

## 恨超 又不得不超的“怪圈”

据新华社报道，事发时至少有6卷钢质热轧卷板散落在地上，每卷重28.535吨，若以此类推，该货车载货量已达171.21吨，根据无锡市交通运输局2019年3月发布的车辆超限认定标准，六轴及六轴以上车辆，车货总重超过55吨，认定为超限。

这种超载车在行业内被称为“百吨王”，是路桥杀手，一旦发生事故，保险公司不会理赔，承运风险也极大。既然如此，为何货车司机还愿意铤而走险呢？

“不超载，就亏钱。”这句在物流圈内广为流传的话，似乎道出了真相。一位苏南地区的货运老板章远（化名）介绍，按照正常流程，货主有一批货物，会找当地运输公司报价，企业以竞标的最低价拿到订单，从A地到B地，按照重量计算运价是公路货运的主流计价方式。这就意味着，一辆货车单辆车上运输的东西越重，拿到的运价越高，赚得越多。

卡车协会副会长余昌豪表示，事实上，卡车司机才是最恨超载的人，但面临着禁超不力，运费又节节下降，司机又不得不陷入“恨超，却不得不超的怪圈”。而怪圈背后的推手还有货主。司机李峰介绍，如果拉30吨，每吨200元，合计6000元，如果拉100吨，每吨100元，有10000元。同样一趟，减去其他成本，运费多了5000元，“你多赚钱了高兴，老板少出钱了他也高兴，他以后就喜欢找你拉货”。

回到无锡事件本身，为了利润最大化，管理松散的312国道成为了司机躲避超载检查的最佳地段。据江苏运输部门的工作人员透露，由于治理超载仅强调路面执法，往往难以实现全覆盖，事发地段附近监管人力有限，交警根本没有设立专门查货车超载超重的站点。“钢卷卷在一起，如果超载不好查，很小的钢卷可能都有10吨左右，内部的厚度、密度，只能通过目测轮胎受重，或者过磅测量。”

即便有检查关卡，司机也会找饭点和堵车的时候送货，巧妙避开，因为按照管理，那时交警一般不会查车。当然，在司机李峰看来，司机严重超载还能把车开出来，背后也绝不只是侥幸。“很大可能就是打点好了关系，不打点，两公里都开不出去。”

## 板子不该打在司机身上

事实上，央视焦点访谈栏目《沉重的超载》，曾对“超载”

问题做过调查。在调查中，两台前往山东菏泽的货车，净载货量分别达到了103吨、105吨。但在带车人的帮助下，顺利过关，并无处罚。“全国各地都有带车黄牛电话，只要掏钱，无论超载多少，都能安全过关，如果经常跑，还可以办理月票，只需2000多块，交通、交警全包。”

可见，超限、超载是一个全国性的现象，从司机、老板、货主再到交警、政策、法律，每个环节都必须尽职尽责。2004年5月1日，国家层面着手开始“治超”，从五部委联合发展到九部委联合，治理效果并不理想。

2016年8月，交通运输部发布《超限运输车辆行驶公路管理规定》，严格限制货车重量最高不能超过49吨，当年9月21日展开全国货车非法改装和超限超载治理，业内俗称“921大治超”。3年后，无锡这起严重超载压垮桥梁的事故，再次揭开了道路治超困局。

“中国卡车司机维权第一人”王金伍认为，15年来，治超不彻底的原因有其特殊性。目前对于超载还缺乏全国范围的统一标准，超限超载标准从2004年联合治超就已明确规定，但交通安全法和公路法没有修改，此后的15年间，交警按行驶证标准认定超载；交通按车轴认定超载；收费站按车型收费；运管按营运证吨位罚款；“很多地方执法部门仍然按照各自的法律认定，存在治超对谁有便利执行，没有便利不执行，各自为政的问题”。

其次是法律问题，交通运输部管理干部学院教授张柱庭表示，目前深层次的立法问题尚未解决，超载车辆只要不出事故，就无法定罪。目前法律依据是按照《道路交通安全法》，根据情节轻重，对货车驾驶人违规超载处以200元到2000元罚款。但罚款相对超载带来的经济利益，并不足以形成威慑。2018年2月，无锡成功运输有限公司曾因拒绝履行一起公路行政处罚，遭遇顶格强制执行，涉及金额3万元。

时间仅过去一年半，悲剧再次发生。更讽刺的是，在此期间，无锡相关部门曾多次强调“治超”，甚至发生事故的锡山区，还曾获得过“2018年度全市公路治超工作先进集体”称号。

事发后近一个月，从江苏到全国，多地又推出剑指“百吨王”的整治行动，这是及时的补救，更是反思与警醒，但治理之道不能仅仅依赖于事后反省。这原本可以避免的一场事故，如果跳出利润的怪圈，如果制度安排上更科学化、精细化、智能化，但是没有如果……

5岁遇难女孩的舅舅大华写的悼文中，令人心碎：“生命的重量，比我们的想象重的多，比超载车辆重的多，比坍塌的大桥重得多。”而治超，我们还要以多少次悲剧为代价？