

本刊主编：刘荒

执行主编：黄海波

值班责编：刘婧宇、刘梦妮

第 83 期

投稿邮箱：mrdxtgb@163.com 电话：(010) 88051946

致命超载



▲ 10月11日，在江苏无锡高架桥侧翻事故现场，施工机械在破拆侧翻高架桥段。 新华社记者李博摄

“如果今天有事故严一点，明天没问题了又松一点，治超就不能常态化开展，只会越治越超”

治超之所以难，是因为有巨大的利益在里面。司机其实很辛苦，出门一路被“卡”，各方面都能给他们小鞋穿，都能拦住要钱。企业盈利难，就千方百计压成本，而超载又会带来安全隐患

治超要从源头上理顺运输价格，交通、公安等部门做好衔接，加大超载违法成本，强化技术治超，从行业层面打通超载堵点，全局统筹协调

本报记者沈汝发、邹乐、朱国亮、杨绍功、刘宇轩、李博

10月10日18时许，正是下班时分。与往常一样，江苏无锡市312国道锡港路段车流涌动。当左转绿灯亮起时，在没有任何征兆的情况下，近百米长的高架桥混凝土桥面，突然斜斜地从高空砸向正在行驶的汽车。

短短几秒，3名市民不幸当场遇难。

“飞来横祸”

“事故发生时，我以为发生了地震，还给气象台、地震局打电话报警并询问情况。”东北塘街道锦阳村村民吴建村，家就住在312国道旁，距离事故路段仅几十米远。他说，后来跑出家，听大家议论纷纷，才知道桥塌了，“我们天天都在桥上走，发生这样的事，真是飞来横祸。”

“不幸中的万幸，当时是左转绿灯，车辆少。如果直行的话，伤亡可能要更严重。”无锡昌吉金属制品有限公司就位于事故现场附近的锡港路177号，安徽籍员工陈先生在事发后赶到现场。

“整个桥面像跷跷板一样翻过来，有辆货车倒在侧翻的桥面上，还有几辆车子被压在下面，太吓人了。”他告诉记者，每天有很多人、很多车从这个桥下面过通行，想想都后怕。

截至目前，侧翻的桥面和桥墩已被清理，锡港路已经恢复通车，但312国道侧翻路段依然封闭。

事故发生后，交通运输部专家赴现场指导事故调查。据无锡市有关部门介绍，目前，调查组对车主、肇事车辆、载货情况、桥面倾覆被压车辆、桥面上侧翻车辆，以及运输公司、货物装卸码头单位等已展开前期调查，正在技术层面分析，最终将形成技术分析报告。另外，调查组还在收集与事故有关的法律法规和资料，根据技术分析对原因和责任作深入调查。

“最后一根稻草”

“这个桥都通行10多年了，好好的桥，怎么就塌了？”67岁的锦阳村村民石文珠颇为不解。

“经过现场勘察，大桥垮塌主要是由于超载引起的，现场有6卷钢卷。”调查组成员、中南无锡路桥集团股份原总工程师张明庆接受记者采访时说，“从钢卷带上标注的数字来看，肯定是超载，而且是很严重的超载。”

记者10日晚赶到事故现场看到，在侧翻桥面上，一辆大货车装载的6卷热轧钢卷散落一地。据警方介绍，还有一辆大货车装载7卷。大货车荷载在30多吨，但一卷钢卷重量就达28吨多。据官方测算，两辆大货车累计超载258吨。

无锡地处苏南，制造业十分发达。312国道旁聚集了许多钢材交易市场。连日来，记者在312国道沿线看到，车辆川流不息，大货车一辆接着一辆。附近居民告诉记者，这条道路交通非常繁忙，通行压力巨大，每天大货车不断，尤其是傍晚时分，车辆特别多。

“这些车辆超载情况严重，经过时路面震动非常大。”石文珠说，“当大卡车经过的时候，家里的床都

在震动。”这次的超载车辆，可谓是压倒骆驼的“最后一根稻草”。

针对超载造成的安全隐患，张明庆认为，超载车辆行驶之后，桥梁裂缝增多，会积累不少风险。因此，要加强日常巡查养护。同时，按照规范对桥梁进行定期检测，发现问题之后要第一时间请设计单位加固设计，再请施工单位施工，保证桥梁的结构安全。

“迟早要出事”

记者调查发现，肇事企业无锡成功运输有限公司可谓劣迹斑斑，曾多次发生交通事故造成人员伤亡被法院判处赔偿。

“这公司的车很不守秩序，出门直接左转，逆行，不愿意右转再从前面绕过来，图省事。”居住在附近小区的何先生说，“我开车差不多天天走这儿，这些车开得很猛，我们都让着它。”

何先生告诉记者，这个公司距离小区最近的地方只有四五米，群众意见很大。“一大早五六点钟，大家还在睡觉，这些大车就出动了，轰隆隆的非常吵，晚上又到很晚才回来。”

记者在现场看到，企业大门紧锁，里面堆放着废弃轮胎，停着一些废弃汽车。门口墙上的公司名已经被扒掉，院子里只有一名大爷在看门。“原来公司名被抓掉过一次，后来在下面又贴上了，这次出事后又扒了。”何先生说。

两辆涉事货车的司机，一个受伤在医院治疗，一个已被警方控制，公司有关负责人也被警方带走。

据一位知情人士透露，无锡成功运输有限公司老板是子承母业。“他妈妈从一辆货车做起，后来做得很大，儿子继承产业，现在公司在她手上。原来离婚了，3月份刚复婚。”这位知情人士说，这个公司在无锡重载物流企业里是比较厉害的，一些货车也挂靠在下，公司来接单，后面有人干活。

“这些车太疯狂了，迟早要出事。”附近群众说。记者看到，由于超载，公司门口的铁板已经被货车压得扭曲变形。

“司机也不愿意超载”

事故发生后，江苏在全省开展治理超载。为了追踪超载背后的原因，记者13日在涉事大货车载货出发的江阴四号码头，上了一辆前往惠山区拉货的大货车。

“运价低、油价高，司机为了跑一趟多赚一点，超载是普遍现象。”司机陈博常年跑公路货运，“其实司机也不愿意超载，不加刷车辆损耗、费油，而且不安全。我们也有家人，超载时遇到紧急情况很危险。”

当车辆行驶至徐霞客镇附近时，突然遇到一个骑着电动车横穿马路的老人，陈博一脚急刹，空气中弥漫开一股股皮过热时的焦臭味。“幸亏咱们是空车，如果是超载的话，可能就刹不住了。”陈博心有余悸地说。

记者随车观察发现，部分路段有检查车辆超限的标识。大货车普遍都装得比较少。“那么大的车，只拉一卷钢材，这在以前根本无法想象。”陈博说，“以前如果被查了罚点款也就没事了。现在查得紧了，不敢超载了。”

对于治理超载，陈博表示支持严格执法，这样才能消除行业恶性竞争的乱象，让大家都能平安挣钱。“如果要严管，就必须一视同仁，从码头、到货运企业，再到发货和收货企业都得管起来，不能只罚货车司机，司机其实夹在中间是最苦的。”

河北邯郸的运输个体户李志虎也深有同感。河北部分钢厂已经发通知要求限载。“希望不是一阵风，必须从源头治理。都规范了，大家就都能平平安安地赚钱。”李志虎说，“谁也不愿意拿命赌博。”

“运费肯定要上涨”

事故发生后，当地有关部门禁止钢材城大量囤货，并严查苏南境内货车“四超”（超载、长、宽、高），对各种不同型号的车辆提出载重限制，如查到超载

车辆，不仅驾驶员被扣分罚款，厂家也要承担连带责任。

“原来1辆车拉的货，现在要6辆车来拉，运费肯定要涨。”无锡东港物流的一名李姓工作人员告诉记者。

记者采访看到，许多长十多米的六轴大货车，都只拉了一个钢卷，这成为货车司机眼里的稀罕景象。

江阴市有关部门负责人介绍说，受事故影响，运输价格上升比较明显。有些公司从江阴到无锡市区的短途钢材运价，已经由8块钱一吨涨到30多块钱一吨，涨了四五倍。

距离事故现场不足500米的东方钢材城，是无锈钢材原料仓储和加工的集散地之一，遍布大量销售不锈钢、金属制品公司。一家企业老板说，现在原料运费已经涨到约50-60元一吨。

无锡市群明钢业有限公司从事不锈钢材料深加工及销售。业务员杨真真说，因为企业自办物流，产品价格目前没有受到运价的影响，但少拉多车肯定增加了企业的运输成本。

“不超载怎么赚钱。原来运费一吨8元，连油钱都不够，还要付驾驶员工资。超载现象很普遍。”一位物流企业负责人说，事故发生后，码头港口全部不让超载，现在一吨运费50元，每车保底1500元，低于这个价格没人干。

无锡市公路管理处副处长荣武分析认为，严厉治超就导致运费急剧上涨，这其实还是因为过去的治超治标不治本，没有形成多部门、全环节的治理，导致超载越来越严重，甚至形成了恶性竞争。所以还是要综合治理，让整个运输行业回到良性发展的轨道上来。

“治超要平衡各方利益”

“治超存在一个利益平衡的问题，治超是为了安全，网开一面是为了发展，当然也可能滋生腐败。”江苏一名地方交通运输局负责人认为，如何平衡安全和发展，才是治超难题背后的大问题。

不少物流企业对此很认同。“如果今天有事故严一点，明天没问题了又松一点，那么治超就不能常态化开展，只会越治越超。”一位物流企业负责人说，“治超要看政府部门的力度，更要看政府的管理水平。”

“那么多人的生计在这里面，那么多的货需要拉，超载时一车拉了六车的货，治超后六辆车才拉以前一车的货，道路是不是会更堵？物价是不是会涨？”物流企业普遍认为，治超要统筹考虑，不能头痛医头，脚痛医脚。

“治超之所以难，是因为有巨大的利益在里面。司机其实很辛苦，出门一路被‘卡’，接触的各方面都能给他们小鞋穿，都能拦住要钱。”一位相关部门负责人分析说，很多企业为了利益不择手段；对于司机而言，它只有一个装卸和储存的功能，不会积极称重、限载；而收货方巴不得快点把货物从码头运走，减少自己的储存成本，所以也不会管大货车超载，巴不得多拉快跑。

事故发生后，各地高度重视，有些地方甚至主要领导亲自带队上路执法，让交通等部门的干部职工压力巨大。“我们一边加班加上路加强执法，一边心里也犯嘀咕，到底这样的整治能持续多久？这个能是常态吗？”一位地方交通部门负责人坦言，存在这样的困惑。

江苏省社会科学院研究员田伯平说，现在货运行业不景气，从业者常说“不超载就不赚钱”。企业盈利难，就千方百计压成本，而超载又会带来安全隐患。治超要从源头上理顺运输价格，全局统筹考虑。

“希望这样的事不再重演”

如何破解超载这一痼疾，记者广泛采访了交通、公安等相关政府部门和专家学者以及业内人士，他们的建议：

——交通、公安等部门做好衔接。“我们跟交

警之间，治超的衔接也是有一定困难的。”一位地方交通部门负责人举例说，“省里边给我批了一套电子治超装置，但是数据测出来交警不认，或者是传到大货车所在地，数据不联网也不知道那边有没有处罚。”这位负责人坦言：“我作为一个交通局长，在路上遇到‘百吨王’，我都要犹豫，到底是打给哪个部门去举报。”他认为，公路管理与交警部门要加大配合力度，上级部门做好统筹协调。

——从源头上加强管理。“我们现在很难。超载车辆上路了，查到了，你不收，出了问题，有管理责任；如果卸载，场地哪里来？”一位公安部门负责人说，解决治超问题，靠交通和公安的治超点来解决，压力太大了。同时，还存在安全问题。“特别是在高速公路上，超载车辆变成连续流以后，就很难截下来。超载以后，惯性很大，拦截不好，就可能造成车祸。”这位负责人认为，超载车辆到路面上以后，再处理就难了，因此要从源头上加强管理。

面临治超的压力，多名一线执法人员反映，治理超载涉及很多部门很多环节，不光是路面的问题。首先是汽车的制造，接下来是改装、上牌、年检，改装还涉及货源地等等，最后才是路面执法。路面执法是一种兜底性质的执法。“以我们现在的执法人员数量，无法实现百分百覆盖，无法达到全区全时段检查执法。”一位执法人员负责人说，“到了晚上，超载问题尤为严重。就算我们全力投入检查，我们这里路网十分发达，司机还是有空可钻。”

——源头关键在于动力问题和车辆改装。据业内人士介绍，国外一些发达国家，车辆的动力和装载货物重量之间匹配度比较高，车辆超载一点，动力就不行，拉不动了。而我国很多车辆10吨也能拉，20吨也能拉，100吨也能拉。“动力有余，就带来了车辆改装问题。”这位业内人士说，现在在很多车主、驾驶员为了牟利，就开始改装拖挂，栏板加高，弹簧钢板加厚。他建议，新车动力上要限制，同时不能肆意将载重吨位改动。

——加大超载违法成本。据执法人员介绍，目前对超载的处罚，一般处200-500元，超过核载质量30%的，即超载严重，罚500-2000元。“这个处罚力度，相比于超载造成的严重危害，违法成本太低了。”这位执法人员说，“就是罚2000元又能怎样，人家下次还是照样超载上路，达不到深层次治理的效果。”

——强化技术治超。“技术治超不是说仅仅路上多装一些监控，多装一些检测设施，还应该向一些发达国家学习治超经验。”有关人士建议，比如日本等国，如果车辆超载达到一定量，发动机是没有办法发动的。我国现在这样靠人力治超，吃力还不过好，汽车制造的主管部门应该研究这些问题和技术。

——从行业层面打通超载堵点。据东南大学交通法治与发展研究中心执行副主任顾大松介绍，2016年，多部委建立了治超的“一超四罚”机制，力度很大，但是依然无法遏制住超载超限问题，因为货运价格太低、运输成本太高。顾大松认为，国内货运行业长期多散乱的格局没有得到解决，导致产生许多问题，因此要从行业层面打通超载堵点，利用市场规律加以调节。

“交通运输治理和环境保护是一样的，都是有成本的，随着人民生活水平的提高，成本就要提高。”江阴市交通运输局局长缪慧说，“不能以牺牲安全为代价换取发展，那就要提高成本去管养，就要以改革创新从制度层面上去降低成本。”

“遵章路上走 安全伴你行”，在312国道锡港路高架桥侧翻事故路段，新近竖起了宣传交通安全的公益广告牌。但少了一段桥面的高架桥缺口，仍然触目惊心。“现在看到那些桥，心里都有阴影了。”一家礼品店的工作人员告诉记者，“有一次堵车，堵在桥底下，心里慌慌的，生怕桥会塌下来。”

30多岁的小货车司机梁云建12日晚带着女儿、妻子一起到事故现场。“来悼念遇难者，死者中也有一个妈妈和女儿，孩子还那么小，挺难受的。”梁云建说，“教训太惨痛了，希望这样的事不要再重演。”

萃观点

■二手低速货车隐患大

一些农村地区二手货车质量良莠不齐，超载是潜规则

近日，记者在湖南湘潭一些农村地区走访看到，多辆低速货车载着砂石、砖头、钢筋等货物快速行驶在乡间道路上，其中有些小货车已经破旧不堪。

据一位基层交通运输局负责人透露，县交通运输局有50多人参与治超工作，感觉像是“坐在火山口”，责任大，效果也不明显。二手低速货车占领了农村，很多车车况不好。

记者在网络搜索“二手低速货车”，出现了近300万条信息，“8000元购买二手自卸低速货车”“3.6万元出售二手低速货车”等信息随处可见。

在一些农村地区，二手货车质量良莠不齐，超载是潜规则。农村地区很多从事运输业的人在利益驱使下，多拉一吨是一吨，超载成为常态。

——本报记者帅才

■改装车到底多“疯狂”？

载重180吨，相当于驮着3辆主战坦克在桥上开进。“装载的上限，取决于你的胆量。”

中国汽车流通协会商用车分会秘书长钟渭平说，通常整车厂会设置一个载重的安全系数，在这个范围内略微超重，仍能在一定程度上保障安全，但不会超过整车重量的二到三成。

涉事车辆为何如此“能装”？根据现行规定，车辆上路的重量的重量必须在49吨及以下，超过上述重量必须向有关部门报批。因此，所谓“百吨王”即经过改装的载重货车。

具体来说，一些自卸车会经过改装厂改装，通过加粗加厚钢板、修改减载甚至货箱的锁扣等方式，让车辆能够承载百吨货物。

“装载的上限，取决于你的胆量。”有车主表示，“百吨王”意味着：整车重量上限为49吨的货车重量增加了几倍。这会导致轮胎变形、爆胎、制动距离延长甚至失灵等一系列风险。

而这也催生了一整套“魔改”行业，一款名为“列车王”的产品成为超载标配。——公众号“出行一客”

■桥梁承载力如何确定？

设计时会引入各类系数对桥梁的抗力进行修正，保证桥梁的载重冗余

桥梁在设计时往往会留有很大的承载冗余。在按照设计完成施工后，还需要装满重物的车辆开到桥上进行荷载试验，通过不断加荷载来检验桥梁的承载力，一切达标后方可通行。

然而日积月累，桥梁在服役过程中难免会发生老化，从而使桥梁构件的实际承载力逐渐降低。因此，在设计时便需引入各类系数对桥梁的抗力进行修正，以确保桥梁在使用多年后仍具有较大的承载冗余。

——企鹅号“蝌蚪五线谱”

■超载的危害性有多大？

不论桥梁构件材料多坚固，都存在承载上限，当应力达到一定数值时，材料会发生破坏失效

我国在交通规划方面仍与西方国家存在一定差距，在交通信号灯与指示牌设置方面仍有许多待完善之处，超载大货车因而得以频频过桥。

一旦超载车辆上了桥，便相当于对桥施加了一个巨大的扭矩，使桥路面与支座连接处的局部应力骤然增大。不幸的是，不论桥梁构件材料多坚固，都存在承载上限。当应力达到一定数值时（这一应力值在力学中被称为强度极限），材料会发生破坏失效。

——企鹅号“蝌蚪五线谱”

■超载“入刑”就管用吗？

社会治理不能依靠“过度刑法化”

刑罚只是整体社会治理系统之下最后使用、最不得已的手段，只有当行为不能用其它较轻的制裁手段加以制止，才用刑法加以规范。

所以，社会治理不能依靠“过度刑法化”。如果地方性治理超载标准，以罚代管等行政失灵的问题没有解决，就不能得出“只有超载入刑才能解决超载”的结论。——公众号“南都观察家”