背后,可能不仅有依法行政意识 淡薄乃至"懒政"问题,也或存在着畸 形的"局部利益和考核指标"

如此次督查通报中提及的石家庄。 在 2020 年 5 月 1 日至 9 月 16 日之间. 对未办理通行证的黄牌货车罚款金额就 高达273.5万元。就此而言,要有效清 理相关违规管理做法, 还须彻底斩断地 方对"执罚经济"的依赖。对于违规操 作, 以及在治理上阳奉阴违、弄虚作假 的行为,应追责到人,真正展现"零容 忍"的治理效力。

值得注意的一个细节是。此次通报 ,河南安阳市汤阴县不仅未及时对去 年排查出的违规限高设施和检查卡点进 行清理, 今年初以防疫名义设立的4个 检查卡点也沿用至今。这无疑是错上加 错,其他地方是否也还存在着卡点"易 设难撤"的情况,各地也该举一反三, 及时加大规范和清理力度。

违规限卡设高、随意执法, 严重影 响货运物流畅通、增加货运企业和货车 司机负担,"既有违保市场主体、保居 民就业、保基本民生的工作要求, 也不 符合统筹推进现代流通体系建设、为新 发展格局提供有力支撑的发展方向 -- 道理再清晰不过,各地都应以此次 "有则改之、无则加勉" 通报为契机. 以强有力举措叫醒"装睡者", 真正让 国民经济循环畅通无阻。

(综合新华社、新京报等)