

交 通 运 输 部
国 家 发 展 改 革 委
公 安 部
海 关 总 署
保 监 会
文 件

交运发〔2009〕808号

关于促进甩挂运输发展的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅(局、委)、发展改革委、公安厅(局)、直属海关、保监局：

为贯彻落实国务院《关于进一步加强节油节电工作的通知》(国发〔2008〕23号)和《物流业调整和振兴规划》(国发〔2009〕8号)，促进甩挂运输发展，现就有关事项通知如下：

一、充分认识发展道路货物甩挂运输的重要意义

甩挂运输是指牵引车按照预定的运行计划,在货物装卸作业点甩下所拖的挂车,换上其他挂车继续运行的运输组织方式。牵引车与挂车的组合不受地区、企业、号牌不同的限制,但牵引车的准牵引总质量应与挂车的总质量相匹配。

与传统运输方式相比,甩挂运输具有明显优势:一是减少装卸等待时间,加速牵引车周转,提高运输效率和劳动生产率;二是减少车辆空驶和无效运输,降低能耗和废气排放;三是节省货物仓储设施,方便货主,减少物流成本;四是便于组织水路滚装运输、铁路驼背运输等多式联运,促进综合运输的发展。甩挂运输在国际上得到了广泛的推广应用,已经成为非常普遍的先进运输组织方式。目前,我国甩挂运输发展滞后,牵引车和挂车数量少,拖挂比低,道路货物运输仍然以普通单体货车为主,与节能减排和发展现代物流的要求不相适应。

发展甩挂运输,对于降低物流成本,推动现代物流和综合运输发展,促进节能减排,提升经济运行整体质量,具有重要意义。各地区、各有关部门应进一步提高认识,加强组

织领导,采取切实措施,有效引导和推动甩挂运输的发展。

二、完善政策和管理制度,为甩挂运输营造良好的发展环境

1. 减少挂车检验次数。挂车应按照《道路交通安全法》及其实施条例进行定期安全技术检验,确保符合国家规定的安全运行条件及相关技术标准。道路运输管理部门不再要求对挂车进行二级维护强制保养和综合性能检测。

2. 调整挂车保险。由于挂车不具备动力,具有“可移动的集装箱”的属性,在车辆保险方面,应研究调整挂车交强险,科学设定征收对象。

3. 完善甩挂车辆海关监管制度。境内承运海关监管货物的甩挂运输车辆(集装箱拖头车)应当依照相关规定办理注册登记手续,在甩挂车辆办结海关监管手续后,经海关同意,牵引车与挂车可以分离,提高牵引车周转效率。海关依照有关规定实施监管。

4. 调整通行费征收办法。道路通行费实行“年票制”征收的地区,对道路运输经营者所拥有的汽车列车应按照一车一挂的标准征费,对超出牵引车数量的其余挂车不再征费。

5. 推进甩挂运输车辆装备标准化。车辆装备技术的标准化是发展甩挂运输的必备条件,要组织制订和推广应用牵引车、挂车联接的相关技术标准,引导制造企业严格执行国家统一标准生产牵引车和挂车,为发展甩挂运输提供技术保障。

6. 完善挂车证件管理。按照既简便适用又有利于监管的原则,完善挂车证件携带、保管与交接管理。挂车道路运输证和机动车行驶证应随车流转。

7. 鼓励运输企业拓展运输网络。各地应消除地方保护和制约运输一体化发展的相关制度和政策障碍,鼓励和支持符合条件的道路运输企业异地设置经营网点(分支机构),逐步形成区域性或全国性的甩挂运输网络。

8. 鼓励企业加强协作。鼓励运输企业之间、运输企业与大型制造企业、商贸企业、专业商品市场、货运站之间,通过联营、参股、合作等方式加强协作,整合运力和货源资源,提高集约化、规模化、网络化、组织化程度,提高甩挂运输的运行质量和整体效益。

三、加大资金投入,完善枢纽站场设施

1. 改造传统货运站场,适应甩挂运输需要。站场设施

(包括甩挂运输运行中心)是发展甩挂运输的重要基础条件,具有一定的公益性。应通过政策引导,进一步加大对站场建设的投资力度,按照甩挂运输作业和技术特点,借鉴国外经验,对传统货运站场进行升级改造,逐步构建层次清晰、功能完善、衔接顺畅的站场节点体系,支撑甩挂运输的发展。

2. 加快综合交通枢纽建设,促进公铁、公水等多种运输方式间的有效衔接和一体化运输。鼓励利用公路甩挂运输发展水路滚装运输、铁路驼背运输和集装箱多式联运,实现公铁、公水间的快速中转和无缝衔接,推进综合交通运输体系建设。

四、开展试点工程,发挥示范效应

各地交通运输部门要联合当地发展改革委等有关部门根据实际情况,选择有条件的地区和企业,组织开展甩挂运输试点,探索和总结经验,发挥示范引导作用。

各有关部门要对列入甩挂运输试点的地区和企业,加强组织领导,落实配套政策,协调解决试点过程中存在的实际问题,为甩挂运输发展创造良好的外部环境。在试点的基础上,及时进行总结,制订完善相关技术标准和服务规

范,促进甩挂运输的持续健康发展。



二〇〇九年十二月三十一日

主题词：交通 汽车 运输 发展 通知

交通运输部办公厅

2010年1月6日印发

