

“不超载难赚钱”？大货车超载问题何解

2023年交通运输部出台“百吨王入刑”新规,但大货车超载现象仍时有发生,货运行业“不超载难赚钱”的困境仍未解决。面对大货车超载这一道路运输的顽疾,“治超”仍在路上。

超载治理面临多重制约

2023年9月,交通运输部办公厅下发通知,将“货运车辆运输过程中违法装载导致车货总质量超过100吨”的状况,列入“危险作业罪”中关于“重大事故隐患”的判定标准。但这一“最严交规”,并未能阻挡大货车超载。

在东部某省的石料生产地区和销售地区之间,拉石头的大货车在夜间呈现出一派繁忙景象。半月谈记者在一县级市公安局的监控平台上看到,24小时之内,各交通路口通过的大货车达四五百辆,其中“百吨王”货车不在少数;在另一沿海大省乡镇的一些交通路口,数十辆超载渣土车组成的车队多次在夜间强闯红灯,对群众生命财产安全构成严重威胁。

在北方多个产粮大省,一些超载运粮车为绕开治超严格的高速路,选择跑国道、省道,导致行人伤亡的交通事故时有发生;在西北某地一个乡镇的一处高速公路收费站,运煤货车动辄排队长达一二十公里,时常能见到“百吨王”货车。

——涉及部门多,执法人员少,专项整治行动难持续。据《中国卡车司机调查报告》统计,有权对货车司机执法的有交警、路政和运管等十多个部门,不同地方和部门的处罚标准也不统一。据了解,多个省市区开展过超限超载专项治理活动,但存在“一阵风”现象。

一方面,治理涉及交通管理和公安机关等路面管控部门,以及发展改革、工业和信息化、自然资源、市场监管等众多源头监管部门,协调困难,常态化配合更

难;另一方面,交通执法人员和交警任务众多,人手不足,现场执法经常被“盯梢”,非现场又面临执法固定证据难、测重工具易出现误差。不少货车司机文化水平低、法律意识淡薄,对执法管理抵触情绪高,对执法人员软硬泡甚至恐吓威胁的情况时有发生,导致有些一线执法人员不愿碰、不敢管。

——非法改装和非法带车形成“利益链”,屡禁难绝。由于改装基本成为货车行业的通则,车企为了卖车,会在车型方面预留很大的载重量;而为解决车辆上陡坡、长坡等配置的大马力,又为超载提供了充足的动力支持。受访司机表示,货车改装并不难,应对年检也简单,先拆再装就行。此外,不少改装厂和车管所联系密切,只要钱给到位,司机甚至不用出面,年检就能“包过”。

于执法人员数量少而司机数量多,非法“带车”行为成为行业顽疾。带车人要么对执法人员“盯梢”,要么干脆与个别执法人员沆瀣一气,花钱“买路”。

——一些执法人员投鼠忌器甚至有私心私利。基层有执法人员表示,地方政府会制定罚款任务,实施评比考核,他们为此只得“以罚代管”,而此前多地发生的货车司机群体性事件,又让他们“投鼠忌器”,不敢执法过于严格。此外,一些地方政府拖欠执法人员工资和奖金等情况时有发生,导致部分执法人员面对生活压力和利益诱惑,“靠车吃车”,成为超载的帮凶。

“不超载难赚钱”？“城市流浪汉”身心俱疲

中国物流与采购联合会发布的《2022年货车司机从业状况调查报告》显示,货车司机上有老下有小,年龄集中在36岁到55岁之间,占5600多名被调查货

车司机的79.89%;而72.37%的货车司机患有胃病、颈椎病、高血压等职业病,但很多货车司机怕花钱或耽误时间,不敢去医院,往往小病拖大。

货车司机们大都不舍得花钱住旅馆或下饭馆,基本上吃住都在车里。“一睁眼就是房贷、车贷和各种花销,哪有工夫欣赏沿途的风景。能睡个安稳觉、吃口热乎饭就不错了。”一名长途货车司机向半月谈记者表示,他们很多时候是一个人或夫妻档跑车,经常昼夜颠倒,尽管走南闯北,但大部分时间都呆在车里。

多名货车司机和从业人员表示,2023年以来,行业竞争不断加剧,不仅货源减少,车辆和司机增多,而且油气等费用不断上涨。一名货车司机表示,他们深知超载的危险,但别无他法。“超载赚的都是要命钱,你不超别人超,你运价就比别人高,货主就不用你,那就要被市场淘汰。要是不超载就能赚钱,谁愿像当贼一样去跑车。”

根据《2022年货车司机从业状况调查报告》的统计,40%以上的货车司机都身背车贷,一半以上没有稳定货源。随着货运行业“僧多粥少”和利润萎缩状况加剧,一些司机将被迫“卖车”还贷,或者因还不起贷款成为“失信人员”。“像我现在开的六轴车,一个车头加一个挂车,前后要花60多万元才能上路,零首付的话,每个月利息就要2万多元。”一名货车司机说,为了避免还不上车贷而征信受损,他只能多装勤跑,能装尽装。

强化源头治理,回应群体关切

为强化货运源头治理,须加强公安交管部门的沟通协调,明确任务分工,对重点货源企业强化监督,探讨搭建全国统一的车载定位终端系统并强制安装,对货车行驶轨迹、行驶速度等进行实时

监控。对于货车非法生产和改装,可以由工信部门牵头,公安交管部门跟进,健全和完善货车生产改装监管机制,严厉打击非法改装企业,探讨建立企业和个人从业“黑名单”制度。

要多管齐下,规范行业秩序,发力解决“不超载不赚钱”的行业扭曲状况。强化市场监管部门的介入,打击货源企业恶意压价和货运平台店大欺客等行为;探讨对三轴及以上货车强制性安装限载装置,严格落实“先卸再罚”“一超四罚”;规范执法行为,要求一线执法人员全程使用执法记录仪并将图像和视频等实时上传,上级机关加强抽查和暗访,纪检监察部门及时跟进;对于少数执法人员吃拿卡要和敲诈勒索等违纪违法行为,应严肃问责。

针对货车司机群体的实际困难和诉求,在实际执法中,可按照“未经改装、平斗盖网”的原则,给司机留下必要的利润空间,轻罚重教;宽严相济,探讨柔性执法和“标载”标准上调的可行性,广泛征求货车司机和基层执法人员意见;通过专项金融帮扶和“不断贷、不抽贷”等行动,缓解货运企业和货车司机的贷款压力;发挥行业组织和工会作用,提高司机群体与货源企业的议价能力,畅通货车司机投诉和维权渠道,加强司法帮扶和救助。

四川省以货车司机群体党建工作试点为抓手,为货车司机群体打造了集党群、生活、政务和法务等服务于一体的“暖心之家”;安徽省依托全国规模最大的货车司机网络社区“卡友地带”,号召货车司机网上加入工会,开展网上“云党建”,走出一条“工会+党建”组织、服务、引领货车司机群体的新路。这些做法收到不错效果,相关经验值得总结推广。

半月谈

多地买房、租房即可落户,吸引人还需留住人

党的二十届三中全会通过的《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》提出,“统筹城乡就业政策体系,同步推进户籍、用人、档案等服务改革”“全面取消在就业地参保户籍限制”。

实际上,今年以来,南京、佛山、武汉、沈阳等十多个城市已经出台落户新规,包括重启购房落户、探索租房落户、提高买房积分赋分等,买房租房“送”户口。

放宽落户要求后,这些地方如何加强配套服务保障,真正留住人?

多地买房、租房可申请落户

多个新一线城市、核心二线城市今年出台落户新规,放宽落户条件,买房、租房即可申请落户。

其中,南京时隔6年重启购房落户政策,明确提出“进一步放宽落户条件,在本市拥有合法稳定住所且实际居住的非南京户籍人员,可以直接办理落户”。

苏州、佛山、合肥等地推行“买房即可申请落户”,并允许配偶、未成年子女等随迁。

武汉进一步优化购房落户手续,因房屋尚未交付而无法直接办理落户的外地购房者,可凭经备案的《商品房买卖合同》及缴费凭证等申请提前办理购房落户手续。

“以前要等新房交房、办完房产证才能落户,新政出台后,落户进程加快了。”武汉一家房产中介的经理人小孟说,他有位客户最近刚买了房子,用网签合同一个月就完成了落户。

杭州虽然没有放宽至“零门槛”落户,但提高了现有积分落户框架内自有产权住房的赋分权重——今年7月起,杭州市居住证积分管理指标体系中“在本市市区自购产权住房且实际居住”指标标准分值由30分提高到80分。

“买房赋分大幅度提升,意味着按现行规则,45周岁及以下人群在杭州买房,

可凭借年龄积分和住房积分获得落户资格。”杭州市住房保障局房地产业发展处副处长何陈煜介绍说。

部分城市还将租房落户作为政策调整的落点。佛山的落户新政中提到,当地就业满三年,租房可申请入户;6月1日起实施的《沈阳市进一步促进外来人口落户若干政策措施》明确租房即可落户,同时放宽投靠落户范围至儿媳、女婿、兄弟姐妹、孙(外孙)子女等近亲属。

“听说租房也能落户,请问具体有什么要求?”近日,在沈阳市公安局和平分局新华派出所,江西人郑先生来咨询落户相关问题。记者留意到,户籍民警金鹭的登记簿显示,该派出所近一个月来已有几十名新落户者。

沈阳市公安局社区警务支队副支队长李伟介绍,为全力做好新政实施,沈阳公安全市派出所户籍窗口365天无休,实行“一次告知”和“一窗通办”。

增加购房“含金量”的深层考量

业内专家认为,多地出台的落户新政是户籍制度改革的进一步落实,既有拉动房地产市场的考量,也是城市吸引人才、人口的需要。

2014年以来,共有1.5亿农业转移人口进城落户,全国户籍人口城镇化率由2014年的35.93%提高到2023年的48.3%。目前,我国城区常住人口300万以下城市的落户限制基本取消,300万以上城市的落户条件正有序放宽。

浙江省社会科学院经济研究所副研究员李明艳认为,各地纷纷出台落户新政,主要目的是提振市场活力。记者采访发现,多地放宽落户限制在一定程度上盘活了本地消费市场,尤其是住房市场。

在武汉,新政出台后,新房市场呈回暖趋势,6月商品房日均成交325套,较去年同期增长18.4%;在杭州,6月二手房网

签达8849套,同比增长68.3%,创下了杭州15个月以来的成交量新高。

华中师范大学经济与工商管理学院教授陈立中认为,我国房地产市场供求关系已发生变化,在此背景下,通过出台购房即可落户等政策,既从需求侧降低购房门槛,也提升了房产的“含金量”,可以更好调结构、稳市场。

“城市竞争实则是人口、人才的竞争,只有人才要素流动起来,城市的发展活力才会越来越强。”沈阳市人社局就业处副处长韩松说,放宽落户限制能够畅通年轻人、农村人口进城渠道,更充分利用劳动资源。

梳理各地公布的落户政策可以发现,学历、年龄等门槛逐渐放宽,顶尖人才争夺转向人口争夺。暨南大学教授、华南城市研究会创会会长胡刚说,“抢人”已不局限于高学历人才,技能人才、劳动力人口等都成为争夺对象。

不同地区的“抢人”策略不同。长三角、珠三角多地表现出对技能人才的青睐,东北一些城市倾向于吸引不同类别、不同层次的人才群体。业内人士分析,政策转向符合城市产业结构转型需要,也有助于解决区域经济社会可持续发展面临的技能人才青黄不接和劳动力缺口问题。

吸引人还需留住人

沈阳落户新规发布后一个月,全市落户9719人,同比上升3.16%,环比上升31.60%;佛山5月13日起实施落户新规,至7月5日全市共受理市外迁入申请5.3万人,是去年同期近3倍。

意愿落户人群中不少来自小城镇,看中大城市的就业机会、综合生活品质 and 多元文化氛围,期待通过落户让子女接受更好的教育,个人及家人享受更好的医疗、养老等保障。

受访专家认为,大城市的户口之所以被十分看重,主要是其附带了购房购

车资质,以及教育、就业、社会保障、医疗、养老、城市基础设施等一系列优质公共服务。近年来,虽然不少城市基本社会服务逐步向无户籍的外来人口拓展,但一些优质资源依然会优先提供给户籍人口。

李明艳举例说,落户后可享受孩子就近入学、老人就近申请入住公立养老机构等服务,领取相关补贴、公共交通优惠、景点免费等面向的普遍是户籍居民。

在一些城市,拿到户口并不意味着能顺利入学。比如,目前武汉市购房落户政策是市级层面,但义务教育入政策由区一级来制定实施;各区要求可能不同,有的区需要学籍对口,有的是户籍对口,有的是人户合一,市、区政策需要更好协同。

对实行租房落户政策的城市而言,如何保障租售同权依然面临一些难题。在一些地方,租客落户、子女上学需要提供政府相关部门认可的租赁证明及产权人许可,一些房东怕麻烦不愿配合。业内人士建议,适当简化流程手续,加强配套服务保障,如建立专门“公共户”,便利政策落地。

“下一步需要思考如何更好保障迁入人口的各项权益,让迁入人口享受到常住人口的相同待遇。”胡刚说。

陈立中等专家认为,城市需要特别注重优化公共服务质量,营造有品质的居住环境,完善交通、商场、公园等配套设施;同时,大力发展新兴产业,提供更多更优质的就业机会,为人才发展提供更广阔的空间,让人们不仅能“安居”还能“乐业”。

中指研究院(华中)市场研究中心主任李国政认为,政策放开的同时,还应考虑区域的差异化发展,避免人口向中心城区聚集,增加本就严重的城区负担。

新华社记者 于也童 林光耀 熊翔鹤 洪泽华