

# 公路运输超载治理的长效机制构建与实践研究

孙晓天

锡林郭勒盟交通运输综合行政执法支队，内蒙古锡林郭勒盟锡林浩特市，026000；

**摘要：**在当前加快建设交通强国、推动物流业降本增效的战略背景下，探索建立超载治理长效机制，具有重大的现实意义。本研究立足于公共治理理论视角，将超载治理视为一个涉及市场调节、政府监管、技术赋能、信用约束等多维度的复杂系统工程。研究旨在通过系统分析超载问题的深层次成因，借鉴国内外先进经验，构建一个贯穿源头管控、过程监管、末端执法的全链条治理框架，为推动治理模式从被动应对向主动预防、从分散治理向系统治理转变提供实践路径，为实现人民满意、保障有力、世界前列的交通强国建设目标贡献智慧。

**关键词：**公路运输；超载治理；长效机制；科技治超；信用体系；协同治理

**DOI：**10.64216/3104-9664.25.03.006

## 引言

公路运输作为我国综合交通运输体系的主动脉，承载着全社会约四分之三的货运总量，长期以来，车辆超限超载运输带来的危害触目惊心，急剧缩短公路桥梁使用寿命，造成巨额公共财产损失，导致道路交通安全事故频发，严重威胁人民群众生命财产安全。尽管我国持续开展治理工作逾二十年，但超载现象仍屡禁不止，陷入“治理-反弹-再治理”的周期性怪圈，暴露出运动式执法的局限性和治理体系的深层短板。

## 1 公路运输超载行为的成因分析

### 1.1 经济驱动因素

公路运输超载行为最根本的驱动力源于经济利益考量，其本质是运输主体在扭曲的市场环境下寻求生存与利润的选择。当前，公路货运市场已进入高度饱和、同质化竞争的“红海”状态，运力供给远大于需求，导致承运方议价能力薄弱，运价被长期压制在畸低的水平。同时，刚性运营成本却不断攀升，包括不断波动的燃油价格、高昂的路桥通行费、车辆购置与维护费用以及司机薪资等，使得合法标载运输的利润空间被极度挤压，甚至面临亏损境地。在如今“不超载、不赚钱”的现实面前，超载便成为运输企业与个体车主转嫁成本压力、维持微薄利润的最直接手段，每多装载一吨货物，其边际收益便能覆盖部分固定成本，从而在恶性价格战中获取一丝喘息之机。最终整个行业锁定在“压价-超载-再压价”的恶性循环之中难以自拔。

### 1.2 监管不足

我国治超监管长期存在权责不清的困境，交通、公安、工信、市场监管等多个部门虽各有职责，但职能交

叉与空白地带并存，协调联动机制不畅，难以形成执法合力，甚至存在相互推诿的现象。在法规层面，尽管相关法律法规不断完善，但对超载行为的处罚力度与其所带来的巨额收益相比，仍显威慑不足；违法成本过低，使得运输经营者往往把罚款视为一种可计算的“特殊运费”，而非不可承受的法律制裁。在执法实践中，“运动式执法”特征明显，往往依赖于阶段性的专项整治行动，虽能短期内震慑一方，但缺乏常态化的监管压力，风头一过极易反弹。另外，固定治超站点布局有限且易被绕行，流动执法又面临范围广、盲区多、安全风险高等问题，给不法者留下了充足的规避空间。

### 1.3 货运组织模式落后

我国公路货运行业“小、散、弱”的固有格局是导致超载问题普遍化的深层土壤。行业中充斥着大量个体运输户与中小型运输企业，他们组织化程度低，管理粗放，缺乏稳定的议价能力，只能在运价链的底端进行残酷的“内卷式”竞争。与之紧密相连的是运力与货源的匹配效率低下，信息不对称问题突出，车辆空驶率居高不下，进一步摊薄了单位运输里程的收益，倒逼司机通过超载来弥补空驶带来的损失。拥有强势话语权的货主企业为降低自身物流成本，常常默许甚至暗示要求超载运输；他们把运输成本压力毫无保留地传递给下游的承运方，而自身却无需承担超载带来的法律风险。因此，落后的组织模式激化了市场竞争，更构筑了一条将超载责任由上游货主向下游承运方转移的隐性路径，使得治理矛头往往只能触及末端的运输环节，而难以撼动问题的源头。

## 2 我国公路超载治理的现状

经过多年努力，我国已构建起“人防、技防、法治”

相结合的治超体系，治理工作从初期的集中专项整治正向常态化阶段纵深发展。一方面，在法治层面，《中华人民共和国道路交通安全法》《公路安全保护条例》等构成了法律框架，“一超四罚”等政策的推行旨在把惩戒链条延伸至运输企业、货运源头，显示出从末端处罚向全过程问责的治理思路转变。另一方面，科技赋能已成为当前治超的突出亮点，全国范围内高速公路入口称重检测已全面实施，有效形成了“入口拒超”的第一道防线；同时基于动态称重、视频监控、AI识别的非现场执法系统在普通国省干线公路上快速布局，构建起一张“无处不在”的电子监控网，实现了对超载车辆的无间断查处，大幅提升了执法覆盖面。

当前治理仍存在问题：部分地区存在执法标准不统一、部门协同联动机制不畅等问题，导致监管存在缝隙；货运源头监管虽被反复强调，但真正落实到位仍显乏力，非法改装车辆的地下市场尚未根除，使得治理效能一定程度上被稀释。

总体而言，我国治超工作正处于从依靠“人海战术”的短期震慑，迈向依托科技与制度的长期根治的转型期。

### 3 公路运输超载治理长效机制的构建路径

#### 3.1 完善责任链条

构建长效机制的重点，在于打破“只罚司机”的末端治理困局。通过法律法规，将治理重心前移，构筑一个贯穿货物装载、车辆改装、运输经营直至执法监督的闭环式、全链条责任体系。

一是，必须强力落实“一超四罚”。对查处的超载车辆，要依法处罚驾驶人，更要追溯源头。对指使、强令进行超载运输的货运源头单位、负有主体责任的道路运输企业以及违规提供车辆改装服务的企业，实施联合惩戒，大幅提高违法行为的连带成本，迫使整个产业链条进行内部约束和自我监管。

二是，必须强化重点货运源头单位的监管责任。对于矿山、港口、大型物流园区、建材市场等货物集散地，应强制安装出口称重检测和视频监控，数据实时接入监管平台，从物理上和技术上双重杜绝超载车辆出场出站，将安全隐患扼杀于摇篮。

三是，严格车辆监管，斩断非法改装。市场监督管理部门要对汽车生产、销售与维修环节实施最严格的监管，严厉打击非法生产、销售、改装车辆的地下产业链，确保车辆在出厂、登记、检验各个环节均符合国家标准，彻底斩断“百吨王”等畸形车辆的生存土壤，从工具上消除超载的可能性。

#### 3.2 推进全流程治超监管模式创新

长效机制的活力源于监管模式的深刻变革，要求我们彻底告别“运动式执法”的短期思维，建立起一套常态化、制度化、精细化的运行机制。

一是，打破区域壁垒，建立联合执法机制。推动交通、公安、工信、市场监管等部门建立稳固的联合执法机制，实现信息互通、证据互认、执法互动，凝聚起监管合力，让超载车辆在任何辖区、面对任何执法部门都无所遁形。

二是，信用赋能，实施分类精准监管。应积极探索基于信用评价的分类监管模式，为每一家运输企业、每一名驾驶员、每一个货运源头单位建立动态更新的治超信用档案，将其超载行为、处罚记录与行业准入、银行贷款、保险费率、招标投标等社会经济活动紧密挂钩。对失信者实施跨部门、跨领域的联合惩戒，大幅提升其“一处失信、处处受限”的失信成本；而对信用优良者则给予政策便利，以此营造“守信受益、失信受罚”的良好市场氛围。

三是，社会共治，构建全方位监督网络。应积极引入社会监督力量，畅通公众举报渠道，鼓励媒体进行舆论监督，形成“政府主导、企业自律、社会参与”的综合治理格局，让超载行为暴露在无处不在的监督视野之下。利用社会力量弥补行政监管的盲区，从而显著提升整体治理效能。

#### 3.3 智能化治超技术体系建设

必须全力构建一个覆盖全国、互联互通、高效智能的“智慧治超”天网，建设完善全国治超联网管理信息系统，通过技术刚性保障长效治理。

一是，全面感知：在感知层，要优化布局非现场执法动态称重系统，使其如同“电子警察”般在关键路段形成严密监控网络，自动识别、称重并抓拍疑似超载车辆，实现24小时不间断执法，极大弥补人工执法的盲区。

二是，全程监控：在监控层，要深度利用车载北斗/GPS定位终端，监控车辆轨迹，将其与称重数据、电子运单相结合，从而对运输过程进行全程可视化监控，并智能识别异常装载、中途违规卸货、偏离预定路线等高风险行为。

三是，智能预测：未来，更应积极引入人工智能、机器学习与大数据模型，对历史超载数据、交通流量、货物类型、企业行为进行深度挖掘，实现对超载高发路段和企业的预测，推动治理模式从事后处罚向事前预警、事中干预演进。

通过以上体系的建设，最终形成一个“源头可溯、

过程可控、数据可查、责任可追”的智能化治理新生态，以技术刚性保障长效治理。

## 4 公路运输超载治理长效机制实施策略

### 4.1 强化跨部门合作

超载治理是一项错综复杂的系统工程，必须构建一个权责清晰、运行高效、信息共享的跨部门协同作战体系。意味着交通、公安、市场监管、工业和信息化、应急管理乃至自然资源等部门，必须通过建立常态化的联合办公、定期会商与协同执法机制，把分散的执法力量与信息资源整合到一起。

其核心运作依赖于一个统一的治超综合指挥平台。该平台必须能实时汇聚来自交通部门的车辆营运信息、公安部门的违章与车辆登记数据、市场监管部门的货源企业注册与称重信息、工信部门的车辆生产一致性数据等，从而形成对“人、车、企、货”全要素的动态监管。

在机制和平台的基础上，执法模式必须进行革新，形成闭环。应全面推行“联合执法、一站处理”模式。由多部门组成联合队伍，在检查点一次性完成所有检查项目，并统一处理，避免多头检查、重复处罚，提升执法效率；更重要的是，必须严格落实“一超四罚”的责任追溯机制，任何一处的超载行为都要迅速触发对驾驶人（罚款、扣分）、运输企业（停业整顿）、货源源头（处罚）乃至改装企业（追责）的联动惩处。最终，让违法信号在跨部门网络内无障碍传导，从而形成强大的监管合力与震慑力，实现让超载车辆及其关联方在任何领域都寸步难行的治理效果。

### 4.2 推动治理模式由“人治”向“技治+法治”转变

要根治超载顽疾，必须推动治理模式实现根本性转变，从过度依赖人力、易受干扰的“人治”，转向以科技为支撑、以法律为准绳的“技治+法治”现代化治理模式。

一是，所谓“技治”，是要让科技成为监管的“主裁判”。通过大规模应用非现场执法技术点位（动态称重）、高速公路入口拒超系统、车载智能视频监控报警装置等，构建一张覆盖主要干线、关键节点的“电子围栏”，实现对超载行为的24小时不间断自动检测、识别，从而极大克服人情干扰、消除执法盲区、降低现场执法安全风险。

二是，“法治”是为所有执法行为提供坚实的底线与依据。当务之急是推动治超相关法律法规的进一步升级与细化，明确各类非现场执法等新技术所采集证据的法律效力，为严格执行“一超四罚”和纳入信用惩戒体

系提供无可争议的法律依据；同时，通过严格的执法监督机制，杜绝权力滥用，营造稳定、公平、透明的法治化营商环境。

“技治”与“法治”二者相辅相成，共同构筑起一道让超载行为“不能为、不敢为”的坚固防线，从而实现治理的常态化、长效化。

### 4.3 完善激励与约束并举的管理体系

一是，在约束层面，严格执行一套贯穿行业准入、金融信贷、商业合作等全领域的联合惩戒制度。将严重超载行为纳入运输企业、驾驶员及相关责任人的信用档案，使其在保险费率、贷款融资、招标投标、行业评优等方面受到切实限制，大幅提高其违法失信的综合成本，直至被市场淘汰，形成强大震慑。

二是，激励政策必须及时跟上，为守法企业和人员提供“政策红利”。例如，对长期信用良好的“绿名单”企业，给予公路通行费优惠、简化行政审批流程、优先提供路权（如城市配送）等实质性奖励，在政府购买运输服务项目中予以优先考虑。通过“政策红利”，让守法变得有利可图，引导企业从“要我合规”转向“我要合规”。

三是，应积极推动运价形成机制的合理化改革。通过发布运输成本价格指数、规范货运平台定价行为等方式，引导运费回归能覆盖合规运输成本的理性区间，让规范经营的企业能够生存和发展。从经济源头上铲除超载滋生的土壤，最终形成一个健康有序的公路运输生态。

## 5 结语

公路运输超载问题折射出我国经济转型期运输市场生态、行业治理能力与基础设施发展之间的深层矛盾。在加快建设交通强国的背景下，治理超载问题关乎能否构建一个安全高效的现代化物流体系，要求我们必须以系统思维审视其背后的经济动因、制度环境与技术局限，从重构行业生态的高度推进治理变革。

### 参考文献

- [1] 王玉鹏. 高速公路超限超载违法运输行为治理调查与思考——建立长效机制，保障交通运输经济安全发展[J]. 现代商贸工业, 2024, 45(2): 208-210.
- [2] 张波. 安徽省高速公路超限超载运输问题治理研究[D]. 安徽大学, 2017.
- [3] 杨文生. 试论构建治理交通运输公路运输超载的长效机制[J]. 经营管理者, 2016(27): 1.
- [4] 马奕彤. 货运超载对公路运输经济发展的影响[J]. 魅力中国, 2016(29): 295.