

危险货物道路运输 3-8-5-2 管控体系建设概述

杨青¹ 时文杰²

1. 中航临港国际物流（上海）有限公司；2. 中外运化工国际物流有限公司

DOI: 10.12238/ems.v6i8.8777

[摘要] 自安全生产专项整治三年行动以来，中外运化工国际物流有限公司在安全生产标准化建设的基础上，积极向基于风险的过程管理转型，逐渐形成了危险货物道路运输 3-8-5-2 管控体系。

[关键词] 危险货物，道路运输，安全管理

Overview of the Construction of the 3-8-5-2 Control System for Road Transport of Dangerous Goods

Yang Qing¹, Shi Wenjie²

1. AVIC Lingang International Logistics (Shanghai) Co., Ltd.;

2. Sinotrans Chemical International Logistics Co., Ltd.

[Abstract] Since the three-year special campaign for safety production rectification, Sinotrans Chemical International Logistics Co., Ltd. has actively transformed towards risk-based process management on the basis of safety production standardization construction, gradually forming a 3-8-5-2 control system for dangerous goods road transportation.

[Keywords] dangerous goods, road transportation, safety management

引言

自安全生产专项整治三年行动计划实施以来^[1]，中外运化工国际物流有限公司以“依靠司机保安全、保证安全靠司机”、“三摸底三把关”、“三阶段八环节管控法”等方法论为参照，形成了危险货物道路运输 3-8-5-2 管控体系。

一、背景及要素

（一）3-8-5-2 管控体系建立的背景

近年来，国家采取了一系列措施加强危险货物运输安全管理。出台或修订了包括《道路危险货物运输管理规定》在内的多部规章，全面推进电子运单等新技术运用，广泛开展重大事故隐患排查整治等工作，行业安全治理水平不断提升。

运输企业作为安全生产的责任主体，在适应新安全监管模式的同时，也需要及时向基于风险的过程管理进行转型，扎实做好运输过程管理、要素管理，加强自身安全管理体系建设。三阶段、八环节、五要素、二拉平管控体系（以下简称 3-8-5-2 管理习题）就是在这样的背景下产生的。

（二）3-8-5-2 管控体系的核心要素

1. 3-三阶段：车辆出发前、运行中、回场后的三个阶段。

2. 8-八环节：任务规划、风险评估、教育培训、车况检查

查、运行监控、临时停靠、回场检查、总结讲评等八个环节。

3. 5-五要素：人、车辆（设备）、货物、环境、管理等风险辨识五要素。



4. 2-二拉平：即“最低合理可行（As Low As Reasonably Practicable, ALARP）”原则的俗称。即根据风险评估结果将

工作内容: 专人专责检查、维护、保养, 确保车辆状况良好, 货物装载规范。

出车前安全检查侧重人的风险及车的风险。除了车辆例行检查, 要求每次出车前驾驶员、押运员都要填写《订单任务现场检查表》, 进行血压、体温、酒精检测, 把好员工身体关。

同时, 结合职业健康管理的要求, 建立员工身体状况动态档案, 利用智能手表、手环等工具对驾驶员进行全程24小时身体状况跟踪。

驾驶员完成订单任务现场检查表填写, 完成人车见面(车况检查、人员健康状况检查), 危险货物运输电子运单填报完成后, 经车管人员签字确认方可出车。

5. 运行监控

工作内容: 通过指定带队人员、运用技术手段, 监督任务车辆按规划路线行驶、按预设时点往返、按交通规则驾驶、按特情预案处置。

运行监控环节侧重人的风险、车的风险、货的风险, 并分别采取智能视频监控、卫星定位系统监控等远程监测系统跟踪管理。

除了系统自动报送超速、疲劳、抽烟、打电话、遮挡摄像头等重点关注的违规项外, 公司每周对重点人员进行约谈, 将相关数据关联驾驶员分级, 并根据关键指标的变化趋势采取其他对应的管理手段, 形成管理闭环。

6. 临时停靠

工作内容: 非特殊情况, 运行车辆必须在指定地点停靠休息补给, 停靠期间要检查车辆安全和货物装载加固情况, 严禁疲劳驾驶和违规停靠。

临时停靠环节, 还需要重点关注突发情况的应急管理。危险货物由于其本身的危险特性, 一旦在途发生突发情况, 后果严重。驾驶员、押运员在途遇到需要长时间停车、过夜或其他紧急情况时, 应按照预案及时处置, 并向公安机关及公司报备。

7. 回场检查

工作内容: 建立并落实回场登记、车况检查、车辆交接等工作制度, 确保运行与停泊安全责任无缝衔接。

通过出车订单检查表的流转, 完成回场检查、回单回收、钥匙回收等工作, 做好闭环管理。

8. 总结讲评

工作内容: 运输任务结束后, 视情开展班组级、车队级、公司级总结讲评, 总结成绩, 纠正问题, 建立档案, 作为年度考核评比的基本依据。

公司、部门负责人、调度、安全员、驾驶员、押运员都要参与到总结讲评, 及时更新隐患清单、对策措施, 分析关键指标变化趋势。

除了内部讲评, 也可以通过“公司开放日”等形式, 邀请员工家属参与讲评, 共建安全文化。

三、绩效回顾

经过近3年的攻坚, 试点单位的各项指标均得到了较好的改善。2023年, 试点单位营运车辆总行驶里程近700万公里, 百万车公里事故率连续3年控制在0.5以下。单车交通违法行为、动态监控违规率等指标均明显改善, 一线从业人员获得感明显增加。

四、下一步工作方向

1. 强化摸底把关, 提升司机队伍职业素养

牢固树立“依靠司机保安全、保证安全靠司机”理念, 着力培养思想过硬、技术精湛、作风优良的司机队伍。下功夫解决司机队伍中“不听批评劝告、不学法规要求、不讲工作质量, 不服单位管理、不怕违法后果”等不良现象, 提高安全认知、法规意识、技术能力和职业操守。

同时, 把掌握司机队伍思想、身体、技术状况工作常态化, 建立走访交流、健康体检、技术考核、班前问询、运行监控、班后讲评等工作机制, 及时发现不良苗头和问题隐患, 做好思想引导、教育培训、人文关怀等工作, 确保每名司机、每次任务轻装上阵。

2. 强化流程管控, 提升车辆运行管理水平

建立健全3-8-5-2管控体系, 实现管理标准化、系统化, 细化办法举措。加强对三阶段、八环节的动态监督检查, 坚决纠治有章不循、有规不依的行为。

3. 强化隐患治理, 提升风险防控质量效益

利用《道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患判定标准(试行)》等标准推动运输企业实现向基于风险的过程管理转型。

4. 强化科技兴安, 提升本质安全保障能力

探索重点时段远程抽查、运行监控倒查、监控数据分析统计等机制, 推动监控报警功能向查找问题隐患、发掘运行规律、促进管理提升转变, 把设备功能转化为管理效能。持续对人的不安全行为进行威慑, 牢固树立驾驶员不想违规、不敢违规的安全氛围。

5. 强化履职尽责, 促进文化兴安

一把手牵头开展安全文化建设, 解决一线从业人员遇到的问题。以公司开放日等形式, 带动员工家属参与到企业安全文化建设, 解决一线员工后顾之忧, 共建安全文化。

五、结语

3-8-5-2管理体系是危险货物道路运输企业向基于风险的过程管理的一次有益尝试。下阶段, 我们也将继续实践打磨3-8-5-2管理体系, 丰富其内涵外延, 助力危险货物运输行业持续健康发展。

【参考文献】

[1] 交通运输部办公厅. 关于印发《交通运输安全生产专项整治三年行动巩固提升工作方案》的通知[Z]. 北京, 2022.

[2] 中国外运股份有限公司. 关于切实加强道路交通运输安全管理的通知[Z]. 北京, 2021.

[3] JT617 危险货物道路运输规则[S].