

国内近来发生了多起车辆压断桥梁的事件,这使得人们再次把关注的目光对准了屡禁不止的超载超限违法行为,也很自然地又将压断桥梁的罪魁祸首指向了非法的改装车辆。河南的武陟县曾经是重型卡车非法改装的“重灾区”。今年4月9日,两辆严重超限的卡车在河南压断了一座桥梁,自那之后,武陟县于5月10日启动了治理超限超载的集中行动,其首要的整治重点就是:“非法改装车辆,私自增加轴数,增宽加高马槽的六七轴车辆。”。

两个多月过去了,非法改装是否已在武陟销声匿迹?非法上路的改装车是否已得到应有的处理?整治的效果如何?近日,快报记者赶赴武陟县进行了采访。在一系列的暗访中,记者发现,非法的改装生意在武陟并未消亡。谨慎的改装厂家选择了暗地里生存,并且有向周边县市转移的迹象,而当地政府部门对此的态度却含混不清。

——快报记者 刘劲松 河南武陟报道

快报河南调查 闯红灯的非法改装车 13米加长到15米,一口价8000元



不到两公里长的龙源路两侧聚集了十多家改装厂



被改装车碾压得支离破碎的路面



路边的改装车厂 本版摄影 快报记者 刘劲松

省道破损严重,桥梁露出钢筋

从郑州出发一路向北,客车过了黄河大桥,便到了新乡境内。行驶了一段路程后,车向西拐上了S104省道,这条道路的前方,就是快报记者本次探访的目的地——河南武陟县。

过了新乡县界就进入焦作武陟境内。这时,原本坦荡的S104省道逐渐变得破败起来,目力所及之处,到处都是飞驰而过的重型卡车,车子所经之处扬起的灰尘遮天蔽日,路边的树木都失去了原本的绿色。行至詹店镇路段,路况更加糟糕,一个值得注意的细节是,一座桥梁的几根钢筋全都露在了桥面上,为此,车辆不得不小心避让。在这段路程中,每隔几十米,司机就得刹一次车,以极低的速度向前行驶,尽管如此,乘客们仍能时刻感到车身的剧烈震荡。

“这段路是省道里最差的,要不是没有其他路,没人愿意从这里走。”客车司机抱怨说,“好样的路,都给这些卡车给害了。”

一路颠簸,终于行至武陟县城,县城外环路的人口处,“查处非法超载,维护公共道路”的标牌孤单地立在道路的中央,几名路政工作人员正在组织出城的卡车过磅,一旁的空地上,停着几辆被扣下的载重半挂车,旁边堆满了卸下的超载货物。

记者注意到,卡车大多为6轴的载重半挂车,长约十五六米,以悬挂“豫H”牌照的焦作籍卡车居多。“这些车还算正规,虽然超载,但还不算什么,以前才叫猖獗,一到晚上,那些将近20米长的大家伙就出现了,开起来就像小火车一样,可以装100多吨。”带着记者前往暗访的张师傅曾驾驶过两年改装车,“这些家伙几乎全部是在武陟改装的,环城路和不太远的龙源路,就是改装车的‘基地’。”

暗访:改装仍在悄悄进行

沿着环城路向县城一路前行,路边依次坐落着各类与卡车有关的厂家。这些厂有大有小,规模大些的如某车辆运输公司,里面设置了停车场,停放着各类型号的半挂车。规模小的大都没有悬挂厂名,有的甚至连车间都没有,只是露天围了一圈围墙,里面安装着小型的龙门吊。



工人们正在进行改装作业

靠县城再近一点的是龙源路,这里又称北二环,张师傅说,这里的改装厂比环城路更密集。

记者看到,不到两公里的路段两侧,10余家厂一字排开,基本都是独立门面,有的有院子,有的则是普通的私房。门前大多悬挂着“江苏钣金”“专业修理拖车”“校正大梁”这样的车辆维修广告,有的张贴在路边的围墙上,有的悬挂在厂家门口。“光看广告,好像在改装车没有什么关联,但实际上只要有活,他们都接,一般来说,以改装半挂车为主。”张师傅透露说。

据了解,今年5月10日,武陟县启动了治理超限超载的集中行动,其首要的整治重点就是非法改装车辆,难道车辆的非法改装

车了,只做维修生意,随后就带了工人离开。

在记者此后对多家较具规模企业的暗访中,几乎所有的企业老板都对记者的到来保持警惕,他们的态度是:见不到车就免谈,对于是否可以改装车辆的询问,他们大多含糊其词。

相对于态度较为谨慎的大厂,那些小厂的老板就直接得多。

龙源路一家悬挂着“液压件大世界”的门店,老板见到记者询价,非常热情地接待了记者,“13米加到15米?要加宽吗?如果光是加长的话,价格大概在8000元左右。”记者以价格太高表示无法接受,老板笑着说,这里改装厂太多,价格都是透明的,8000元就是行情价,到哪个厂都一样。

该老板向记者介绍,挂车加长是个简单活,质量绝对不会有问题,主要是耗时间,赚的都是辛苦钱,四五个伙计一起干要一个礼拜才能完工。

在另外一家悬挂“专治车辆疑难杂症”广告的小厂内,老板向记者竭力介绍自己的技术能力,“别说15米了,18米、20米的车都改过,要在几年前,改15米的只算小活。”这位老板还好心地提醒记者,光加长挂车没用,还要考虑发动机是不是拉得动,如果手头不紧张,最好要换发动机,“换发动机是个大活,加的钱就比较多了。”

改装后的车辆户必须提供相应的合格证和发票,对此,企业主均表示无法提供,需要车主自行解决,“给再多钱也没有用。”

记者了解到,按照国家相关规定,汽车的改装属于特殊行业的审批,生产企业除需取得工商管理部门的营业执照外,还需通过申报资质来取得国家发改委的公告资格。但在记者暗访的多个企业中,他们所具备的工商执照经营范围均不涉及车辆改装业务,同时也不在公告的范围内,也就是说,这些企业承揽的业务都属于非法改装。

从业者:改装车辆存质量隐患

非法的改装车到底会带来什么样的不良后果?曾从事改装业务的当地人王师傅向记者进行了如下介绍。

“半挂车是靠车头(牵引车)驱动的,改装的话,主要是改后面的车厢,这么做就是为了多拉货

物,所以一般以车厢的加长加宽为主。”据王师傅介绍,改装首先要将整个车厢“肢解”,车大梁、龙门架、后排轴都要根据车厢的改装长度进行相应的焊接、移位和重新加固。

“比如车大梁,它位于车厢底部,是由两根工字型钢构成的,是车厢承重的基础,如果13米的车厢加长到15米,那么车大梁的长度就要相应加长,这时就需要对它进行焊接。车厢加长了,为了考虑车厢的平衡,轮胎就要移位,避震的钢板就要重新加固。”

王师傅说,总的来说,车厢改装的技术含量不高,之所以成为特殊行业,是因为改装过程中对于材料、工艺、检测的要求非常高,“很多小作坊式的改装厂不具备改装的资格,是因为他们的检测和工艺水平不过关,而且会存在以次充好的情况。”王师傅向记者举例,比如焊接的工艺是否到位,加长的钢梁是否达到应有的标准等等,“硬件达不到要求,工艺上又有欠缺,改装后的车辆就存在各种隐患。”

改装车疑似压断桥梁罪魁祸首

“不光是车辆自身的隐患,改装车带来的最大问题是给道路、桥梁造成了巨大的破坏。”张师傅认为,国家规定普通三轴挂车的长度不能超过13米是有其道理的,主要考虑到地面对其的承受能力。

“按照我的经验,如果加长到15米,核载最多可以增加20%,核载26吨的车子本来可以超载到50吨,多了这2米,又可以多运10吨。如果运的是金属,多运就更多。”张师傅坦承,在他当长途司机的那段时间里,开的就是一辆经过改装的解放牌半挂车,而这辆半挂车在给老板带来利益的同时,也给道路造成了灾难。“轮胎的数量没变,重量变多了,路面所承受的单位面积重量就成倍地增长。”

据张师傅介绍,就在不久前的4月9日晚22时许,郑州市中州大道跨京广铁路立交桥承重梁就被两辆货车压断,致京广铁路限速行驶17个小时。“后来有关部门经过调查,认定事故发生的原因是两辆车都严重‘超限’。”张师傅解释,所谓的超限,就是指运输车辆的车辆长度、车辆宽度、车辆高度和车货总重量都超出了正

常范围,“对卡车的非法改装,也属于超限违法行为的范畴,那两辆超限车,很可能是改装过的。”

多种手段使改装车蒙混过关

车改了,外型变了,这就意味着和行驶证上的留存照片不一致,而且,非法改装厂根本无法提供车辆入户必备的车厢合格证和机动车专用发票,这样的非法改装车为什么还能堂而皇之地上路?在记者的采访过程中,曾多次听到有人提及车辆管理部门与车主之间存在的“猫腻”,但一位业内人士认为,可信程度较低。

“早几年,车厢合格证和机动车发票可以通过山东等地倒卖得来,成本极低,但最近两年这个渠道基本丧失了,所以,严重改装的车子基本是不敢跑长途的,即跑长途,也得晚上才开,而且要避开大路。如果被抓到了,就只有认罚。”该人士介绍,另外还有一些通用的做法可以蒙混过关,“有的改装车做得很精细,光从外表看与行驶证照片上车辆基本没什么不同,用肉眼很难辨别。有的则是车辆改装后重新拍照片,替换原有行驶证上的车辆照片,有的改装车为了保险起见,只加了半米、1米的长度,有的甚至只加宽,这些做法经常能瞒天过海。”

为什么要改装?不改装就没法生存

有知情者透露,2009年,武陟曾对当地的改装车市场进行整治,自那以后,卡车的非法改装便相对转入了“地下”,类似改装二十几米的“大手笔”不再像以往那么猖獗,但改装15米的“小改”始终在暗地里进行着。随着今年5月份整治力度的加大,各企业对于“小改”也显得极为谨慎。但张师傅认为,事实上,改装车屡禁不止是因为“不改装,货运行业就没法生存”。

“如果按照一吨货物正常行情40元运费计算,只有加长,货运才有利润可赚,不加长,光超载,照样无利可图。”张师傅以运输化肥至郑州举例,老板需要支付的成本包括司机、跟车员工工资以及过路费和油费,“司机跑一趟工资200元,跟车员一天50元,两个人生活费160元/天,避免高速,过黄河浮桥的费用要160元,油费800元左右,正常的

支出在1400元上下。如果按正常的核载26吨,运费只能拿到1000多元,肯定不能做,所以必须超载,而且要在加长的情况下超载。”

张师傅继续解释说,“不加长的话,13米的车厢可以超载到50吨,运费就是2000元,但一般情况下超载都会被罚个几百块钱,再加上1400元的支出,真正拿到手的只有一两百元,有时候还会亏损。所以,只有加长到15米,超载重量达到60吨、运费可以到2400元时,才能在扣除正常支出和罚款的情况下产生一定的利润。”

说到这里,张师傅也很无奈,“货运市场竞争激烈,运价涨不上去,油价又降不下来,人员工资每年也要增加,这就逼得车主必须超载才能获得利润,但超载又面临着罚款,这样的情况下,只能尽量多装货物才能维持一定的利润率,于是,改装就成为货运老板唯一的选择,最后,这变成了一个恶性循环。”

改装行业是如何做大的

武陟的改装车为什么会这么“出名”?这个行业又是如何“发展壮大”的?

当地一位知情者表示,这和武陟所处的交通位置有密切的关联,“武陟公路十分发达,通达河南的各个地区,因此,货运从上世纪90年代就成为了当地的支柱产业。”该人士介绍说,90年代初,一些小作坊开始以帮客户户接受定制四轮车厢为业,到90年代末,这样的小作坊增加到了六七家,承接的业务也开始迈入重型卡车改装行业。一直到了21世纪,龙源路和环城路上的改装企业开始形成规模。

改装企业之所以壮大,一方面是客户有需求,另一方面也在于利润丰厚。此前曾有媒体对此进行调查,在当地投资一个小小型改装厂只需要10万余元,由于起点低,技术含量不高,四五个居民合股开办并不难,每个月运营成本绰绰有余,而投资大点的,每年挣个百十万元也并非不可能。

“市场越来越红火,从附近县市慕名赶来改装车厢的车主络绎不绝,渐渐的,武陟的车改市场在全省乃至全国开始小有名



越来越多的案例表明,非法改装的超载货车成了“桥梁杀手” CFP供图

气。除河南本省外,山西、河北、陕西等省的车主纷纷慕名前来改装货车。”该媒体报道称。

事实上,起始于武陟县的车改行业已于近年来逐渐向周边县市发散并落地生根,在记者的采访中,就发现和武陟同属焦作管辖的温县西北市郊正日益成为改装车行业聚集的地方。有知情者说,这些企业的老板有许多是从武陟迁过来的,相对武陟日益艰难的生存条件和竞争压力,这里的土壤要“宽松”得多。

非法改装为何屡禁不止 武陟政府多部门不予回应

目前,武陟的非法改装企业到底有多少家?这些非法改装的车辆现在又在哪些省份营运?现在的整治情况如何?是否如张师傅所说,非法改装行业还暗中“滋润地活着”?记者来武陟县各个政府部门采访,但遭遇了多部门推诿。

一位在环城路执勤的路政人员表示,交通部门正在对武陟的交通违法行为进行整治,整治的内容是超载超限,发现不改过一台违章车、不漏检一台“超限”车。二是坚持劝返和卸载、处罚相结合,严格杜绝随意处罚、超标标准处罚和乱罚款等现象,对“双超”车辆首先进行劝返,其次进行卸载处罚。三是做到宣传教育与效能监察相结合。四是坚持重点治理和长效治理相结合。坚持“依法治超、责任倒查、奖惩并举”的工作方针,对非法超限、超载运输始终保持高压态势。

2009年7月20日,《武陟县重拳出击严厉打击车辆超限超载违法行为》,7月15日,该县部分车主、司机和不法分子为了逃避超限超载车辆检测,有计划的、有目的在距超限站站点约1000米处组织大批超限车辆堵塞交通,制造混乱局面,致使该路段交通一度瘫痪。路政、交警执法人员对带头堵塞交通的3台超限车辆采取了强硬措施,将他们带到超限站,并对其实施了强制检测。经检测,3台违法车辆超限率均在160%以上。

2011年4月9日,《郑州京广铁路立交桥被压塌》:4月9日事发当天,车号豫IC5363货车(自重17吨,核载12吨,实载47吨,超载35吨)经过武陟超限站时,超限站工作人员违规操作,以罚代检,未对该货车进行称重检测卸载,仅对车主罚款150元后即放行。当晚10时许,该货车行至郑州市中州大道京广铁路桥上与车号豫K55092货车会车时,因两车严重超限,将桥梁压塌,造成直接经济损失145.56万元人民币。

非法改装能得到彻底遏制吗?

尽管记者并未从武陟县得到任何官方说法,但其整治情况如何,今后能否彻底清除非法改装这一毒瘤,网上一系列由时间串起的新闻,仍然可以让人们对武陟整治非法改装车等违法超限超载行为的效果做出基本的判断。

2004年8月6日,《武陟超限检查站形同虚设 18名相关责任人被处理》:据调查,自从河南全省开展治理超限超载工作以来,武陟县治理超限检查站的磅秤经常出现問題,不能正常检测,致使检测设备形同虚设;县治理超限超载办公室自成立以来,未开过协调会,未制定严格的监督管理制度,没有及时协调解决治理“双超”中出现的困难,造成公安、交通、公路三门配合不力,各自为政,互相扯皮;该县公路局下属的武陟县第二运输公司拥有29辆大型运输车,在7月12日至20日的超限超载记录上有11辆车闯卡,并且个别车辆多次闯卡,造成了极坏的影响。

2009年4月29日《武陟县采取四项措施治理车辆超限、超载工作》中提及:一是采取固定检测与流动稽查相结合。全天24小时在货源地设立卡点,在县、乡、村道路上实施巡回稽查,做到不放过一台违章车、不漏检一台“超限”车。二是坚持劝返和卸载、处罚相结合,严格杜绝随意处罚、超标标准处罚和乱罚款等现象,对“双超”车辆首先进行劝返,其次进行卸载处罚。三是做到宣传教育与效能监察相结合。四是坚持重点治理和长效治理相结合。坚持“依法治超、责任倒查、奖惩并举”的工作方针,对非法超限、超载运输始终保持高压态势。

“我们无法接受你的采访,必须经过县委宣传部同意才行。”县政府一位工作人员表示,记者转而来到县委宣传部新闻科,得到的答复是,“关于改装车的事情,宣传部门也不知道应该由谁来接受采访,我们也是外行。”但该部门一位负责人承认,改装车的整治应该属于“多头管理”,“管的人有很多,以前确实曾由政府牵头整治过一次,但那是临时组成的机构,整治完毕后就解散了。”该人士建议记者到县质监局去了解一下。

在武陟县质量监督局,一位工作人员在得知记者来意后表示,改装车的整治是由省质监部门负责,随后就离开了办公室。而县交警部门宣传科的一位工作人员则告诉记者,县交警部门只负责两轮、三轮机动车的管理,改装卡车的管理应该是上级交警部门工作的范畴。