

重点货运企业源头治超责任落实与监管对策研究

张 超

邯郸市交通运输综合行政执法支队 河北 邯郸 056000

摘 要：重点货运企业源头治超责任的有效落实，直接关系到超限运输治理的实际成效。本文围绕货运企业治超责任的层级构成与运行逻辑展开，剖析源头装载管控中责任边界的划分方式，探讨责任落实的内部运行机制。在此基础上，分析企业内部管理执行断层、利益驱动下的主动规避行为以及信息化管控覆盖短板等现实障碍，梳理监管体系中职能交叉、手段适配矛盾与信息处置滞后等制约因素，提出压实企业内部责任、升级监管技术手段、构建多部门协同机制及建立信用约束体系等对策路径，为源头治超治理提供参考。

关键词：重点货运企业；源头治超；责任落实；监管对策；信用约束

引言： 货运源头治超是超限运输治理链条的关键前置环节，重点货运企业承担着装载管控的主要责任。治超工作依托企业内部人员层级体系逐层落地，贯穿货物装载、车辆出场等多个作业节点。然而企业内部管理存在执行断层，利益博弈持续消解责任落实力度，信息化手段覆盖不足，监管体系亦面临多头管辖、手段错位与信息滞后等多重制约。深入剖析治超责任落实的运行逻辑与现实障碍，对提升源头治超治理水平具有实际价值。

1 重点货运企业治超责任的构成与运行逻辑

1.1 治超责任在货运企业运营中的层级分布

重点货运企业的治超工作依托完整的人员层级体系逐层落地，不同工作层级承担差异化的治超工作内容。决策层负责统筹企业内部治超整体工作方向，搭建适配企业货运经营模式的治超管理框架，确定内部治超的整体管理基调。管理层承接统筹工作要求，细化各类治超管理细则，统筹日常治超管理事务，推动各项管理要求落地执行^[1]。操作层立足一线作业场景，落实装载操作与车辆核验等基础治超工作内容。治超管理工作贯穿货物装载、干线运输、车辆出场多个关键作业环节，不同作业环节对应专属的岗位责任归属，明确各环节作业人员需要履行的治超工作内容。各工作层级依托固定的管理流程完成工作衔接，上层管理要求可以逐层传递至一线作业岗位，一线作业的履职状态也可以反向反馈至上层管理岗位，形成连贯的责任传导链条，保障治超管理工作有序推进。

1.2 源头装载管控的责任边界

源头装载管控是治超工作的关键前置环节，多类基

础作业流程对应专属的责任承担主体。货物称重作业、车辆资质核验、现场货物装载操作均设置对应的岗位履职人员，明确各作业流程的管控权责范围。车辆完成全部装载作业后，出场放行签字流程可以固化对应作业环节的履职内容，建立作业行为与岗位责任的对应关联，实现作业流程的责任精准锁定。货运企业内部多个一线岗位参与源头治超管控工作，调度岗位负责统筹车辆排班与装载计划，安全岗位负责核查作业流程的合规程度，驾驶岗位负责把控车辆运输过程的运行状态。不同岗位的工作内容相互独立又相互衔接，清晰的岗位责任划分可以规避管控盲区，细化源头装载场景的治超管控权责。

1.3 责任落实的内部运行机制

标准化的装载作业流程是治超责任落地的基础载体，治超相关管控要求可以深度嵌入各个作业流程节点，让岗位作业行为贴合治超管控标准。企业设置常态化的内部考核制度，将治超履职情况纳入岗位考核范畴，通过考核约束力度规范各岗位的作业行为，强化岗位人员对治超工作的执行力度。各类岗位操作规程可以结合治超管控内容完成优化调整，将治超管控要求融入日常岗位作业规范^[2]。作业标准与治超要求的深度融合，能够让治超管控不再局限于专项管理工作，转化为常态化的岗位作业内容，持续夯实企业内部治超责任落地的运行基础。

2 重点货运企业源头治超责任落实的现实障碍

2.1 企业内部管理层面的执行断层

货运企业制定的装载操作规范围绕治超管控标准搭建，能够适配源头管控的合规运行需求。一线作业

场景会出现作业人员固守传统操作模式的情况,标准化管控要求难以贯穿全部装载流程,形成制度标准与现场作业的偏差问题。部分企业分配的内部监管岗位人员数量难以匹配日常货运作业体量,在岗人员掌握的管控知识与实操能力无法适配精细化治超工作需求,弱化内部监管的约束力度。多数企业搭建的考核体系缺少细化的执行细则与刚性约束标准,考核工作多以表层核查方式开展,无法对岗位履职不到位的行为形成有效约束。考核约束力度的弱化会造成岗位治超责任逐步弱化,让既定的管控职责无法有效落地,形成企业内部治理的执行断层。

2.2 利益驱动下的主动规避行为

货运行业的收益结算模式与货物运载体量深度关联,运载体量提升可以增加单次运输作业的收益空间。严格落实治超管控标准会增加企业运输班次与运营投入,拉高整体运营成本,形成运营收益与治超管控投入的对立关系。货运作业流程涉及多方市场主体,托运方为压缩自身运输成本会提出超额装载的作业诉求,多方利益博弈会持续消解企业治超责任的执行力度。部分作业场景会利用监管薄弱时段开展货运作业,依托隐蔽性的操作方式规避常规管控流程,这类行为持续冲击源头治超管控体系,阻碍规范化治超工作的有序推进。

2.3 信息化管控手段的覆盖短板

信息化设备是源头治超精准管控的重要支撑,部分企业投入使用的称重设备存在运行精度不稳定的问题。人为干预操作会改变设备采集的原始数据,造成作业数据无法真实反映装载状态,干扰基础管控判定依据。货运出场产生的各类作业数据难以实现和监管平台的高效互通,数据传输存在延迟或缺失问题,制约全过程溯源管控的推进效果。源头企业仅能完成装载与出场阶段的状态管控,车辆驶出作业场地后便脱离源头管控范围^[3]。管控链条的断裂会产生责任划分的空白区域,无法实现货运全流程的治超约束,凸显信息化管控体系的建设短板。

3 源头治超监管体系的运行现状与制约因素

3.1 监管主体之间的职能交叉与协作缺口

货运源头治超监管工作由多个行政部门共同参与推进,不同部门依据对应的管理权限介入货运管控流程。交通运输、公安交管、市场监管等部门的管理范围存在大范围重叠,同类货运违规行为会对应多个监管维度的管辖权限。多头管辖的模式容易造成管理边界模糊,部分监管环节出现重复管控或无人过问的空白区域。路面

执法工作聚焦道路运输环节的违规核查,源头监管工作侧重企业装载出场环节的合规管控,两类监管场景的数据体系相互独立。不同监管维度的信息无法实现互通共享,造成监管信息壁垒,弱化全链条管控的实际效能。货运行业具备极强的跨区域流动属性,货运作业范围不受单一行政区划限制。属地监管的划分模式难以适配跨区域运营的货运模式,不同区域监管单元对企业管辖归属存在认知分歧,持续影响监管工作的有序落地。

3.2 监管手段与企业运营节奏的适配矛盾

现阶段治超监管工作多依托固定站点完成检查工作,检查点位设置保持固定状态。货运车辆作业路线灵活多变,流动化的运输模式可以规避固定点位的常规核查,让传统监管手段难以适配货运作业的流动特征。人工巡查是源头监管的重要方式,巡查时间与频次按照常规管理节奏设定。常规巡查频次多为每日1~2次,每次巡查时长约30~60分钟,而重点货运企业的装车高峰时段通常集中在每日的6~10时与14~18时,日均装车量占全天总量的70%以上,巡查时段与作业高峰的错位问题十分突出。货运企业运输作业存在明显的时段集中性,运输高峰阶段的作业体量大幅提升,人工巡查工作难以覆盖高密度作业时段,出现监管时间错位的问题。各地监管队伍的人员配置保持相对固定状态,以地级市为例,专职源头治超监管人员多在10~30人之间,而辖区内重点货运企业数量通常在50~200家,人均对应企业数高达5~20家,监管覆盖密度严重不足。区域内重点货运企业的数量与作业规模持续变动。监管人员队伍的体量无法跟随企业规模与数量动态调整,监管人员配比难以匹配实际监管需求,造成监管覆盖密度不足的问题。

3.3 监管信息获取与处置的滞后性

货运企业装载作业数据的上报流程存在多层流转环节,数据从作业现场传输至监管终端需要消耗一定时长。数据流转的延时问题会降低信息更新的实时程度,监管端无法及时掌握企业最新的装载作业状态。现有监管模式多以事后核查处置为主要方式,缺少常态化的实时监测预警机制。系统平台无法对装载过程中的异常行为做出即时捕捉,只能在违规行为产生影响后开展追溯排查。监管流程从异常行为发现、问题核查到最终处置整改,需要走完完整的审批与执行流程。整套处置流程耗费较长时间,整改指令的落地节奏滞后于货运作业节奏,短期内无法对违规装载行为形成有效约束,持续影响源头治超监管体系的运行质量。

4 强化源头治超责任落实与监管效能的对策路径

4.1 企业责任内部压实的制度优化

货运企业需推动治超管控内容深度融入内部安全生产管理体系,将源头装载合规管控纳入常态化安全管理范畴。这种融合模式能够让治超管控摆脱专项工作的独立属性,贴合企业日常运营管理节奏,实现安全管理与治超治理的同步推进^[4]。企业需要优化内部绩效管理制度,把治超履职表现纳入关键岗位的考核评定范畴,建立岗位履职质量与薪酬分配的对应关系。装载作业规范度、出场核验精准度、流程执行完整度等工作内容,均可作为绩效评定的核心依据,通过奖惩机制约束岗位作业行为,调动人员落实治超工作的主动性。企业还需搭建覆盖全流程的责任追溯体系,细化装载操作、数据核验、出场审批等各个作业环节的权责划分,明确各岗位对应的管控职责。清晰完整的责任链条能够实现所有作业流程的溯源管控,精准定位违规操作对应的岗位人员,从内部管理制度层面筑牢源头治超的执行根基。

4.2 监管技术手段的升级与信息贯通

智能化技术迭代为源头治超精准管控提供坚实支撑,升级改造现有源头称重设备的传输模块,可实现现场原始称重数据与官方监管平台的直接传输对接。摒弃人工填报与逐级上报的传统模式,能够缩减数据流转时长,规避人为操作带来的数据篡改、信息偏差等问题,保障装载数据的真实性与完整性。场地布设的智能视频监控系统可与称重体系形成互补核验模式,通过视频留存的作业画面比对设备采集的称重数据,甄别虚假称重、人为干预设备运行等违规操作。依托成熟的物流追踪技术,将车辆运输轨迹数据接入源头监管系统,完成车辆出场装载信息与途中运行状态的联动核验。多维度数据融合的管控模式可以填补车辆驶离厂区后的监管空白,实现装载源头到运输过程的连贯管控,完善智能化治超监管体系。

4.3 多部门协同监管机制的构建

治超监管工作的高效推进需要打破各部门独立履职的工作壁垒,搭建源头监管与路面执法的信息共享通道。两类监管场景的有效数据可以双向互通流转,路面执法排查的超载问题可反向推送至源头监管端口,辅助工作人员核查企业源头管控漏洞。企业日常源头合规管控数据也能为路面一线执法提供参考,构建互通互助的联合处置模式。针对具备跨区域经营属性的重点货运企业,各属地监管单元需要搭建协同分工的监管模式,梳理清晰的管辖权责边界。明确的分工规则可以缓解属

地监管争议,规避跨区域企业监管缺位与重复监管的问题。各监管主体统一处置标准与管理规范,推行监管结果互认制度,对核查发现的违规行为落实跨部门联动处置规则,弥补单一部门监管的短板,提升整体监管工作的规整性与实效性。

4.4 信用约束与长效管控机制的建立

长效化源头治超治理需要依托信用管理体系完善管控模式,持续记录重点货运企业日常治超履职状态与作业合规情况。行业可依据企业长期管控表现划分梯度化信用等级,结合不同等级的经营主体配置差异化监管强度,合理调配有限的监管资源。针对频繁出现违规装载行为的货运企业,监管体系可设置常态化重点监控机制,提升日常巡检与数据核查的频次,同时配套合理的行业准入约束规则,限制违规主体的业务拓展范围。各类行业自律组织可主动参与治超治理工作,依托行业自治规范引导企业自觉遵守装载管控要求^[5]。通过常态化的行业督导与内部监督,配合官方监管体系完善治理格局,引导企业转变经营管控思维,主动规范作业流程,构建稳定长效的源头治超治理体系。

结束语

重点货运企业源头治超责任的落实,本质上是企业内部管理约束力与外部监管威慑力的协同运作。治超责任从决策层向操作层逐层传导,装载管控、出场核验等环节的责任锁定构成完整链条。企业内部考核制度的刚性约束、监管技术手段的实时贯通、多部门协同处置机制的运转以及信用分级管理的持续驱动,共同支撑源头治超治理体系的稳定运行。唯有各环节联动配合,方能推动货运源头管控走向规范化与长效化。

参考文献

- [1] 赵媛. 治理货运车辆超限超载对经济社会发展的影响研究 [J]. 时代汽车, 2026(1): 151-153.
- [2] 张志秀. 青海省货运超限治理梗阻及优化路径研究 [J]. 青海交通科技, 2026, 38(1): 96-101.
- [3] 张宏鹏. 货运车辆超限运输问题治理的对策研究 [J]. 中国储运, 2025(4): 86-87.
- [4] 李强. 源头治理货运车辆超载方法研究 [J]. 大众标准化, 2022(3): 113-115.
- [5] 李华强, 李祖璨. 利益相关者视角下公路货运超限超载的对策研究——基于演化博弈模型和仿真分析 [J]. 运筹与管理, 2022, 31(11): 84-90.