

货运市场如今存在的种种乱象并非一朝形成,对其治理也不可能一蹴而就。有关方面亟需从源头和机制上找出根治之策——

把脉大货之“祸”

冯其予

视点

货车在道路上的野蛮驾驶行为,不仅扰乱了道路通行秩序,也严重危及驾驶员和广大出行群众的生命财产安全。

冰冻三尺,非一日之寒。货车野蛮驾驶行为集中反映出该行业存在的集约化程度低、管理缺位等问题,凸显了货车车辆安全性能较差、货运市场不规范、道路货运个体挂靠多、安全生产责任不落实、安全监管不到位等深层次问题。俗话说,“病来如山倒,病去如抽丝”。货运市场存在的种种乱象并非一朝形成,对它的治理自然也不可能一蹴而就。在开展道路货运车辆超限超载治理时,要避免“一阵风”式的执法,真正从源头和机制上找出“病因”,并

证施治,以期达到釜底抽薪的效果。

首先,在大力整治货车野蛮驾驶行为中,要从源头上排查治理货运车辆和司机存在的安全隐患。货车运输市场大而散,全国货车保有量达1900多万辆,多数集中在小微型企业,运输企业户均甚至不到两辆车。企业自身规模偏小,经营能力、可持续发展能力很弱,直接提高了管理难度。要强化对货运企业、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安全环境。

其次,进一步加强对货运市场的管理。货车运行点多面广,其安全管理涉及多个部门,目前依然是“九龙治水、各管一

摊”。各级公安、交通、安监、工信等部门应联合行动集中出击,尽快理顺管理机制,加强在用货车审核排查,坚决杜绝非法生产改装车辆进入运输市场。同时加大对货车市场的齐抓共管,在条件允许的情况下,给上路行驶的货车加装导航设备进行实时监控。

此外,要不断提升货车行业从业人员的水平和素质。目前货车从业人员鱼龙混杂,行业准入门槛低,企业对司机的管理和培训有所缺失,很多企业和司机的安全意识淡薄,靠侥幸心理违法获取利润。因此,需要鼓励货运企业和驾驶员以实际行动主动自查自纠,克服交通陋习,自觉规范驾驶行为,积极配合公安交通管理部门的执法,并欢迎鼓励社会各界共同

维护道路交通安全环境。

当前我国货车野蛮驾驶屡屡发生的更深层次原因在于,我国综合运输体系尚不完善,运输结构不尽合理,一些地区的煤炭、矿石、建材等高密度、低附加值物资仍然依靠公路运输。以煤炭为例,我国“北煤南运”、“西煤东调”格局明显,使得大运力、长距离煤炭运输需求很旺盛,铁路等其他运输方式的运力严重不足,导致运输压力不得不转向伸缩性、开放性更强的公路运输。国家需要从根本上减轻公路长途运输的压力,不断推动我国运输结构的调整。因此,要加快铁路等相关道路基础设施建设,加大铁路和水运在长途货运中所占的比例和份额,不断完善综合运输体系。

□ 访谈

“问题根源是市场不规范”

——访中国道路运输协会副会长兼秘书长王丽梅

本报记者 冯其予

治理货车违法必须抓住两个关键:一是推动道路货运市场集约化经营和规范化发展;二是通过先进的技术和手段,把全行业凝聚起来

记者:我国对道路货车超限超载,非法改装的治理已进行多年却屡禁不止。如何看待这一问题?

王丽梅:公路、水路、铁路、航空和管道运输这5种运输方式,在不同的运距方面具备各自的经济性。理论上说,长距离运输时,铁路运输比较经济;中短途运输时,道路运输比较经济。但我们也应当看到,由于一些实际情况,门到门的运输方式往往更受青睐。从实际来看,道路超长距离运输普遍存在,不仅仅是铁路运输运力不足造成的,也与运输需求有关系。

不过,我们仍然认为,形成合理的分工是综合运输体系健康的标志。目前我国多种运输方式的合理分工、相互衔接和配合还有待完善,交通运输体系的建立,是一体化规划、建设和发展的过程。可喜的是,政府已经关注到这方面的问题。

记者:货车违法现象普遍的背后,反映出货运市场怎样的问题?

王丽梅:在我国的道路运输业中,客运企业实行等级制度,政府部门实施了线路审批制度,只有高等级的企业才能申请到线路经营权,相对比较规范。而货车市场几乎完全放开,一个个体户也可以从上海跑到新疆,其中的经营和安全隐患显而易见,以超限超载、非法改装的货车违法实际上只是其突出表现而已。

这一现象的根源就是货运市场不规范,过于激烈的竞争使运价长期在低位徘徊,运价不能体现运输的价值。为了保本,运输企业就会想出各种违规手段,这与安全要求、服务质量要求差距很大。治理货

车违法要抓住“牛鼻子”,我们希望有关部门的治理行动能够标本兼治,在制度建设和管理规范上实现突破。

记者:对于道路货运市场的治理,有企业建议由政府发布权威的价格指数,让整个市场参考,你是否认可该观点?

王丽梅:根本的问题,还是如何给企业营造良好的经营环境,让企业自觉树立诚信意识。国外承运人能自觉遵守价格指数,而我们很多运输企业对外报的价格和实际执行的价格差距很大。客观来说,企业这些做法也是激烈竞争以及高危的生存状况导致的结果。

记者:对于从根本上治理货车违法问题,你有什么建议?

王丽梅:治理货车违法问题,必须抓住两个关键问题。

一是推动道路货运市场集约化经营和规范化发展。所谓集约化经营,就是要充分发挥龙头企业对整个市场的引领、规范作用。同时,提高货运企业准入门槛,不再延续“买辆车就开始跑货运”的模式。此外,在经营范围上也应当对大企业有所倾斜,让个体户在区域范围内经营,从而形成整个货运业的合理分工。

二是通过先进的技术和管理手段,把全行业凝聚起来。通过大型龙头企业,逐渐形成以物流中心为放射点,以线路运输为纽带的物流网络。中小散户可以跟大企业的物流中心签署经营合同,同时接受这些大企业规范的运输服务条件、运输服务承诺,这样就能把市场一步一步理顺,从而提升道路货运业的经营管理水平。

国外治理超载招数多

海外视线

美国:重典治理与制度化化管理

美国在公路及公路运输发展过程中建立了系统、全面的法规体系,针对汽车的外形尺寸和总重制定了专门的条款做出了详细的规定和要求,以加强交通安全管理,降低公路损坏率。美国联邦车辆尺寸和重量标准是规范和控制国家公路适用车辆最大允许尺寸和重量的重要指标,也是联邦和各州检查和管制超限和超载车辆的基本依据,主要包括:轴重、总重、长度及车桥荷载公式限制重量等。同时,美国公路超限运输治理实行的是日常化、制度化的管理制度,检测站的经费有来源、设施设备有保证,检测站对超载车辆的检测处理都有固定模式的处理程序。

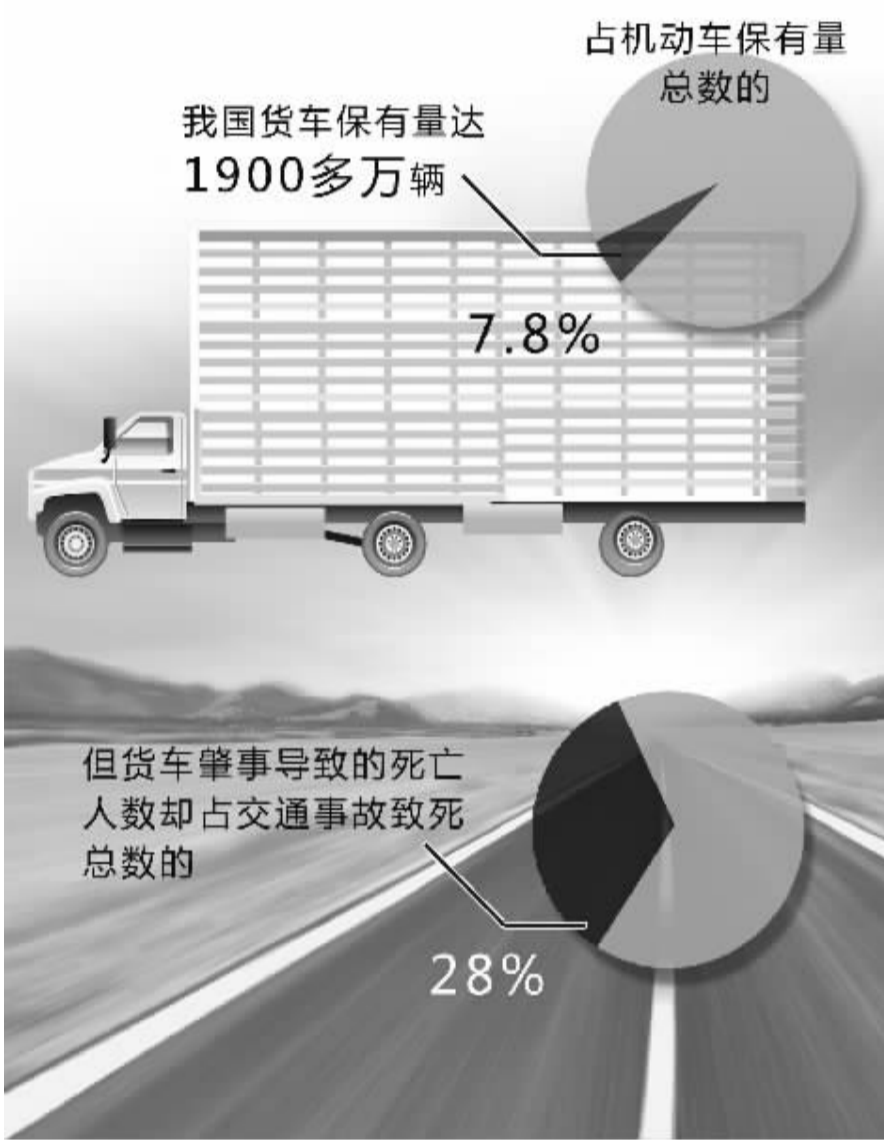
日本:实时动态监测技术

日本在治理超载的技术手段上不断创新,采用车辆静态和动态称重设备对车辆超载情况进行检测,同时在高速公路收费

站都设有电子秤来核实轴载。大型货车必须由使用者安装货物自动测重仪,大大提高了执法的广度和精度,有效减少违章车辆。日本的公司先后设计出货车低速行驶自重测量仪和便携式车辆集中器,无需停车就可自动迅速计算出出货车的各个轴重以及合计重量。日本高速公路上都装有车辆计重器,随时都有可能进行称重抽查,一旦发现车辆超载,司机、货主、运货商都要受到法律制裁。

德国:惩戒措施严格

在德国联邦货物运输局内,设有专门机构管理超限运输车辆,在8个州设有分部,还设有3个小型机构对车辆违章罚款进行处理。在全国1.1万公里的高速公路上共设有700多个检查站,对车辆超重、装载尺寸超限、司机超时行驶、危险货物运输等进行检测,对违章车辆有权扣留并进行处理。如对超限运输驾驶员的管理办法中规定,第一次驾驶员将被登记在案并口头警告;第二次被发现将面临3个月的监禁;一年内发现超限3次以上的驾驶员,将吊销驾驶执照,登上“黑名单”,终身不得从事驾驶行业工作。这些严格的惩戒措施,迫使没人敢开超限车。(本报记者 周 剑整理)



工信部:

严查车辆非法改装

本报讯 记者刘瑾报道:工信部有关负责人近日向记者表示,工信部将进一步加大查处货车非法改装的工作力度,全力保障货运市场秩序与安全。

为有效防止重特大交通事故的发生,工信部在2012年初专门下发通知,要求提高大中型客货车安全技术性能。工信部指出,从事调查情况分析,既有超员、超速、违规载货、疲劳驾驶等管理和操作问题,也有大中型客货车自身存在的安全技术性能问题。

在货车的安全配置方面,工信部提出,“危险货物运输车、总质量大于12吨的货车应装备缓速器或其他辅助制动装置。自2012年3月1日起,新定型的上述货车应符合以上要求;自2012年9月1日起,在生产上述货车均应符合以上要求”。



交通运输部:

加强货运源头治理

本报讯 记者冯其予报道:近两年来,各地交通运输部门认真贯彻落实《公路安全保护条例》,坚持“依法治理、政府主导、路面执法与源头监管并重、监管与服务相结合、货运源头治理与道路货运市场管理相结合”5项原则,积极从货运源头治理货车超限超载现象。

交通运输部根据各地经济发展、货源分布和地理条件等实际情况,将货运量较大、容易发生超限超载的矿山、水泥厂、煤场、沙石料场、港口、火车站、汽车货运站(含物流园区、物流中心)、蔬菜集散站(场)等货物集散地、装卸现场作为重点货运源头单位并公开信息,以加强监管。交通运输部还认真落实货运源头单

位主体责任,并加强运管机构源头监管。尤其是通过驻点、巡查等有效方式,对政府公布的重点货运源头单位实施监管,制止非法超限超载车辆出场、出站。对重点货运源头单位建立治超有关制度,履行职责的情况进行监督检查,发现违法行为责令纠正,依法予以处罚。

交通运输部还建立路面执法与源头治超联动机制。交通运输部要求各地运管机构切实加大非法超限运输车辆、驾驶人和企业跟踪处罚力度,并将相关处理(处罚)信息及时反馈公路管理部门和治超工作机构。为有效加强信息衔接,交通运输部还建立起货运源头监管信息报送制度。



中金公司首席经济学家彭文生——

影子银行分三类

本质上说,中国的影子银行是强监管下资金金融通的补充渠道,但现阶段并没有明显的以衍生品为主要交易品种的高杠杆特征

本报北京4月18日讯 记者钱菁报道:中金公司首席经济学家彭文生今天表示,过去3年,影子银行在中国发展迅速。“由于信贷规模控制、利率上下限、分业经营藩篱等存在,实体经济资金需求方不得不借道影子银行融入资金。因此,从本质上讲,中国式影子银行是强监管下资金金融通的补充渠道。”彭文生说。

彭文生表示,现阶段中国的影子银行并没有明显的以衍生品为主要交易品种的高杠杆特征。根据业务形式和监管程度,可以把中国式影子银行分为三类,一是传统商业银行主导的影子银行,负债方主要包括非保本型银行理财产品、未贴现银行承兑汇票;二是采用传统商业银行模式的非银行金融机构,负债方主要包括委托贷款、信托贷款;三是缺少监管或无监管的影子银行,主要包括狭义民间借贷、小贷公司、典当、部分私募股权基金、融资租赁等。

彭文生认为,对于影子银行的监管,主要是控制结构风险,属于宏观审慎监管政策,与总量调控的货币政策不同。银监会近期发布了加强监管商业银行理财业务文件,未来针对其他影子银行业务的监管措施,如对同业业务、信托收益权等的也可能择机出台。“整顿影子银行,如果对短期流动性产生较大冲击,货币政策是可以进行对冲的,主要工具可以包括逆回购等。”彭文生说。

此外,彭文生认为“道德风险”和“经营风险”是中国式影子银行最主要的风险。由于中国影子银行的通道本质,决定了其风险在很大程度上仍属于一般的信贷风险。但又因为其典型的批发业务模式、资金池—资产池业务模式加剧了信息不对称,使得道德风险大增,并抬升了银行的经营管理风险。

技术性贸易措施成影响出口重要因素

本报记者 郁进东 通讯员 周燕华

来自从宁波出入境检验检疫局发布的消息显示,2012年以来,宁波出口企业受国外技术性贸易措施影响较大,技术性贸易措施已成为除汇率外影响宁波出口的第二大外部因素。

2012年,宁波市56.27%的出口企业不同程度受到国外技术性贸易措施影响,给出口造成直接损失27.27亿美元,较2011年大幅增长了23.79%,占当年宁波外贸出口额的4.44%。对出口企业造成的直接损失包括订单被取消,货物运达出口市场后被扣留、降级,甚至销毁、退回等。

认证和有害物质限制是出口企业在跨越技术壁垒时的最大门槛。调查显示,在所有影响工业产品出口的技术性贸易措施中,涉及产品认证有关要求、企业认证要求的分别占到了12.97%和12.42%,有毒有害物质限制相关措施也占到了12.84%。其他影响较大的措施还主要涉及包装及其材料要求、环保节能要求等。

为应对国外技术性贸易措施对出口企业的影响,政府部门和有关专家呼吁,企业要成为积极应对的主体,行业协会和相关部门要发挥积极作用。宁波出入境检验检疫局副局长陈孟裕说,技术性贸易措施工作是检验检疫部门的重要职责,检验检疫局将深化对技术性贸易措施影响的研究,在全国先行开展技术性贸易措施GDP折损率研究,优化信息预警平台,加强评议基地建设,开展重点调研,收集企业需求,开展宣传指导和个性化服务。

金视界

北车唐车公司发布两款新品



4月18日,由中国北车唐山轨道客车有限责任公司制造的100%低地板现代有轨电车(右)和时速250公里城际动车组首次与公众见面。 吴宏道摄(新华社发)