白城市危险货物道路运输发展规划

2023.04

目　录

[第一章 　概 述 3](#_Toc1795408298)

[1.1规划背景 3](#_Toc555643377)

[1.2规划依据 3](#_Toc1152379490)

[1.3规划范围与年限 5](#_Toc241763360)

[1.4指导思想与总体目标 6](#_Toc1211787122)

[第二章 白城市社会经济和危险货物道路运输企业现状分析 8](#_Toc267253746)

[2.1白城市概况 8](#_Toc1193318807)

[2.2社会经济现状 11](#_Toc785712778)

[2.3危险货物道路运输企业统计分析 12](#_Toc1396268652)

[2.4 运力规模 18](#_Toc102936755)

[2.5管理状况 20](#_Toc1584539212)

[2.6问题分析 22](#_Toc1895727418)

[第三章 危险货物道路运输行业供需现状分析 24](#_Toc489390306)

[3.1 危险货物道路运输企业现状分析 24](#_Toc1861135990)

[3.2 危险货物道路运输企业经营状况分析 25](#_Toc484009956)

[3.3 危险货物道路运输供需现状分析 25](#_Toc10372908)

[3.4 市场预测 34](#_Toc88288491)

[3.5 对策建议 35](#_Toc1831878855)

[第四章 危险货物道路运输发展策略 37](#_Toc737099324)

[4.1 行业发展趋势 37](#_Toc1392323532)

[4.2 危险货物道路运输运力调控策略 39](#_Toc2031359132)

[4.3 市场准入策略 43](#_Toc1728568315)

[4.4 运输安全管理策略 46](#_Toc1132317638)

[第五章 规划实施建议及保障措施 48](#_Toc1929425132)

[5.1 规划实施建议 48](#_Toc612226231)

[5.2规划保障措施 50](#_Toc994337142)

第一章 　概 述

1.1规划背景

危险货物道路运输所承载货物具有易燃、易爆、腐蚀、毒害等危险特性。危险货物道路运输市场准入管理，是保障危险货物道路运输行业健康发展、安全运行的第一关卡。为落实党中央国务院的部署要求，深入贯彻习近平总书记关于安全生产重要指示，坚守发展决不能以牺牲人的生命为代价的红线意识，切实强化危险货物道路运输安全治理，特制定白城市危险货物道路运输发展规划，进一步健全完善全市危险货物道路运输安全生产监督检查体系，规范行业监管部门安全生产监督检查行为，让危险货物道路运输更加安全高效。

1.2规划依据

1.《中华人民共和国安全生产法》（2021年）

2.《中华人民共和国特种设备安全法》（2014年）

3.《中华人民共和国道路交通安全法》（2021年）

4.《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》（2020年）

5.《中华人民共和国环境保护法》（2015年）

6.《中华人民共和国刑法》（2021年）

7.《中华人民共和国突发事件应对法》（2007年）

8.《危险化学品安全管理条例》（2013年）

9.《中华人民共和国道路运输条例》（2016年）

10.《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》（2004年）

11.《公路安全保护条例》（2011年）

12.《生产安全事故应急条例》（2019年）

13.《放射性物品运输安全管理条例》（2010年）

14.《道路运输车辆技术管理规定》（2016年）

15.《道路运输车辆动态监督管理办法》（交通运输部令2016年第55号）

16.《危险货物道路运输企业运输事故应急预案编制要求》（JT/T 911—2014）

17.《危险货物道路运输企业安全生产管理制度编写要求》（JT/T 912—2014）

18.《危险货物道路运输企业安全生产责任制编写要求》（JT/T 913—2014）

19.《危险货物道路运输企业安全生产档案管理技术要求》（JT/T 914—2014）

20.《危险货物道路运输规则》（JT/T 617－2018）

21.《危险货物道路运输安全管理办法》（中华人民共和国交通运输部令2019年第29号）

22.《道路危险货物运输管理规定》（中华人民共和国交通运输部令 2019年第42号）

23.《吉林省道路运输领域安全生产监督检查指导手册》（2020年）

24.《吉林省道路危险货物运输专项整治实施方案》（2019－2022年）

25.《吉林省危险化学品道路运输安全集中整治实施方案》（2020年）

26.《国务院办公厅关于印发危险化学品安全综合治理方案的通知》（国办发〔2016〕88号）

27.《白城新能源与氢能产业发展规划》（2019年）

28.《白城市国民经济和社会发展第十四个五年规划》（2021年）

29.《白城市国民经济和社会发展第十四个五年规划及2035年远景目标纲要任务清单》（2021年）

30.《吉林西部（大安）清洁能源化工产业园产业规划》（2021年）

31.《白城市化工园区总体规划》（2020－2035）

32.《白城绿电产业示范园区建设规划》（2021年）

33.《白城绿电产业示范园区总体发展规划》（2022－2035）

34.《白城绿电产业示范园区建设情况汇报》（2022年）

1.3规划范围与年限

1.3.1规划范围

本规划覆盖白城市全域。

本规划所称危险货物，是指具有爆炸、易燃、毒害、感染、腐蚀等危险特性，在生产、经营、运输、储存、使用和处置中，容易造成人身伤亡、财产损毁或者环境污染而需要特别防护的物质和物品。危险货物以列入国家标准《危险货物品名表》（GB12268）的为准，未列入《危险货物品名表》的，以有关法律、行政法规的规定或者国务院有关部门公布的结果为准。

本规划所称道路危险货物运输，是指使用载货汽车通过道路运输危险货物的作业全过程。

本规划所称道路危险货物运输车辆，是指满足特定技术条件和要求，从事道路危险货物运输的载货汽车（以下简称专用车辆）。

本规划危险货物的分类、分项、品名和品名编号按照《危险货物道路运输规则》（JT/T617－2018）和《危险货物品名表》（GB12268）执行。危险货物的危险程度依据国家标准《危险货物运输包装通用技术条件》（GB12463），分为Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ等级。

1.3.2规划年限

本规划年限为2022－2030年。2021年为规划基准年，2022年为规划起始年，2030年为规划目标年。

1.4指导思想与总体目标

1.4.1指导思想

认真贯彻落实党的二十大精神,以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚持安全第一、预防为主，建立大安全大应急框架，严格履行《安全生产法》赋予的“县级以上地方各级人民政府有关部门依照本法和其他法律、法规的规定，在各自职责范围内对有关行业、领域的安全生产工作实施监督管理”“安全生产监督管理部门和其他负有安全生产监督管理职责的部门依法开展安全生产行政执法工作，对生产经营单位执行有关安全生产的法律、法规和国家标准或者行业标准的情况进行监督检查”的职责，依据有关法律法规、规章制度和相关标准规范，科学界定危险货物道路运输行业各领域安全监管职责，着力规范危货运输市场秩序,切实增强安全防范治理能力,为持续推进白城市经济社会发展奠定坚实基础。

1.4.2总体目标

以坚决遏制危险货物道路运输安全生产事故为目标，依法严把市场准入关,遏制行业规模不正常发展,通过依法加强行业经营资格审查,清理不合规危货运输企业和车辆。通过规范行业经营行为,促进危货运输企业建立健全安全管理制度、提升从业人员安全意识、强化安全隐患排查和治理、完善企业应急救援体系建设等安全生产主体责任落实。通过加强部门联动，建立齐抓共管的长效管理机制，促进行业监管能力和企业安全管理水平显著提高。加快推进危险货物道路运输信息化建设，畅通信息协同共享渠道，对运输车辆和驾驶员实施动态监控和管理，根治长期存在的顽症痼疾，有效防范化解重大安全风险，坚决遏制重特大事故发生，为经济社会发展营造安全稳定环境。

第二章 白城市社会经济和危险货物道路运输企业现状分析

2.1白城市概况

白城市位于[吉林省](https://baike.so.com/doc/2563913-2707673.html" \t "https://baike.so.com/doc/_blank)西北部，[嫩江平原](https://baike.so.com/doc/9675353-10021446.html" \t "https://baike.so.com/doc/_blank)西部，科尔沁草原东部。地理坐标为东经121度38秒至124度22分，北纬44度13分57秒至46度18分。东南与吉林省[松原](https://baike.so.com/doc/5334857-5570295.html" \t "https://baike.so.com/doc/_blank)市的[前郭尔罗斯蒙古族自治县](https://baike.so.com/doc/6453243-6666928.html" \t "https://baike.so.com/doc/_blank)、[乾安县](https://baike.so.com/doc/5366141-5601846.html" \t "https://baike.so.com/doc/_blank)接壤，南与吉林省松原市的[长岭县](https://baike.so.com/doc/5609464-5822073.html" \t "https://baike.so.com/doc/_blank)毗邻，西北与内蒙古自治区的科尔沁右翼中旗、[突泉县](https://baike.so.com/doc/5568102-5783261.html" \t "https://baike.so.com/doc/_blank)、[科尔沁右翼前旗](https://baike.so.com/doc/5568116-5783275.html" \t "https://baike.so.com/doc/_blank)相连，东北与黑龙江省泰来县、杜尔伯特蒙古族自治县、肇源县隔江相望。白城市地理位置图见图2－1。全市总面积2.6万平方公里，总人口155.1万人。现辖洮北区、通榆县、镇赉县、洮南市、大安市5个县（市、区）和1个省级开发区。



图2－1 白城市地理位置图

白城市由西北向东南依次为低山、丘陵、平原，西南略有抬升。有比较丰富的风力资源和石油、天然气、煤、石灰石等20多种矿产资源，现已开发利用的矿产资源有石油、天然气、煤、矿泉水和建筑用砂、石、粘土7种。白城市属大陆季风性气候，辖区内风能资源开发潜力巨大。同时白城市也是一座以生态环境而著称于世的城市，拥有美丽的生态风光、奇特的人文景观、富饶的自然资源，是吉林西北部一颗璀璨的明珠。

近年来，白城市深入践行习近平生态文明思想，构建全方位、立体式大生态格局，生态环境实现系统改善，重现河湖互济、草茂粮丰、渔兴牧旺、人水和谐的生态美景，实现了从“风沙之城”到“鱼米之乡”的巨变。荣获“全国水生态文明城市”“全国绿化模范城市”和“十年绿化美化吉林大地先进市”。

白城市融合发展经济与生态，以生态理念谋划三次产业发展，探索出生态与经济融合发展新路径，形成绿色引领、特色鲜明、三产融合的产业体系，呈现出大项目支撑大产业、大企业引领大发展的强劲势头。启动“陆上风光三峡”工程，建成总规模100万千瓦的光伏领跑者基地，实施风电平价上网、鲁固直流风电外送等项目。强力推进三一重工、东方电气、远景风机等制造项目，实现新能源装备全配套本地化。同时突出龙头带动抓农业，构建梅花玉米、牧原生猪、吉运肉牛、飞鹤乳品特色农业全产业链，成为全省现代农业产业集群重要承载地。

根据《吉林省白城市化工园区总体规划（2020－2035年）》，吉林省白城市化工园区可充分发挥政策优势和交通便利优势，有效利用土地，适应产业项目的综合开发与建设的需要，尊重自然基础，建设成为布局合理、设施齐全、交通便捷的现代化、生态型、科学发展示范园区。园区依托区域资源优势及吉林梅花氨基酸有限责任公司—全球最大的赖氨酸生产基地发展赖氨酸化工特色产业，同时发展氢能产业、精细化工、新材料化工等化工产业，并建立区域内生物化工创新发展示范区。

白城绿电产业示范园区是为响应国家“双碳”号召，贯彻落实省“一主六双”高质量发展战略、市“一城三区”建设目标，经省能源局批准成立的示范园区。园区以洮北经开区为核心，打造绿色新材料、绿色冶金、绿色装备制造、绿色大数据、绿色食品及医药健康、绿色氢能、绿色化工七个特色产业板块。到2030年，逐步建成产值千亿、税收百亿的大型园区。

洮南化工产业园区绿氢、绿氨项目近年计划投资14亿元，占地24万平方米。配套建设40套碱性电解槽制取绿氢3万吨/年；采用低压合成工艺生产绿氨18万吨/年，同时副产液氧30.8万吨/年。

应“一主六双”产业空间布局专项规划要求，大安市依托风力发电和太阳能发电的电力资源优势，开展水电解制氢能源产业；依托农业的资源优势，开展生物化工产业的产品项目，打造国内一流生物化工产业园；利用现有或未来大安化工基础，引入先进技术，向精细化工方向发展；依托现有石油及相关产业基础，大力开发具有国际领先水平的环保及新材料化工产业相关项目。

2021年9月，吉林西部（大安）清洁能源化工产业园产业发展定位明确为：吉林省西部以氢能源生产及利用为特色的清洁能源化工产业园，兼具生物化工、精细化工和环保及新材料化工等化工产业聚集区；其利用风能发电优势，形成吉林省西部以氢能源生产及利用为特色的清洁能源化工产业园，打造“中国北方氢谷”。白城市大力推动氢能产业发展，是全省唯一出台氢能发展规划的城市、东北第一个氢燃料电池公交线路示范运营的城市、全国第一个成立氢能产业联盟的城市、全国第一个开展新能源制氢加氢一体化示范的城市。

随着“一主六双”高质量发展战略的全面落实和“一城三区”的持续建设，白城市将发展为新时代生态白城、实力白城、美丽白城、幸福白城。

2.2社会经济现状

2.2.1人口与就业

根据（中国）吉林省第七次全国人口普查公报白城市常住人口为1551378人，与2010年第六次全国人口普查相比，减少480978人，10年间减少23.67%，年平均减少为2.66%。2021全年城镇新增就业17053人。全市农村劳动力转移就业253701人。

2.2.2国民经济与人民生活水平

2021年，白城市全市实现地区生产总值（GDP）548.83亿元，同比增长7.8%。城乡居民收入稳步提高，全年全市城镇常住居民人均可支配收入26668元，比上年增长4.0%；全市农村常住居民人均可支配收入12205元，比上年增长8.8%。

2.2.3交通运输

2021年全市普通公路通车总里程达到12268.21公里。其中一级公路128.91公里，二级公路933.13公里，三级公路1965.98公里，四级公路8989公里，等外公路251.19公里。高速公路达到526.6公里。全年全市货物运输量607万吨，公路货运周转量206322 万吨/公里,公路客运量626万人，公路客运周转量46050万人/公里。2021年年末全市民用汽车保有量达到32.22万辆，比上年增长5.4%。其中，载客汽车28.20万辆，增长5.1%；载货汽车4.02万辆，增长10.7%。

2.3危险货物道路运输企业统计分析

根据调查，白城市从事危险货物道路运输的经营业户共计9家，在此根据各行政区企业分布、各经营性类别企业情况和企业经营情况等进行分类统计分析。

2.3.1 各行政区企业分布情况

白城市行政区划分情况见图2－2。

白城市各行政区内的危险货物道路运输企业分布情况见表2－1，各县（市、区）行政区企业数量的占比情况见图2－3。

表2－1 各行政区危险货物道路运输企业分布表

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 行政区 | 洮北区 | 洮南市 | 通榆县 | 大安市 |
| 企业数量（个） | 6 | 1 | 2 | 1 |
| 合计 | 10 | | | |

由上表可知，白城市危险货物道路运输企业分布存在明显的区域不均衡性，半数以上集中在洮北区，而其他县（市）的企业数量分布较少，个别地区（如镇赉县）甚至没有分布。

2.3.2 各经营类别企业情况

企业经营的危险货物道路运输按照经营性质分为经营性危险货物道路运输和非经营性危险货物道路运输两大类。

根据调查，白城市危险货物道路运输企业全部为经营性危险货物道路运输，各企业所经营的危险货物类别不同，经营相同危险货物道路运输的企业数量见表2－2。



**镇 赉 县**

**通 榆 县**

**大 安 市**

**洮 南 市**

**洮 北 区**

图2－2 白城市行政区划分情况

图2－3 各行政区企业数量占比

表2－2 经营相同危险货物类别的企业数量

|  |  |
| --- | --- |
| 运输危险货物类别 | 企业数量（个） |
| 2类1项 | 5 |
| 2类2项 | 1 |
| 2类1项、3类 | 2 |
| 3类、9类 | 1 |
| 3类 | 1 |
| 总计 | 10 |

由表2－2可知，每个企业所经营的危险货物类别不同，其中，有5家企业专门经营第2类1项危险货物的道路运输，1家企业专门经营第2类2项危险货物的道路运输，1家企业专门经营第3类危险货物的道路运输，其余3家企业均同时经营两种危险货物的道路运输。

按照不同危险货物类别将企业进行分类，得到各类危险货物道路运输的经营企业数量见表2－3和图2－4。

表2－3 各类别危险货物道路运输的经营企业数量

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 性质 | 类别 | 企业数量（个） |
| 经营性 | 2类 | 8 |
| 3类 | 4 |
| 9类 | 1 |

图2－4 运输各类别危险货物道路运输的企业数量

由上可知，白城市不同企业所经营的危险货物类别较少，且存在一定的差异，经营第2类危险货物道路运输的企业最多，经营第3类危险货物道路运输的企业次之，经营第9类危险货物道路运输的企业数量仅一家。

2.3.3 企业经营规模情况

根据《道路危险货物运输企业等级》（JT/T 1250－2019），各企业等级需满足的规模要求见表2－4。

表2－4 等级企业所需满足的规模要求

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 企业等级 | 特级 | 一级 | 二级 | 三级 | 四级 |
| 规模要求 | ≥500 | ≥200 | ≥100 | ≥50 | ≥10 |

将各企业的经营车辆数进行统计分析，得到结果见表2－5。

表2－5 各企业危险货物道路运输车辆情况

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 序号 | 企业名称 | 车辆数（辆） |
| 1 | 白城市利民液化气站 | 9 |
| 2 | 白城市大安市生辉工程运输服务有限责任公司 | 5 |
| 3 | 白城市洮北区金宝液化气运输有限公司 | 10 |
| 4 | 白城市洮南市新达氧气厂 | 5 |
| 5 | 白城市通榆县汇程运输有限公司 | 13 |
| 6 | 白城市通榆县盛文运输有限责任公司 | 9 |
| 7 | 白城市兴业燃气有限责任公司 | 10 |
| 8 | 白城市中醇化新能源有限公司 | 5 |
| 9 | 白城市中吉燃气经销有限公司 | 24 |
| 10 | 吉林省德信生物工程有限公司 | 5 |

由表2－5可知，4户企业的车辆规模为5辆，分别是大安市生辉工程运输服务有限责任公司、白城市洮南市新达氧气厂、白城市中醇化新能源有限公司和吉林省德信生物工程有限公司，该类企业均为微型企业。2户企业车辆数小于10台，分别是白城市利民液化气站和白城市通榆县盛文运输有限责任公司，4户企业车辆数位于10~24台之间，尚无企业车辆数达到50台以上。

根据白城市危险货物道路运输企业的经营车辆数统计情况，得到各企业危险货物道路运输车辆数见图2－5。

图2－5 企业经营危险货物道路运输车辆数

由图2－5可知，企业规模存在一定的不均衡性。大多数企业的经营规模较小。经营车辆数为1~9辆之间的企业有6家，占比60%，均为小微企业。经营车辆数位于10~49辆之间的企业有4家，占比40%，符合四级企业规模要求。该市目前没有三级及以上规模的企业。

2.4 运力规模

2.4.1 不同类别车辆数

根据《汽车和挂车类型的术语和定义》（GB/T3730.1－2001）将车辆分为汽车和挂车，其中汽车又分为牵引车和货车。将白城市不同类型危险货物道路运输车辆进行分类，统计结果见表2－6。

由表2－6可知，货车的数量较多，占全部车辆数的56%。牵引车和货车的技术等级均为一级。

表2－6 不同类型车辆数量

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 车辆类型 | 牵引车 | 货车 | 挂车 |
| 车辆数（辆） | 13 | 53 | 29 |
| 其中技术等级为一级的车辆数（辆） | 13 | 53 | —— |
| 一级车辆占比（%） | 100 | 100 | —— |

2.4.2 各行政区车辆数

通过对各县（市、区）行政区危险货物道路运输车辆数进行统计整理，得到的统计结果见表2－7。各行政区危险货物道路运输车辆数的占比情况见图2－6。

表2－7 各行政区危险货物道路运输车辆数

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 行政区 | 洮北区 | 洮南市 | 通榆县 | 大安市 | 总计 |
| 车辆数（辆） | 63 | 5 | 22 | 5 | 95 |

图2－6 各行政区危险货物道路运输车辆数占比

由上可知，车辆数在各行政区分布有明显的不均衡性，绝大多数车辆都隶属于洮北区，占总车辆数67%，其次为通榆县，占总车辆数23%，洮南市和大安市各占比5%。该情况与2.3节所得到的各县（市、区）行政区企业数大致走向一致。

2.5管理状况

近年来，我国危险货物道路运输管理持续加强，安全形势持续向好，但事故频发的势头没有得到根本性遏制，形势依然严峻。多次大型事故暴露出危险货物道路运输还存在事中事后监管制度不健全、企业准入机制不完善等突出问题和短板。

2019年11月，交通运输部联合相关部门发布了《危险货物道路运输安全管理办法》，界定了危险货物道路运输托运人、承运人、装货人等参与方责任，明确了交通运输、工信、公安、生态环境、应急、市场监管等六部门监管职责。同时，交通部还部署推进了危险货物道路运输安全监管信息系统建设及运单电子化工作，修订了《道路运输车辆技术管理规定》《道路运输车辆动态监督管理规定》等部门规章。

党中央、国务院高度重视危险货物运输安全管理工作。习近平总书记强调：“要加强交通运输、危险化学品等重点领域安全生产治理，遏制重特大事故的发生”。李克强总理在全国深化“放管服”改革优化营商环境电视电话会议上指出：“要守好安全和质量底线。疫苗、药品、特种设备、危险化学品等领域，关系到人民群众身体健康和生命安全，不能仅仅依靠随机抽查、飞行检查，必须实行全主体、全品种、全链条的严格监管，落实监管责任，把好每一道关口”。《中华人民共和国安全生产法》以及中共中央、国务院关于全面加强危险化学品安全生产工作、深化“放管服”改革、推进国家治理体系和治理能力现代化、加强和规范事中事后监管、营造更好发展环境支持民营企业改革发展等都对危险货物道路运输管理提出了更高要求。

吉林省道路运输安全相关文件如下：

1．《吉林省道路运输领域安全生产监督检查指导手册》（2020年）

2．《吉林省道路危险货物运输专项整治实施方案》（2019－2022年）

3．《吉林省危险化学品道路运输安全集中整治实施方案》（2020年）

2.6问题分析

虽然近年来白城市危险货物道路运输管理持续加强，但在管理制度、企业规模、设施和相关技术及运输市场监管中仍存在一些问题。

2.6.1企业规模化经营程度低。从调查看，白城市危险货物道路运输行业总体呈现“散、小、弱”的特点，绝大部分危险货物道路运输企业规模小，全市10户企业，拥有10台车辆以下企业有6户，占企业总数的60%，由于企业经营规模小，这些企业在一定程度上存在安全管理机构不健全、安全管理人员少、安全生产投入不足和专业化水平不高等问题，严重制约了企业安全水平的提升，影响企业安全生产管理。

2.6.2部分企业存在安全生产隐患。白城市道路危险货物运输企业在经营条件和日常安全管理等方面不同程度地存在以下问题：企业负责人和安全管理人员缺乏安全意识，安全员流动性大；企业安全生产资金投入不足，使用管理不规范；安全生产隐患排查走过场，形式化；企业从业人员安全教育培训不达标；车辆定期维护、保养、“三检”制度落实不到位；车辆不在指定停车场停放现象也时有发生，这些问题造成了企业安全生产隐患依然存在。

2.6.3车辆异地经营安全监管存在盲区。当前，白城市危险货物运输市场存在部分异地营运车辆，即车辆运行起讫点均不在车辆登记市辖区内的外地危险货物运输车辆。由于存在其他地区车辆在白城市运输危险品，导致本地虽第二类和第三类危险品运输需求较大，但在案运输车辆并不多。

根据《道路危险货物运输管理条例》第五十一条之规定，道路危险货物运输企业异地经营（运输线路起讫点均不在企业注册地市域内）累计3个月以上的，应当向经营地设区的市级道路运输管理机构备案并接受其监管。由于异地经营是否已累计3个月难以判定、监管责任难以划分等因素影响，车辆异地经营监管难度大。虽然监管部门通过车辆视频监控、电子运单管理等信息技术，可以通过信息化手段实现远程数字化监管，一定程度上可以达到异地备案制度的实施效果，但是由于联合监管机制不完善，车辆所属企业动态监控管理存在不到位问题，使得行业主管部门对于这些车辆和企业难以监管到位，导致危险货物道路运输生产过程中存在安全隐患。

第三章 危险货物道路运输行业供需现状分析

随着白城市国民经济的发展，道路运输行业保持了多年持续增长。白城市国民经济和社会大部分行业的生产经营活动均离不开使用各类危险化学品，危险货物道路运输行业也在快速发展。

由于历史原因，白城市危险货物道路运输市场仍存在一些问题，如企业规模小、经营分散和异地车运输等，增加了管理部门的监管难度，也加大了危险货物道路运输行业系统性风险。

为加快白城市危险货物道路运输行业规模化与集约化进程，使其安全、规范、有序经营，并基本符合市场供需要求，特对白城市该行业进行市场供需调查与分析，以制定相应的调控措施，实现科学监管。

3.1 危险货物道路运输企业现状分析

白城市危险货物道路运输企业均为经营性企业，经营类别主要集中在第二类和第三类，企业占比分别为80%和40%。企业规模50辆车以下的占100%，其中10辆及以下的占60%，这些数据说明白城市危险货物道路运输企业规模小，与行业规模化与集约化经营的要求还有一定距离。

2021年白城市危险货物供给与需求处于持续增长态势，运力供给主要集中在第二类（气体—包括压缩气体和液化气体）和第三类（易燃液体）。

3.2 危险货物道路运输企业经营状况分析

从对白城市主要危险货物道路运输企业的调查结果来看，供需现状主要表现在如下三个方面：

一是各企业所经营危险品类别较少，但经营规模差距较大；二是第二类（液化石油气等）运输市场竞争激烈；三是第三类成品油运输市场供需两旺，市场保持有序竞争状况。

造成上述危险货物道路运输市场发展不平衡的原因是多方面的，其中主要原因是：市场需求导向性，如工业气体和成品油需求旺盛，此类运输市场需要注意引导和调控，使其保持有序竞争状态。

3.3 危险货物道路运输供需现状分析

目前，白城市生产、生活涉及第一类（烟花爆竹等爆炸品）、第二类（压缩气体和液化气体）、第三类（易燃液体）、第六类（感染性物质等）、第八类（硫酸等腐蚀品）和第九类（危险废物等其他危险品）类别危险品。白城市的危险货物道路运输企业正在运营的危险货物车辆可承担以上部分危险品的道路运输，白城市道路危险货物运输需求分析如下。

第一类（爆炸品）、第六类（感染性物质）和第九类（其他危险品）皆具有垄断运输的特征，几乎不存在竞争。白城市经营第九类危险品道路运输的企业现有一家，经营状况一直稳定，目前白城市尚无经营第一类、第六类危险品的道路运输企业。

白城市第二类（液化石油气等气体等）危险品道路运输市场竞争激烈；第三类（成品油等）危险品道路运输市场供需两旺，市场保持有序竞争状况。第八类（硫酸等）危险品有持续、稳定的运输需求，但目前白城市尚无一家企业经营该类危险品道路运输。

白城市第二类（工业气体等）和第三类（成品油等）危险品运输需求旺盛，此类运输市场需注意引导和调控，使其保持有序竞争状态。而垄断经营的企业，如爆炸品、感染性物品和其他危险品等道路运输企业，则应受到严格管制与调控。

3.3.1 第一类爆炸品（炸药、烟花爆竹等）

根据近年来白城市第一类爆炸品（炸药类和雷管类）使用情况来看，爆炸品使用量一直比较稳定，结合“陆上风光三峡”工程等大型新能源项目和新能源装备制造类项目的建设要求，预计未来几年白城市第一类爆炸品仍有稳定的运输需求。

另外，白城市近年来烟花爆竹经销企业对第一类危险品的用量和产销量也呈稳定态势。目前，白城市烟花爆竹经营企业（含生产、销售和使用）共有18家，皆由公安部门严格管控，但尚无一家第一类爆炸品运输企业。因此，白城市此类危险货物道路运输市场需求状况相对保持稳定，行业管理部门可择机释放运力，保障运输供给。

3.3.2 第二类压缩气体（天然气、工业气体等）

白城市2019年－2021年第二类危险品生产、销售和使用量见表3—1。

表3－1 2019－2021年第二类危险品生产、销售和使用量

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **年份** | 2019 | 2020 | 2021 |
| 产、销、用量（万吨） | 6500 | 6600 | 6700 |

如上表可知近三年来白城市对第二类危险品的经营需求呈持续增长趋势。而目前本地第二类危险品运输车辆无法充分满足该运输需求，原因在于白城市存在大量异地经营车辆运输该类危险品。

“十四五”期间，白城市重点打造区域中心城、生态经济先导区、乡村振兴创新区和生态文明示范区“一城三区”，做大做强农产品加工和清洁能源两大支柱产业，巩固提升装备制造、医药健康、现代物流、冶金建材四大优势产业，加快工业经济提速转型，这将大大增加工业气体的运输需求。

目前，白城市正在抢占氢能全链条产业发展制高点，实现在制氢、储氢、运氢、用氢全环节布局，构建氢能经济生态系统完整性发展。其中吉林西部（大安）清洁能源化工产业园预计于2030年基本形成主导产业链条，于2035年基本完成系统性建设。届时产业园内氢能源生产规模将达到2万吨/年。除去园内氢能源产业链消耗，仍有4000吨氢气以管拖车短距离气态运输方式，在经济半径200~300km以内运输。

此外，2022年在建的白城分布式发电制氢加氢一体化示范项目为白城市风光制氢试验项目。该项目制氢加氢站位于白城工业园区。根据测算该项目年产氢气量可达到295吨。这将增加白城市对第二类危险品的运输需求。面对第二类危险品运力现供不应求的局面，白城市可在2022年—2030年增加该类危险品运力指标的释放。

3.3.3 第三类易燃液体（成品油等）

第三类易燃液体以成品油（汽油、柴油）为主。白城市近三年来第三类危险品经营使用量见表3－2。

表3－2 2019－2021年第三类危险品生产、销售和使用量

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **年份** | 2019 | 2020 | 2021 |
| 产、销、用量（万吨） | 8.2 | 9.4 | 12.6 |

根据表3－2可知近三年来白城市第三类危险品的经营使用量呈稳步增长态势。

统计数据显示，近一年白城市机动车保有量增速较快，引起燃油需求增加。预计2022年—2030年期间机动车保有量仍会持续增长，从而导致燃油需求继续增加。同时，白城市正加快农业生产基地建设，推进三产融合发展和农业全面升级，受产业结构调整的影响，导致柴油需求得到有效驱动，柴油消费也将增加。

综合考虑成品油使用量发展趋势，未来几年成品油运输需求将呈上升走势。

（1）汽车用成品油。

根据白城市公安交警部门提供的数据，2019－2021年白城市汽车保有量情况见表3－3。

　表3－3 　白城市2019年－2021汽车保有量统计表 单位：辆

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 年份 | 汽车保有量 | 小客 | 中客 | 大客 | 小货 | 中货 | 大货 |
| 2019 | 202627 | 175160 | 439 | 671 | 19024 | 1480 | 5390 |
| 2020 | 207872 | 178786 | 364 | 612 | 20630 | 1320 | 5614 |
| 2021 | 322207 | 280098 | 518 | 1335 | 29710 | 1432 | 7819 |

由表3－3可知，随着国民经济的发展，继小汽车大量进入家庭后，白城市近年来汽车保有量处于快速增长阶段，近三年的年均增长率为28.8%，其中小（轻）型客车保有量年均增长率约为29.37%，中型客车增速放缓，大型客车有较大增长，近一年增长超100%。小（轻）型、大型货车近一年增速也较快，年均增长率分别为26.23%和21.72%，中型货车近三年数量变化不大。按此趋势发展，白城市未来十年车辆用燃油需求将呈增长态势。

据有关调查统计资料，我国各类车辆油耗情况见表3－4。

表3－4 各类车辆百公里油耗情况 单位：升/百公里

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **车辆类型** | | **油 耗** | |
| **汽 油** | **柴 油** |
| 小型客车 | <7座 | 8.3 | —— |
| 中型客车 | （7座－15座） | 12.5 | 14.7 |
| （15座－30座） | 19.3 | 19.2 |
| 大型客车 | >30座 | —— | 23.5 |
| 小（轻）型货车 | <=2t | 12.3 | —— |
| （2t,4t） | 21.2 | 18.8 |
| 中型货车 | （4t,8t） | —— | 25.5 |
| 大（重）型货车 | （8t,20t） | —— | 31.9 |
| >20t | —— | 41.7 |

道路运输年耗油量测算模型为：

式中：

M——道路运输年耗油量（吨）；

——汽、柴油密度（公斤/升），；

——百公里油耗（升/百公里），i为各类汽油车，j为各类柴油车，*i，j*=1，……，*n*；

——各类型车辆数（辆）；

——各类车辆年均行驶里程（百公里/年）。

吉林省运政系统营运车辆平均行驶里程抽样统计结果见表3－5。

表3－5 2020年各类车辆平均行驶里程 单位：百公里/年

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 小型  客车 | 中型  客车 | 大型  客车 | 小（轻）型  货车 | 中型  货车 | 大（重）型  货车 |
| 70 | 80 | 200 | 90 | 100 | 270 |

根据表3－3、表3－5和道路运输年耗油量测算模型，白城市2021年道路运输成品油消耗总量为22.94万吨，其中汽油15.41万吨，柴油7.53万吨。

（2）农业机械用成品油。

白城市农业农村局提供的农业机械保有量统计数据见表3－6。由表中数据可知，白城市农用机械近年来一直保持低水平增长态势。

表3－6 白城市农用机械保有量统计表 单位：台

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 年份 | 拖拉机 | 耕整机 | 旋耕机 | 播种机 | 排灌动力机械 | 联合收获机 |
| 2019 | 177517 | 78 | 28096 | 95619 | 106810 | 13668 |
| 2020 | 183918 | 78 | 32596 | 95865 | 105289 | 14759 |
| 2021 | 188644 | 60 | 33324 | 97226 | 103040 | 15465 |

根据中国农业机械油耗情况调查统计结果和吉林省农业生产实际，有燃油需求的拖拉机、播种机、排灌动力机械和联合收获机的平均年消耗柴油量分别为210升、120升、150和220升，因此可测算得出2021年白城市农用机械共耗油约6.03万吨。

（3）机动船用成品油。

根据白城市地方海事局提供的数据，白城市2021年共有机动船舶3艘，机动船水上作业所消耗的成品油约为10.2吨。

根据以上测算，2021年白城市汽车、农机和机动船所需消耗的成品油共计28.97万吨，按以上成品油消耗量占全社会成品油消耗量95%计，则白城市2021年第三类危险品消耗总量约为30.49万吨。

白城市成品油绝大部分均使用大（重）型货车运输，以单车平均载重量10吨，车辆工作率85%，车辆完好率95%，车辆行程利用率45%，载重量利用率90%计，则单车年运输量约为1200吨。因此254辆大（重）型载重汽车方可满足白城市第三类危险品现状运输需求。这一数量远大于现有统计车辆数，主要原因是存在大量异地经营车辆在白城市运输第三类危险品。

目前吉林西部（大安）清洁能源化工产业园区有1户企业正在建设废旧资源回收综合利用项目，该项目以废矿物油为原料，得到润滑油基础油和燃料油，预计消耗废矿物6万吨/年、油土5万吨/年，产出润滑油基础油和燃料油共计6.47万吨，另外园内有1户企业以三类危险品（丙烯腈）为生产原料，拟消耗5万吨/年，92辆大（重）型载重汽车方可满足上述运输需求，因此在2022年－2030年释放第三类危险品运力指标时，也应将其考虑其中。

3.3.4 第六类危险品（医疗废物等感染性物质）

医疗废物是指医疗卫生机构在医疗、预防、保健以及其他相关活动中产生的具有直接或者间接感染性、毒性以及其他危害性的废物。尤其在传染病疫情期间，相关涉疫医废具有高度感染性，需要严格按照技术规范要求收集、分开存放、专车运输、优先处置并做到“日产日清”，医废的安全无害处置尤为重要和紧迫。根据就近集中处置的原则，白城市产生的医废应由本地的医废处置单位处置。

目前白城市暂无该类别危险品的运输车辆，未来可视发展情况在道路危险货物运力规划中增加该类别危险品运输车辆投放指标。

3.3.5 第八类危险品（硫酸等腐蚀性物质）

白城市有7家企业从事第八类危险品（硫酸）的生产和销售。近三年白城市该类危险品运输需求基本保持在3000~4000吨，但目前白城市本地并无经营该类别危险品道路运输的企业，若未来持续按此趋势发展，可在道路危险货物运力规划中增设该类别危险品运输车辆投放指标。

3.3.6 第九类危险品（危废等其他类危险品）

根据表3－7可知，近三年白城市第九类危险品生产、销售和使用量持续增长，目前白城市本地已有1辆该类别危险品运输车辆，若未来持续按此趋势发展，可在道路危险货物运力规划中增设该类别危险品运输车辆投放指标。

表3－7 2019－2021年第九类危险品生产、销售和使用量（吨）

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 年份 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 产、销、用量（万吨） | 2.2 | 2.4 | 4.6 |

3.4 市场预测

根据表3－3用增长率法可预测2030年白城市汽车保有量如表3－8所示。

表3－8 白城市2030年汽车保有量预测表 单位：辆

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 年份 | 汽车保有量 | 小客 | 中客 | 大客 | 小货 | 中货 | 大货 |
| 2030 | 505697 | 445825 | 1082 | 2217 | 42880 | 1248 | 12445 |

根据白城市危险货物道路运输市场供需调研资料，采用因素分析预测法、对比类推法等方法进行综合分析，对至2030年白城市危险货物道路运输市场供需状况预测如下：

（1）运力供给与市场需求不相适应的状况将继续存在。但在管理部门对运力供给做出适当调控后，市场供求关系将得到一定程度的改善。

（2）危险货物道路运输市场竞争有加剧迹象。在“优胜劣汰”的市场经济条件下，行业龙头企业逐步主导市场并向集约化和规模化迈进是未来发展的必然趋势。

（3）行业整体运行继续保持谨慎乐观。鉴于企业运营成本增加，如人力、土地、管理等费用上升，加上危险货物道路运输车辆停车场问题将日益突出，有些企业盈利将出现低水平增长甚至亏损，部分企业因此会退出市场。

（4）非法运输可能会侵占白城市危险货物道路运输市场。但经管理部门采取相应措施，如适时出台相关管理办法，加大执法力度，这一局面将得到一定程度的控制，未来会出现一定幅度的下降趋势。

3.5 对策建议

针对白城市危险货物道路运输市场分析结果，提出“疏、堵、管、治”的对策措施，以促进危险货物道路运输行业总体运行平稳、安全、有序。具体如下：

“疏”：鉴于白城市危险货物道路运输市场供给需求实际，建议严格按照相关法律法规，根据不同经营类别的市场运力需求量，合理配置运力资源，保障危险货物道路运输市场运力供给，满足危险货物道路运输需求。

“堵”：加大危险货物道路运输市场非法运输行为打击力度，运用法律和行政手段对此类违法行为进行整治，堵住漏洞，以减少和消除白城市危险货物道路运输市场的安全隐患，降低影响公共安全的系统性风险。

“管”：依据《道路危险货物运输管理规定》第五十一条、五十三条之规定，加强白城市危险货物道路运输市场异地车运输的监管，强化卫星定位监控、电子运单管理，通过信息化手段实现远程数字化监管，强化异地经营车辆的管理。

“治”：严格按照相关法律法规要求，利用市场经济与市场调节杠杆作用，充分发挥行业专家、行业协会和社会监督力量的作用，对白城市危险货物道路运输市场进行综合治理：定期评估危险货物道路运输市场供需状况，根据相关规定适时调节市场运力供给，实现白城市场运力供需平衡和管理规范有序，以达到运输需求、运力供给与管理部门等危险货物道路运输市场三大基本要素目标一致的要求，引导白城市危险货物道路运输市场健康有序发展。

第四章 危险货物道路运输发展策略

综合考虑白城市危险货物道路运输运力与运量增长情况，科学发展运力，避免经营者盲目发展运力，造成运输资源的浪费和恶性竞争。同时，进一步规范危险货物道路运输市场秩序，保障行业健康、安全、稳定、有序发展。

4.1 行业发展趋势

近年来，白城市危险货物道路运输行业管理不断规范、发展形势持续向好，但危险货物道路运输事故依然时有发生。为深入贯彻落实党中央国务院的部署要求，切实强化危险货物道路运输安全治理，2021年以来，白城市坚守红线底线，以坚决遏制危险化学品运输安全生产事故为目标，全面提升安全发展水平，使危险货物道路运输更加安全高效。

4.1.1危险货物道路运输供给能力不断增强

危险货物道路运输供给能力增强主要体现在公路基础设施网络建设，危险货物道路运输经营性业户量、从业人员数和危货运输车辆数等方面。道路是危险货物道路运输的基础，发达的公路网将促进危险货物道路运输发展。近年来，白城市公路总里程、高速公路里程和公路网密度均持续增长，公路基础设施网络建设为危险货物道路运输发展提供了良好的平台。随着危险货物道路运输经营性业户量、从业人员数和危货运输车辆数等供给能力平稳增长（其中从业人员与运力规模近年增长率相对较高），运输市场经营模式也逐渐多样化，危险货物道路运输市场日趋繁荣。

4.1.2危险货物道路运输服务水平逐渐提高

近些年来，白城市危险货物道路运输行业通过引进先进技术，提高了危货运输车辆标准化、安全性、智能化程度和危险货物道路运输组织水平。

危货运输车辆标准化是危险货物道路运输安全、开展多式联运和国际运输的基础。2012年交通运输部出台的《道路危险货物运输管理规定》对危货运输车辆提出要符合国家和行业标准的要求，并将此作为危货运输车辆的许可条件。2019年颁布的《危险货物道路运输安全管理办法》，则推动了危货运输车辆和罐式车辆罐体的标准化工作。

《道路危险货物运输管理规定》在上位法设定的许可范围内，提出了危货运输车辆的安全性能要求，将车辆技术等级达到行业标准《道路运输车辆技术等级划分和评定要求》（JTT 198—2016）规定的一级技术等级，作为危货运输车辆许可的具体规定。

4.1.3危险货物道路运输市场更加开放

随着道路运输市场的逐渐开放，大量社会运力投入到危险货物道路运输行业。尤其是小型私营企业运输车辆的大量进入，促进了多层次、多部门、多种经济成分的危险货物道路运输结构的形成。同时危险货物道路运输市场存在的很多问题接踵而至，如专业化程度、组织集约化程度、从业人员素质均不够高等。

4.1.4安全管理体系建设科学化水平不断提高

加强危险货物道路运输安全管理是白城市交通运输部门的主要任务，相关法规和标准是开展危险货物道路运输安全生产和进行危险货物道路运输监管执法的准则。目前危险货物道路运输不仅有单独成文的标准，而且有关危险货物、包装和容器、车辆、运输操作等危险货物道路运输各方面相关标准都已建立。

4.2 危险货物道路运输运力调控策略

白城市危险货物道路运输运力调控应主要结合目前白城市危险货物道路运输运力及市场需求情况，拟定年度危险货物道路运输运力总量控制数，以及各类危险货物运力规模限值。

4.2.1运力要求

危险货物道路运输车辆不同于一般道路运输车辆，在安全性能和车货匹配方面有更高的要求。《道路危险货物运输管理规定》在上位法设定的许可范围内，提出了危险货物道路运输车辆的安全性能要求，将车辆技术性能达到行业标准《道路运输车辆技术等级划分和评定要求》（JTT198—2016）规定的一级技术等级，作为危险货物道路运输车辆许可的具体规定。

（1）经营性企业。根据前述企业运力规模及危险货物道路运输市场供需分析，目前白城市经营性危险货物道路运输运力规模能够满足运输市场需求，但部分车辆已无法满足危险货物道路运输对于技术等级的要求。随着使用年限的增加，目前达到一级技术等级要求的部分车辆，在未来几年也将面临技术等级降低而不得不退出危险货物道路运输市场的情况。

（2）非经营性企业。根据《危险货物道路运输管理规定》第九条中的相关规定，属于省级以上安全生产监督管理部门批准设立的生产、使用、储存危险化学品的企业或有特殊需求的科研、军工等企事业单位，可以使用自备危险货物道路运输车辆从事为本单位服务的非经营性危险货物道路运输。或具备第八条规定的条件，但自有专用车辆（挂车除外）的数量可以少于5辆。因此，白城市非经营性道路危险货物运输企业准入要求及运力规模可参照上述规定。

4.2.2运力投放方案

对于有货运合同到期、车辆损毁灭失、车辆到报废年限、车辆转出等情况，企业要及时调整运力、依法该报停的报停、依法该退出市场的必须退出。白城市交通运输局将根据各企业运力投放使用情况及市场需求变化，动态调整各类危险货物道路运输运力投入指标。

（1）目前白城市危险货物道路运输运力情况。

白城市正常在营危险货物道路运输车辆共计95辆。

根据调查，白城市各类危险货物道路运输车辆数见表4－1。

表4－1 各类别危险货物道路运输车辆

|  |  |
| --- | --- |
| **类别** | **车辆数（辆）** |
| 1类（爆炸品） | 0 |
| 2类（压缩气体，石油气、天然气、氧气等） | 64 |
| 3类（易燃液体，汽油、柴油、乙醇等） | 30 |
| 4类（易燃固体，硫磺等） | 0 |
| 5类（氧化物，双氧水等） | 0 |
| 6类（感染性物品等） | 0 |
| 7类（放射性物质） | 0 |
| 8类（腐蚀品，盐酸、烧碱等） | 0 |
| 9类（其他危险品，危险废物、固体废物等） | 1 |
| 合 计 | 95 |

（2）运力投放规划。

结合白城市现有危险货物道路运输车辆类别及未来几年行业需求情况，对各类危险货物道路运输运力进行适当调整，得出各年度各类危险货物道路运输车辆限值。详见表4－2。

表4－2 白城市各类别危险货物道路运输车辆投放规划结果

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 类别 | 在营车辆数（辆） | 上限值（辆） | | | | |
| 2022 | 2024年 | 2026年 | 2028年 | 2030年 |
| 1类 爆炸品 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2类 压缩气体，天然气等 | 64 | 80 | 129 | 164 | 204 | 269 |
| 其中大安 | 0 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 |
| 3类 易燃液体，汽油、柴油等 | 30 | 40 | 107 | 168 | 226 | 308 |
| 其中大安 | 4 | 5 | 25 | 45 | 65 | 80 |
| 4类 易燃固体，硫磺等 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5类 氧化物，双氧水等 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6类 感染性物品等 | 0 | 2 | 7 | 10 | 12 | 15 |
| 7类 放射性物质 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8类 腐蚀品，盐酸、烧碱等 | 0 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 |
| 9类 其他危险品，含危险废物 | 1 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 其中大安 | 1 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 合 计 | 95 | 129 | 252 | 354 | 456 | 608 |
| 其中大安 | 5 | 11 | 32 | 53 | 74 | 91 |

说明：

①白城市正处于工业快速发展阶段，尤其是随着吉林西部（大安）清洁能源化工产业园的建设推进，对二类和三类危险品运输需求呈上升趋势；同时，白城市未来机动车保有量的增长也会增加对汽油、柴油的运输需求；随着全市对第二类和第三类危险品运输需求的增长，应合理增加相应运力指标的投放。

②随着白城化工园区、白城绿电产业示范园区和洮南化工产业园区的建设推进，对三类和六类危险品运输需求呈上升趋势，应在运力指标投放上进行相应考虑。

③白城市第九类危险品运输需求呈增长态势，未来十年内该类运力指标应适当增加。

④白城市第一类、第六类和第八类危险品有稳定的运输需求，应对其投放相应的运力指标。

⑤白城市目前没有经营第四类、第五类、第七类危险品的企业，并且在未来的发展规划中也不存在对上述危险品的需求，故暂时可不投放相应的运力指标。

4.2.3 运输车辆类型的确定

根据《危险货物道路运输管理规定》第一章第六条中的相关规定，国家鼓励技术力量雄厚、设备和运输条件好的大型专业危险物品生产或经营企业从事危险货物道路运输，鼓励危险货物道路运输企业实行集约化、专业化经营，鼓励使用厢式、罐式和集装箱等专用车辆运输危险货物。

根据第二章第二十二条中的相关规定，禁止使用报废的、擅自改装的、检测不合格的、车辆技术等级达不到一级的和其他不符合国家规定的车辆从事危险货物道路运输。禁止使用移动罐体（罐式集装箱除外）从事危险货物道路运输。

根据第一章第十九条中的相关规定，危险货物道路运输企业或单位终止危险货物道路运输业务的，应当在终止之日的30日前告知原许可机关，由原许可机关注销其许可证件。

根据《汽车运输、装卸危险货物作业规程》（JT618—2004）中相关规定，运输爆炸品应使用厢式货车，有机过氧化物应选用控温厢式货车运输，毒害品应采用厢式货车运输。散装气体选择罐体。

《道路运输技术管理规定》中第二章第七条相关规定表明，危货运输车，技术等级应当达到一级。技术等级评定方法应当符合国家有关道路运输车辆技术等级划分和评定的要求。

4.3 市场准入策略

危险货物道路运输市场准入管理，是保障危险货物道路运输行业健康发展、安全运行的第一关口，能进能出的市场运行机制，是发展和完善危险货物道路运输市场的必然规律，是解决运输市场存在的深层次矛盾和问题的客观要求，也是行政审批之后动态的后续监管手段。

对于新设立危险货物道路运输企业、现有企业新增经营范围、现有企业新增或调整运力等情况，在专用车辆及设备、停车场地、从业人员和安全管理人员、安全生产管理制度等方面应严格按照国家规定设立准入门槛。

4.3.1运输车辆及设备准入管理

严格道路危险品运输车辆准入前材料审核和年度审验，自有专用车辆（挂车除外）5辆以上，运输剧毒化学品、爆炸品的，自有专用车辆（挂车除外）10辆以上，技术要求应当符合《道路运输车辆技术管理规定》有关规定。配备有效的通讯工具和安装具有行驶记录功能的卫星定位装置。运输剧毒化学品、爆炸品、易制爆危险化学品的，应当配备罐式、厢式专用车辆或者压力容器等专用容器。罐式专用车辆的罐体应当经质量检验部门检验合格，且罐体载货后总质量与专用车辆核定载质量相匹配。运输爆炸品、强腐蚀性危险货物的罐式专用车辆的罐体容积不得超过20立方米，运输剧毒化学品的罐式专用车辆的罐体容积不得超过10立方米，但符合国家有关标准的罐式集装箱除外。运输剧毒化学品、爆炸品、强腐蚀性危险货物的非罐式专用车辆，核定载质量不得超过10吨，但符合国家有关标准的集装箱运输专用车辆除外。配备与运输的危险货物性质相适应的安全防护、环境保护和消防设施设备。引导企业加快淘汰行驶里程超过40万公里、使用年限达到强制报废、车辆技术状况差的危险品运输车辆。

4.3.2停车场准入管理

危险货物道路运输企业的停车场地应符合《道路危险货物运输管理规定》第二章的规定。自有或者租借期限为3年以上，且与经营范围、规模相适应的停车场地，停车场地应当位于企业注册地市级行政区域内。运输剧毒化学品、爆炸品专用车辆以及罐式专用车辆，数量为20辆（含）以下的，停车场地面积不低于车辆正投影面积的1.5倍，数量为20辆以上的，超过部分，每辆车的停车场地面积不低于车辆正投影面积；运输其他危险货物的，专用车辆数量为10辆（含）以下的，停车场地面积不低于车辆正投影面积的1.5倍；数量为10辆以上的，超过部分，每辆车的停车场地面积不低于车辆正投影面积。停车场地应当封闭并设立明显标志，不得妨碍居民生活和威胁公共安全。停车场地应配备视频监控、消防等必要设施设备，强化停车场地安全管理。

4.3.3人员准入管理

严把危险货物道路运输从业人员考试与证件发放关，对于从事危险货物道路运输的驾驶员、押运员、装卸管理人员必须持相应的资格证上岗。建立和落实危险货物道路运输（危险品）负责人从业资格制度和专职安全管理人员制度，企业负责人和专职安全管理人员要接受交通运输主管部门对其进行安全生产知识和管理能力考核，并获得从业资格证持证上岗。

4.4 运输安全管理策略

4.4.1加强完善安全监管体系

在危险货物道路运输企业和从业人员的资质、运输车辆、包装物与容器的生产制造和性能标准，运输过程的审查、备案和监控机制、跨地域协调机制、紧急情况的应急救援机制，以及相关部门与人员的问责机制等方面强化管理，措施落实到位，建立起危险货物道路运输管理部门各司其职、协作联动的长效机制，从而避免或减少危险货物道路运输事故的发生。在行业管理过程中，要引导危险货物道路运输企业正确处理安全生产与经济效益的关系，把加强内部安全生产管理作为企业经营管理的重点，督促企业建立健全安全生产的各项管理制度，落实安全生产责任制，健全组织机构，配备安全管理人员，提高车辆技术状况，及时发现和消除事故隐患，在《危险化学品安全管理条例》和《道路危险货物运输安全管理办法》等法律规范的框架内，细化、明确应急、交通运输、公安、市场监管、生态、工信等部门对危险货物道路运输各环节的监管责任。

4.4.2强化危险货物分类管理

根据危险货物的危险特性、运输过程风险性、营运性质等，分别制定不同管理要求，严格落实企业安全生产主体责任。强化剧毒化学品和第1类爆炸品、罐式车辆及驾驶员、经营性运输等高风险运输行为的管理，进一步明确不同种类危险货物道路运输应急救援器材配备要求。同时，实施分级分类动态严格监管，根据运输企业安全运营考核结果分别制定不同的监管措施，切实提高监管的有效性和针对性。

4.4.3提高运输安全保障技术应用

交通运输主管部门应督促危险货物道路运输企业严格按照《道路运输车辆动态监督管理办法》（交通运输部令 2016 年第55号）要求，规范并统一危险货物道路运输车辆安全监控车载终端安装、使用及监管要求，利用道路运输车辆动态监控平台或者使用符合条件的社会化卫星定位系统监控平台，加强对车辆运行状态、罐体及货品安全状态、行进线路状况等监控，完善危险货物道路运输车辆动态监控管理制度，实时分析、处理车辆行驶动态信息，及时识别驾驶员不安全行为、车辆运行异常状态等风险，对发现超速、疲劳驾驶的车辆及时进行提醒，并对相关车辆驾驶员进行处罚及安全教育，切实履行道路运输车辆动态监控的责任主体。积极推广危险货物道路运输车辆防碰撞装置、槽车罐体防损钢架、智能监控报警装置等。

第五章 规划实施建议及保障措施

5.1 规划实施建议

随着社会经济的发展，道路运输已成为白城市危险货物道路运输量最大的运输方式。为提高现有交通运输资源利用效率，须逐步建立一个高效、节能、环保、便捷、安全的危险品运输体系，为满足白城市经济社会发展和人民群众生活需求提供有力保障。

5.1.1完善安全监管机制

白城市危险货物道路运输存在交通运输、公安、生态、应急、市场监管、工信等多个部门参与管理等问题，就其中某一领域实施分散化的管理，缺乏完备的管理制度，缺少具体的部门牵头建立机制，在危险品管理、运输、处置中不易明确责任。

交通运输主管部门对危险货物道路运输行业的监管常常存在简单化、“一刀切”问题，无法实现行业管理资源的优化配置。特别是行业监管力量有限的情况下，采用“拉网式”检查模式，难以及时发现、消除安全隐患，执法效果不理想，不利于监管效能的充分发挥。《中共中央办公厅 国务院办公厅关于全面加强危险化学品安全生产工作的意见》明确要求加强和规范事中事后监管，在对涉及危险化学品企业进行全覆盖监管基础上，实施分级分类动态严格监管。《国务院关于加强和规范事中事后监管的指导意见》明确提出，要把更多行政资源从事前审批转到加强事中事后监管上来，落实监管责任，健全监管规则，创新监管方式，加快构建权责明确、公平公正、公开透明、简约高效的事中事后监管体系。

5.1.2完善相关法律规定

目前，对危险化学品安全管理、安全运输虽然出台了许多管理条例、管理办法，但尚待进一步完善。尤其是对于危险化学品运输车辆在市区道路的通行制定了相关规定，但是对于高速公路通行却没有相关规定，存在法制规定和规范的空白。应提出比其他道路运输更高的交通安全标准，制定比普通货物运输从业人员更严格的培训考核要求，对道路通行条件和隐患排查等制定更加严格的规定。

5.1.3强化信息化监管执法

在建设危险货物道路运输安全监管系统方面，提出如下建议：

（1）建设完善危货车辆动态监管子系统：完善优化平台监管，建设企业及车辆监管、违规分析等功能，从而进一步提升危货车辆动态监管能力。

（2）建设现场检查管理子系统：主要针对白城市道路运输管理机构在危险货物道路运输企业户检户查时使用，形成闭环、规范化、痕迹化管理模式。

（3）建设危险货物道路运输电子运单行业监管子系统：采集危险货物道路运输的运单信息，整合危险货物道路运输电子运单管理系统、运政管理系统、联网联控系统等系统的核心数据，通过危险货物道路运输电子运单管理子系统数据与卫星定位数据进行对比分析，实时监测出车辆违规行为并进行预警和监管。

（4）建设风险预警子系统：当其他系统有异常情况发生时，系统将自动发出警示，并将警示信息发送给相关人员，以便及时处理。主要包括异常指标管理、数据采集监控、异常数据处理等。

5.2规划保障措施

危险货物道路运输涉及人、车、路、货物和环境等诸多因素，潜藏着众多运输安全隐患，极易造成重大人员伤亡、财产损失和环境灾害，同时危险品运输也为保障经济社会发展和人民群众生活发挥了重要作用。鉴于其特殊的运输性质，政府相关部门应对危险品运输发展予以高度重视，积极扶持，保障运输安全、促进行业健康发展。

5.2.1建立安全评估制度

逐步推行危险货物道路运输企业安全评估制度，委托有资质的中介机构对运输企业进行安全评估，划分等级，要把企业运输安全资质条件作为危险货物道路运输经营许可审批、企业经营资质评定、企业质量信誉考核的重要内容，作为年检年审的重要依据，并实行安全一票否决制。

可根据交通运输部危险化学品道路运输企业重大隐患判定标准和危险化学品道路运输安全评估导则，开展危险化学品道路运输企业安全评估，对存在问题的企业依法停业整顿，对经停产停业整顿仍不具备安全生产条件的危险化学品道路运输企业，由审批机关依法吊销相应的营运资质。

5.2.2重视企业从业人员安全培训教育

根据《吉林省安全生产委员会关于印发〈吉林省危险化学品道路运输安全集中整治实施方案〉〈吉林省非法违法“小化工”专项整治实施方案〉的通知》（吉安委〔2020〕28号）中第二项“督促危险货物道路运输企业严格落实企业安全生产主体责任”，定期组织相关人员开展安全生产、职业道德、业务知识、操作规程的教育培训，提高从业人员技能，每月培训不得少于1次，培训时间每次不得低于1.5小时。

5.2.3提升监督检查执行力度

交通运输主管部门应当制定定期监督检查计划，按照计划及危险货物道路运输路检路查清单和危险货物道路运输企业安全检查清单对辖区内的危险货物道路运输活动进行监督检查。监督检查对象应至少包括在本辖区注册的危险货物道路运输企业及车辆，以及在本辖区从事经营活动的异地危险货物道路运输车辆。

交通运输主管部门应将异地危险货物道路运输车辆运输的监督检查情况定期抄送给车辆所属地交通运输主管部门，由其纳入安全运营考核。

5.2.4 建立监管执法人员业务培训制度

危险货物种类繁多、理化性质复杂，安全风险高，行业管理工作专业性强，需要施行“专业人管专业事”。德国联邦货运管理局负责危险货物道路运输执法检查的人员上岗前都接受过ADR及相关法规的专业培训，并且需要在经验丰富的检查人员带领下进行160个学时的实际操作，才能够进行独立检查。《中共中央办公厅 国务院办公厅关于全面加强危险化学品安全生产工作的意见》要求，“完善监管执法人员培训制度，入职培训不少于3个月，每年参加为期不少于2周的复训”。《中华人民共和国道路运输条例》规定，道路运输管理机构应当加强执法队伍建设，提高其工作人员的法制、业务素质；道路运输管理机构的工作人员应当接受法制和道路运输管理业务培训和考核，考核不合格的，不得上岗执行职务。因此，交通运输主管部门应当对从事危险货物道路运输行业监管执法人员进行专业知识培训。