



近期,河北、山东、福建等地接连发生多起因货车肇事引发的重大交通事故,造成群死群伤。为减少货车安全隐患,整治野蛮驾驶行为,公安部决定从4月1日至9月30日在全国开展货车违法行为专项治理行动。请看本报与中央电视台记者的联合报道——

野蛮驾驶应休矣

本报记者 冯其予 中央电视台记者 陈晨 张高



整治野蛮驾驶

据了解,这次整治的货车十大野蛮驾驶行为是:强行超车、强行会车、逆向行驶、闯红灯、超速行驶、超载行驶、疲劳驾驶、抢占道路霸道行驶、驾驶无牌无证车辆、驾驶报废或非法改装拼装车辆等。

这些野蛮驾驶行为严重违反了道路交通法律法规,扰乱了道路通行秩序,危及广大驾驶人和出行群众的人身安全,相关死伤事故给受害者和肇事者家庭都带来了很大的不幸。

山东省公安厅交警总队秩序支队副支队长寇军营表示,现在货车闯红灯的违法行为,主要有两种情形,一种是存在侥幸心理,到了灯控路口时便容易发生恶意违法行为;第二种情形是没有提前采取制动措施,刹车距离过长发生了闯红灯。而司机疲劳驾驶和超载是造成货车刹车距离过长的重要原因。

非法改装拼装车辆的问题同样严重。日前,在湖南通往湖北的省际卡口羊楼司收费站,湖南高速民警针对大货车开展了一次集中的整治行动,发现大货车超高、超宽、非法改装车辆的现象十分严重。被查处的一辆厢式货车,在花费十几万元改装之后,原本只有9米多长的车身变成22米长。民警介绍,由于驾驶员的视线受阻,这样的车辆在路上行驶十分危险。交警部门表示,改装的大货车看似一次能够拉更多的货,赚更多的钱,但是安全隐患巨大,一旦出事就得不偿失。

强行超车违规占道“霸道”酿事故。载货汽车由于自重重大,车体长,在路上行驶本身就不很灵活,还是有一些货车司机开着这些大家伙在路上强行超车、违规变道、违规占道,酿成不少交通事故。前不久,在新疆乌鲁木齐七道湾路测绘队路口,一辆货车突然从中间车道变更到左侧车道,与左侧车道上的另一辆货车追尾,虽然当时车速并不快,但这起事故还是导致后车的一名乘客死亡。



遏制事故多发

据公安部交管局统计,2012年全国货车交通事故造成的死亡人数达18621人,平均每小时就有两人因为货车事故死亡。因此,整治货车野蛮驾驶行为的目的是减少货车安全隐患,遏制货车交通事故多发势头,确保出行安全。

目前,我国货车的保有量为1900余万辆,占机动车保有量总数的7.8%,但货车肇事导致的死亡人数约占交通事故死亡总数的28%。2012年,货车的万车事故率比同期全国交通事故万车事故率高出1倍多。近期,山东、福建、河北等地接连发生多起货车肇事导致的群死群伤道路交通事故。

目前,我国还存在货运车辆安全性能较差,货运市场不规范,道路货运集约化程度低,安全生产责任不落实、安全监管不到位等深层次问题。公安交通管理部门表示,在大力整治货车野蛮驾驶行为的同时,要积极会同交通运输、安全监管等部门,从源头上排查治理货运车辆和驾驶人存在的安全隐患,强化对货运企业、货运车辆维修行业的安全监管,督促货运企业履行安全生产主体责任,努力提高货运驾驶员的安全文明意识,努力创造安全有序的道路交通环境。

据了解,虽然国家有相关处罚标准,但还是有部分企业和个人心存侥幸,铤而走险。可见,加强治理是解决问题的一个方面,更重要的是理顺相关机制,从源头上杜绝货车超载现象的发生。另外,货运企业和货运驾驶人应以实际行动参与到专项治理中,主动自查自纠,落实防范措施,克服交通陋习,自觉规范驾驶行为,积极配合公安交管部门的执法,切实维护道路交通安全环境。

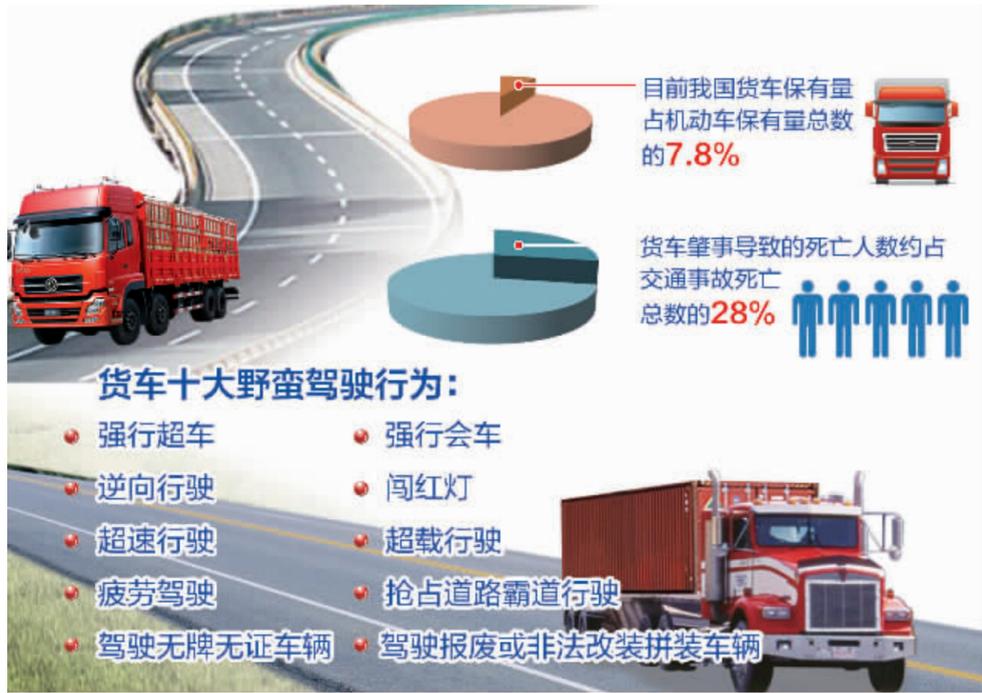


历次货车整治行动回顾

2012年1月 公安部交管局印发《关于春运期间加强货运车辆通行管理的通知》,要求加强对长途行驶的货运车辆的抽查,了解行驶里程、实际驾驶时间等,消除疲劳驾驶隐患。要加强午后、夜间等事故多发时段巡逻,及时发现、查处和纠正货运车辆驾驶人疲劳驾驶违法行为。

2011年10月 公安部印发通知,决定自2011年11月1日至2012年3月31日,在全国开展集中整治超速行驶、货车超载和疲劳驾驶违法行为专项行动,要求依法查处违法超限超载运输车辆和超限超载运输车辆。对超限超载货车,一律引导至治超站点称重,凡超限运输的,一律交由交通运输部门依法处罚;凡超限运输未达到超限标准的,一律由公安交管部门依法处罚。对超限超载车辆,要责令并监督违法驾驶人采取卸载、分装等措施,消除违法行为。

2005年6月 国务院办公厅印发《关于加强车辆超限超载治理工作的通知》。提出各级交通、公安部门要加强协调和配合,按照全国统一的超限超载认定标准和处罚标准,在治理超限超载检测站共同对超限超载车辆进行集中整治。对重点车型和重点区域,逐步加大卸载和处罚力度,对超限超载车辆驾驶员严格实行扣分制度,遏制超限超载车辆上路行驶。



专家说

中国物流技术协会秘书长马增荣——

多管齐下根治顽疾

本报记者 冯其予

货车违法行为屡禁不止背后反映出的行业问题——

- ▶ 企业法律意识淡薄、管理部门以罚代管和多头治理
- ▶ 运输结构不合理和物流企业对货运定价缺少发言权
- ▶ 货运司机素质有待提升,对潜在安全隐患缺乏认识
- ▶ 物流行业小散乱差以及整个行业无序竞争问题突出

“公路运输是我国远距离干线运输的主体。在我国所有运输方式之中,公路运输的占比在75%左右。”中国物流技术协会秘书长马增荣表示,当前货车违法行为屡禁不止,反映出这个行业的诸多问题。归结来看,主要体现为四个方面。

第一,货车超限超载屡禁不止,反映出企业法律意识淡薄、管理部门以罚代管和多头治理的问题。

“一方面是企业和个人司法意识淡薄。靠违法去获取利润,一部分人借助这一侥幸心理带来了实际的收益,最后把行业引向了泥潭。”马增荣表示,另一方面,治理超限超载的职能分散在多个部门,采取的处理方式主要是罚款,“甚至有些地方政府还把这项罚款作为地方财政收入的补充,让这个本来出发点很好的政策变了味儿。”

第二,货车司机疲劳驾驶屡见不鲜,这背后存在运输结构不合理和物流企业对货运定价缺少发言权的问题。

马增荣告诉记者,物流企业中大多数运输商户都处于分散状态,是个体运营,盲目性较大。“多拉快跑”成了他们运营的主要方式,这就让必要的休息很难保障,导致出现疲劳驾驶现象。”

马增荣表示,许多发达国家综合交通运输体系中,水运、航空、铁路运输配合很好,“国外公路运输都基本控制在300公里到500公里以内,多数是短途运输,少数是长途运输。”但我国铁路运输整体运力有限,水运又有其先天的约束,受路线和区域的限制比较大,因此公路运输一家独大的结构问题很突出。同时,因为物流行业竞争激烈,物流企业对货运价格没有

发言权,只能不断压缩成本,低价竞争导致货运运价的空间被大量挤压,最终使司机的权利得不到保证,引起更多的疲劳驾驶。

第三,整个货运司机队伍素质有待提升,缺乏对潜在安全隐患的认识。

“很多司机在拿到驾照以后就上岗了,并没有参加其他培训。现在很多司机的安全教育还是靠老司机的言传身教,而企业只是对司机进行简单的管理和培训。”马增荣表示,对货车司机进行系统性的安全培训在国内十分缺乏,“如果我们把这些培训和教育细化到驾驶员层面,很多事故就可以预防,让驾驶员别抱着侥幸心理去开车。”

第四,物流行业小散乱差以及整个行业无序竞争的问题也很突出。

马增荣表示,从根本上解决货车违法问题,需要从法律、管理以及市场三个方面入手。首先是全行业必须遵守国家的法律法规,执法部门必须做到执法必严、违法必究。其次,涉及公路运输的管理部门要协调一致,行业协会在这方面应当发挥更大作用。此外,还要解决公路运输上运输货物的价格回归问题。同时,相关行业协会也要推动企业从粗放、低质量、低成本的竞争逐渐向品牌化的竞争方式转型。

经营者说

德利得物流总公司运营总监恽绵——

规范市场环境是当务之急

本报记者 冯其予

说起当前的货车违法问题,德利得物流总公司运营总监恽绵向记者表示,“造成公路三乱的重要原因,是市场的无序”。

“大货车是物流业供应链中的重要一环,而现在最突出的特点就是‘散’。”恽绵表示,目前我国的大货车多集中在小微型企业,稍大一点的企业,很多车辆也是个体户挂靠。由于规模小,企业的经营能力、可持续发展能力很弱,管理起来也很麻烦。“成千上万的个体司机开着车在全国各地跑,你很难见着面。所谓的挂靠企业,最后基本还是靠货车司机自己管理自己。”

市场无序的背后是法律的缺失。恽绵告诉记者,由于目前相关法律法规不健全,法人、个人的货车违法违规行为在发生第三方交通事故时一般适用《道路交通安全法》,并不专门适用

大货车。另一方面,虽然《公路安全保护条例》实施快两年了,“但在实际执行过程中常常走样。”恽绵说,以典型的轿运车为例,如果严格按照国标执行,车辆的外扩尺寸总长不能超过16.5米,“但实际上市场上轿运车不算车头就有越25米,算上车头达到30米,一次至少拉12辆车,多的能拉24辆车。”恽绵表示,如果严格按照国家标准执行,一次最多只能拉6辆小轿车,运费至少翻一番,“现在呈现出两头为难的局面,法律需要严格执行,但那样几乎没有几辆轿运车能上路。而如果全行业违法,国家的法规就会形同虚设。”

恽绵告诉记者,目前货车违法的治理,仍然存在多个主管部门的局面,“超限超载、违法改装等问题,很多都是多头管理。”

恽绵认为,市场环境的规范很重

要。“一要规范市场秩序,二要规范市场价格。我们一直在呼吁交通管理部门出台道路运输指导价。”他以轿运车为例给记者算了一笔账:现在运一辆轿运车运价是每公里4毛钱左右,如果一辆轿运车只能装6辆轿车,一公里就只能挣两块四毛钱,“轿运车车头至少260马力,百公里油耗至少36升。现在油价这么高,算一下就会发现连油钱都还不够。剩下的选择,不是亏损就是超载。”恽绵表示,目前发达国家都有货运的基准价,每年修改一次,“超过基准价过高或过低都是违法的。”

“关心货车司机的生存环境,企业和社会都要担负起相应的责任。”恽绵认为,需要提供科学的警示,用严格的执法体系避免有法不依情况出现,并加强对交通运输安全的宣传力度。



杉杉控股董事局主席郑永刚——

国内品牌尚难引领时尚



服装品牌包含有设计、质量、市场、文化等要素。跟国际名牌相比,我们不输设计和制作,输在品牌

本报讯 记者陈学慧报道:在博鳌亚洲论坛2013年年会上,记者采访到杉杉控股董事局主席郑永刚,倾听他的“品牌观”。

郑永刚说,品牌并不单指产品品牌,还包括企业品牌和企业品牌。尽管杉杉在国内已是知名服装品牌,但与国际名牌相比还有差距。服装品牌包含有设计、质量、市场、文化等要素。跟国际名牌相比,我们不输设计和制作,输在品牌。

郑永刚认为,我们曾经在设计上跟国际流行趋势有很大距离,但近年来,中国的主流品牌设计已不输国际名牌。设计是可以购买的,设计师也是有市场定价的。有些国际名牌为了打开中国市场,还会聘请中国设计师。我们的缝纫技术和制造工人比较好,工艺制作更是没问题,达到国际水平。比如杉杉西服设计过硬、品质过硬,符合时尚潮流。最大差距是品牌无形价值,是消费者对文化内涵及其所包含生活方式的理解和认同。郑永刚举例说,国内品牌时装秀更多是一种“运用秀”,展示的是“我有什么产品,我要卖什么样的产品”,而国际名牌的时装秀展示的是时尚,是未来几季的流行趋势,包括设计、面料、颜色等,起到引领潮流的作用,比如阿玛尼如果推出的西服是小领,那就意味着来年整个男士西服的衣领会变小。如果我们也首先弄出小领子来,可能就不会被主流市场认可。这就是品牌效应。

谈到品牌建设,郑永刚认为,“品牌是软实力和硬实力的综合体现,最有实力的国家都是品牌大国。跟中国的实力相呼应,20年前,很少有人关注中国经济和中国品牌,而现在中国已成为世界第二大经济体,全球都在关注中国的发展,关注中国的市场。博鳌亚洲论坛能吸引这么多国际重要嘉宾也是这个原因,中国品牌已经到了要走向国际化的时代。就像苹果和乔布斯、微软和比尔·盖茨,中国的企业品牌、企业家品牌也需要被全球所熟悉。中国的企业家应该着手民族品牌的全球化建设。”

全球油气并购重心转移

新华社北京4月10日专电 (记者朱诺 安蓓) 中石油集团政策研究室发展战略处处长唐延川10日表示,由于全球常规油气资源已经被国际大石油公司瓜分殆尽,因此,近几年全球油气上游资源并购向非常规资源转移是一种不得已的选择。

唐延川在当天举办的“2013第九届中国能源投资论坛”上说,早在半个多世纪前,国际大石油公司就凭借巨大的资金、技术和管理实力,在西方国家政府的支持下,对全球主要的常规石油资源进行瓜分,形成了对全球石油市场的寡头垄断。因此,近几年全球油气上游资源并购的重心只能向非常规转移。

唐延川说,2012年全球油气上游资源并购交易价值达2500亿美元,其中只有11%是针对陆上传统资源。但是,相对于传统的油气资源,页岩气、煤层气和深海资源等非常规资源的开采风险要大很多。

同时,唐延川表示,全球上游资源并购还呈现向政治环境稳定、自然条件较好的发达和成熟市场转移的趋势。2012年,60%的资源并购发生在北美,亚太地区和欧洲各占10%。而北美市场也成为我国企业在境外最大的并购地区,2012年我国石油企业在北美的并购总额占境外并购的比重超过七成。



凤凰古城“一票制”正式启动



4月10日,两名游客在凤凰古城一处售票点前查看门票管理办法。当日,湖南湘西凤凰古城正式启动“整合收费”,将原来免费的古城景区和南华山神风景区合二为一,向游客收取148元的门票。

新华社记者 赵众志摄