



东方律师

SHANGHAI BAR ASSOCIATION

市律协现代物流专业委员会编



现代物流·法讯

二〇二三年七月刊 总第 96 期

上海市律师协会现代物流专业委员会



目录



法规速递

交通运输部关于修改《港口危险货物安全管理规定》的决定·····	2
铁路设备质量安全监督管理办法·····	38
关于推进道路货物运输驾驶员从业资格管理改革的通知·····	48



热点关注

《2022年交通运输行业发展统计公报》及评读·····	42
以沿江高铁通道建设为契机推动区域经济发展·····	61



行业动态

全力确保物流保通保畅工作·····	69
2023年上半年交通运输经济运行情况·····	70



典型案例

船舶融资租赁合同纠纷案·····	75
海上货物运输合同纠纷案·····	77



市律协现代物流专业委员会主任：狄朝平

副主任：胡小俐、彭朝辉 周喆豪

本期责任编辑：北京市中伦(上海)律师事务所 周喆豪 律师



法规速递

- 交通运输部关于修改《港口危险货物安全管理规定》的决定（中华人民共和国交通运输部令 2023 年第 8 号）
- 铁路设备质量安全监督管理办法（中华人民共和国交通运输部令 2023 年第 7 号）
- 交通运输部办公厅 公安部办公厅关于推进道路货物运输驾驶员从业资格管理改革的通知





交通运输部关于修改《港口危险货物安全管理规定》的决定

（中华人民共和国交通运输部令 2023 年第 8 号）

《交通运输部关于修改〈港口危险货物安全管理规定〉的决定》已于 2023 年 7 月 28 日经第 15 次部务会议通过，现予公布，自公布之日起施行。

部长 李小鹏

2023 年 8 月 3 日

交通运输部决定对《港口危险货物安全管理规定》（交通运输部令 2019 年第 34 号）作如下修改：

一、将第二条第一款修改为：“在中华人民共和国境内，新建、改建、扩建储存、装卸危险货物的港口建设项目（以下简称危险货物港口建设项目）和进行危险货物港口作业，适用本规定。”

二、第三条增加一款，作为第二款：“危险货物港口建设项目的建设单位和港口经营人应当建立健全全员安全生产责任制和安全生产规章制度，加大对安全生产资金、物资、

技术、人员的投入保障力度，改善安全生产条件，加强安全生产标准化、信息化建设，构建安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，健全风险防范化解机制，提高安全生产水平，确保安全生产。”

三、将第五条第一款修改为：“危险货物港口建设项目应当由港口行政管理部门进行安全条件审查。”

四、将第十九条修改为：“安全设施验收合格后，建设单位应当将验收过程中涉及的文件、资料存档。港口行政管理部门应当加强对建设单位验收活动和验收结果的监督核查。”

五、将第二十七条中的“推进安全生产标准化建设”修改为“按照相关规定投保安全生产责任保险”；增加一款，作为第二款：“危险货物港口经营人应当向从业人员如实告知作业场所和工作岗位存在的危险因素、防范措施以及事故应急措施，提供符合国家标准或者行业标准的劳动防护用品，并关注身体、心理状况和行为习惯，加强心理疏导、精神慰藉，严



格落实岗位安全生产责任”；增加一款，作为第三款：“危险货物港口经营人接收中等职业学校、高等学校学生实习的，应当对实习学生进行相应的安全生产教育和培训，提供必要的劳动防护用品。”

六、增加一条，作为第三十六条：“危险货物港口经营人不得关闭、破坏直接关系生产安全的监控、报警、防护、救生设施、设备，或者篡改、隐瞒、销毁其相关数据、信息。”

七、增加一条，作为第五十条：“危险货物港口经营人进行吊装、动火、临时用电以及国务院应急管理部门会同国务院有关部门规定的其他危险作业，应当安排专门人员进行现场安全管理，确保遵守操作规程和落实安全措施。”

八、第五十二条改为第五十四条，修改为：“危险货物港口经营人应当建立安全风险分级管控制度，开展安全生产风险辨识、评估，针对不同风险，制定具体的分级管控措施，落实管控责任。”

九、第五十三条改为第五十五条，将其中的“安全评估”修改为“检测、评估、监控”。

十、第五十六条改为第五十八条，修改为：“危险货物港口经营人应当建立健全并落实事故隐患排查治理制度，定期开展事故隐患排查，及时消除隐患，事故隐患排查治理情况应当如实记录，并通过职工大会或者职工代表大会、信息公示栏等方式向从业人员通报。

危险货物港口经营人应当将重大事故隐患的排查治理情况及时向所在地港口行政管理部门和职工大会或者职工代表大会报告。

所在地港口行政管理部门应当建立健全重大事故隐患治理督办制度，督促危险货物港口经营人消除重大事故隐患。”

十一、第六十一条改为第六十三条，第一款第四项修改为：“检查中发现事故隐患的，应当责令危险货物港口经营人立即排除；重大事故隐患排除前或者排除过程中无法保证安全的，应当责令从危险区域内撤出作业人员并暂时停产停业或者停止使用相关设施、设备；重大事故隐患排除后，经其审查同意，方可恢复作业”。

十二、第六十四条改为第六十六条，修改为：“港口行政管理部门应当建立举报制度，公开举报电话、信箱或者电子邮件地址等网络举报平台，受理各类违法违规从事危险货物港口作业的投诉和举报并进行调查核实，形成书面材料；需要落实整改措施的，应当报经有关负责人签字并督促落实。



港口行政管理部门在处理投诉和举报过程中，应当接受社会监督，及时曝光违法违规行为。”

十三、第六十六条改为第六十八条，增加一款，作为第二款：“所在地港口行政管理部门应当将重大事故隐患、重大危险源相关信息纳入危险货物港口安全监管信息系统，并按规定与同级地方人民政府应急管理部门实现信息共享。”

十四、第六十八条改为第七十条，修改为：“所在地港口行政管理部门应当建立健全安全生产诚信管理制度，建立安全生产违法行为信息库，如实记录危险货物港口经营人及其有关从业人员的安全生产违法行为信息，并纳入交通运输和相关统一信用信息共享平台。”

十五、第七十条改为第七十二条，将其中的“由所在地港口行政管理部门责令停止建设或者停产停业整顿，限期改正；逾期未改正的，处五十万元以上一百万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处二万元以上五万元以下的罚款”修改为“由所在地港口行政管理部门责令停止建设或者停产停业整顿，限期改正，并处十万元以上五十万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处二万元以上五万元以下的罚款；逾期未改正的，处五十万元以上一百万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处五万元以上十万元以下的罚款”。

十六、第七十三条改为第七十五条，修改为：“危险货物港口经营人有下列行为之一的，由所在地港口行政管理部门责令限期改正，处十万元以下的罚款；逾期未改正的，责令停产停业整顿，并处十万元以上二十万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处二万元以上五万元以下的罚款：

（一）未按照规定设置安全生产管理机构或者配备安全生产管理人员、注册安全工程师的；

（二）未依法对从业人员、实习学生进行安全生产教育、培训，未按照规定如实告知有关的安全生产事项，或者未如实记录安全生产教育、培训情况的；

（三）未将事故隐患排查治理情况如实记录或者未向从业人员通报的；

（四）未按照规定制定危险货物事故应急救援预案或者未定期组织演练的。”

十七、第七十四条改为第七十六条，修改为：“危险货物港口经营人有下列行为之一的，由所在地港口行政管理部门责令限期改正，处十万元以下的罚款；逾期未改正的，责令停产停业整顿，并处十万元以上二十万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处二万元以上五万元以下的罚款：



（一）危险货物港口作业未建立专门安全管理制度、未采取可靠的安全措施的；

（二）对重大危险源未登记建档，未进行定期检测、评估、监控，未制定应急预案，或者未告知应急措施的；

（三）未建立安全风险分级管控制度或者未按照安全风险分级采取相应管控措施的；

（四）未建立事故隐患排查治理制度，或者重大事故隐患排查治理情况未按照规定报告的；

（五）进行吊装、动火、临时用电以及国务院应急管理部门会同国务院有关部门规定的其他危险作业，未安排专门人员进行现场安全管理的。”

十八、第七十五条改为第七十七条，修改为：“危险货物港口经营人有下列情形之一的，由所在地港口行政管理部门责令改正，处五万元以下的罚款；逾期未改正的，处五万元以上二十万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处一万元以上二万元以下的罚款；情节严重的，责令停产停业整顿：

（一）未在生产作业场所和安全设施、设备上设置明显的安全警示标志的；

（二）未按照国家标准、行业标准安装、使用安全设备或者未进行经常性维护、保养和定期检测的；

（三）关闭、破坏直接关系生产安全的监控、报警、防护、救生设施、设备，或者篡改、隐瞒、销毁其相关数据、信息的；

（四）未为从业人员提供符合国家标准或者行业标准的劳动防护用品的。”

十九、第七十九条改为第八十一条，删去其中的“可以”。

二十、第八十条改为第八十二条，修改为：“危险货物港口经营人未采取措施消除事故隐患的，由所在地港口行政管理部门责令立即消除或者限期消除，处五万元以下的罚款；拒不执行的，责令停产停业整顿，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处五万元以上十万元以下的罚款。”

二十一、第八十一条改为第八十三条，将其中的“责令改正”修改为“责令停止作业”。

二十二、第八十二条改为第八十四条，删去第一款第五项、第六项；增加一款，作为第三款：“危险货物港口经营人未将生产安全事故应急预案报送备案的，由所在地港口行政管



理部门责令限期改正；逾期未改正的，处三万元以上五万元以下的罚款，对直接负责的主管人员和其他直接责任人员处一万元以上二万元以下的罚款。”

二十三、增加一条，作为第八十七条：“危险货物港口经营人未按照国家规定投保安全生产责任保险的，港口行政管理部门应当责令限期改正，处五万元以上十万元以下的罚款；逾期未改正的，处十万元以上二十万元以下的罚款。”

二十四、增加一条，作为第八十八条：“危险货物港口经营人存在下列情形之一的，港口行政管理部门应当提请地方人民政府予以关闭，依法吊销其经营许可。危险货物港口经营人的主要负责人五年内不得担任任何生产经营单位的主要负责人；情节严重的，终身不得担任港口经营人的主要负责人：

（一）存在重大事故隐患，一百八十日内三次或者一年内四次受到《中华人民共和国安全生产法》规定的行政处罚的；

（二）经停产停业整顿，仍不具备法律、行政法规和保障安全生产的国家标准或者行业标准规定的安全生产条件的；

（三）不具备法律、行政法规和保障安全生产的国家标准或者行业标准规定的安全生产条件，导致发生重大、特别重大生产安全事故的；

（四）拒不执行港口行政管理部门作出的停产停业整顿决定的。”

二十五、增加一条，作为第八十九条：“危险货物港口经营人违反《中华人民共和国安全生产法》规定，被责令改正且受到罚款处罚，拒不改正的，港口行政管理部门可以自作出责令改正之日的次日起，按照原处罚数额按日连续处罚。”

二十六、第八十七条改为第九十二条，在第三项后增加“以及国际海事组织通过文件强制要求各缔约国按照 MARPOL73/78 公约附则 I 管理的散装油类”。

二十七、将第二十条、第二十三条中的“安全生产监督管理部门”统一修改为“应急管理部门”；将第二十三条中的“环境保护主管部门”修改为“生态环境主管部门”。

二十八、将第二十条、第三十三条中的“国家标准和行业标准”和第三十一条、第六十一条中的“国家标准、行业标准”统一修改为“保障安全生产的国家标准或者行业标准”。

条文序号和个别文字作相应调整。

本决定自公布之日起施行。

《港口危险货物安全管理规定》根据本决定作相应修正，重新公布。



港口危险货物安全管理规定

（2017 年 9 月 4 日交通运输部发布 根据 2019 年 11 月 28 日《交通运输部关于修改〈港口危险货物安全管理规定〉的决定》第一次修正 根据 2023 年 8 月 3 日《交通运输部关于修改〈港口危险货物安全管理规定〉的决定》第二次修正）

第一章 总 则

第一条 为了加强港口危险货物安全管理，预防和减少危险货物事故，保障人民生命、财产安全，保护环境，根据《港口法》《安全生产法》《危险化学品安全管理条例》等有关法律、行政法规，制定本规定。

第二条 在中华人民共和国境内，新建、改建、扩建储存、装卸危险货物的港口建设项目（以下简称危险货物港口建设项目）和进行危险货物港口作业，适用本规定。

前款所称危险货物港口作业包括在港区内装卸、过驳、仓储危险货物等行为。

第三条 港口危险货物安全管理坚持安全第一、预防为主、综合治理的方针，强化和落实危险货物港口建设项目的建设单位和港口经营人安全生产主体责任。

危险货物港口建设项目的建设单位和港口经营人应当建立健全全员安全生产责任制和安全生产规章制度，加大对安全生产资金、物资、技术、人员的投入保障力度，改善安全生产条件，加强安全生产标准化、信息化建设，构建安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，健全风险防范化解机制，提高安全生产水平，确保安全生产。

第四条 交通运输部主管全国港口危险货物安全行业管理工作。

省、自治区、直辖市交通运输主管部门主管本辖区的港口危险货物安全监督管理工作。

省、市、县级港口行政管理部门在职责范围内负责具体实施港口危险货物安全监督管理工作。

第二章 建设项目安全审查

第五条 危险货物港口建设项目应当由港口行政管理部门进行安全条件审查。

未通过安全条件审查，危险货物港口建设项目不得开工建设。

第六条 省级港口行政管理部门负责下列港口建设项目的安全条件审查：

（一）涉及储存或者装卸剧毒化学品的港口建设项目；



（二）沿海 50000 吨级以上、长江干线 3000 吨级以上、其他内河 1000 吨级以上的危险货物码头；

（三）沿海罐区总容量 100000 立方米以上、内河罐区总容量 5000 立方米以上的危险货物仓储设施。

其他危险货物港口建设项目由项目所在地设区的市级港口行政管理部门负责安全条件审查。

第七条 危险货物港口建设项目的建设单位，应当在可行性研究阶段按照国家有关规定委托有资质的安全评价机构对该建设项目进行安全评价，并编制安全预评价报告。安全预评价报告应当符合有关安全生产法律、法规、规章、国家标准、行业标准和港口建设的有关规定。

第八条 涉及危险化学品的港口建设项目，建设单位还应当进行安全条件论证，并编制安全条件论证报告。安全条件论证的内容应当包括：

（一）建设项目内在的危险和有害因素对安全生产的影响；

（二）建设项目与周边设施或者单位、人员密集区、敏感性设施和敏感环境区域在安全方面的相互影响；

（三）自然条件对建设项目的影晌。

第九条 建设单位应当向危险货物建设项目所在地港口行政管理部门申请安全条件审查，并提交以下材料：

（一）建设项目安全条件审查申请书；

（二）建设项目安全预评价报告；

（三）建设项目安全条件论证报告（涉及危险化学品的提供）；

（四）依法需取得的建设项目规划选址文件。

所在地港口行政管理部门应当核查文件是否齐全，不齐全的告知申请人予以补正。对材料齐全的申请应当予以受理；对不属于本级审查权限的，应当在受理后 5 日内将申请材料转报有审查权限的港口行政管理部门。转报时间应当计入审查期限。

第十条 负责安全条件审查的港口行政管理部门应当自受理申请之日起 45 日内作出审查决定。



有下列情形之一的，安全条件审查不予通过：

（一）安全预评价报告存在重大缺陷、漏项的，包括对建设项目主要危险、有害因素的辨识和评价不全面或者不准确的；

（二）对安全预评价报告中安全设施设计提出的对策与建议不符合有关安全生产法律、法规、规章和国家标准、行业标准的；

（三）建设项目与周边场所、设施的距离或者拟建场址自然条件不符合有关安全生产法律、法规、规章和国家标准、行业标准的；

（四）主要技术、工艺未确定，或者不符合有关安全生产法律、法规、规章和国家标准、行业标准的；

（五）未依法进行安全条件论证和安全评价的；

（六）隐瞒有关情况或者提供虚假文件、资料的。

港口行政管理部门在安全条件审查过程中，应当对申请材料进行审查，并对现场进行核查。必要时可以组织相关专家进行咨询论证。

第十一条 港口行政管理部门对符合安全条件的，应当予以通过，并将审查决定送达申请人。对未通过安全条件审查的，应当说明理由并告知申请人。建设单位经过整改后可以重新申请安全条件审查。

第十二条 已经通过安全条件审查的危险货物港口建设项目有下列情形之一的，建设单位应当按照本规定的有关要求重新进行安全条件论证和安全评价，并重新申请安全条件审查：

（一）变更建设地址的；

（二）建设项目周边环境因素发生重大变化导致安全风险增加的；

（三）建设项目规模进行调整导致安全风险增加或者安全性能降低的；

（四）建设项目平面布置、作业货种、工艺、设备设施等发生重大变化导致安全风险增加或者安全性能降低的。

第十三条 建设单位应当在危险货物港口建设项目初步设计阶段按照国家有关规定委托设计单位对安全设施进行设计。

安全设施设计应当符合有关安全生产和港口建设的法律、法规、规章以及国家标准、行业标准，并包括以下主要内容：



- （一）该建设项目涉及的危险、有害因素和程度及周边环境安全分析；
- （二）采用的安全设施和措施，预期效果以及存在的问题与建议；
- （三）对安全预评价报告中有关安全设施设计的对策与建议的采纳情况说明；
- （四）可能出现的事故预防及应急救援措施。

第十四条 由港口行政管理部门负责初步设计审批的危险货物港口建设项目，在初步设计审批中对安全设施设计进行审查。

前款规定之外的其他危险货物港口建设项目，由负责安全条件审查的港口行政管理部门进行安全设施设计审查。

建设单位在申请安全设施设计审查时应当提交以下材料：

- （一）安全设施设计审查申请书；
- （二）设计单位的基本情况及其资信情况；
- （三）安全设施设计。

港口行政管理部门应当自受理申请之日起 20 日内对申请材料进行审查，作出审查决定，并告知申请人；20 日内不能作出决定的，经本部门负责人批准，可以延长 10 日，并应当将延长期限的理由告知申请人。

第十五条 有下列情形之一的，安全设施设计审查不予通过：

- （一）设计单位资质不符合相关规定的；
- （二）未按照有关法律、法规、规章和国家标准、行业标准的规定进行设计的；
- （三）对未采纳安全预评价报告中的安全对策和建议，未作充分论证说明的；
- （四）隐瞒有关情况或者提供虚假文件、资料的。

安全设施设计审查未通过的，建设单位经过整改后可以重新申请安全设施设计审查。

第十六条 已经通过审查的危险货物港口建设项目安全设施设计有下列情形之一的，建设单位应当报原审查部门重新申请安全设施设计审查：

- （一）改变安全设施设计且可能导致安全性能降低的；
- （二）在施工期间重新设计的。



第十七条 危险货物港口建设项目的建设单位应当在施工期间组织落实经批准的安全设施设计的有关内容，并加强对施工质量的监测和管理，建立相应的台账。施工单位应当按照批准的设计施工。

第十八条 危险货物港口建设项目的安全设施应当与主体工程同时建成，并由建设单位组织验收。验收前建设单位应当按照国家有关规定委托有资质的安全评价机构对建设项目及其安全设施进行安全验收评价，并编制安全验收评价报告。安全验收评价报告应当符合国家标准、行业标准和港口建设的有关规定。

建设单位进行安全设施验收时，应当组织专业人员对该建设项目进行现场检查，并对安全设施施工报告及监理报告、安全验收评价报告等进行审查，作出是否通过验收的结论。参加验收人员的专业能力应当涵盖该建设项目涉及的所有专业内容。

安全设施验收未通过的，建设单位经过整改后可以再次组织安全设施验收。

第十九条 安全设施验收合格后，建设单位应当将验收过程中涉及的文件、资料存档。港口行政管理部门应当加强对建设单位验收活动和验收结果的监督核查。

第二十条 安全评价机构的安全评价活动应当遵守有关法律、法规、规章和保障安全生产的国家标准或者行业标准的规定。

港口行政管理部门应当对违法违规开展港口安全评价的机构予以曝光，并通报同级应急管理部门。

第三章 经营人资质

第二十一条 从事危险货物港口作业的经营人（以下简称危险货物港口经营人）除满足《港口经营管理规定》规定的经营许可条件外，还应当具备以下条件：

- （一）设有安全生产管理机构或者配备专职安全生产管理人员；
- （二）具有健全的安全管理制度、岗位安全责任制度和操作规程；
- （三）有符合国家规定的危险货物港口作业设施设备；
- （四）有符合国家规定且经专家审查通过的事故应急预案和应急设施设备；
- （五）从事危险化学品作业的，还应当具有取得从业资格证书的装卸管理人员。

第二十二条 申请危险货物港口经营人资质，除按《港口经营管理规定》的要求提交相关文件和材料外，还应当向所在地港口行政管理部门提交以下文件和材料：



（一）危险货物港口经营申请表,包括拟申请危险货物作业的具体场所、作业方式、危险货物品名（集装箱和包装货物载明到“项别”）；

（二）符合国家规定的应急设施、设备清单；

（三）装卸管理人员的从业资格证书（涉及危险化学品的提供）；

（四）新建、改建、扩建储存、装卸危险货物港口设施的，提交安全设施验收合格证明材料（包括安全设施施工报告及监理报告、安全验收评价报告、验收结论和隐患整改报告）；使用现有港口设施的，提交对现状的安全评价报告。

第二十三条 所在地港口行政管理部门应当自受理申请之日起 30 日内作出许可或者不予许可的决定。符合许可条件的，应当颁发《港口经营许可证》，并对每个具体的危险货物作业场所配发《港口危险货物作业附证》（见附件）。

《港口经营许可证》应当载明危险货物港口经营人的名称与办公地址、法定代表人或者负责人、经营地域、准予从事的业务范围、附证事项、发证日期、许可证有效期和证书编号。

《港口危险货物作业附证》应当载明危险货物港口经营人、作业场所、作业方式、作业危险货物品名（集装箱和包装货物载明到“项别”）、发证机关、发证日期、有效期和证书编号。

所在地港口行政管理部门应当依法向社会公开有关信息，并及时向所在地海事管理机构和同级应急管理部门、生态环境主管部门、公安机关通报。

第二十四条 《港口经营许可证》有效期为 3 年，《港口危险货物作业附证》有效期不得超过《港口经营许可证》的有效期。

第二十五条 危险货物港口经营人应当在《港口经营许可证》或者《港口危险货物作业附证》有效期届满之日 30 日以前，向发证机关申请办理延续手续。

申请办理《港口经营许可证》及《港口危险货物作业附证》延续手续，除按《港口经营管理规定》的要求提交相关文件和材料外，还应当提交下列材料：

（一）除本规定第二十二条第（一）项之外的其他证明材料；

（二）本规定第二十八条规定的安全评价报告及落实情况。



第二十六条 危险货物港口经营人发生变更或者其经营范围发生变更的，应当按照本规定第二十二条的规定重新申请《港口经营许可证》及《港口危险货物作业附证》。

第二十七条 危险货物港口经营人应当在依法取得许可的范围内从事危险货物港口作业，依法提取和使用安全生产经费，聘用注册安全工程师从事安全生产管理工作，对从业人员进行安全生产教育、培训并如实记录相关情况，按照相关规定投保安全生产责任保险。相关从业人员应当按照《危险货物水路运输从业人员考核和从业资格管理规定》的要求，经考核合格或者取得相应从业资格。

危险货物港口经营人应当向从业人员如实告知作业场所和工作岗位存在的危险因素、防范措施以及事故应急措施，提供符合国家标准或者行业标准的劳动防护用品，并关注身体、心理状况和行为习惯，加强心理疏导、精神慰藉，严格落实岗位安全生产责任。

危险货物港口经营人接收中等职业学校、高等学校学生实习的，应当对实习学生进行相应的安全生产教育和培训，提供必要的劳动防护用品。

第二十八条 危险货物港口经营人应当在取得经营资质后，按照国家有关规定委托有资质的安全评价机构，对本单位的安全生产条件每 3 年进行一次安全评价，提出安全评价报告。安全评价报告的内容应当包括对事故隐患的整改情况、遗留隐患和安全条件改进建议。

危险货物港口经营人应当将安全评价报告以及落实情况报所在地港口行政管理部门备案。

第二十九条 出现下列情形之一的，危险货物港口经营人应当重新进行安全评价，并按照本规定第二十八条的规定进行备案：

- （一）增加作业的危险货物品种；
- （二）作业的危险货物数量增加，构成重大危险源或者重大危险源等级提高的；
- （三）发生火灾、爆炸或者危险货物泄漏，导致人员死亡、重伤或者事故等级达到较大事故以上的；
- （四）周边环境因素发生重大变化，可能对港口安全生产带来重大影响的。

增加作业的危险货物品种或者数量，涉及变更经营范围的，除应当符合环保、消防、职业卫生等方面相关主管部门的要求外，还应当按照本规定第二十六条的规定重新申请《港口经营许可证》及《港口危险货物作业附证》。



现有设施需要进行改扩建的，除应当履行改扩建手续外，还应当履行本规定第二章安全审查的有关规定。

第四章 作业管理

第三十条 危险货物港口经营人应当根据《港口危险货物作业附证》上载明的危险货物品名，依据其危险特性，在作业场所设置相应的监测、监控、通风、防晒、调温、防火、灭火、防爆、泄压、防毒、中和、防潮、防雷、防静电、防腐、防泄漏以及防护围堤或者隔离操作等安全设施、设备，并保持正常、正确使用。

第三十一条 危险货物港口经营人应当按照保障安全生产的国家标准或者行业标准对其危险货物作业场所的安全设施、设备进行经常性维护、保养，并定期进行检测、检验，及时更新不合格的设施、设备，保证正常运转。维护、保养、检测、检验应当做好记录，并由有关人员签字。

第三十二条 危险货物港口经营人应当在其作业场所和安全设施、设备上设置明显的安全警示标志；同时还应当在其作业场所设置通信、报警装置，并保证其处于适用状态。

第三十三条 危险货物专用库场、储罐应当符合保障安全生产的国家标准或者行业标准，设置明显标志，并依据相关标准定期安全检测维护。

第三十四条 危险货物港口作业使用特种设备的，应当符合国家特种设备管理的有关规定，并按要求进行检验。

第三十五条 危险货物港口经营人使用管道输送危险货物的，应当建立输送管道安全技术档案，具备管道分布图，并对输送管道定期进行检查、检测，设置明显标志。

在港区内进行可能危及危险货物输送管道安全的施工作业，施工单位应当在开工的 7 日前书面通知管道所属单位，并与管道所属单位共同制定应急预案，采取相应的安全防护措施。管道所属单位应当指派专门人员到现场进行管道安全保护指导。

第三十六条 危险货物港口经营人不得关闭、破坏直接关系生产安全的监控、报警、防护、救生设施、设备，或者篡改、隐瞒、销毁其相关数据、信息。

第三十七条 危险货物港口作业委托人应当向危险货物港口经营人提供委托人身份信息和完整准确的危险货物品名、联合国编号、危险性分类、包装、数量、应急措施及安全技术说明书等资料；危险性质不明的危险货物，应当提供具有相应资质的专业机构出具的危险货物危险特性鉴定技术报告。法律、行政法规规定必须办理有关手续后方可进行水路运输的危险货物，还应当办理相关手续，并向港口经营人提供相关证明材料。



危险货物港口作业委托人不得在委托作业的普通货物中夹带危险货物，不得匿报、谎报危险货物。

第三十八条 危险货物港口经营人不得装卸、储存未按本规定第三十七条规定提交相关资料的危险货物。对涉嫌在普通货物中夹带危险货物，或者将危险货物匿报或者谎报为普通货物的，所在地港口行政管理部门或者海事管理机构可以依法开拆查验，危险货物港口经营人应当予以配合。港口行政管理部门和海事管理机构应当将查验情况相互通报，避免重复开拆。

第三十九条 发生下列情形之一的，危险货物港口经营人应当及时处理并报告所在地港口行政管理部门：

- （一）发现未申报或者申报不实、申报有误的危险货物；
- （二）在普通货物或者集装箱中发现夹带危险货物；
- （三）在危险货物中发现性质相抵触的危险货物，且不满足国家标准及行业标准中有关积载、隔离、堆码要求。

对涉及船舶航行、作业安全的相关信息，港口行政管理部门应当及时通报所在地海事管理机构。

第四十条 在港口作业的包装危险货物应当妥善包装，并在外包装上设置相应的标志。包装物、容器的材质以及包装的型式、规格、方法应当与所包装的货物性质、运输装卸要求相适应。材质、型式、规格、方法以及包装标志应当符合我国加入并已生效的有关国际条约、国家标准和相关规定的要求。

第四十一条 危险货物港口经营人应当对危险货物包装和标志进行检查，发现包装和标志不符合国家有关规定的，不得予以作业，并应当及时通知或者退回作业委托人处理。

第四十二条 船舶载运危险货物进出港口，应当按照有关规定向海事管理机构办理申报手续。海事管理机构应当及时将有关申报信息通报所在地港口行政管理部门。

第四十三条 船舶危险货物装卸作业前，危险货物港口经营人应当与作业船舶按照有关规定进行安全检查，确认作业的安全状况和应急措施。

第四十四条 不得在港口装卸国家禁止通过水路运输的危险货物。

第四十五条 在港口内从事危险货物添加抑制剂或者稳定剂作业的单位，作业前应当将有关情况告知相关危险货物港口经营人和作业船舶。



第四十六条 危险货物港口经营人在危险货物港口装卸、过驳作业开始 24 小时前，应当将作业委托人以及危险货物品名、数量、理化性质、作业地点和时间、安全防范措施等事项向所在地港口行政管理部门报告。所在地港口行政管理部门应当在接到报告后 24 小时内作出是否同意作业的决定，通知报告人，并及时将有关信息通报海事管理机构。报告人在取得作业批准后 72 小时内未开始作业的，应当重新报告。未经所在地港口行政管理部门批准的，不得进行危险货物港口作业。

时间、内容和方式固定的危险货物港口装卸、过驳作业，经所在地港口行政管理部门同意，可以实行定期申报。

第四十七条 危险货物港口作业应当符合有关安全作业标准、规程和制度，并在具有从业资格的装卸管理人员现场指挥或者监控下进行。

第四十八条 两个以上危险货物港口经营人在同一港口作业区内进行危险货物港口作业，可能危及对方生产安全的，应当签订安全生产管理协议，明确各自的安全生产管理职责和应当采取的安全措施，并指定专职安全生产管理人员进行安全检查与协调。

第四十九条 危险货物港口经营人进行爆炸品、气体、易燃液体、易燃固体、易于自燃的物质、遇水放出易燃气体的物质、氧化性物质、有机过氧化物、毒性物质、感染性物质、放射性物质、腐蚀性物质的港口作业，应当划定作业区域，明确责任人并实行封闭式管理。作业区域应当设置明显标志，禁止无关人员进入和无关船舶停靠。

第五十条 危险货物港口经营人进行吊装、动火、临时用电以及国务院应急管理部门会同国务院有关部门规定的其他危险作业，应当安排专门人员进行现场安全管理，确保遵守操作规程和落实安全措施。

第五十一条 危险货物应当储存在港区专用的库场、储罐，并由专人负责管理；剧毒化学品以及储存数量构成重大危险源的其他危险货物，应当单独存放，并实行双人收发、双人保管制度。

危险货物的储存方式、方法以及储存数量，包括危险货物集装箱直装直取和限时限量存放，应当符合国家标准、行业标准或者国家有关规定。

第五十二条 危险货物港口经营人经营仓储业务的，应当建立危险货物出入库核查、登记制度。



对储存剧毒化学品以及储存数量构成重大危险源的其他危险货物的，危险货物港口经营人应当将其储存数量、储存地点以及管理措施、管理人员等情况，依法报所在地港口行政管理部门和相关部门备案。

第五十三条 危险货物港口经营人应当建立危险货物作业信息系统，实时记录危险货物作业基础数据，包括作业的危险货物种类及数量、储存地点、理化特性、货主信息、安全和应急措施等，并在作业场所外异地备份。有关危险货物作业信息应当按要求及时准确提供相关管理部门。

第五十四条 危险货物港口经营人应当建立安全风险分级管控制度，开展安全生产风险辨识、评估，针对不同风险，制定具体的分级管控措施，落实管控责任。

第五十五条 危险货物港口经营人应当根据有关规定，进行重大危险源辨识，确定重大危险源级别，实施分级管理，并登记建档。危险货物港口经营人应当建立健全重大危险源安全管理规章制度，制定实施危险货物重大危险源安全管理与监控方案，制定应急预案，告知相关人员在紧急情况下应当采取的应急措施，定期对重大危险源进行检测、评估、监控。

第五十六条 危险货物港口经营人应当将本单位的重大危险源及有关安全措施、应急措施依法报送所在地港口行政管理部门和相关部门备案。

第五十七条 危险货物港口经营人在重大危险源出现本规定第二十九条规定的情形之一，可能影响重大危险源级别和风险程度的，应当对重大危险源重新进行辨识、分级、安全评估、修改档案，并及时报送所在地港口行政管理部门和相关部门重新备案。

第五十八条 危险货物港口经营人应当建立健全并落实事故隐患排查治理制度，定期开展事故隐患排查，及时消除隐患，事故隐患排查治理情况应当如实记录，并通过职工大会或者职工代表大会、信息公示栏等方式向从业人员通报。

危险货物港口经营人应当将重大事故隐患的排查治理情况及时向所在地港口行政管理部门和职工大会或者职工代表大会报告。

所在地港口行政管理部门应当建立健全重大事故隐患治理督办制度，督促危险货物港口经营人消除重大事故隐患。

第五章 应急管理

第五十九条 所在地港口行政管理部门应当建立危险货物事故应急体系，制定港口危险货物事故应急预案。应急预案应当依法经当地人民政府批准后向社会公布。



所在地港口行政管理部门应当在当地人民政府的领导下推进专业化应急队伍建设和应急资源储备，定期组织开展应急培训和应急救援演练，提高应急能力。

第六十条 危险货物港口经营人应当制定本单位危险货物事故专项应急预案和现场处置方案，依法配备应急救援人员和必要的应急救援器材、设备，每半年至少组织一次应急救援培训和演练并如实记录，根据演练结果对应急预案进行修订。应急预案应当具有针对性和可操作性，并与所在地港口行政管理部门公布的港口危险货物事故应急预案相衔接。

危险货物港口经营人应当将其应急预案及其修订情况报所在地港口行政管理部门备案，并向本单位从业人员公布。

第六十一条 危险货物港口作业发生险情或者事故时，港口经营人应当立即启动应急预案，采取应急行动，排除事故危害，控制事故进一步扩散，并按照规定向港口行政管理部门和有关部门报告。

危险货物港口作业发生事故时，所在地港口行政管理部门应当按规定向上级行政管理部门、当地人民政府及有关部门报告，并及时组织救助。

第六章 安全监督与管理

第六十二条 所在地港口行政管理部门应当采取随机抽查、年度核查等方式对危险货物港口经营人的经营资质进行监督检查，发现其不再具备安全生产条件的，应当依法撤销其经营许可。

第六十三条 所在地港口行政管理部门应当依法对危险货物港口作业和装卸、储存区域实施监督检查，并明确检查内容、方式、频次以及有关要求等。实施监督检查时，可以行使下列职权：

（一）进入并检查危险货物港口作业场所，查阅、抄录、复印相关的文件或者资料，提出整改意见；

（二）发现危险货物港口作业和设施、设备、装置、器材、运输工具不符合法律、法规、规章规定和保障安全生产的国家标准或者行业标准要求的，责令立即停止使用；

（三）对危险货物包装和标志进行抽查，对不符合有关规定的，责令港口经营人停止作业，及时通知或者退回作业委托人处理；

（四）检查中发现事故隐患的，应当责令危险货物港口经营人立即排除；重大事故隐患排除前或者排除过程中无法保证安全的，应当责令从危险区域内撤出作业人员并暂时停产停业或者停止使用相关设施、设备；重大事故隐患排除后，经其审查同意，方可恢复作业；



（五）发现违法违规作业行为，应当当场予以纠正或者责令限期改正；

（六）对应急演练进行抽查，发现不符合要求的，当场予以纠正或者要求限期改正；

（七）经本部门主要负责人批准，依法查封违法储存危险货物的场所，扣押违法储存的危险货物。

港口行政管理部门依法进行监督检查，监督检查人员不得少于2人，并应当出示执法证件，将执法情况书面记录。监督检查不得影响被检查单位的正常生产经营活动。

第六十四条 有关单位和个人对依法进行的监督检查应当予以配合，不得拒绝、阻碍。港口行政管理部门依法对存在重大事故隐患作出停产停业的决定，危险货物港口经营人应当依法执行，及时消除隐患。危险货物港口经营人拒不执行，有发生生产安全事故的现实危险的，在保证安全的前提下，经本部门主要负责人批准，港口行政管理部门可以依法采取通知有关单位停止供电等措施，强制危险货物港口经营人履行决定。

港口行政管理部门依照前款规定采取停止供电措施，除有危及生产安全的紧急情形外，应当提前24小时通知危险货物港口经营人。危险货物港口经营人履行决定、采取相应措施消除隐患的，港口行政管理部门应当及时解除停止供电措施。

第六十五条 所在地港口行政管理部门应当加强对重大危险源的监管和应急准备，建立健全本辖区内重大危险源的档案，组织开展重大危险源风险分析，建立重大危险源安全检查制度，定期对存在重大危险源的港口经营人进行安全检查，对检查中发现的事故隐患，督促港口经营人进行整改。

第六十六条 港口行政管理部门应当建立举报制度，公开举报电话、信箱或者电子邮件地址等网络举报平台，受理各类违法违规从事危险货物港口作业的投诉和举报并进行调查核实，形成书面材料；需要落实整改措施的，应当报经有关负责人签字并督促落实。

港口行政管理部门在处理投诉和举报过程中，应当接受社会监督，及时曝光违法违规行为。

第六十七条 港口行政管理部门应当加强监管队伍建设，建立健全安全教育培训制度，依法规范行政执法行为。

第六十八条 所在地港口行政管理部门应当配备必要的危险货物港口安全检查装备，建立危险货物港口安全监管信息系统，具备危险货物港口安全监督管理能力。



所在地港口行政管理部门应当将重大事故隐患、重大危险源相关信息纳入危险货物港口安全监管信息系统，并按规定与同级地方人民政府应急管理部门实现信息共享。

第六十九条 港口行政管理部门应当建立港口危险货物管理专家库。专家库应由熟悉港口安全相关法律法规和技术标准、危险货物港口作业、港口安全技术、港口工程、港口安全管理和港口应急救援等相关专业人员组成。

港口行政管理部门在组织安全条件审查、安全设施设计审查或者其他港口危险货物管理工作时，需要吸收专家参加或者听取专家意见的，应当从专家库中抽取。

第七十条 所在地港口行政管理部门应当建立健全安全生产诚信管理制度，建立安全生产违法行为信息库，如实记录危险货物港口经营人及其有关从业人员的安全生产违法行为信息，并纳入交通运输和相关统一信用信息共享平台。

第七章 法律责任

第七十一条 未经安全条件审查，新建、改建、扩建危险货物港口建设项目的，由所在地港口行政管理部门责令停止建设，限期改正；逾期未改正的，处五十万元以上一百万元以下的罚款。

第七十二条 危险货物港口建设项目有下列行为之一的，由所在地港口行政管理部门责令停止建设或者停产停业整顿，限期改正，并处十万元以上五十万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处二万元以上五万元以下的罚款；逾期未改正的，处五十万元以上一百万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处五万元以上十万元以下的罚款：

- （一）未按照规定对危险货物港口建设项目进行安全评价的；
- （二）没有安全设施设计或者安全设施设计未按照规定报经港口行政管理部门审查同意的；
- （三）施工单位未按照批准的安全设施设计施工的；
- （四）安全设施未经验收合格，擅自从事危险货物港口作业的。

第七十三条 未依法取得相应的港口经营许可证，或者超越许可范围从事危险货物港口经营的，由所在地港口行政管理部门责令停止违法经营，没收违法所得；违法所得十万元以上的，并处违法所得二倍以上五倍以下的罚款；违法所得不足十万元的，处五万元以上二十万元以下的罚款。



第七十四条 危险货物港口经营人未依法提取和使用安全生产经费导致不具备安全生产条件的，由所在地港口行政管理部门责令限期改正；逾期未改正的，责令停产停业整顿。

第七十五条 危险货物港口经营人有下列行为之一的，由所在地港口行政管理部门责令限期改正，处十万元以下的罚款；逾期未改正的，责令停产停业整顿，并处十万元以上二十万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处二万元以上五万元以下的罚款：

（一）未按照规定设置安全生产管理机构或者配备安全生产管理人员、注册安全工程师的；

（二）未依法对从业人员、实习学生进行安全生产教育、培训，未按照规定如实告知有关的安全生产事项，或者未如实记录安全生产教育、培训情况的；

（三）未将事故隐患排查治理情况如实记录或者未向从业人员通报的；

（四）未按照规定制定危险货物事故应急救援预案或者未定期组织演练的。

第七十六条 危险货物港口经营人有下列行为之一的，由所在地港口行政管理部门责令限期改正，处十万元以下的罚款；逾期未改正的，责令停产停业整顿，并处十万元以上二十万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处二万元以上五万元以下的罚款：

（一）危险货物港口作业未建立专门安全管理制度、未采取可靠的安全措施的；

（二）对重大危险源未登记建档，未进行定期检测、评估、监控，未制定应急预案，或者未告知应急措施的；

（三）未建立安全风险分级管控制度或者未按照安全风险分级采取相应管控措施的；

（四）未建立事故隐患排查治理制度，或者重大事故隐患排查治理情况未按照规定报告的；

（五）进行吊装、动火、临时用电以及国务院应急管理部门会同国务院有关部门规定的其他危险作业，未安排专门人员进行现场安全管理的。

第七十七条 危险货物港口经营人有下列情形之一的，由所在地港口行政管理部门责令改正，处五万元以下的罚款；逾期未改正的，处五万元以上二十万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处一万元以上二万元以下的罚款；情节严重的，责令停产停业整顿：



（一）未在生产作业场所和安全设施、设备上设置明显的安全警示标志的；

（二）未按照国家标准、行业标准安装、使用安全设备或者未进行经常性维护、保养和定期检测的；

（三）关闭、破坏直接关系生产安全的监控、报警、防护、救生设施、设备，或者篡改、隐瞒、销毁其相关数据、信息的；

（四）未为从业人员提供符合国家标准或者行业标准的劳动防护用品的。

第七十八条 危险货物港口经营人有下列情形之一的，由所在地港口行政管理部门责令改正，可以处五万元以下的罚款；逾期未改正的，处五万元以上十万元以下的罚款；情节严重的，责令停产停业整顿：

（一）未对其铺设的危险货物管道设置明显的标志，或者未对危险货物管道定期检查、检测的；

（二）危险货物专用库场、储罐未设专人负责管理，或者对储存的剧毒化学品以及储存数量构成重大危险源的其他危险货物未实行双人收发、双人保管制度的；

（三）未建立危险货物出入库核查、登记制度的；

（四）装卸、储存没有安全技术说明书的危险货物或者外包装没有相应标志的包装危险货物的；

（五）未在作业场所设置通信、报警装置的。

在港口进行可能危及危险货物管道安全的施工作业，施工单位未按照规定书面通知管道所属单位，或者未与管道所属单位共同制定应急预案、采取相应的安全防护措施，或者管道所属单位未指派专门人员到现场进行管道安全保护指导的，由所在地港口行政管理部门按照前款规定的处罚金额进行处罚。

第七十九条 危险货物港口经营人有下列情形之一的，由所在地港口行政管理部门责令改正，处五万元以上十万元以下的罚款；逾期未改正的，责令停产停业整顿；除第（一）项情形外，情节严重的，还可以吊销其港口经营许可证件：

（一）未在取得从业资格的装卸管理人员现场指挥或者监控下进行作业的；

（二）未依照本规定对其安全生产条件定期进行安全评价的；

（三）未将危险货物储存在专用库场、储罐内，或者未将剧毒化学品以及储存数量构成重大危险源的其他危险货物在专用库场、储罐内单独存放的；



（四）危险货物的储存方式、方法或者储存数量不符合国家标准或者国家有关规定的；

（五）危险货物专用库场、储罐不符合国家标准、行业标准的要求的。

第八十条 危险货物港口经营人有下列情形之一的，由所在地港口行政管理部门责令改正，可以处一万元以下的罚款；逾期未改正的，处一万元以上五万元以下的罚款：

（一）未将安全评价报告以及落实情况报港口行政管理部门备案的；

（二）未将剧毒化学品以及储存数量构成重大危险源的其他危险货物的储存数量、储存地点以及管理人员等情况报港口行政管理部门备案的。

第八十一条 两个以上危险货物港口经营人在同一港口作业区内从事可能危及对方生产安全的危险货物港口作业，未签订安全生产管理协议或者未指定专职安全管理人员进行安全检查和协调的，由所在地港口行政管理部门责令限期改正，处一万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处三千元以下的罚款；情节严重的，处一万元以上五万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处三千元以上一万元以下的罚款；逾期未改正的，责令停产停业整顿。

第八十二条 危险货物港口经营人未采取措施消除事故隐患的，由所在地港口行政管理部门责令立即消除或者限期消除，处五万元以下的罚款；拒不执行的，责令停产停业整顿，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处五万元以上十万元以下的罚款。

第八十三条 未按照本规定报告并经同意进行危险货物装卸、过驳作业的，由所在地港口行政管理部门责令停止作业，并处五千元以上五万元以下的罚款。

第八十四条 危险货物港口经营人有下列行为之一的，由所在地港口行政管理部门责令改正，并处三万元以下的罚款：

（一）装卸国家禁止通过该港口水域水路运输的危险货物的；

（二）未如实记录危险货物作业基础数据的；

（三）发现危险货物的包装和安全标志不符合相关规定仍进行作业的；

（四）未具备其作业使用的危险货物输送管道分布图、安全技术档案的。

在港口从事危险货物添加抑制剂或者稳定剂作业前，未将有关情况告知相关危险货物港口经营人和作业船舶的，由所在地港口行政管理部门责令改正，并对相关单位处三万元以下的罚款。



危险货物港口经营人未将生产安全事故应急预案报送备案的，由所在地港口行政管理部门责令限期改正；逾期未改正的，处三万元以上五万元以下的罚款，对直接负责的主管人员和其他直接责任人员处一万元以上二万元以下的罚款。

第八十五条 港口作业委托人未按规定向港口经营人提供所托运的危险货物有关资料的，由所在地港口行政管理部门责令改正，处五万元以上十万元以下的罚款。港口作业委托人在托运的普通货物中夹带危险货物，或者将危险货物谎报或者匿报为普通货物托运的，由所在地港口行政管理部门责令改正，处十万元以上二十万元以下的罚款，有违法所得的，没收违法所得。

第八十六条 危险货物港口经营人拒绝、阻碍港口行政管理部门依法实施安全监督检查的，由港口行政管理部门责令改正；逾期未改正的，处二万元以上二十万元以下的罚款；对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处一万元以上二万元以下的罚款。

第八十七条 危险货物港口经营人未按照国家规定投保安全生产责任保险的，港口行政管理部门应当责令限期改正，处五万元以上十万元以下的罚款；逾期未改正的，处十万元以上二十万元以下的罚款。

第八十八条 危险货物港口经营人存在下列情形之一的，港口行政管理部门应当提请地方人民政府予以关闭，依法吊销其经营许可。危险货物港口经营人的主要负责人五年内不得担任任何生产经营单位的主要负责人；情节严重的，终身不得担任港口经营人的主要负责人：

（一）存在重大事故隐患，一百八十日内三次或者一年内四次受到《中华人民共和国安全生产法》规定的行政处罚的；

（二）经停产停业整顿，仍不具备法律、行政法规和保障安全生产的国家标准或者行业标准规定的安全生产条件的；

（三）不具备法律、行政法规和保障安全生产的国家标准或者行业标准规定的安全生产条件，导致发生重大、特别重大生产安全事故的；

（四）拒不执行港口行政管理部门作出的停产停业整顿决定的。

第八十九条 危险货物港口经营人违反《中华人民共和国安全生产法》规定，被责令改正且受到罚款处罚，拒不改正的，港口行政管理部门可以自作出责令改正之日的次日起，按照原处罚数额按日连续处罚。



第九十条 港口行政管理部门的工作人员有下列行为之一的，对直接负责的主管人员和其他直接责任人员给予行政处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任：

- （一）未按照规定的条件、程序和期限实施行政许可的；
- （二）发现违法行为未依法予以制止、查处，情节严重的；
- （三）未履行本规定设定的监督管理职责，造成严重后果的；
- （四）有其他滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊行为的。

第九十一条 违反本规定的其他规定应当进行处罚的，按照《港口法》《安全生产法》《危险化学品安全管理条例》等法律法规执行。

第八章 附 则

第九十二条 本规定所称危险货物，是指具有爆炸、易燃、毒害、腐蚀、放射性等危险特性，在港口作业过程中容易造成人身伤亡、财产毁损或者环境污染而需要特别防护的物质、材料或者物品，包括：

- （一）《国际海运危险货物规则》（IMDG code）第 3 部分危险货物一览表中列明的包装危险货物，以及未列明但经评估具有安全危险的其他包装货物；
- （二）《国际海运固体散装货物规则》（IMSBC code）附录一 B 组中含有联合国危险货物编号的固体散装货物，以及经评估具有安全危险的其他固体散装货物；
- （三）《经 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL73/78 公约）附则 I 附录 1 中列明的散装油类，以及国际海事组织通过文件强制要求各缔约国按照 MARPOL73/78 公约附则 I 管理的散装油类；
- （四）《国际散装危险化学品船舶构造和设备规则》（IBC code）第 17 章中列明的散装液体化学品，以及未列明但经评估具有安全危险的其他散装液体化学品，港口储存环节仅包含上述中具有安全危害性的散装液体化学品；
- （五）《国际散装液化气体船舶构造和设备规则》（IGC code）第 19 章列明的散装液化气体，以及未列明但经评估具有安全危险的其他散装液化气体；
- （六）我国加入或者缔结的国际条约、国家标准规定的其他危险货物；
- （七）《危险化学品目录》中列明的危险化学品。



第九十三条 本规定自 2017 年 10 月 15 日起施行。2012 年 12 月 11 日交通运输部

发布的《港口危险货物安全管理规定》（交通运输部令 2012 年第 9 号）同时废止。

附件

港口危险货物作业附证

编号：

港口经营人：

作业场所：

作业方式：

作业危险货物品名：

发证机关：

发证日期：

有效期至：

港口危险货物作业附证填写说明

一、《港口危险货物作业附证》纸张大小设定为 A4 格式，外观设计背景加国徽、底纹等。

二、附证编号：由各地港口行政管理部门按照《港口经营许可证》号后加“—”再加具体的码头（泊位）（M 表示）、储罐（C 表示）、装卸车台（T 表示）、堆场（D 表示）、仓库（K 表示）、过驳（B 表示）汉语拼音字母缩写表示。例：（苏宁）港经证（00026）号—M001；（苏宁）港经证（00026）号—C001；（苏宁）港经证（00026）号—T001；（苏宁）港经证（00026）号—D001；（苏宁）港经证（00026）号—K001；（苏宁）港经证（00026）号—B001。

三、作业场所：由港口行政管理部门和港口经营人共同确定，分为码头（泊位）、单个储罐、装卸车台、堆场、仓库、过驳区等六种作业场所，分别发放附证，并明确作业区域的位置，以及泊位等级、储罐容量（公称容积）、装卸车线数量、堆场面积、仓库面积、过驳水域面积等。例：南京港 xx 港区 xx 作业区 608 码头（5000 吨级）；南京港 xx 港区 xx 作业区 xx 储罐区 xx 号储罐（5 万立方）；南京港 xx 港区 xx 作业区 xx 储罐区（或 xx 码头）xx



号装卸车台（x 条装卸车线）；南京港 xx 港区 xx 作业区 xx 危险货物堆场（1 万平方米），南京港 xx 港区 xx 作业区 xx 危险货物仓库（1 万平方米），南京港 xx 港区 xx 水域 xx 过驳锚地（5 平方公里）。

四、作业方式：如船—管道，船—管道—储罐，储罐—管道—船，船—船等方式。

五、作业危险货物品名：根据《国际海运危险货物规则》《国际海运固体散装货物规则》《经 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》《国际散装危险化学品船舶构造和设备规则》《国际散装液化气体船舶构造和设备规则》《危险化学品目录》最新版填写具体的作业品种名称（集装箱和包装货物载明到“项别”）。



铁路设备质量安全管理暂行办法

（中华人民共和国交通运输部令 2023 年第 7 号）

《铁路设备质量安全管理暂行办法》已于 2023 年 7 月 21 日经第 14 次部务会议通过，现予公布，自 2023 年 9 月 1 日起施行。

部长 李小鹏

2023 年 7 月 26 日

铁路设备质量安全管理暂行办法

第一章 总则

第一条 为了加强铁路设备质量安全管理，保障铁路运营安全，根据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国产品质量法》《中华人民共和国铁路法》《铁路安全管理条例》等法律、行政法规，制定本办法。

第二条 中华人民共和国境内的铁路设备质量监督管理工作，适用本办法。

第三条 铁路设备质量安全管理应当坚持安全第一、预防为主、综合治理的方针，保证铁路设备全寿命周期质量安全。

第四条 铁路设备生产企业和铁路运输企业应当加强铁路设备质量安全管理，落实质量安全管理责任，建立健全质量安全管理制度，依法设置质量安全管理机构或者配备质量安全管理人员，执行保障质量安全的国家标准、行业标准、技术规范，保证质量安全管理所必需的资金投入，确保投入使用的铁路设备符合质量安全要求。

设计、制造、维修或者进口新型铁路机车车辆，生产铁路道岔及其转辙设备、铁路信号控制软件和控制设备、铁路牵引供电设备的企业，应当依法取得相应许可。

第五条 国家铁路局按照职责开展全国铁路设备质量监督管理工作，地区铁路监督管理局按照职责开展辖区内铁路设备质量监督管理工作。

国家铁路局和地区铁路监督管理局统称铁路监管部门。

第六条 鼓励铁路设备生产企业和铁路运输企业技术创新，推行科学的质量管理方法，采用先进的科学技术，提升铁路设备质量，保障铁路运输安全。

第二章 铁路设备的生产



第七条铁路设备生产企业应当遵守有关产品质量安全的法律、行政法规、规章和国家标准、行业标准、技术规范，保证生产的铁路设备产品质量合格。

第八条设计新型铁路机车车辆、铁路道岔及其转辙设备、铁路信号控制软件和控制设备、铁路牵引供电设备等铁路设备，应当经检验检测、型式试验、运用考核和技术评审等环节，满足安全、可靠和可维修要求。

第九条铁路设备生产企业应当建立并执行铁路设备生产过程控制、质量检验、不合格品管理、人员管理、原材料及零部件采购管理和供应商评价、全生命周期技术状态及可追溯管理等质量安全管理相关制度，真实、准确、完整记录铁路设备的质量安全管理和从业人员培训等情况并妥善保存。

铁路设备生产企业不得生产国家明令淘汰或者不符合保障人体健康和人身、财产安全的国家标准、行业标准和技术规范的铁路设备。

第十条铁路设备生产企业应当向用户提供必要的基本技术资料和技术培训服务，交付时应当按照约定随附基本技术资料。

前款所称基本技术资料，包括但不限于铁路设备的安装或者维修技术图纸、安装及使用、维修说明等。使用、维修说明至少应当包含该铁路设备设计寿命、维修周期、维修范围和技术要求等相关内容。

第十一条铁路设备生产企业应当建立产品售后服务管理制度，建立健全售后服务体系，在设计寿命周期内提供售后服务，研究解决铁路运输企业反映的产品质量问题，依法承担产品质量责任。产品存在缺陷的，应当按照缺陷产品召回相关规定执行。

第十二条铁路设备生产企业应当每季度向所在辖区铁路监管部门报告生产销售的、质量保证期内的许可产品质量安全相关事故情况，依法向国家铁路局统计机构报送统计资料。

第三章 铁路设备的使用和维修

第十三条铁路运输企业应当加强铁路设备的使用和维修管理工作，制定相关管理制度，确保使用和维修的铁路设备质量安全满足技术要求。

第十四条铁路运输企业应当建立并执行铁路设备使用 and 维修技术管理、质量管理、委外维修、动态监测、技术状态评价或者鉴定、寿命和报废管理、工装设备管理、铁路设备及零部件采购管理和供应商评价等质量安全管理相关制度，真实、准确、完整记录铁路设备的质量安全管理情况并妥善保存。



超过铁路运输企业规定的使用寿命，且未经铁路运输企业技术鉴定或者经技术鉴定确认已达到报废条件的铁路设备，或者应当淘汰的危及安全生产的铁路设备，不得继续使用。

铁路运输企业不得采购、使用不具备许可条件的生产企业生产的铁路设备。

第十五条铁路运输企业应当依据有关产品质量安全的法律、行政法规、规章和国家标准、行业标准、技术规范，以及安装或者维修技术图纸，安装和使用、维修说明等技术资料，结合实际制定并执行铁路设备使用和维修技术规则。技术规则应当至少明确铁路设备的使用条件、维修周期及标准、维修方式、维修项目、作业标准、维修质量检验项目及标准等相关内容。

铁路运输企业编制铁路设备使用和维修技术规则等重要技术文件，应当经技术论证、评审等环节，并根据铁路发展实际及时修订完善，满足使用和维修工作需要。

第十六条铁路运输企业应当加强运输高峰期、汛期、恶劣天气等特殊时期和特殊区段铁路设备的使用和维修管理，制定相关制度、应急预案和安全保障措施并组织实施。

第十七条铁路运输企业应当建立健全铁路设备质量安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，制定质量安全隐患排查年度计划及排查清单并组织实施。

铁路设备质量安全隐患排查治理情况应当如实记录，建立档案并妥善保管。

第十八条铁路运输企业应当建立并执行支持铁路设备技术创新及上线运行（运用）考核的相关管理制度，加强新型铁路机车车辆、铁路道岔及其转辙设备、铁路信号控制软件和控制设备、铁路牵引供电设备等铁路设备上线运行（运用）考核管理。

开展上线运行（运用）考核前，应当对其考核条件进行审查，通过后方可开展上线运行（运用）考核。

第十九条铁路机车车辆重大技术变更或者加装改造，铁路运输企业应当组织对其安全性、可靠性和可维修性进行技术评估，确认符合国家标准、行业标准、技术规范后方可实施。

第二十条铁路运输企业应当加强铁路专业技术岗位、铁路设备使用和维护从业人员的业务和安全知识培训，并如实记录培训情况。

生产组织及作业方式发生变化和使用新技术、新工艺、新设备，以及执行新的法律、行政法规、规章和国家标准、行业标准前，铁路运输企业应当及时调整培训内容，并开展相关岗位从业人员岗前适应性培训。

特种作业人员应当按照国家有关规定考试合格，取得国家职业资格后方可上岗作业。



第二十一条铁路运输企业应当加强铁路设备质量安全信息管理，定期对质量安全事故和质量安全风险及隐患等信息进行统计分析，建立问题库，逐项销号，实施闭环管理。

铁路运输企业应当按季度向所在辖区铁路监管部门报告铁路设备质量安全事故统计分析和隐患排查治理情况，其中质量安全事故和重大事故隐患排查治理情况应当及时向所在辖区铁路监管部门报告。

第四章 监督管理

第二十二条铁路监管部门应当加强对铁路设备质量安全管理工作的监督检查，督促铁路设备生产企业和铁路运输企业落实铁路设备质量安全主体责任，依法查处违法违规行为。

第二十三条铁路监管部门应当按照随机抽取检查对象、随机选派执法检查人员、抽查情况及查处结果及时向社会公开的原则，制定铁路设备质量安全监督检查年度计划并组织实施。

铁路设备生产企业和铁路运输企业有下列情形之一的，铁路监管部门应当增加监督检查频次：

- （一）因质量原因导致发生缺陷产品召回；
- （二）质量出现异常波动；
- （三）投诉举报较多；
- （四）连续发生设备故障或者铁路交通事故责任事故。

除前款规定情形外，铁路监管部门还应当对运输高峰期、汛期、恶劣天气等特殊时期和特殊区段的铁路设备增加监督检查频次。

第二十四条铁路监管部门监督检查的主要内容包括：

- （一）依法取得行政许可情况；
- （二）取得行政许可企业的许可条件保持情况；
- （三）铁路设备国家标准、行业标准、技术规范执行情况；
- （四）铁路设备产品质量抽查及检验检测情况；
- （五）铁路设备质量安全情况；
- （六）被投诉举报的铁路设备质量安全问题处置情况；

（七）铁路设备质量安全问题库建立及逐项销号、闭环管理情况，以及事故隐患排查治理情况；



（八）铁路设备质量安全事故、故障原因分析、管理责任追究及整改落实情况。

铁路监管部门应当定期组织铁路设备质量安全分析，阶段性开展铁路设备质量评价。

第二十五条铁路监管部门组织实施监督检查时应当严格遵守法律法规规定的权限和程序。铁路设备生产企业和铁路运输企业应当配合铁路监管部门依法开展监督检查，不得拒绝、阻扰。

第二十六条铁路监管部门应当对监督管理中发现的问题进行梳理分析，并督促被检查单位限期整改。

未按期整改或者整改不到位的，铁路监管部门可以采取预警、公告、约谈、挂牌督办等方式督促被检查单位落实责任、消除隐患。

第二十七条铁路监管部门对铁路设备生产企业和铁路运输企业实行信用管理，执行严重违法失信行为信用记录和公告制度，并将相关信用记录依法纳入全国信用信息共享平台和企业信用信息公示系统。

对不同信用水平的企业应当采取差异化分类监管措施，合理确定、动态调整抽查比例、频次和被抽查概率，依法依规加强失信惩戒。

第二十八条铁路监管部门工作人员在履行铁路设备质量安全监管职责时，应当出示有效执法证件，依法行使职权，不得影响被检查单位的正常生产经营活动。

铁路监管部门工作人员与监管对象有利害关系的，应当回避。

第五章 法律责任

第二十九条铁路设备生产企业违反本办法第四条、第九条规定，未依法取得相应许可，或者生产国家明令淘汰或者不符合保障人体健康和人身、财产安全的国家标准、行业标准和规范的铁路设备的，由铁路监管部门责令改正，立即停止生产、销售相关铁路设备。

第三十条铁路设备生产企业和铁路运输企业违反本办法第九条、第二十条规定，未对从业人员开展相关培训，或者未如实记录培训情况的，由铁路监管部门依照《中华人民共和国安全生产法》第九十七条规定处理。

铁路运输企业违反本办法第十七条规定，未建立健全质量安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制的，由铁路监管部门依照《中华人民共和国安全生产法》第一百零一条规定处理。

第三十一条铁路设备生产企业违反本办法第十条规定，未提供相关技术资料的，由铁路

监



管部门责令改正；拒不改正的，予以通报批评，并处2万元以上5万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处1000元以下的罚款。

第三十二条铁路设备许可生产企业和铁路运输企业违反本办法第十二条、第二十一条相关规定，未按要求上报有关信息的，由铁路监管部门依照《中华人民共和国安全生产法》《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》等法律、行政法规的规定处理。

第三十三条铁路运输企业有下列行为之一的，由铁路监管部门责令限期改正；逾期未改正或者拒不改正的，予以通报批评，并处2万元以上5万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处1000元以上5000元以下的罚款：

（一）未建立并保存铁路设备质量安全管理记录的；

（二）制定的铁路设备使用和维修技术规则等重要技术文件未按规定经技术论证或者评审等环节，或者不满足使用和维修工作需要的；

（三）未执行铁路设备维修技术规则的；

（四）新型铁路机车车辆、铁路道岔及其转辙设备、铁路信号控制软件和控制设备、铁路牵引供电设备等铁路设备开展上线运行（运用）考核前，未对考核条件进行评审通过即开展上线运行（运用）考核的；

（五）未建立铁路设备质量安全问题库并逐项销号、实施闭环管理的。

铁路运输企业违反本办法第十九条规定，对铁路机车车辆重大技术变更或者加装改造未组织对其安全性、可靠性和可维修性进行技术评估即组织实施的，由铁路监管部门责令改正，立即停止使用相关铁路机车车辆，处5万元以上10万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处2万元以上5万元以下的罚款。

第三十四条铁路运输企业违反本办法第十四条规定，铁路设备超过规定使用寿命，且未经技术鉴定或者经技术鉴定确认已达到报废条件仍继续使用的，由铁路监管部门责令改正，立即停止使用相关铁路设备，处2万元以上5万元以下的罚款；逾期未改正的，处5万元以上10万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处1万元以上2万元以下的罚款。铁路运输企业使用应当淘汰的危及安全生产的铁路设备的，由铁路监管部门依照《中华人民共和国安全生产法》第九十九条规定处理。



采购、使用不具备许可条件的生产企业生产的铁路设备的，由铁路监管部门责令改正，立即停止使用相关铁路设备，处 1 万元以上 5 万元以下的罚款；逾期未改正的，处 5 万元以上 10 万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处 2 万元以上 5 万元以下的罚款。

第三十五条铁路设备生产企业和铁路运输企业未采取措施消除铁路设备质量安全相关事故隐患的，由铁路监管部门依照《中华人民共和国安全生产法》第一百零二条规定处理。

铁路设备生产企业和铁路运输企业拒绝、阻碍铁路监管部门依法实施监督检查的，由铁路监管部门依照《中华人民共和国安全生产法》第一百零八条规定处理。

第六章 附则

第三十六条本办法所称铁路设备，是指用于铁路运输的铁路机车、动车组、客车、货车、轨道车、救援起重机、铺轨机和架桥机（组）车辆、接触网作业车、大型养路机械等铁路机车车辆，以及铁路道岔及其转辙设备、信号控制软件和控制设备、通信设备、牵引供电设备、电力设备、线路路基、轨道、桥隧等铁路基础设施设备。

本办法所称铁路设备的维修，是指检查、维护和修理。

第三十七条本办法自 2023 年 9 月 1 日起施行。



交通运输部办公厅 公安部办公厅关于推进道路货物运输驾驶员从业资格管理改革的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）、公安厅（局）：

为贯彻落实党中央、国务院决策部署，深入推进道路货物运输驾驶员从业资格管理改革，进一步降低道路货物运输驾驶员负担，经交通运输部、公安部同意，现就做好道路货物运输驾驶员（道路危险货物运输驾驶员除外）从业资格管理改革有关工作通知如下：

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大精神，坚持以人民为中心，以降低从业人员经营负担为目标，推进实施道路货物运输驾驶员从业资格管理改革，将道路货物运输驾驶员从业资格考试安全驾驶理论内容纳入大型货车（B2）、重型牵引挂车（A2）驾驶人科目三安全文明驾驶常识考试，简化道路货物运输驾驶员从业资格证申领手续，申请道路货物运输驾驶员从业资格证的人员，凭取得的相应机动车驾驶证向交通运输主管部门直接申领道路货物运输驾驶员从业资格证，切实便利道路货物运输驾驶员从业、就业、择业。

二、完善机动车驾驶培训考试内容

各地交通运输主管部门要督促指导机动车驾驶培训机构，严格按照新修订的《机动车驾驶培训教学与考试大纲》（交运发〔2022〕36号）培训内容和学时要求，规范开展大型货车（B2）、重型牵引挂车（A2）准驾车型的机动车驾驶培训教学，确保培训质量；对发现驾驶培训机构减少培训项目和学时的，依法严肃查处。各地公安交管部门要按照更新后的机动车驾驶人考试题库，规范开展大型货车（B2）、重型牵引挂车（A2）驾驶人考试，不得减少考试项目、缩短考试里程、降低评判标准，切实保障考试质量。申请人考试合格后，公安交管部门按照规定核发相应准驾车型的机动车驾驶证。需要从事道路货物运输经营的人员，凭相应准驾车型的机动车驾驶证到当地交通运输主管部门申领从业资格证，实现“一次报名、一次培训、一次考试、申领两证”。

三、简化从业资格证件申领流程

申请从事道路货物运输经营的人员，可在当地政务服务大厅或互联网道路运输便民政务服务系统（以下简称便民政务系统）等进行线下或线上申请，提交身份证、机动车驾驶证等



相关证明材料，由当地交通运输主管部门进行审核。经审核符合申领要求的，交通运输主管部门应当及时发放从业资格证纸质证件或电子证件。

四、优化从业资格便民政务服务

各地交通运输主管部门要积极利用便民政务系统等信息化手段，开展道路货物运输驾驶员从业资格证申领、发放、变更和注销等工作，积极推广应用道路运输电子证照。要做好道路货物运输驾驶员从业资格信息的数据上传、更新和共享，持续推进道路货物运输驾驶员从业资格证补发、换发、变更、注销、诚信考核等服务事项“跨省通办”，加强“跨省通办”政策及流程宣传推广，进一步提升办理便捷度，确保道路货物运输驾驶员从业资格电子证件在全国范围内交互共享和互信互认。

五、强化日常诚信考核管理

各地交通运输主管部门要按照《道路运输从业人员管理规定》（交通运输部令 2022 年第 38 号）《交通运输部关于印发〈道路运输驾驶员诚信考核办法〉的通知》（交运规〔2022〕6 号）相关要求，做好道路货物运输驾驶员的诚信考核管理工作，认真组织开展从业人员诚信考核等级年度评定，并实施差异化继续教育。对年度诚信考核计分优良（AAA 级）、合格（AA 级）、基本合格（A 级）的驾驶员，不得强制要求参加继续教育。对不合格（B 级）的驾驶员，要督促其在诚信考核等级确定后 30 日内，按照规定到道路运输企业或者从业资格培训机构接受不少于 18 个学时的道路运输法规、职业道德和安全知识的继续教育，完成规定的继续教育后，其诚信考核等级恢复为 A 级。

六、切实规范运输经营行为

各地交通运输主管部门要依据《中华人民共和国道路运输条例》及相关配套规章制度，对道路货物运输驾驶员进行日常监督管理，依法查处道路运输违法行为。各地公安交管部门要按照《中华人民共和国道路交通安全法》及实施条例等规定，依法查处道路交通安全违法行为。各地交通运输主管部门要加快推进交通运输行政执法信息系统与道路运政系统的业务协同，加强跨省执法信息互联共享，依法通过诚信考核、公开公示等方式，进一步规范驾驶员从业经营行为。

七、加强改革政策宣传



现代物流·法讯（2023 年 7 月刊——第 96 期）

各地交通运输主管部门要积极会同公安交管部门，通过便民政务系统、驾驶培训监管服务平台，以及有关政务网站、微信公众号、短视频平台等渠道，加强道路货物运输驾驶员从业资格管理改革工作的政策宣传，合理引导社会预期，加强政策跟踪监测，及时协调解决困难问题，确保改革工作顺利落地实施。

交通运输部办公厅 公安部办公厅

2023 年 6 月 30 日



热点关注

- 《2022 年交通运输行业发展统计公报》及评读
- 以沿江高铁通道建设为契机推动区域经济发展





2022 年交通运输行业发展统计公报

交通运输部

2022 年是党和国家历史上极为重要的一年。党的二十大胜利召开，描绘了全面建设社会主义现代化国家的宏伟蓝图。交通运输行业在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，紧紧围绕“疫情要防住、经济要稳住、发展要安全”的要求，高效统筹疫情防控和经济社会发展交通运输各项工作，统筹发展和安全，全力保畅通、扩投资、稳市场、调结构、防风险，奋力加快建设交通强国，努力当好中国式现代化的开路先锋，为稳定宏观经济大盘提供了有力服务保障。

一、基础设施

（一）铁路。

年末全国铁路营业里程 15.5 万公里，其中高铁营业里程 4.2 万公里。投产新线 4100 公里，其中高铁 2082 公里。铁路复线率为 59.6%，电化率为 73.8%。全国铁路路网密度 161.1 公里/万平方公里，比上年末增加 4.4 公里/万平方公里。

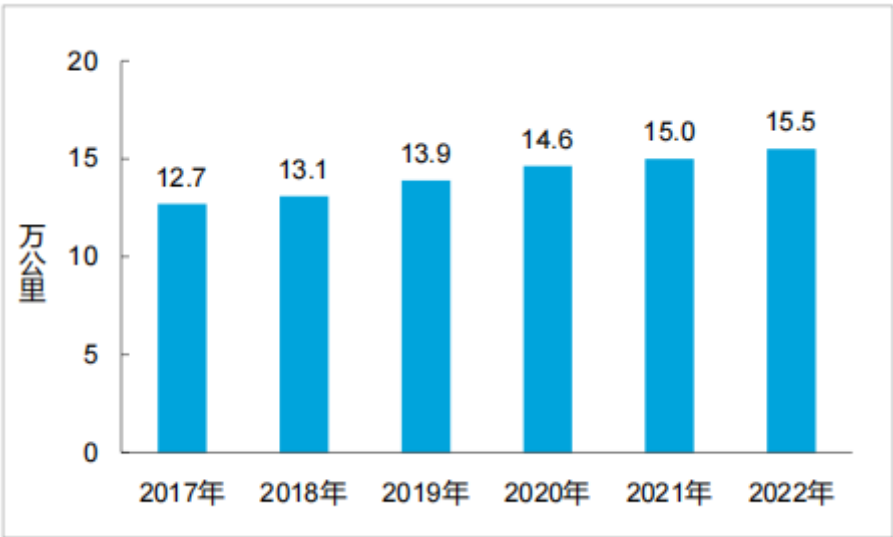


图 1 2017—2022 年年末全国铁路营业里程

（二）公路。



年末全国公路里程 535.48 万公里，比上年末增加 7.41 万公里。公路密度 55.78 公里/百平方公里，增加 0.77 公里/百平方公里。公路养护里程 535.03 万公里，占公路里程比重为 99.9%。

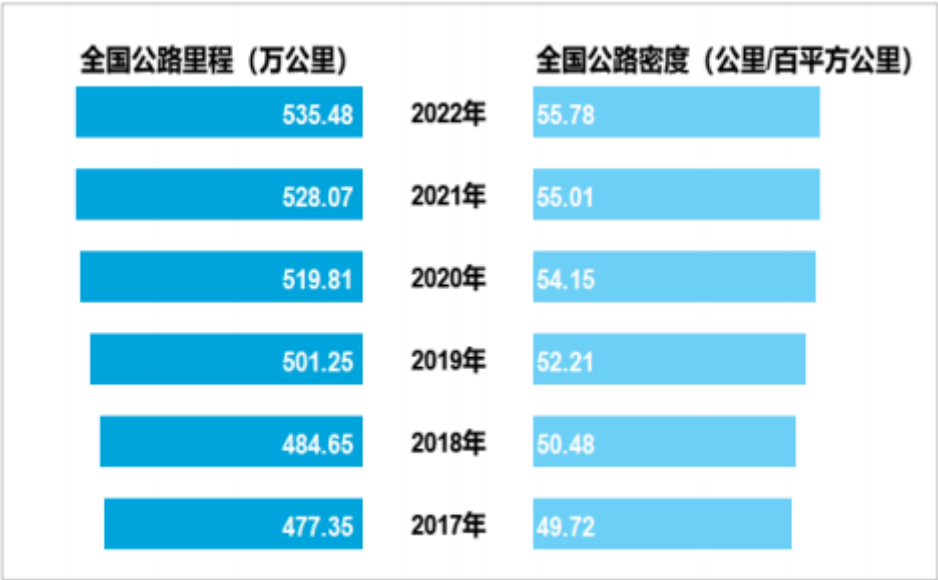


图 2 2017—2022 年年末全国公路里程及公路密度

年末全国四级及以上等级公路里程 516.25 万公里，比上年末增加 10.06 万公里，占公路里程比重为 96.4%、提高 0.6 个百分点。其中，二级及以上等级公路里程 74.36 万公里、增加 2.00 万公里，占公路里程比重为 13.9%、提高 0.2 个百分点；高速公路里程 17.73 万公里、增加 0.82 万公里，国家高速公路里程 11.99 万公里、增加 0.29 万公里。

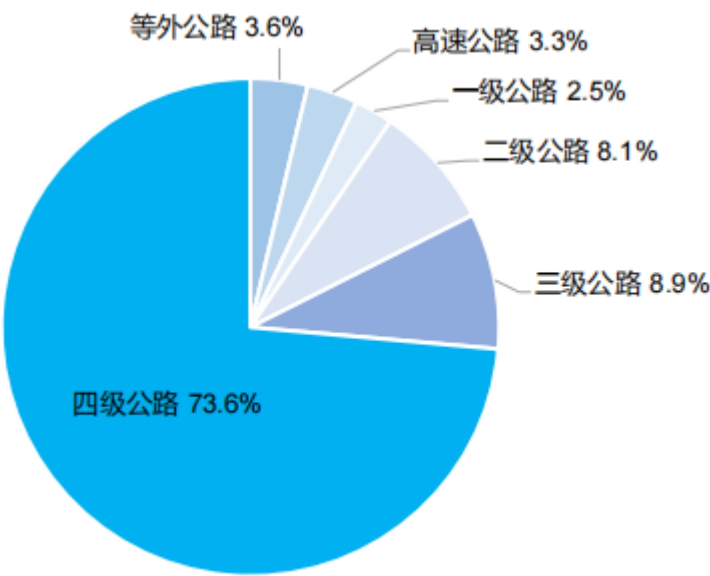


图 3 2022 年年末全国公路里程构成（按技术等级分）

年末全国国道里程 37.95 万公里，省道里程 39.36 万公里。农村公路里程 453.14 万公里，其中县道里程 69.96 万公里、乡道里程 124.32 万公里、村道里程 258.86 万公里。

年末全国公路桥梁 103.32 万座、8576.49 万延米，比上年末分别增加 7.20 万座、1196.27 万延米，其中特大桥 8816 座、1621.44 万延米，大桥 15.96 万座、4431.93 万延米。全国公路隧道 24850 处、2678.43 万延米，增加 1582 处、208.54 万延米，其中特长隧道 1752 处、795.11 万延米，长隧道 6715 处、1172.82 万延米。

（三）水路。

1. 内河航道。

年末全国内河航道通航里程 12.80 万公里，比上年末增加 326 公里。等级航道通航里程 6.75 万公里，占内河航道通航里程比重为 52.7%，其中三级及以上航道通航里程 1.48 万公里，占内河航道通航里程比重为 11.6%。

年末各等级内河航道通航里程分别为：一级航道 2196 公里，二级航道 4046 公里，三级航道 8543 公里，四级航道 11423 公里，五级航道 7764 公里，六级航道 16602 公里，七级航道 16900 公里。等外航道 6.05 万公里。



年末各水系内河航道通航里程分别为：长江水系 64818 公里，珠江水系 16880 公里，黄河水系 3533 公里，黑龙江水系 8211 公里，京杭运河 1423 公里，闽江水系 1973 公里，淮河水系 17610 公里。

2. 港口。

年末全国港口生产用码头泊位 21323 个，比上年末增加 456 个。其中，沿海港口生产用码头泊位 5441 个、增加 22 个，内河港口生产用码头泊位 15882 个、增加 434 个。

年末全国港口万吨级及以上泊位 2751 个，比上年末增加 92 个。从分布结构看，沿海港口万吨级及以上泊位 2300 个、增加 93 个，内河港口万吨级及以上泊位 451 个、减少 1 个。从用途结构看，专业化万吨级及以上泊位 1468 个、增加 41 个，通用散货万吨级及以上泊位 637 个、增加 41 个，通用件杂货泊位 434 个、增加 13 个。

表 1 2022 年年末全国港口万吨级及以上泊位数量

单位：个						
泊位吨级	全国港口 年末数	比上年末 增加	沿海港口 年末数	比上年末 增加	内河港口 年末数	比上年末 增加
合计	2751	92	2300	93	451	-1
3 万吨级以下	891	16	706	19	185	-3
3~5（不含）万吨级	452	5	327	6	125	-1
5~10（不含）万吨级	930	56	798	50	132	6
10 万吨级及以上	478	15	469	18	9	-3

表 2 2022 年年末全国万吨级及以上泊位构成（按主要用途分）



单位：个		
泊位用途	年末数	比上年末增加
专业化泊位	1468	41
其中：集装箱泊位	372	11
煤炭泊位	273	1
金属矿石泊位	88	3
原油泊位	93	0
成品油泊位	155	9
液体化工泊位	287	17
散装粮食泊位	39	1
通用散货泊位	637	41
通用件杂货泊位	434	13

（四）民航。

年末颁证民用航空运输机场 254 个，比上年末增加 6 个，其中定期航班通航机场 253 个，定期航班通航城市（或地区）249 个。

全年旅客吞吐量达到 100 万人次以上的机场 69 个，其中达到 1000 万人次及以上的机场 18 个。全年货邮吞吐量达到 10000 吨以上的机场 51 个。

（五）邮政。

年末全国拥有邮政行业各类营业网点 43.4 万处，比上年末增加 2.1 万处，其中设在农村地区 11.7 万处、增加 0.14 万处。快递服务营业网点 23.1 万处、增加 0.3 万处，其中设在农村地区 7.6 万处、增加 0.1 万处。

年末全国邮政邮路 4.4 万条、1142.5 万公里。邮政农村投递路线 10.4 万条、414.7 万公里。快递服务网络条数 21.2 万条、增加 1.2 万条，快递服务网络长度（单程）4870.4 万公里、增加 564.8 万公里。

（六）城市客运。



年末全国公共汽电车运营线路 7.80 万条，比上年末增加 0.23 万条，运营线路总长度 166.45 万公里、增加 7.07 万公里，其中公交专用车道 1.99 万公里、增加 0.16 万公里。城市轨道交通运营线路 292 条、增加 17 条，运营里程 9554.6 公里、增加 819 公里，其中地铁线路 240 条、8448.1 公里，轻轨线路 7 条、263 公里。城市客运轮渡运营航线 79 条、减少 5 条，运营航线总长度 334.6 公里、减少 41.7 公里。

二、运输装备

（一）铁路。

年末全国拥有铁路机车 2.21 万台，比上年末增加 0.04 万台，其中内燃机车 0.78 万台、电力机车 1.42 万台。拥有铁路客车 7.7 万辆、减少 0.02 万辆，其中动车组 4194 标准组、33554 辆，分别增加 41 标准组、333 辆。拥有铁路货车 99.7 万辆、增加 3.1 万辆。

（二）公路。

年末全国拥有公路营运汽车 1222.08 万辆。分结构看，拥有载客汽车 55.42 万辆、1647.24 万客位，比上年末分别减少 3.28 万辆、103.79 万客位；拥有载货汽车 1166.66 万辆、16967.33 万吨位，分别减少 6.60 万辆、132.17 万吨位，其中，普通货车 387.69 万辆、4716.19 万吨位，分别减少 19.25 万辆、207.24 万吨位，专用货车 63.43 万辆、753.72 万吨位，分别增加 3.05 万辆、34.96 万吨位，牵引车 354.18 万辆、增加 7.50 万辆，挂车 361.36 万辆、增加 2.11 万辆。

表 3 2022 年年末全国公路营运汽车构成



指标	单位	年末数	比上年末增长 (%)
公路营运汽车合计	万 辆	1222.08	-0.8
其中：载客汽车			
车辆数	万 辆	55.42	-5.6
客位数	万客位	1647.24	-5.9
载货汽车			
车辆数	万 辆	1166.66	-0.6
吨位数	万吨位	16967.33	-0.8
其中：货车			
车辆数	万 辆	451.12	-3.5
吨位数	万吨位	5469.91	-3.1
牵引车	万 辆	354.18	2.2
挂车			
车辆数	万 辆	361.36	0.6
吨位数	万吨位	11497.43	0.4

（三）水路。

年末全国拥有水上运输船舶 12.19 万艘，比上年末减少 0.40 万艘，净载重量 2.98 亿吨、增加 0.13 亿吨，载客量 86.18 万客位、增加 0.40 万客位，集装箱箱位 298.72 万标准箱、增加 10.29 万标准箱。

表 4 2022 年年末全国水上运输船舶构成



指标	单位	年末数	比上年末增长 (%)
运输船舶合计			
运输船舶数量	万 艘	12.19	-3.2
净载重量	万 吨	29775.81	4.7
载客量	万 客 位	86.18	0.5
集装箱箱位	万标准箱	298.72	3.6
其中：内河运输船舶			
运输船舶数量	万 艘	10.95	-3.6
净载重量	万 吨	15249.73	3.9
载客量	万 客 位	57.27	-3.7
集装箱箱位	万标准箱	55.16	14.1
沿海运输船舶			
运输船舶数量	艘	10997	1.0
净载重量	万 吨	9370.31	5.5
载客量	万 客 位	26.84	12.3
集装箱箱位	万标准箱	59.88	-4.1
远洋运输船舶			
运输船舶数量	艘	1387	-1.1
净载重量	万 吨	5155.77	5.9
载客量	万 客 位	2.06	-14.8
集装箱箱位	万标准箱	183.67	3.4

（四）民航。

年末全国运输飞机在册架数 4165 架，比上年末增加 111 架。其中，客运飞机 3942 架、增加 86 架，货运飞机 223 架、增加 25 架。

（五）城市客运。

年末全国拥有公共汽电车 70.32 万辆，比上年末减少 0.63 万辆，其中纯电动车 45.55 万辆、增加 3.59 万辆，占公共汽电车比重为 64.8%、提高 5.6 个百分点。拥有城市轨道交通配



属车辆 6.26 万辆，增加 0.53 万辆。拥有巡游出租汽车 136.20 万辆，减少 2.93 万辆。拥有城市客运轮渡船舶 183 艘。

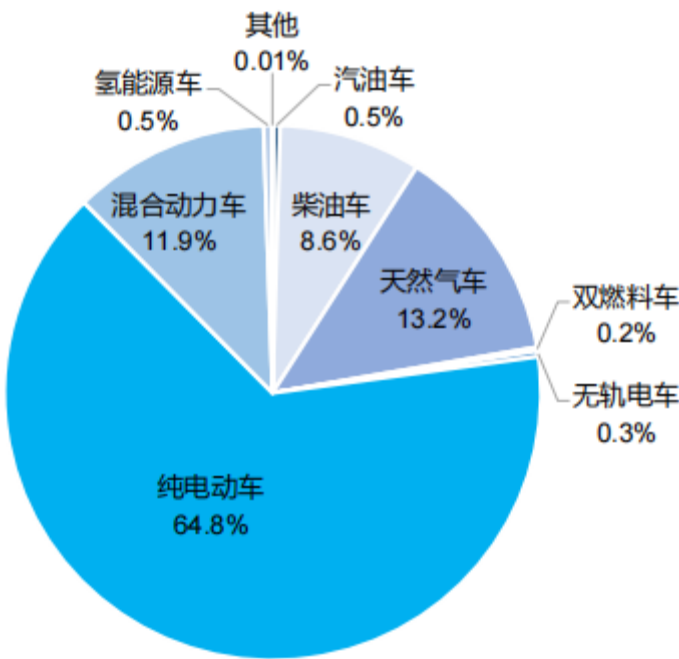







图 4 2022 年年末公共汽电车构成（按燃料类型分）

表 5 2017—2022 年年末全国城市客运装备拥有量

 年份	 公共汽电车 (万辆)	 城市轨道交通配属车辆 (万辆)	 巡游出租汽车 (万辆)	 城市客运轮渡船舶 (艘)
2022 年	70.32	6.26	136.20	183
2021 年	70.94	5.73	139.13	196
2020 年	70.44	4.94	139.40	194
2019 年	69.33	4.10	139.16	224
2018 年	67.34	3.40	138.89	250
2017 年	65.12	2.87	139.58	264

三、运输服务



全年完成营业性货运量 506.63 亿吨，比上年下降 3.1%，完成货物周转量 226160.96 亿吨公里、增长 3.4%。完成营业性客运量 55.87 亿人、下降 32.7%，完成旅客周转量 12921.54 亿人公里、下降 34.6%。

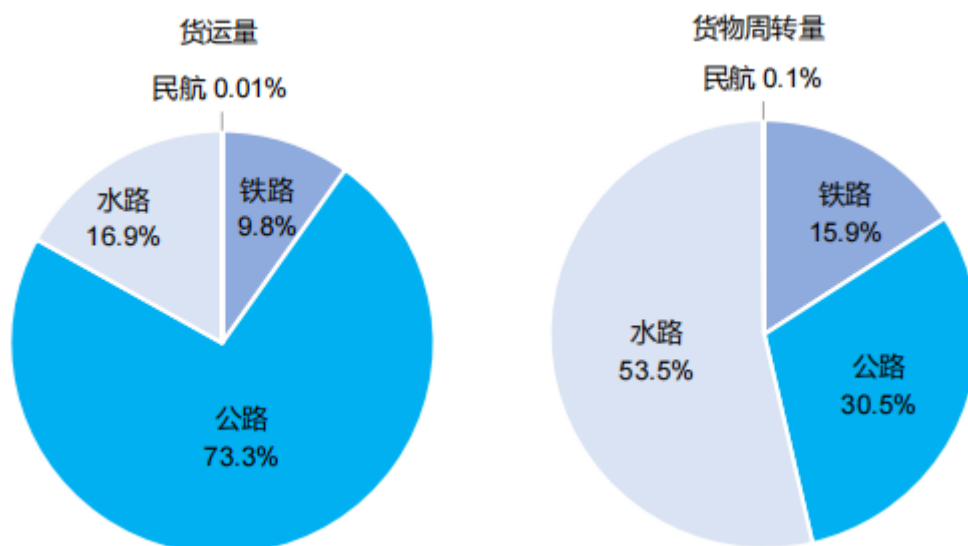


图 5 2022 年营业性货物运输量构成（按运输方式分）

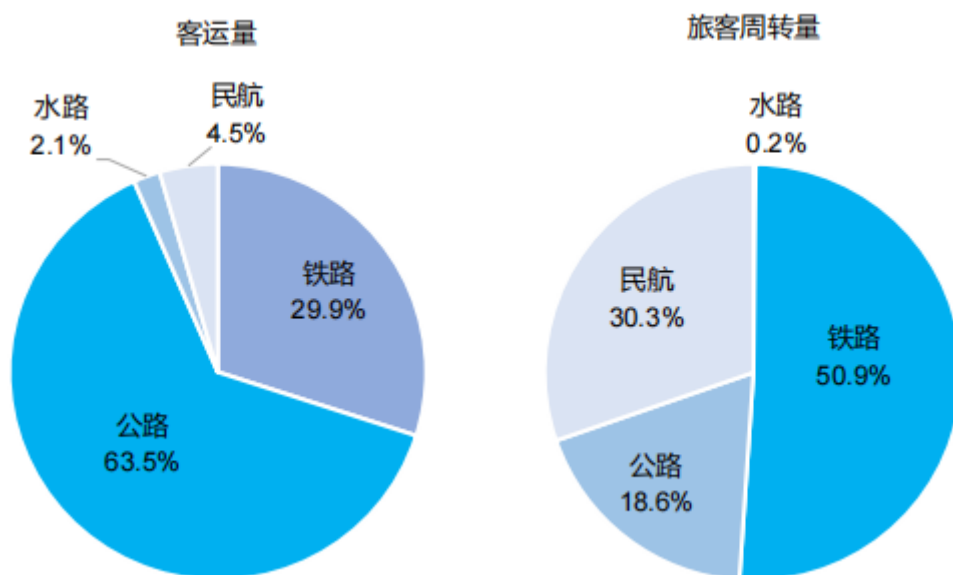


图 6 2022 年营业性旅客运输量构成（按运输方式分）

（一）铁路。



现代物流·法讯（2023 年 7 月刊——第 96 期）

全年完成货运总发送量 49.84 亿吨，比上年增长 4.4%，完成货运总周转量 35945.69 亿吨公里、增长 8.1%。

全年完成旅客发送量 16.73 亿人，比上年下降 35.9%，完成旅客周转量 6577.53 亿人公里、下降 31.3%。

（二）公路。

全年完成营业性货运量 371.19 亿吨，比上年下降 5.5%，完成货物周转量 68958.04 亿吨公里、下降 1.2%。

全年完成营业性客运量 35.46 亿人，比上年下降 30.3%，完成旅客周转量 2407.54 亿人公里、下降 33.7%。

全年高速公路车流量 95.32 亿辆，比上年下降 18.4%，其中 9 座及以下小客车 69.74 亿辆、下降 20.6%。普通国省道机动车年平均断面交通量 9358 辆/日，下降 12.7%。

（三）水路。

全年完成营业性货运量 85.54 亿吨，比上年增长 3.8%，完成货物周转量 121003.14 亿吨公里、增长 4.7%。其中，内河货运量 44.02 亿吨、增长 5.1%，内河货物周转量 19025.73 亿吨公里、增长 7.3%；海洋货运量 41.51 亿吨、增长 2.5%，海洋货物周转量 101977.41 亿吨公里、增长 4.2%。

全年完成营业性客运量 1.16 亿人，比上年下降 28.8%，完成旅客周转量 22.60 亿人公里、下降 31.7%。

全年完成港口货物吞吐量 156.85 亿吨，比上年增长 0.9%。其中，沿海港口货物吞吐量 101.31 亿吨、增长 1.6%，内河港口货物吞吐量 55.54 亿吨、下降 0.3%；外贸货物吞吐量 46.07 亿吨、下降 1.9%，内贸货物吞吐量 110.77 亿吨、增长 2.1%。完成集装箱吞吐量 2.96 亿标准箱，增长 4.7%。完成集装箱铁水联运量 874.70 万标准箱，增长 16.0%。



全年完成港口旅客吞吐量 3886.47 万人，比上年下降 18.6%。其中，内河港口旅客吞吐量 39.03 万人、下降 68.0%，沿海港口旅客吞吐量 3847.43 万人、下降 17.3%。

表 6 2022 年全国港口货物吞吐量构成

类别	单位	数量	比上年增长 (%)
货物吞吐量	亿 吨	156.85	0.9
其中：外 贸	亿 吨	46.07	-1.9
内 贸	亿 吨	110.77	2.1
其中：煤炭及制品	亿 吨	28.64	1.2
石油、天然气及制品	亿 吨	12.97	-1.4
金属矿石	亿 吨	24.66	2.8
集装箱	亿标准箱	2.96	4.7
内 河	亿标准箱	0.35	5.2
沿 海	亿标准箱	2.61	4.6

（四）民航。

全年完成货邮运输量 607.6 万吨，比上年下降 17.0%，完成货邮周转量 254.10 亿吨公里、下降 8.7%。

全年完成客运量 2.52 亿人，比上年下降 42.9%，完成旅客周转量 3913.87 亿人公里、下降 40.1%。国内航线完成客运量 2.50 亿人、下降 43.1%，其中港澳台航线完成 46.9 万人、下降 20.8%；国际航线完成 186.1 万人、增长 26.0%。

全年民航运输机场完成货邮吞吐量 1453.1 万吨，比上年下降 18.5%，完成旅客吞吐量 5.20 亿人、下降 42.7%。

（五）邮政。

全年完成邮政行业寄递业务量 1390.9 亿件，比上年增长 2.7%，完成邮政行业业务收入（不包括邮政储蓄银行直接营业收入）13509.6 亿元、增长 6.9%。



全年完成快递业务量 1105.8 亿件，比上年增长 2.1%，完成快递业务收入 10566.7 亿元、增长 2.3%。

（六）城市客运。

全年完成城市客运量 755.11 亿人，比上年下降 24.0%。其中，公共汽电车客运量 353.37 亿人、下降 27.8%，城市轨道交通客运量 193.09 亿人、下降 18.6%，巡游出租汽车客运量 208.20 亿人、下降 22.0%，城市客运轮渡客运量 0.45 亿人、下降 11.7%。

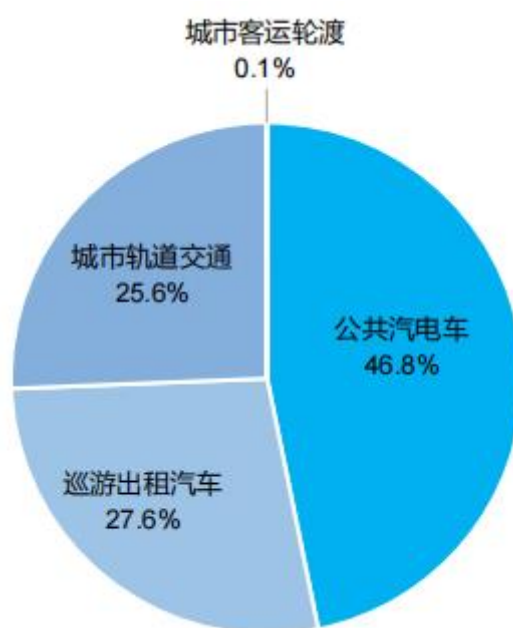


图 7 2022 年全国城市客运量构成（按运输方式分）

四、交通固定资产投资

全年完成交通固定资产投资 38545 亿元，比上年增长 6.4%，其中公路水路固定资产投资 30205 亿元、增长 9.8%。

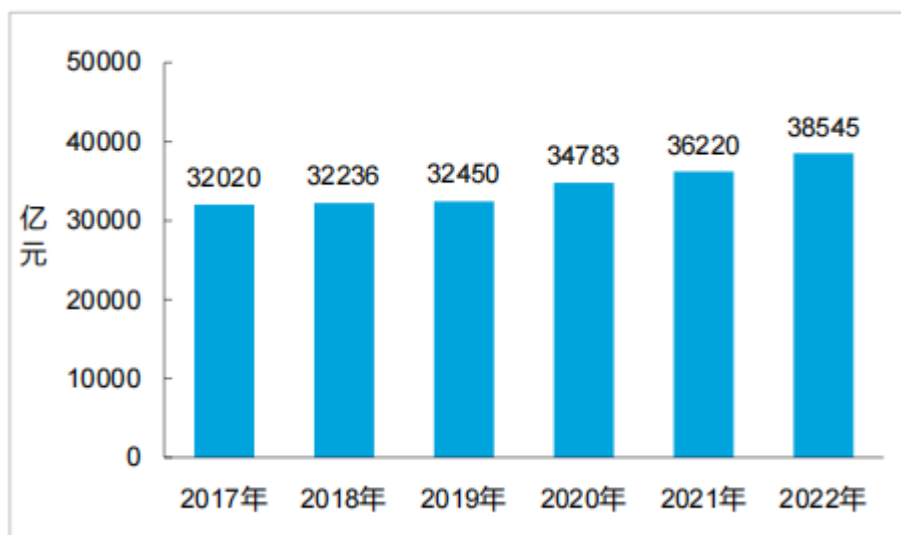


图 8 2017—2022 年交通固定资产投资额

（一）铁路。

全年完成铁路固定资产投资 7109 亿元，比上年下降 5.1%。

（二）公路。

全年完成公路固定资产投资 28527 亿元，比上年增长 9.7%。其中，高速公路完成 16262 亿元、增长 7.3%，普通国省道完成 5973 亿元、增长 6.5%，农村公路完成 4733 亿元、增长 15.6%。

全年全国 832 个脱贫县完成公路固定资产投资 8273 亿元。

（三）水路。

全年完成水路固定资产投资 1679 亿元，比上年增长 10.9%。其中，内河建设完成 867 亿元、增长 16.7%，沿海建设完成 794 亿元、增长 9.9%。

（四）民航。

全年完成民航固定资产投资 1231 亿元，比上年增长 0.7%。

五、安全生产

（一）铁路。



全年全国铁路未发生铁路交通特别重大、重大事故，发生较大事故 5 件，比上年增加 4 件。铁路交通事故死亡人数下降 14.6%。

（二）公路水路。

全年共发生运输船舶水上交通事故（等级事故）103 起，比上年下降 20.2%，死亡失踪 88 人、下降 42.5%，沉船 33 艘、下降 28.3%。全国各级海上搜救中心共组织、协调搜救行动 1588 次，在我国搜救责任区内成功搜救 969 艘中外遇险船舶、9748 名中外遇险人员。

全年公路水运工程建设领域未发生重特大事故，发生生产安全事故 47 起、死亡 61 人，比上年分别下降 26.6%和 32.2%。

全年港口作业领域发生生产安全一般事故 9 起、死亡 8 人。未发生较大及以上等级事故。

（三）民航。

全年民航安全运行平稳可控，运输航空百万架次重大事故率十年滚动值为 0.011。通用航空事故万架次率为 0.0367。人为责任原因征候万时率为 0.005，比上年下降 70.3%，各项指标均较好控制在年度安全目标范围。

（四）邮政。

全年共发生事故 2 起，比上年减少 6 起。

六、科技创新与人才队伍建设

全年共有 323 项科技成果入选 2022 年度交通运输重大科技创新成果库。320 项科技成果进入铁路重大科技创新成果库。

年末公路水路领域共有 60 个行业重点实验室，86 个行业研发中心，19 个协同创新平台，13 个野外科学观测研究基地。

全年交通运输行业共发布国家和行业标准 244 项。

全年共有 5 人入选国家级人才计划，140 名青年专业技术人员入选交通运输青年科技英才，19 名中青年科技创新领军人才、10 个重点领域创新团队、4 个创新人才培养示范基地入



选 2022 年交通运输行业科技创新人才推进计划。426 个单位获得团中央、交通运输部联合认定的“全国青年文明号”称号，195 个单位获得“全国交通运输行业文明单位”称号，217 个单位获得“全国交通运输文明示范窗口”称号。7 个集体获得“北京冬奥会、冬残奥会突出贡献集体”称号，7 名个人获得“北京冬奥会、冬残奥会突出贡献个人”称号。

注释：

1. 香港、澳门特别行政区及台湾省统计数据未包括在本公报内。部分数据因四舍五入的原因，存在总计与分项合计不等的情况。
2. 公路营运汽车的统计范围是在公路运输管理部门注册登记的处于营运状态、最近年审日期在两年内的公路客运、货运车辆。
3. 营业性货物运输量为铁路、公路、水路、民航完成数，不包括管道数据。
4. 营业性旅客运输量为铁路、公路、水路、民航完成数，不包括城市客运数据。其中，公路营业性客运量仅包含传统的班车包车客运量。
5. 本年公路客货运输量包括新疆生产建设兵团数据，全国增速按可比口径计算。

资料来源：

本公报数据来自交通运输部、国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局。



攻坚克难创新绩 加快建设交通强国谱新章——

《2022 年交通运输行业发展统计公报》评读

来源：综合规划司

2022 年是党和国家历史上极为重要的一年，也是交通运输事业发展进程中极为重要的一年。全国交通运输系统在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，坚持稳中求进工作总基调，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务加快构建新发展格局，着力推动高质量发展，紧紧围绕“疫情要防住、经济要稳住、发展要安全”的要求，攻坚克难、埋头苦干、担当奉献，高效统筹疫情防控和经济社会发展交通运输各项工作，奋力加快建设交通强国，圆满完成了各项任务。最新发布的《2022 年交通运输行业发展统计公报》，生动描绘了一年来全行业上下团结一心、砥砺奋进、努力当好中国式现代化开路先锋的新画卷。

从设施看，综合立体交通网持续完善。一是大力推进交通基础设施建设，交通网络不断加密。2022 年，全国铁路投产新线 4100 公里，公路里程增加 7.41 万公里，港口生产用码头泊位增加 456 个，邮政行业营业网点增加 2.1 万处。二是着力提升高效率交通基础设施覆盖率，快速交通网加快构建。高铁营业里程占比提高至 27%以上，高速公路里程占比提高至 3.3%，三级及以上航道通航里程占比提高至 11.6%，新增颁证民用航空运输机场 6 个，快递服务营业网点增加 0.3 万处。三是有效提高交通运输均等化水平，基础服务网持续拓展。有序推进老少边及脱贫地区公路建设，农村公路里程增加 6.54 万公里，其中乡镇通三级及以上公路比例达到 84%。

从装备看，运输装备不断迭代升级。一是推广先进适用的技术装备，专业化水平持续提高。2022 年末，全国动车组辆数比上年末增加 333 辆。积极发展公路专用运输车辆，专用货车、牵引车、挂车占比分别提高 0.3 个、0.8 个和 0.4 个百分点。大力推广使用集装箱等货运装备，水上运输船舶集装箱箱位增加 10.29 万标准箱。二是推进行业节能减排，绿色化水平稳步提升。



铁路电力机车占比达 64%。持续促进新能源汽车发展，全国新能源公交车占比超过 77%。

全国机场场内电动车辆设备占比达到 24%，飞机 APU 替代设备安装率、使用率均超过 95%。

三是加快集约化发展，大型化趋势更加明显。大型营运载货汽车平均吨位提高至 21.8 吨/辆。

营业性运输船舶平均净载重量为 2443 吨/艘、增加 184 吨/艘。全球首架 C919 大飞机开启 100 小时验证飞行。

从货运看，交通物流保通保畅成效显著。充分发挥国务院物流保通保畅工作领导小组办公室作用，坚决落实疫情防控各阶段要求，因时因势调整优化交通物流保通保畅各项举措，全力保障国际国内物流供应链稳定畅通。一是确保交通运输网络有序运行，货运物流规模保持高位。铁路、干线公路、港口航道、民航机场和邮政快递网络运行总体平稳，全年完成营业性货运量 506.63 亿吨，完成港口货物吞吐量 156.85 亿吨，完成快递业务量 1105.8 亿件，均保持在较高水平。二是着力保障国际物流供应链稳定畅通，对外货物运输实现较快增长。中欧班列已通达欧洲 25 个国家 200 多个城市，全年开行量达 1.6 万列、增长 9%。西部陆海新通道班列发送货物 75.6 万标准箱，增长 18.5%。完成港口外贸集装箱吞吐量 1.74 亿标准箱，增长 5.4%。三是稳步推进货运绿色低碳发展，运输结构调整取得积极成效。进一步推进大宗货物和中长途货物运输“公转铁”“公转水”，铁路、水路货运量比上年分别增长 4.4% 和 3.8%，合计占营业性货运量比重较上年提高 1.8 个百分点。加快发展多式联运，港口集装箱铁水联运量完成 874.70 万标准箱，增长 16.0%。

从出行看，结构呈现持续优化态势。受疫情等超预期因素影响，公众出行规模有所下降，但出行结构不断优化、服务品质有效提升。一是出行方式更加灵活，私家车等个性化出行趋势明显。高速公路 9 座及以下小客车出行量达 170 亿人，在跨区域出行中的比重不断提高，公路在公众出行中的地位和作用进一步凸显。二是城市公共交通优先发展，客运服务供给能力进一步提升。城市公共汽电车运营线路增加 2250 条、总长度增加 7.07 万公里。新增城市轨道交通线路 17 条，增加运营里程 819 公里，城市轨道交通客运量占比较上年提高 1.7 个百分点。三是加快推进服务升级，公众出行体验不断改善。铁路全面推广电子化补票，持续增加开



行旅游专列。全国超 2200 个二级及以上汽车客运站实现电子客票服务，全年开行定制客运线路 4000 余条。全年民航平均航班正常率为 94.98%，比上年提高 6.98 个百分点。

从投资看，交通投资保持高位运行。全力落实党中央、国务院关于促投资稳增长各项工作部署，出台扎实稳住经济一揽子政策措施交通运输实施方案，充分发挥重大项目牵引作用，不断强化项目储备、资金筹措和要素保障，全力做好促投资稳增长各项工作。一是全面落实各项政策措施，交通固定资产投资规模保持高位。用足用好投资激励政策，全年完成投资 3.85 万亿元，增速达 6.4%、比上年加快 2.3 个百分点，为稳住宏观经济大盘作出积极贡献。二是深入推进重大项目建设，推动形成更多实物工作量。高质量建设战略骨干通道，川藏铁路、深中通道、西部陆海新通道平陆运河、广州港南沙四期码头等重大项目建设进展顺利，计划总投资 100 亿元及以上公路水路项目完成投资比上年增加 849 亿元，对整个交通投资增量贡献率达 36.5%。三是加快“四好农村路”高质量发展，服务乡村振兴取得新成效。启动新一轮农村公路建设和改造，全年新改建农村公路完工里程达 19 万公里，农村公路完成投资 4733 亿元，增速达 15.6%，明显高于其他领域，其中 832 个脱贫县完成投资 8273 亿元。西部地区公路水路完成投资超过 1.2 万亿元，占公路水路投资比重超过 40%。

回顾过去一年，面对超预期因素冲击，全国交通运输系统顶住压力，走过了极不平凡的历程，各方面工作取得了新的积极成效，谱写了当好中国式现代化开路先锋的新篇章。这些成绩的取得，是习近平新时代中国特色社会主义思想科学指引的结果，是党中央、国务院正确领导的结果，是全国交通运输系统广大干部职工拼搏奉献、不懈奋斗的结果。今年是全面贯彻党的二十大精神开局之年，让我们更加紧密团结在以习近平同志为核心的党中央周围，坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大和二十届一中、二中全会精神，深入落实中央经济工作会议和全国两会精神，坚持稳中求进工作总基调，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务加快构建新发展格局，着力推动高质量发展，奋力加快建设交通强国，努力当好中国式现代化的开路先锋，为服务全面建设社会主义现代化国家开好局起好步作出新的更大贡献。



以沿江高铁通道建设为契机推动区域经济发展

来源：城市和小城镇改革发展中心

摘要：关键性交通基础设施在支撑国土空间开发利用和促进区域协调发展等方面发挥着重要作用。为更好地满足长江轴线国土开发的需要，满足沿江地区旅客的出行要求，完善综合立体交通走廊，由推动长江经济带发展领导小组牵头，制定《推动长江经济带沿江高铁通道建设实施方案》，明确沿江高铁通道将由成都、重庆—万州—宜昌—荆门—武汉—合肥—南京—上海等线路构成。发挥沿江高铁通道经济作用在做好跨领域的综合协调、重视微观层面可能会遇到的梗阻、关注高铁对区域发展的负面作用、加强对长大线路及沿线地区的发展统筹等方面存在难点与挑战。围绕沿江高铁通道，需抓住基础设施建设的关键时间窗口，适应沿江带状空间发展和集聚需要，优化沿江两岸乃至长江经济带的区域经济空间布局，加速沿江地区的要素流动，进一步完善综合交通运输体系，推进沿江城市群实现更好、更高质量的一体化发展。

作者：欧心泉

原文刊登于《区域经济评论》2023年第2期

“十四五”期间，沿海、沿江、沿边、出疆、入藏和西部陆海新通道等战略骨干通道加快建设，其中沿江通道作为直接支撑长江经济带发展的战略骨干通道，地位与重要性日益凸显。《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》明确提出，全面推动长江经济带发展，围绕建设长江大动脉，加快沿江高铁和货运铁路建设。2022年1月，国务院发布《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》，将畅通沿江通道，建设成都重庆至上海沿江高铁纳入交通基础设施建设重大工程。2022年12月召开的中央经济工作会议强调，将加快实施“十四五”重大工程，加强区域间基础设施联通作为2023年经济工作的重点之一。随着沿江高铁通道正在从规划畅想的“大写意”走向落地实施的“工笔画”，加快建设区域重大交通基础设施将进一步优化沿江地区经济空间布局，推动区域协调发展及城镇化建设进入新阶段。

一、建设沿江高铁通道的重大意义与形势要求

随着长江轴线在中国国土空间开发中的重要性进一步显现，沿江地区对区域经济发展的带动作用不断增强，利用好沿江通道，更好支撑长江经济带发展的意义更加突出。考虑到沿江综合立体交通走廊仍存在结构性缺失，特别是沿江东西向、连续贯通的高速铁路空缺，对实施长江经济带发展战略的支撑作用不足，推动沿江高铁通道建设具有紧迫的现实需求。

长江是中国国土空间开发的关键轴线



长江横跨中国东中西、连接南北方，沿岸及流域具有巨大发展潜力，在全国区域发展总体格局中具有重要战略地位。1984年，在乌鲁木齐召开的全国经济地理和国土规划学术讨论会上，陆大道作了题为《2000年我国工业生产力布局总图的科学基础》的报告，呼吁将中国国土开发和经济布局的战略重点放在沿海和沿（长）江两个地带。1987年，原国家计划委员会向国务院提交《关于报送〈全国国土总体规划纲要〉（送审稿）的报告》，提出全国以“T”字型为主轴线进行重点开发和布局，沿（长）江地带就是“T”字型结构的横轴。2014年，国务院出台《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》，提出依托黄金水道推动长江经济带发展，打造中国经济新支撑带。2016年、2018年、2020年，习近平总书记先后在长江上游的重庆、中游的武汉、下游的南京主持召开座谈会并发表重要讲话，明确指出推动长江经济带发展是党中央作出的重大决策部署，是关系国家发展全局的重大战略，长江轴线在中国国土空间开发中的重要性进一步显现。

沿江地区对区域经济发展的带动作用不断增强

长江经济带在中国经济发展中具有重要的引擎作用，其覆盖上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南、贵州等11个省（市），国土面积占全国的21.4%，集聚了全国43%的人口，2021年创造了530228亿元的地区生产总值，占国内生产总值的比重超过46.4%。沿江地区人口更为稠密、资源富集、经济发达，是长江经济带发展最具活力的地区。2016年印发的《长江经济带发展规划纲要》，提出推动长江经济带发展要形成“一轴、两翼、三极、多点”的总体发展格局，其中最为关键的“一轴”是指以长江黄金水道为依托，发挥上海、武汉、重庆的核心作用，以沿江主要城镇为节点，构建沿江绿色发展轴。

近年来，沿江30个地级及以上城市（长江经济带合计110个城市）围绕长江主轴加快发展，人口和地区生产总值占区域的比重呈现不断上升态势，分别超过3成和4成。长三角城市群、长江中游城市群、成渝城市群等沿江三大城市群的引领带动作用显著提升，成为引领区域发展的动力源、增长极。沿江重点城市的竞争力持续增强，2021年全国地区生产总值排名前20的城市中有8个位于沿江地区（共有11个位于长江经济带），其中上海、重庆、苏州、武汉、南京等5个沿江城市更是位列前10。人口持续向沿江地区的中心城市集聚，根据第七次全国人口普查数据，沿江地区已有4座城市进入超大、特大城市序列，其中上海、重庆的城区人口超过1000万，属于超大城市，武汉、南京的城区人口超过500万，属于特大城市。

沿江高铁通道对完善综合立体交通走廊具有重要作用

沿江地区交通运输通道也是中国重要的东西向交通廊道之一，加快交通基础设施互联互通

成



为推动长江经济带高质量发展的先手棋。2021年，长江干线货物通过量突破30亿吨，以黄金水道为核心，沿长江一带，集合水路、铁路、公路、民航等多种交通运输方式，综合运输大通道正在加速形成。但沿江通道在能力供给、资源利用等方面还存在问题，距离建成现代化综合立体交通走廊的目标仍有差距。特别是沿江东西向、连续贯通的高速铁路缺失，已经影响到沿江通道的整体功能发挥和效率提升，对实施长江经济带发展战略的支撑作用不足。

考虑到沿江通道主要依托长江干线航道和公路（高速公路）等构建，在承载大容量、低成本的货物运输方面的功能较为突出，而在应对高速度、方便快捷的客运需求方面则相对不足。已有建成的沿江铁路即沪汉蓉铁路作为客运专线，全线总体技术标准较低、差异较大，连接上、中、下游地区的关键路段存在“卡脖子”现象，比如沿江铁路的沪宁段设计速度达到350千米/小时，合宁、合武段为250千米/小时，汉宜、渝利段则为200千米/小时，而宜万段仅160千米/小时，难以适应沿江城市日益频繁的人员往来需求和快速直达的联系要求。另外，由于现有沿江地区铁路线路较少，客货争线的情况较为突出，导致铁路货运功能难以得到有效发挥。在整个综合立体交通走廊中，铁路在骨干运输和绿色低碳等方面的比较优势难以凸显，对于疏解三峡枢纽运输瓶颈制约、推动区域运输结构调整等均支撑不足，宜铁则铁、宜水则水、宜公则公的综合运输体系难以建立。

二、建设沿江高铁通道的基本思路

沿江铁路是支撑沿江地区经济社会发展的重要基础。建设沿江高铁通道是对既有沿江铁路发展水平的重大提升，也是巩固和提升长江发展主轴质量、功能、效率的新抓手。

沿江铁路发展基础

沿江铁路的建设与近现代长江沿江地区的开发历程紧密相关。沿江铁路建设跨越三个世纪，虽起步较早但历尽坎坷，并在较长一段时期内长期停滞。19世纪末期，英国即以便利通商名义提出希望在长江下游的南京与上海之间建设沪宁铁路，该条铁路于清末建成，后并入京沪铁路。其后，长江上游四川亦有过溯江而上打通进出蜀地通道、建设“川汉铁路”的动议。民国时期，孙中山先生在《建国方略》中对促进沿江地区发展并建设若干铁路有进一步阐述，但由于当时国力羸弱、列强干涉、战争频发、工程本身技术难度大等原因，大部分设想未付诸实现。1949年以后，国家根据重点区域开发需求，并考虑巩固西南腹地的战略需要，建设了连接长江上游两个重要节点城市重庆、成都之间的铁路。成渝铁路后来成为沿江铁路网的重要组成部分，也是1949年后建成的第一条铁路。



进入 21 世纪以来，沿江铁路规划建设在各方呼吁下驶入快车道。“十五”计划纲要中，上海至重庆沿江铁路被纳入国家“八纵八横”铁路主通道。2004 年，《中长期铁路网规划》将南京—武汉—重庆—成都客运专线纳入“四纵四横”铁路快速客运通道。2005 年，随着合宁（合肥至南京）、合武（合肥至武汉）铁路开工并于 2008 年建成，长江中下游沿江地区的铁路首次贯通。随后，宜万、汉宜、渝利等铁路相继建设并开通，沿江铁路（沪汉蓉铁路）在 21 世纪第二个十年终于实现全线贯通，上海、南京、武汉、重庆等沿江城市第一次用铁路直接串联在一起。

至今，沿江铁路通道已初步成型。客运方面，以沪汉蓉铁路为主体，自成都、重庆经宜昌、武汉、合肥、南京至上海，全长 1991 千米，标准时速 160—350 千米，全程旅行时间为 12.2 小时。货运方面，由京沪、宁启、宁芜铜、铜九、汉丹、襄渝、达成、长荆、宜万、达万等铁路交织组网，服务沿江地区货物运输需求。

高铁通道规划思路

随着中国整体交通基础设施的快速发展和国家层面国土开发与交通耦合关系的不断更迭，沿江铁路建设滞后于区域经济社会发展的矛盾再次凸显。当前，中国高速铁路网络逐步成型，正在建设的“八纵八横”高铁主通道为满足快速增长的客运需求、优化区域发展空间等提供了重要支撑。沿江高铁通道作为规划中的国家高铁主通道，与其他通道相比，在高标准、高质量线路建设方面存在明显差距，缺乏真正意义的 350 千米/小时高铁。为更好地满足长江轴线国土开发的需要，满足沿江地区旅客的出行要求，完善综合立体交通走廊，由推动长江经济带发展领导小组牵头，制订《推动长江经济带沿江高铁通道建设实施方案》，明确沿江高铁通道将由成都、重庆—万州—宜昌—荆门—武汉—合肥—南京—上海等一系列线路构成。至此，沿江高铁通道建设正式提上日程。

为更好地满足沿江大城市、城市群快速联系的需要，沿江高铁通道在制订整体规划方案之初即确定采用高起点、高标准、高要求，将区际出行时间有效控制在合理范围内。通道内的新建线路全部采用设计时速 350 千米的高速铁路。预计建成后，上海至成都、上海至重庆的运营里程将分别缩短为 1875 千米、1594 千米，旅行时间将分别由现状的 12.2 小时、10.7 小时缩减至 6.7 小时、5.3 小时。

为满足沿江不同地区不同发展阶段的差异化诉求，有关部门针对沿江高铁通道建设提出分段建设、分步实施策略。即近期利用郑万、渝万、成达万等既有在建和规划项目，适当新增区内联络线，加快区际高铁通道的贯通。中远期采用分段建设上海至合肥、合肥至武汉、重庆至

宜



昌、成都至重庆等高铁新线，做好与沿江地区其他高铁线路互联互通，最终形成多径路、多分支的350千米/小时高标准通道。

至今，推动沿江高铁通道建设的核心工作不断聚焦，即争取尽快贯通形成沪渝蓉高铁。该线将横贯东中西，连接上海、江苏、安徽、湖北、重庆、四川等省（市），串联沿江3大城市群，覆盖成都、重庆、宜昌、武汉、合肥、南京、上海等主要节点城市，全长近2100千米，总投资约5300亿元，预计2030年前全面建成。建成后将取代原有沪汉蓉铁路客运功能，成为长江流域综合立体交通体系主骨干、全国“八纵八横”高铁网主动脉。

三、高铁对区域经济发展的作用机理分析

沿江高铁建设将为促进沿江地区发展带来良好的契机。研究表明，高速铁路的建设与运营会对区域经济产生重要影响。高铁对区域发展的重构效应也是当前区域经济、交通地理等学科研究的重要议题，而这里面的联系机理与作用关系需在实践层面予以重视并应用。

高铁对区域经济发展推动作用的机理分析

国内外学者的研究表明，高铁对区域经济发展具有显著的带动作用，其作用机理可以概括如下：

第一，高铁的开通将迅速缩短沿线的时空距离，增强要素流动，整合沿线资源，重构结构关系，促进区域经济增长。高铁的开通和运营将会有力提升区域的时空可达性，在新的连接关系作用下，旅客的出行时空范围将得到极大拓展，进而转移并诱增大量旅客的出行需求，带来人口、就业机会在沿线城市间的迁徙流动，引发资本、技术、信息等要素的加速交换，实现资源在沿线城市之间的重新配置，促成沿线地区产业布局调整和转型升级。

第二，高铁沿线地区的经济发展会进一步强化不同地区特别是不同城市之间的联系需求，反过来又会支撑高铁客流的持续增长，形成闭合的高铁与经济的正向循环效应。以高铁枢纽、高铁站区、沿线城市等为载体，通过人口、就业、资本、技术、信息等要素流动集聚，带来高铁沿线、沿站的旅游、商务、金融等产业发展和医疗、教育、文化等社会服务提升，支撑高铁效益持续增长的发展模式又被称为“高铁经济”。

第三，高铁带来的人员、信息、技术等要素流动也会促使不同地区的协同发展关系发生变化。区域交流的加强会增进不同地区思想文化、价值观念的协同，带动科技、文化、教育、医疗等能力和服务水平的提升，扩大高铁的正向外部效益。

高铁在促进区域发展方面的典型作用



高铁对区域经济的影响往往具有多层结构，从空间角度可以分为站区、城市、通道等多个层次。从促进区域发展的视角看，高铁的通道作用是最为显著的。高铁作为线性基础设施，为沿线地区特别是城镇的发展提供了新的动力和机遇，延伸拓展高铁的交通功能，挖掘其经济功能，推进与沿线地区发展深度融合，对于引领沿线城镇、人口合理布局，支撑经济产业转型升级具有重要意义。

高铁的区域通道作用主要体现在以下几个方面。**第一**，促进区域经济增长，即通过发展枢纽经济、打造沿线经济产业带，优化要素资源布局，推动产业链条上下游延伸、产品市场的一体化发展，促进区域密切交流合作，带动地区经济增长。**第二**，推动区域协调发展，基于不同的经济、交通条件，引导人口、产业变迁，重塑城镇空间格局，促进区域协调发展。如京沪高铁开通10余年来，为沿线地区提供了良好的流动性条件，推动产业和资本、资源等外溢，形成以长三角、京津冀为龙头向安徽、苏北、鲁西南等地区扩散，并带动其他地区发展的区域经济格局。**第三**，提升铁路发展可持续性，通过发展高铁经济，优化线路功能分工，丰富拓展多元化服务，提供更优质的运输产品，提高铁路运营收入，提升铁路自身建设、运营的可持续性。**第四**，创造经济增长新动能，高铁创新交通供给，激活沿线地区生产、消费新需求，引导区域资源重新配置，推动产业转型升级，增加经济发展新动能。

四、发挥沿江高铁通道经济作用的难点与挑战

从国内外实践经验和教训来看，高铁通道经济的作用价值发挥有优劣之分，高铁对沿线地区的带动作用也并不总是正向的。下一步沿江高铁通道要想发挥好高铁经济的作用，面临着一些难点和挑战。

第一，做好跨领域的综合协调。高铁作为重要的交通基础设施，其建设、运营主体往往也是交通部门，在发展过程中很容易陷入就“交通”论“交通”的惯性思维。但要想真正谋划好高铁与沿线地区经济的发展，必须跳出既有的领域圈子，特别是要打破部门壁垒，增进广泛协作，创新工作模式和方法，从顶层规划到中微观策划、设计都要纳入人口、资金、土地等要素进行综合分析，促进交通、产业、空间、城镇等融合互动，充分挖掘高铁经济的内在价值。

第二，重视微观层面可能会遇到的梗阻。高铁通道的宏观层面作用也离不开高铁站区、高铁+城市等微观层面的有效支撑。中国个别地区在高铁发展过程中出现了高铁站发展“拖后腿”的现象，部分车站设置距离城市过远，周边开发建设规模过大、功能定位偏高、发展模式单一、综合配套不完善，对人口和产业吸引力不够，持续发展的基础不牢，对高铁建设和城镇化融合发展研究还不深入，但却投入大量的开发资金和土地资源，地方财政也背负上较大的压力，潜



藏着较大的经济社会风险。

第三，关注高铁对区域发展的负面作用。高铁在促进区域经济增长的同时，沿线地区的机遇绝非普惠，极化与均衡作用将会并存。高铁通常会放大沿线地区的优势与劣势，强化大城市特别是中心城市的集聚作用，促进人口、市场、财富等进一步向发展优势地区转移，中小城市则面临资源要素被虹吸和边缘化的风险。如何处理好高铁沿线区域协调发展的关系关键在于在高铁建设和运营的过程中，充分激发沿线城市、地区的基础条件及比较优势，科学把握高铁带来的机遇与挑战，适应新的分工要求，实现趋利避害。同时非中心城市应当花更大的力气来研究如何放大高铁正效应，抑制高铁负效应的策略。

第四，加强对长大线路及沿线地区的发展统筹。从既有高铁来看，一些线路长度较短的高铁，相对更容易实现与沿线地区发展的密切融合互动，其重要原因在于距离相近地区的人员、经济联系通常更加紧密，发展水平趋于一致，区域协调难度相对较小。而沿江高铁通道主线线路长度长，途径跨度大，沿线涉及城镇对象众多，各地区发展阶段水平差异明显，发展诉求呈现更加多样化的特点，发挥高铁通道经济作用所需的协调难度会呈指数级增长，也更需要提升综合统筹与全局把控能力。

五、强化高铁通道牵引作用，推动长江主轴优化发展

围绕沿江高铁通道，需抓住基础设施建设的关键时间窗口，适应沿江带状空间发展和集聚需要，优化沿江两岸乃至长江经济带的区域经济空间布局，加速沿江地区的要素流动，进一步完善综合交通运输体系，推进沿江城市群实现更好、更高质量的一体化发展。

优化区域经济的空间布局

沿江高铁通道全部建成后，有望覆盖沿江 13 个地级及以上城市（上海、南通、苏州、无锡、常州、泰州、镇江、扬州、南京、芜湖、武汉、宜昌、重庆等），服务沿江地区近 7 成的人口，带动沿江地区 8 成以上地区的经济发展，将对长江沿线乃至长江经济带发展格局塑造产生深刻影响。因此，需要把握建设沿江高铁通道的契机，适时优化区域经济空间布局。

第一，突出核心轴带。依托既有长江黄金水道、公路和高速公路、铁路等，大量人口、经济要素围绕线性交通基础设施沿线集聚，形成区域经济的发展带。这些经济带既自成一体，也是构建长江发展轴的基本单元。在此基础上，兴建沿江高铁通道，需要在这些依托交通通道形成的发展带中突出高铁通道+经济带的核心作用，通过打造沿高铁的区域综合经济走廊、丰富通道层次功能、加强规划统筹引导、促进项目布局协调、推动高铁站周边区域合理开发建设等，



促进资源要素集中、集聚，强化高铁通道+经济带对区域发展的带动作用，对长江主轴发展形成有力支撑。

第二，强化关键节点。国内外相关发展经验表明，推动高铁建设，大城市特别是中心城市获益最明显，既有高铁通道布局往往也选择在人口密度较大、经济发展水平较高的地区。随着沿江高铁通道的建设，要进一步支持上海、南京、武汉、重庆等沿江中心城市发展，发挥其在区域格局中的极点带动作用，同时也要借助高铁通道加强沿江地区与成都、合肥等非沿江地区中心城市的联系，支持区域人口、经济要素向资源环境承载能力较强的地区集聚。另外，高铁建设会给一些中小城市发展带来新的机会，考虑到长江上中游和中下游的交界地区还存在一些发展滞后的城镇，对此也有必要借沿江高铁通道建设的契机，改善区位条件和运输服务，激发资源禀赋优势，更好带动其发展。

第三，拓展辐射带动面。交通设施建设具有较强的网络规模效应，高铁的表现尤为明显。通过沿江高铁通道建设，需要进一步推动区域交通的互联互通，更好地发挥长江经济带“一轴”对“两翼”的带动作用，增强南北两侧腹地重要节点城市人口和产业集聚能力，促进区域协调发展。同时，随着沿江高铁通道的建成，国家“八纵八横”高铁网络将趋于完善，有必要扩大高速铁路的连网成片效应，进一步支撑长江轴线发挥在中国国土空间格局中的承东启西、连南通北的作用，促进沿江地区与其他地区的融合发展，提升在国家发展大局中的地位。

促进人才、技术等要素流动

沿江高铁通道的建设将显著压缩沿江主要节点城市的时间距离、改善区域的可达性条件，即在空间距离不变的情况下，相互之间的出行时间大幅缩减。高铁还具有旅客载运量大和运输服务品质优等特性，比如一条高标准的高铁线路通常具备日运送能力达数十万人次、年运送能力达上亿人次的能力。另外，与其他交通方式相比，高铁能够提供更为可靠、准点、高频次的运输服务。这些优势将对促进沿江地区的要素流动、增强区域经济的联系作用等产生积极影响。结合高铁通道建设，有必要进一步强化长江主轴的规模集聚效应，深化劳动力市场合作并创造更多就业机会，提高劳动生产率和工资水平，增强沿江地区对区域人口的黏性和吸引力，为大规模、高频次、高层次的区域人员流动和人才配置创造更好的条件，并以提升流动性为抓手，加快打通生产、流通、分配、消费等各个环节，打破行政垄断，破除阻碍要素自由流动的体制机制障碍，加强科技创新、金融资本等瓶颈环节和核心资源的合作与协调，支持推动区域要素统一大市场建设。

同时，进一步发挥好高铁对关键行业的带动作用，促进高端要素、高端产业向主轴沿线集聚。



高速铁路建成后对生产性服务业和科技创新产业的带动作用最大，因为对于这类产业来说，作为承载载体的人，在空间上的高效转移更加重要。目前，沿江重点城市在金融、保险、航运、工业设计、文化创意等方面优势明显，高铁通道沿线的上海、南京、武汉，成都、苏州、重庆、合肥等城市更是凭借突出的创新链、产业链、价值链整合能力，成为国家乃至全球重要的创新策源地和汇聚地。对此，要结合高铁建设，进一步优化线位、站位布局，增强高铁枢纽与周边地区的衔接联系，加强对主要城市、重点片区、重要产业园区、科创集聚区的支持，使这些对区域经济发展具有关键作用的功能板块能够更加紧密、有机的整合在一起，以通道为纽带实现协同发展，合力推动产业基础高级化和产业链现代化，为提升主轴发展的质量提供支撑。

完善综合交通运输体系

优化沿江地区及长江经济带的旅客运输体系和客运市场结构。高铁是现代化客运系统的重要组成部分，在中长距离的跨区域人员运输组织中占据越来越重要的地位。从全国的交通运输情况来看，近年来中国铁路客运平均运距已达 350 千米，是公路的 5 倍以上，其中，动车组旅客发送量占铁路旅客发送量的比重超过 60%。但从当前沿江地区旅客运输结构来看，铁路在其中的份额较低，与其支撑地位不适应。因而，应该按照综合运输体系合理分工的原则，以结构优化、发挥铁路主导作用为目标，加快形成沿江地区快速客运通道，突出骨干作用，进一步优化长江经济带区域范围内里程规模超过 1.69 万千米的高铁网络的运营组织。围绕通道沿线重要高铁站点，强化区域客运枢纽的链条化组织。同时，发挥高铁运能大、效率高、排放少、占地省等的优势，更好地适应建设长江绿色交通走廊、打造沿江绿色生态廊道的发展要求。

强化长江主轴货运功能。尽管高铁以客为主，并不直接承担大宗物资运输，但随着未来沿江地区主要客运需求由高铁分担，既有铁路线运能将得以充分释放，使得沿江铁路运输具备客货分线条件。在此基础上，充分挖掘铁路货运优势，促进沿江地区铁水运输协调发展和有机衔接，如可利用铁路网络优化三峡大坝翻坝运输组织，有效分流三峡过坝压力，打通长江物流大通道的关键瓶颈。同时，加快沿江地区既有铁路干线瓶颈路段扩能改造，完善铁路物流基地布局，推动铁路场站向重点港口、枢纽/专业货运机场、产业集聚区、大宗物资主产区等延伸，推动大宗物资“公转铁”“公转水”，鼓励工矿企业、粮食企业等将货物“散改集”，增强铁路源头运输组织能力。

推进沿江城市群一体化发展

沿江高铁通道主要加强长江主轴的区域联系组织功能。千里高铁一线牵，对贯通沿江三大城市群及推动长江上中下游协调发展具有重大的现实意义和战略价值。从推动长江经济带发展

全



局来看，沿江三大城市群是引领区域发展的三个“极”，在长江发展主轴的牵引下，强化三“极”之间的联系互动，有利于增强区域发展动力，实现更高水平的协调发展。建设沿江高铁通道是加强三大城市群高速联通的重要举措，在此基础上，依托交通大通道，打通沿江城市群深化合作发展的空间阻隔、制度壁垒，以市场化、法治化方式加强合作，积极整合资源，探索建立利益共享机制。同时，更好发挥长江下游中心城市对中上游地区的带动作用，挖掘中上游广阔腹地蕴含的巨大内需潜力，建立上中下游有机互补的创新发展、产业合作、绿色经济走廊，推动经济由沿海溯江而上梯度发展，加快形成优势互补、协同发展的长江沿岸城镇化发展新格局。

沿江高铁通道部分线路还将承担重要的城际联络功能。这些线路作为城际铁路服务城市群内部，将对三大城市群内部一体化发展产生重要影响。比如，在长三角城市群，北沿江、沪宁、沪苏湖等多条并行高铁线路的建设将为长三角地区城市群网络化发展提供有效支撑；在成渝城市群，成渝中线高铁的建设将进一步缩短成都、重庆两大中心城市之间的距离，为推动成渝地区双城经济圈轴向拓展和强化核心联系提供有力保障。对于这些城市群而言，需要抓住沿江地区高铁通道整体谋划、加快推进的重要契机，补充完善城市群轨道交通网络，推进基础设施互联互通，形成更好的城市群一体化发展支撑系统，进而增强城市群都市圈对人口和产业的集聚能力，提升中心城市的综合承载能力，促进大中小城市和小城镇协调联动、特色化发展，带动周边地区一起形成互相衔接、互为补充的协同发展体系，提升城市群整体竞争力。



行业动态

- 全力确保物流保通保畅工作
- 2023 年上半年交通运输经济运行情况





国务院物流保通保畅工作领导小组 召开总指挥（全体）调度会议

7月14日，国务院物流保通保畅工作领导小组总指挥、交通运输部部长李小鹏主持召开总指挥（全体）调度会议，深入学习贯彻习近平总书记关于安全生产、防汛抗旱救灾重要指示精神，研究部署加强交通基础设施安全防护有关工作。

会议指出，要深入学习贯彻习近平总书记重要指示精神，坚持人民至上、生命至上，坚持统筹发展和安全，坚持总体国家安全观，加强部门协同，强化上下联动，合力做好交通基础设施安全防护工作，坚决保障人民群众生命财产安全，为经济社会发展提供安全可靠的交通运输服务保障，为奋力加快建设交通强国、努力当好中国式现代化的开路先锋提供坚实支撑。

会议强调，要深刻认识加强交通基础设施安全防护工作的重要性和紧迫性，以提升设施网络安全韧性为中心，统筹好近期与远期目标任务、日常安全与应急状态、设施体系安全与服务保障能力、基础设施安全与管理能力等重要关系，重点解决好复杂开放“巨系统”安全风险防范、全生命周期安全管理和应急运输通道安全畅通保障等重大问题，形成与加快建设交通强国相适应的交通基础设施安全发展新格局。一是提高政治站位，坚持底线思维，强化压力传导，强化责任担当。二是着力夯实基础，进一步完善基础设施数据库，加强交通气象预报预警能力建设，深入开展安全质量提升行动，提升安全保障数字化水平。三是坚决严防死守，强化安全生产监管，深入开展风险隐患排查整治，严厉打击危害基础设施安全的“违法违规”行为，强化事故教训汲取。四是坚持系统治理，加强规划设计、建设施工、运营养护等各个阶段安全评估管理，提升全生命周期安全防护能力。五是建强应急体系，完善跨部门跨区域应急协同联动机制，提升基础设施网络安全韧性，完善应急物资储备基地和运力建设，着力提升应急保通保畅能力。六是坚持多措并举，提高综合治理能力，完善配套政策制度，培育安全文化，完善支撑和保障体系。

交通运输部副部长付绪银通报了有关工作部署情况。上海市副市长张小宏、江苏省副省长夏心旻、重庆市副市长郑向东、陕西省政府党组成员王海鹏和国家铁路局副局长王启铭介绍了工作开展情况。中国气象局副局长张祖强以及自然资源部、应急管理部相关负责同志作了讲话。

交通运输部领导邹天敬、付绪银、王刚，部总师，中国民用航空局、国家邮政局有关负责同志，部内相关司局主要负责同志在主会场参会。国家发展改革委、公安部有关负责同志，各省（区、市）和新疆生产建设兵团物流保通保畅工作领导小组（工作机制）有关负责同志在分会场参会。



2023 年上半年交通运输经济运行情况

上半年，交通运输经济运行持续恢复、整体好转，人员流动大幅增加，货运量、港口货物吞吐量、交通固定资产投资同比均实现较快增长，为推动经济回升向好提供了有力保障。

一、营业性货运量

上半年，完成营业性货运量 259.3 亿吨，同比增长 6.8%，其中二季度同比增长 8.4%。分方式看，完成公路货运量 190.1 亿吨，同比增长 7.5%；完成水路货运量 44.2 亿吨，同比增长 7.7%。

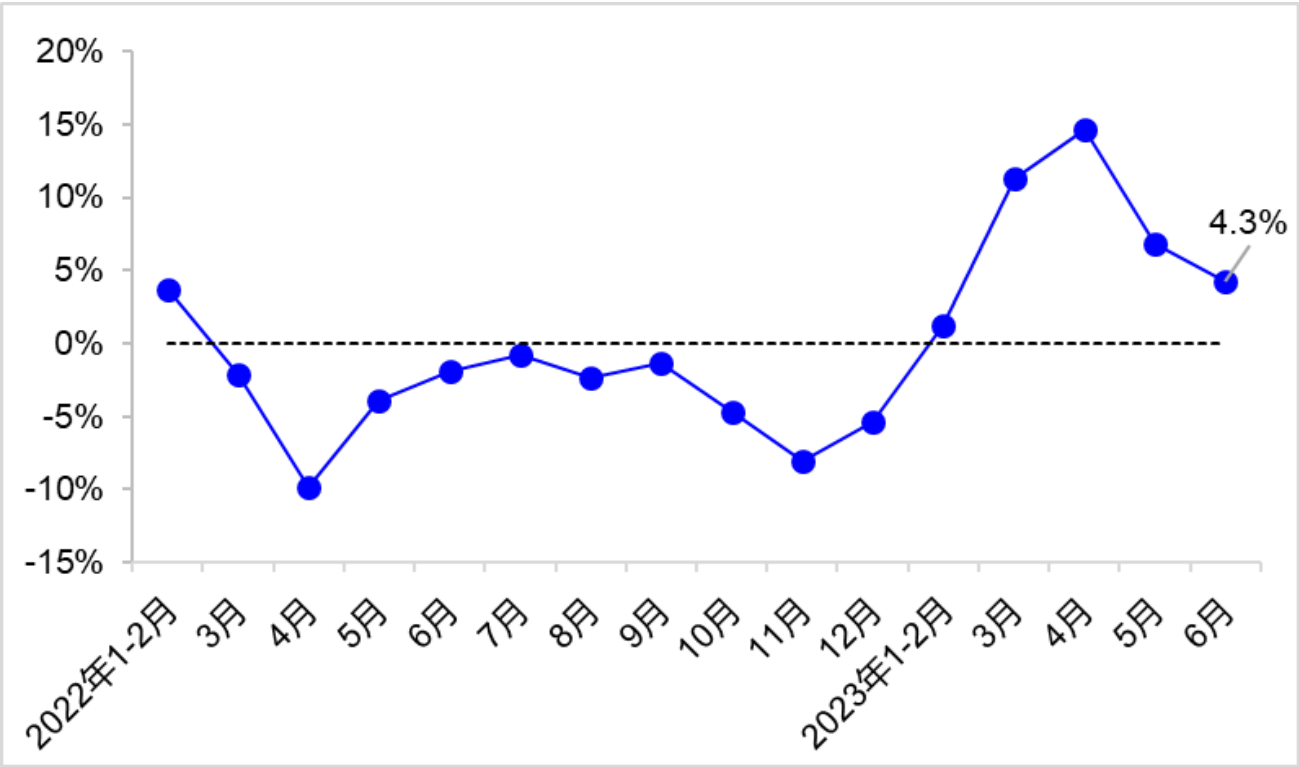


图 1 营业性货运量月度同比增速变化

二、公众出行

私家车出行方面，监测数据显示，上半年高速公路 9 座及以下小客车出行量延续快速增长，规模明显超过疫情前同期水平，其中二季度较疫情前同期增长 27%左右。

营业性客运方面，上半年完成营业性客运量 43.2 亿人，同比增长 56.3%，规模为疫情前同期的 49.3%，其中二季度恢复至疫情前同期的 54.8%。分方式看，完成公路客运量 21.4 亿人，同比增长 18.6%；完成水路客运量 1.2 亿人，同比增长 146.8%。

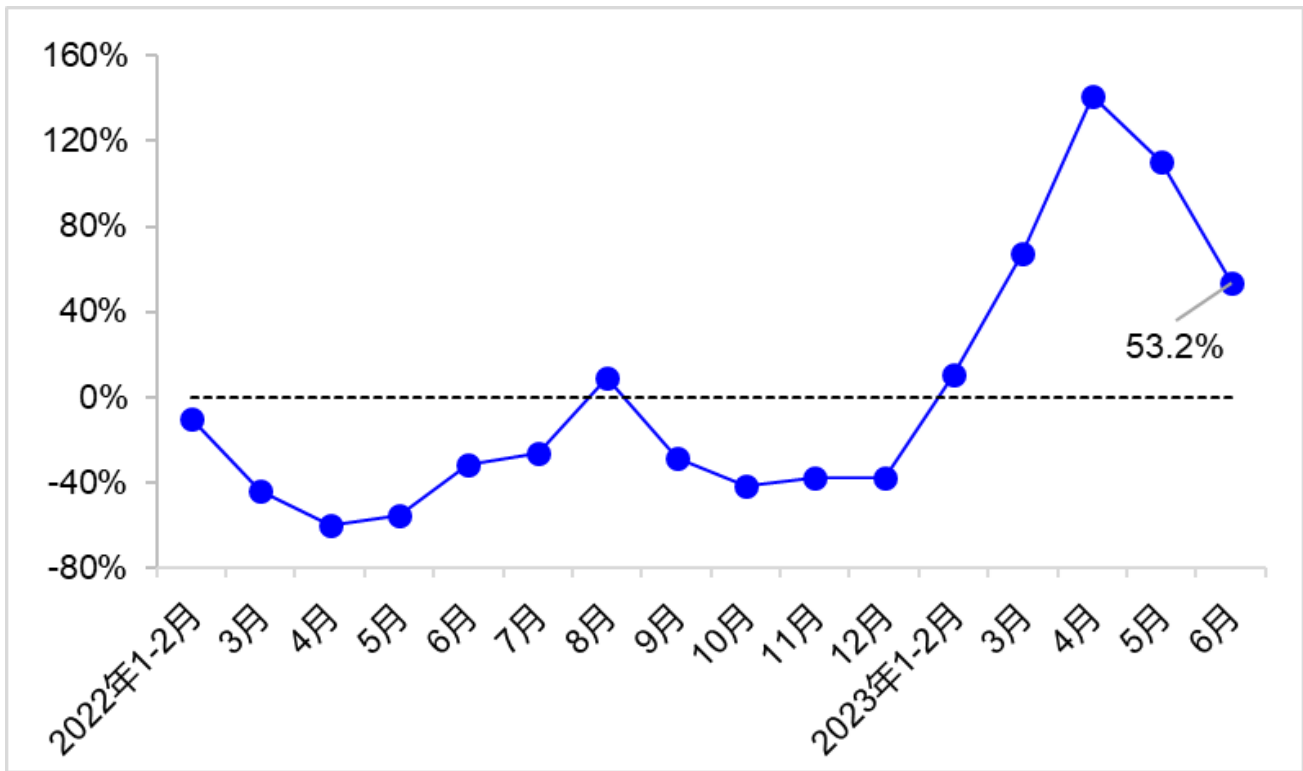


图 2 营业性客运量月度同比增速变化

城市客运方面，上半年全国完成城市客运量 454.2 亿人，同比增长 15.0%。分方式看，公共汽电车、城市轨道交通、巡游出租车、轮渡分别完成客运量 198.7 亿人、136.4 亿人、118.7 亿人和 3872 万人，同比分别增长 4.6%、45.9%、6.8%和 113.0%。

三、港口货物吞吐量

上半年，全国港口完成货物吞吐量 81.9 亿吨，同比增长 8.0%，其中二季度同比增长 9.7%。分结构看，内贸吞吐量同比增长 7.6%，外贸吞吐量同比增长 8.9%、主要受煤炭等大宗物资进口带动。完成集装箱吞吐量 1.5 亿标箱，同比增长 4.8%。

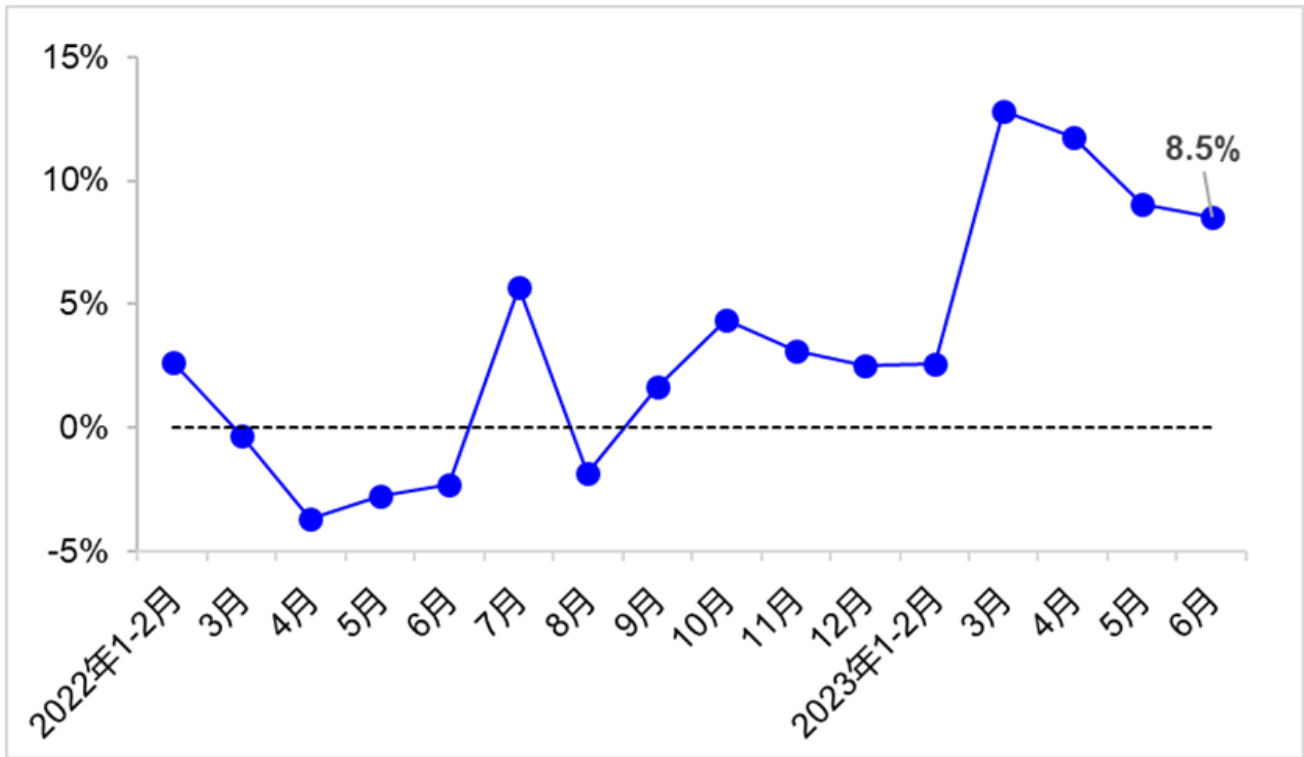


图 3 港口货物吞吐量月度同比增速变化

四、交通固定资产投资

上半年，完成交通固定资产投资 1.8 万亿元，同比增长 9.1%，其中二季度同比增长 6.5%。分结构看，完成公路投资 1.4 万亿元，同比增长 8.9%；完成水运投资 936 亿元，同比增长 26.7%。

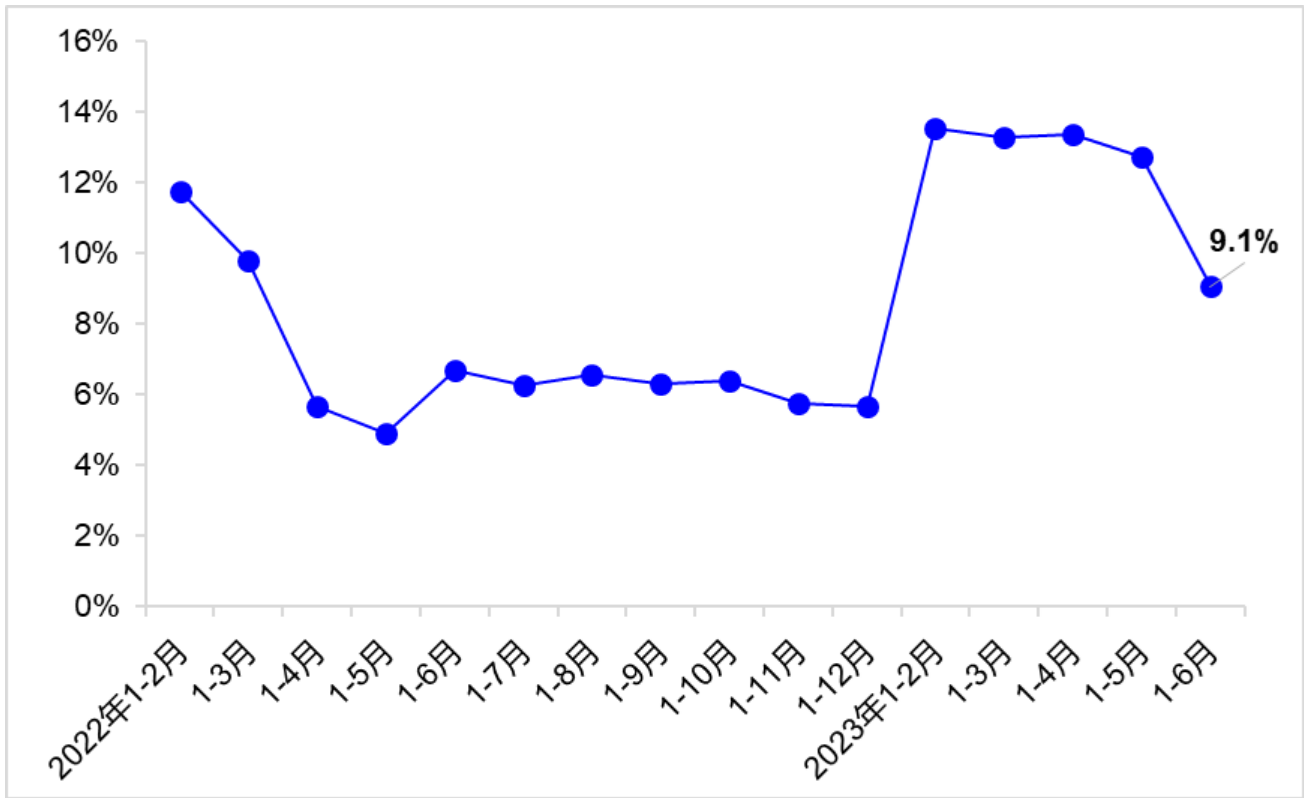


图 4 交通固定资产投资累计同比增速变化
（以上综合统计数据源自交通运输部综合规划司）



典型案例

- 中民国际融资租赁股份有限公司与睿通（广州）海运有限公司等船舶融资租赁合同纠纷案
- 湖南华升工贸有限公司诉深圳永航国际船务代理有限公司、长荣海运股份有限公司海上货物运输合同纠纷案





中民国际融资租赁股份有限公司与睿通（广州）海运有限公司等船舶融资租赁合同纠纷案

来源：中国海事审判网

【基本案情】

2015年，中民公司与睿通公司签订《融资租赁合同》和《船舶所有权转让协议》约定：睿通公司向中民公司转让其享有所有权的“东方华信16”轮，再从中民公司处租回该船舶，以售后回租方式进行融资。睿通公司另提供中商公司等8名保证人连带保证及“东方华信12”轮作为抵押担保，但未办理抵押登记。融资租赁期间，睿通公司擅自将“东方华信12”轮转让给第三人且仅支付部分租金。中民公司遂诉至法院，要求睿通公司支付剩余全部租金、留购价款及违约金，各担保人承担连带清偿责任，对“东方华信12”轮折价或者拍卖、变卖后的价款优先受偿。

【裁判结果】

天津海事法院审理认为，中民公司与睿通公司之间融资租赁合同符合融资租赁“融资”“融物”的双重特性，该合同合法有效，睿通公司拖欠租金已构成违约，应依法承担违约责任，各保证人对睿通公司的付款义务承担连带清偿责任。船舶作为特殊动产，未登记不影响抵押合同生效。睿通公司伙同第三人转让已抵押船舶，逃避抵押责任，第三人对此知情，并非善意，不适用善意取得制度，不能阻却中民公司对“东方华信12”轮行使抵押权，该抵押权效力仍及于转让后的船舶。故判决睿通公司向中民公司支付全部未付租金及逾期付款违约金，中民公司可以根据合同约定拍卖、变卖“东方华信12”轮并就所得价款享有优先受偿权利。中商公司提起上诉，天津市高级人民法院二审维持原判。

【典型意义】

融资租赁是企业获得生产性资产的重要途径，具有优化企业资源配置的巨大优势。人民法院依法认定融资租赁合同的违约责任、所有权保留的责任承担、未登记船舶抵押权的追及力等问题，针对当事人恶意转让未登记抵押财产，逃避抵押责任



现代物流·法讯（2023 年 7 月刊——第 96 期）

的行为，依法认定抵押权人对抵押船舶的追及力成立，对违约方失信行为作出否定评价，是倡导诚实守信原则、促进公平交易的有力践行。本案的审理对规范航运金融市场秩序，推动船舶产业转型升级，拓展航运服务产业链具有积极意义，充分体现了海事司法为海事金融改革创新保驾护航、推动船舶产业持续健康发展发挥的重要作用。

【一审案号】（2021）津 72 民初 283 号

【二审案号】（2022）津民终 778 号



湖南华升工贸有限公司诉深圳永航国际船务代理有限公司、长荣海运股份有限公司海上货物运输合同纠纷案

来源：中国海事审判网

【关键词】

民事/海上货物运输合同/指示提单/审查义务

【裁判要点】

正本指示提单的持有人请求承运人向其交付货物，承运人应当合理谨慎地审查提单。承运人凭背书不连续的正本指示提单交付货物，请求人要求承运人承担因此造成损失的，人民法院应予支持，但承运人举证证明提单持有人通过背书之外其他合法方式取得提单权利的除外。

【相关法条】

《中华人民共和国海商法》第七十一条 提单，是指用于海上货物运输合同和货物已经由承运人接受或上船，以及承运人据以交付货物的单证。

《中华人民共和国海商法》第七十九条 提单的转让，依照下列规定执行：

（一）记名提单：不得转让；（二）指示提单：应经过记名背书或者空白背书转让；（三）不记名提单：无需背书，即可转让。

【基本案情】

2016 年 1 月 18 日，华升公司与土耳其的 Mekik 公司签订销售确认书，约定 Mekik 公司向华升公司购买各式男士短裤合计 43800 件，总价 294 390 美元，在 +/-10% 的范围内调整交货数量和金额，要求在 4 月 10 日前出厂，自中国上海港口，经海运至土耳其，付款方式为提单日期后 90 日付款。后经华升公司与 Mekik 公司协商，将相关运输改为自中国蛇口港出发，海运至希腊比雷埃夫斯港。2016 年 4 月，华升公司委托德威公司办理出口海运订舱，德威公司出具订舱确认书显示，托运人为华升公司，收货人为土耳其的 Mekik 公司，全棉短裤 1629 箱，毛重 15400 公斤，体积 85 立方米。德威公司接受委托后，向深圳市华展国际物流有限公司（下称华展公司）订舱，华展公司再向长荣公司的船务代理即永航公司订舱。

根



据长荣公司出具的订舱确认书显示，订舱日期为4月7日，订舱号码149600757918，船名航次为“阳明希望”轮第006W航次，承运人长荣公司，截关时间4月18日，装货港中国蛇口港，卸货港希腊比雷埃夫斯港，预计到达目的港时间5月8日，订舱人、发货人均均为华展公司，货物品名为全棉短裤。4月11日，德威公司指派长沙湘标货运代理有限公司将上述货物以拖车运输至德威公司指定仓库。4月13日，华升公司出具商业发票、装箱单，显示总计1622箱、45537件全棉男士短裤，金额为305553.27美元。4月15日，华升公司委托深圳方盛报关有限公司对上述货物办理了出口货物报关，根据编号为53042060045291165的出口货物报关单显示，经营单位和发货单位均为华升公司，提运单号为E93160415334，运输工具名称UN9684641/006W，集装箱号DFSU1055845、DFSU6606489，成交方式FOB，运抵国希腊，货物的品名、数量等自然状况，与长荣公司出具的订舱确认书的记载一致。

2016年4月19日，永航公司以长荣公司代理人的名义签发了EGLV149600757918号提单，记载：托运人为华升公司，收货人为凭指示，通知方为MEKIK公司，船名航次为“阳明希望”轮第006W航次，起运港为中国蛇口港，卸货港为希腊比雷埃夫斯港，集装箱号DFSU1055845、DFSU6606489，货物为全棉短裤，共1622箱，毛重17088公斤，体积85立方米，运费预付，装船时间为2016年4月19日。4月20日，德威公司向华展公司出具寄单委托书，请求华展公司将GLV149600757918号提单通过顺丰快递公司寄给德威公司。4月21日，永航公司将涉案提单交给华展公司，华展公司于同日将涉案提单通过顺丰快递寄给德威公司，顺丰快递单号为664534046324。涉案货物经“阳明希望”轮第006W航次运输，于同年5月10日抵达卸货港希腊比雷埃夫斯港之后，长荣公司的代理人联合海运代理有限公司（United Marine Agencies S.A.）在收到提货人“PENTRADE IKE”背书的EGLV149600757918号提单后，将该提单项下编号为DFSU1055845、DFSU6606489的集装箱货物交给了PENTRADE IKE公司。各方当事人在庭审中一致选择适用大陆法律解决本案实体争议。

【裁判结果】

广州海事法院于2017年10月9日作出（2017）粤72民初412号民事判决，判决长荣公司赔偿华升公司货款损失人民币1993 215.65元及其利息其利息（自2016年5月10日起，按中国人民银行同期流动资金贷款利率计算至实际支付之日



止）；二、驳回原告湖南华升工贸有限公司的其他诉讼请求。长荣公司不服一审判决，向广东省高级人民法院提出上诉。广东省高级人民法院于 2020 年 3 月 19 日作出（2017）粤民终 3125 号民事判决，判决驳回上诉，维持原判。长荣公司向最高人民法院申请再审。最高人民法院于 2021 年 2 月 20 日作出（2020）最高法民申 6937 号民事裁定，裁定驳回长荣公司的再审申请。

【裁判理由】

生效裁判认为：

关于长荣公司与华升公司之间是否存在海上货物运输合同关系的问题。本案中，华升公司作为案涉货物托运人，委托德威公司办理出口海运订舱，华展公司接受德威公司委托后，向长荣公司的船务代理永航公司订舱。后永航公司以长荣公司代理人名义签发了编号为 EGLV49600757918 的指示提单，记载托运人为华升公司，收货人为凭指示。根据《海商法》第七十一条有关“提单，是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证”之规定，案涉提单可证明华升公司与长荣公司之间成立海上货物运输合同法律关系。提单自身的流转情况并不妨碍认定承运人和托运人之间业已存在的运输合同关系，长荣公司以华升公司已将提单交付给其国外客户，且已不再持有任何正本提单为由，主张其二者不再具有提单所证明的运输合同关系，不能成立。

关于长荣公司是否应当向华升公司承担违约责任的问题。《海商法》第七十九条第二项规定：“指示提单：经过记名背书或者空白背书转让”。长荣公司作为承运人，签发了以华升公司为托运人的指示提单，应视为长荣公司作出了必须凭托运人华升公司背书指示内容交付货物的承诺，其需要在交货时，审慎审查提货人是否具有合法资格。本案中，案涉货物运抵目的港后，长荣公司在提货人 PENTRADEIKE 公司持有的涉案正本提单仅有“PENTRADEIKE”背书，而未经托运人华升公司背书，且无其他证据证明 PENTRADEIKE 公司合法取得涉案正本提单的情况下，实施的放货行为显然违反了海上货物运输合同约定和指示提单应经托运人背书转让的法律规定。故原判决认定长荣公司并未履行相应的审查义务，向 PENTRADEIKE 公司的交货行为系错误交付。长荣公司关于其承担违约责任的前提不存在的理由不能成立。

【案例意义】



广州海事法院通过本案裁判对国际通行的承运人凭单交付义务进行了细化诠释，认为承运人签发了指示提单，应当履行审查提货人持有的提单是否经过托运人背书等义务，确立了“承运人凭指示提单交付时应合理谨慎审单”的规则，以案件审理引领国际海事规则向有利于我国发展利益的方向变革，用规则创新为我国对外贸易提供法律保护。本案审判规则被《2021 年全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第 59 条所吸收，为此类纠纷的裁判具有指引作用。



特别鸣谢：上海市律师协会现代物流专业委员会

市律协现代物流专业委员会主任：狄朝平律师

副主任：胡小俐、彭朝辉、周喆豪

