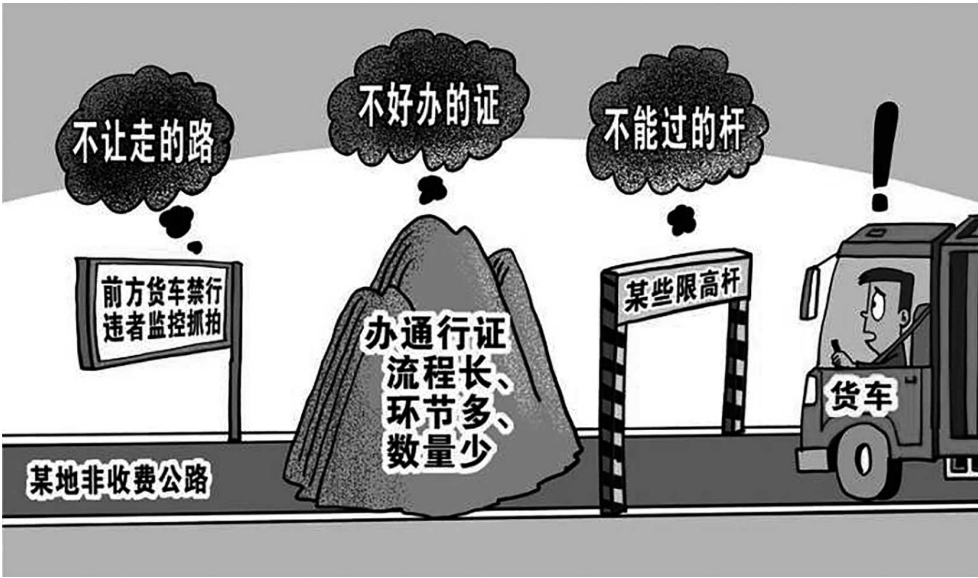


不能过的杆、不好办的证、不让走的路……

货车行路为何会这么“难”



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，你再等等，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，用不了三两趟就过期了，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

动：“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路。

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”“大气污染防治检查站”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，缴纳高速公路通行费。

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、道路运输从业资格证件。

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，阻断国省干道。

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、绕行。

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，仅在平区等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围，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、任性执法等问题。

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，反而带来更多负担。“一限了之”的举措反映出，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。

此次督查通报指出的问题，主要包括部分地方乱设限高点随意执法，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，更应及时清理到位，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，此次通报中，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，各地都应以此次通报为契机，“有则改之、无则加勉”，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）