

# 长三角地区道路危险品运输现状及对策研究

梁珺怡

(辽宁对外经贸学院, 辽宁大连 116052)

**【摘要】:** 危险品运输是一种特殊的物流运输形式, 受到多重因素的综合影响, 在道路运输中存在诸多问题。近些年来, 危险品采用道路运输呈现出逐步增长的发展态势。鉴于此, 针对长三角地区危险品道路运输的现状, 剖析了该地区危险品道路运输中存在的问题, 并提出优化长三角地区危险品道路运输的具体对策。

**【关键词】:** 长三角地区; 危险品; 道路运输

**【中图分类号】:** F25 **【文献标识码】:** A doi:10.19311/j.cnki.1672-3198.2019.05.012

## 0 引言

伴着社会经济的迅猛发展, 人们的生活水平得到提升, 道路运输量不断攀升, 特别是危险品道路运输的业务量也大幅增加。据相关统计数据显示, 2017 年我国危险品道路运输量超过 3 亿吨, 其中易燃易爆品接近三分之一。尤其是作为中国经济命脉重要组成部分的长江三角洲地区, 因为长三角地区工业发展比较迅速, 危险品运输企业密布, 危险货物因为其本身的特性, 所以在物流运输中也存在较大的危险性, 极易对运输设备上的人以及第三人的生命安全和财产安全造成损害。同时危险品运输一旦发生安全事故, 导致的后果非常严重。2014 年 7 月 19 日, 沪昆高速湖南邵阳段 1309 公里 33 米处一辆装载乙醇的轻型货车与大型普通客车发生追尾碰撞, 轻型货车运载的乙醇瞬间大量泄漏起火燃烧, 事故造成 54 人死亡、6 人受伤(其中 4 人因伤势过重医治无效死亡), 直接经济损失 5300 余万元。带来了极其恶劣的社会影响及严重的经济损失。为此, 作者主要以长三角地区危险品道路运输发展现状为着眼点, 分析了该地区危险品道路运输发展中存在的问题, 并提出了行之有效的解决策略。

## 1 长三角地区危险品道路运输的现状

据有关部门数据显示, 我国石油等危险化工品总产值达 53000 亿元, 品种多达 42000 多个, 进出口贸易额共计 19000 多亿元, 危化品产业有望成为我国发展的经济支柱产业之一, 在长三角、珠三角等地区规划建设 400 余家化工园, 目前已有 70 多家开始运营。长江三角洲地区危险品道路运输业有很多典型企业, 如上海中石化物流有限公司负责二类、三类、五类、六类、八类、九类的危化品等运输, 拥有危险品、剧毒品集装箱、集罐(20ft、30ft、40ft)车辆和冷藏冷冻的道路运输车辆; 上海市化工物品汽车运输公司主要承运化工危险品, 承运品种有易燃、易爆、剧毒、放射和腐蚀品等 9 大类 2000 余种, 为国内著名的化工危险品专业运输企业, 具备承运 1—9 类危险化学品的运输资质; 南通化学危险品运输有限公司作为江苏道路危险品运输的典型企业, 拥有 2—35 吨各类介质的危险品专用槽罐车、重型集装箱半挂车及各类危险品栏板货车、罐式半挂车、运输天然气 LNG、运输氯乙烯车辆、运输放射源车辆、连体槽罐车 300 余辆……虽然长三角地区危险品道路运输取得了一定的成绩, 但是受发展时间及自身经验的制约, 长三角地区在危险品道路运输中仍然面临着一些问题需要解决。

## 2 长三角地区危险品道路运输存在问题

### 2.1 监督管理体系及法律法规不完善, 且执行不力

---

据调查，发现长三角地区危化品道路运输监管的部门繁多，且各部门之间的职责尚未完全理清，缺乏统一的协调机构。危险品是涉及一个多部门共同领导的管理体系，以危险品道路运输为例，需要交通运输局、安检局、路政管理局、运输管理局、公安局等多部门协调管理，而目前长三角地区如江苏及浙江等地方政府职能机构，在部门设置上缺乏统一性，各部门之间分开执法，未能做到及时交流、信息互通，最终形成一个个“信息孤岛”，很容易造成监管漏洞、缝隙和模糊地带。而且根据对之前发生的危险品运输事故分析可知，事故发生后，相关车辆的位置、车辆资料、驾驶员驾驶情况等信息不能够及时的反馈到监管部门，对地区内部的车辆都无法进行监控，那么外来车辆在长三角地区出现事故时，更没有将监控信息及时发送到有关主管部门的措施，且各地方部门之间信息交流并不及时，应急救援被延迟。此外，当前主管部门中负责危险品运输的执法人员缺乏力行法规的职业思想、监管方式陈旧，也是制约了主管部门监督管理效力的重要因素之一，因此各部门在发生事故时互相推诿、扯皮，企业维权更加困难。

另一方面，长三角危险品运输缺乏科学的法律规范体系，监督管理方式不健全，法律规范的有关规定尚未得到有效落实，因此给危险品的道路运输管理带来重重困难。长江三角洲作为中央政府定位的中国综合实力最强的经济中心，经济处于高速发展阶段，危险品道路运输货运量与日俱增，但是与此同时，相关法律制度建设却相对滞后、执行力度弱，长江三角区道路运输迅猛发展，该区域有关危险货物道路运输法律规范的建设步伐较慢，导致监督管理体系不完善，难以对危险货物道路运输作业进行有效的规范。

## 2.2 行业准入门槛低

由于长江三角洲地区危险品道路运输行业的准入门槛低，造成长三角地区危险品物流行业一直呈现出小、散、乱、差的特点。长三角地区的危险品运输企业数量较多，但是经营规模都比较小，行业内竞争激烈。由于危险品运输的利润空间相对一般货物运输要大很多，部分安全管理投资成本低、资质差的运输企业为了抢占市场份额，故意将运输价格一降再降，造成行业内恶性竞争，严重扰乱市场秩序，而且，这些企业安全管理理念不强，企业中的运输车辆容易成为流动的炸弹，对人们的生命和财产安全产生严重的威胁。与此同时，因市场监管的缺失，使得长三角地区的危险品运输行业出现无证经营企业和无证驾驶人员上岗的现象，车辆驾驶人员素质较低，在发生事故时不能妥善处理。

## 2.3 设备及技术落后

当前，长三角地区危险品运输企业中现有的车辆等级偏低，只有石油和少量危险货物在运输时由专用危险品运输车辆装载，大部分危险品的运输是被装载到一般的货车和被改装过的车辆。安全性能偏低，部分企业为了降低成本，使用超过危险品运输使用年限的车辆进行运输工作，而且在具体作业时也有失规范。一些企业的罐装车甚至被装载多种危险品。部分企业为降低成本，使用超过使用年限的车辆进行运输，增加运输风险；没有对车辆形成动态管理，没有及时检查车辆的安全性能，而且没有按照规定对运输车辆进行定期维护和检测。

与此同时，卫星定位系统、无线射频技术以及地理信息系统在危险品道路运输中没有得到广泛的运用。一旦出现安全事故，相关部门和救援机构无法及时获取真实信息，使救援部门无法在第一时间进行救援，造成事故危害变大、损失严重。目前，在长三角地区内只有浙江和上海地区的部分危险品运输车辆中装载了卫星定位系统，尚未得到全面的普及。

## 2.4 从业人员缺乏相应的从业资格

长三角地区危险品道路运输还存在专业技术过硬、素质较高管理人员匮乏的问题。例如：2014年8月18日，某浙B牌照运送保险粉的厢式货车于杭金高速距义乌出口五公里处，车厢尾部冒烟起火，事后经调查发现，司机并不知晓保险粉化学特性，保险粉遇水反应导致车厢起火。由于危险货物最关键的特征就是存在一定程度的危险性，所以在危险货物的加工、储存和运输各个环节都要对安全进行严格把控，尤其是在危险品道路运输环节。根据长三角地区危险品物流行业从业人员的了解发现，该

---

行业内负责危险货物运输搬运的一线管理人员有三成以上都是农民工，知识水平较低，只能够负责货物的出入库清点以及货物搬运，缺乏对货物进行有效管理的知识储备；与此同时，约有 80% 的仓储管理人员没有接受过专业的岗位培训。这种专业技术人员短缺、从业人员缺乏培训的问题，已经严重制约了危险货物道路运输的健康发展。

### 3 长三角地区危险品道路运输对策研究

#### 3.1 完善道路危险品运输监管体系及法律法规，加强执行力度

一方面指派一个部门为主要负责部门，领导其他各部门讨论制定统一的危险品道路运输行业规范和操作标准，完善对危险品道路运输企业的安全生产和管理审查，并加强与公安、安监、交通监管部门之间的沟通协商，形成有效的多部门合作体系。严格界定不同部门的管理范围，加大监管力度，有效推动危险品道路运输安全。健全对危险品道路运输全过程的安全监管力度。严格处罚非法运营的危险品物流个体或企业，情节严重的，直接取缔经营资格或从业资格。

另一方面，监管部门实时针对危险品运输行业存在的问题对当前法规提出相关修改意见，并协调各部门深刻落实相关法律法规，大力推行监督管理办法整治行业规范，在经济高速发展的同时协同法律与时俱进，具体问题具体分析，不仅对企业，也要制定约束相关监督管理人员的法律法规，要完善相关主管部门的监管职能。

#### 3.2 加强市场管理，严格审核企业资质

由于企业资质审核不严，造成长三角地区危险品道路运输环境呈现出小、散、乱的特点，安全管理不达标。所以，要通过学习国外成熟的行业规章，制定与我国国情相符合的危险品道路运输行业市场准入机制，提高企业的市场准入门槛，例如：要求相关人员获得从业资格证并定期进行资质考核。与此同时，控制危险品道路运输企业数量的增长，并以此进行行业内的适度垄断，遏制恶性价格竞争的蔓延，促进符合安全管理标准的企业在良好的外部环境中发展，并且要彻底查处挂户经营行为，规制行业内的竞争乱象，以促进危险品道路运输行业的有序发展。

另一方面，要对危险品道路运输企业的安全生产进行合理评估。由于长三角地区经济的快速发展，危险品道路运输企业迅速增长，但是因为企业间的组建方式存在差别，所以经营过程中的安全管理也存在不同，主管部门提出要对企业运营中的安全生产体制和组织、车辆等级管理、从业人员安全管理等进行评估。目的是根据评估结果，对行业中出现的安全问题责令整改，及时清除安全生产不达标企业，提高行业运营的规范性和有序性。

#### 3.3 引进现代化技术及设备

首先，要在危险品道路运输中引入卫星定位系统、无线射频技术以及地理信息系统等现代化的技术，实现对危险品道路运输的过程监督，并在发生事故时向有关部门提供应急救援的基础支持。但是，当前这些现代化信息技术网络都是单独运行的，只可以在企业内部进行的危险品装载车辆信息进行监管。因此，必须采用信息化的技术手段，在长江三角洲内部建立危险货物运输管理信息系统并与各地区实现互通，来实现实时化、动态化、全过程的管理。

其次，应加大技术支撑，长江三角洲地区危险品道路运输车辆实施统一的标准化要求。如对于危险品车辆在出行前必须经过全车体检系统的认证，对车辆轮胎气压、动平衡，并且对车辆资料进行统一管理，确保超过使用年限的车辆按时报废；车体载重量、灯光效果等进行全面检测，提升车辆在道路运输中的稳定性，同时对车辆安装 GPS 全球定位系统，利用 GPS 系统实时监控车辆运行位置及运行时间，确保车辆按照正常既定路线安全行驶。以上海中石化化工物流有限公司、上海华谊天原化工物流有限公司、南通化学危险品运输有限公司为代表的长三角地区大规模危险品运输公司，通过增加车辆自有率，对车辆进行现代化技术改造，从而达到降低事故发生的目的。当企业规模达到一定程度，要求企业加大车辆自有率，便于进行管理，而以租用

---

外部车辆为主的中小微危险品运输企业，可以提高对租用车辆的要求，以此达到提高设备现代化程度的目的。除此之外，应推广危险品专业运输车辆的应用，即使是现有的广泛运用的油罐车也要做到专车专用，让专业运输车辆逐步代替改装车、一般货车，对每一种、每个规格的危险品都有相应的车辆进行运输，并且对于使用期限已满的车辆做到及时更换。

### 3.4 加强对从业人员的资质的管理

一方面，完善对专业技能人员的培训。希望长江三角洲地区政府出台政策对危险品物流从业人员的培训规范实行统一标准，有效提升对从业人员的专业培训，推进其专业素质的不断提升，切实完善对从业人员安全理念和专业技能的培训，有效降低危险品道路运输事故的发生。除了要对从业人员进行就职前培训，还要加强岗位培训。鉴于长三角地区经济的快速发展，新形式的危险品层出不穷，不仅要对运输设备进行严格把关，还要保证各个物流环节工作人员的专业素质符合行业规定，必须严格依照规定进行操作。这就要求行业内从业人员需要实时更新产品知识，所以长三角地区相关部门必须定期对从业人员开展新产品知识和鉴别水平的相关培训，希望主管单位通过制定相关规章，借助从业资格认定的方式对从业者开展培训，努力提升岗位人员的专业技能。

另一方面，完善员工综合素质的培养。尽管危险品物流中的危险性具有客观性，然而并非具有必然性。如果从业人员工作懒散，不按照规章制度作业，危险随时会爆发；但是从业者若能兢兢业业、一切按章办公、操作时谨小慎微，则有可能会避免危险的发生。长三角地区有关主管部门要坚持“以人为本”的理念，对危险品道路运输安全的重要性进行宣传，使社会公众监督危险品道路运输人员的安全操作。除此之外，还要通过定期培训、专家讲座等方式提高从业人员的安全生产意识。同时实行从业人员培训、诚信档案终身制，督促长三角地区企业加强对从业人员基础信息管理工作，建立健全并落实各项从业人员安全管理制度。

## 4 结束语

根据长三角地区危险品道路运输的发展实际，应尽可能的规避危险品道路运输事故的发生，要将完善监管体系作为基础保障；通过加强市场管理，严格审核企业资质，环节危险品道路运输行业的小、散、差的乱象，整顿行业市场环境；在危险品道路运输中引入卫星定位系统、无线射频技术和地理信息系统，普及危险品专用车辆的应用，健全应急救援机制装备体系；最关键的还需要通过政策鼓励，有目的的通过开展培训和讲座等方式培养专业人才，提升行业从业人员的整体素质。

### 参考文献

[1]滕飞. 浅谈危险货物道路运输安全监管体系建设[J]. 北方交通, 2018, (03):159-161.

[2]乔继广, 孙海宁. “互联网+物流”背景下危化品道路运输的政府监管对策[J]. 中国商论, 2017, (13):35-36.

[3]贺志文. 道路危险货物运输管理机制浅析——以中山市为例[J]. 交通企业管理, 2017, 32(02):87-90.

[4]邢增勇. 危险货物道路运输安全监管体系研究[D]. 重庆:重庆交通大学, 2017.

[5]U. K. Chakrabarti, J. K. Parikh. Risk—based route evaluation against country — specific criteria of risk tolerability for hazmat transportation through Indian State Highways [J]. Journal of Loss Prevention in the Process Industries, 2013, (4):723-736.