

聚力攻坚克难 笃定实干前行

□ 特派记者 程璐 廖琨 陈璐 周佳玲

编者按：

“民之所盼、政之所向”，2020年的两会，众望所归，牵动着世界的目光，也承载着更多更高的期盼。来自交通运输行业的代表委

员们，肩负时代使命、承载人民重托，履职尽责。他们紧紧围绕交通水运行业改革发展大势，深入调研，了解民意，认真建言，直面

热点难点问题，提交了诸多以交通水运为关键词的议案和提案。让我们来听听他们都发出怎样的两会“好声音”吧！



全国政协委员、港珠澳大桥管理局总工程师苏权科：

提高港珠澳大桥通行车流量 为粤港澳大湾区建设发挥重要作用



港珠澳大桥。

“迫切需要进一步研究和落实促进粤港、港澳之间的跨境交通需求，充分发挥大桥的社会效益和经济效益。”今年两会期间，全国政协委员、港珠澳大桥管理局总工程师苏权科建议，“制定有需求针对性的车辆配额政策，放宽资格限制，提高港珠澳大桥通行车流量。”

大桥交通量不大，主要受跨界通行政策影响，交通量低于跨界通行政策研究中(1.09万车次/天)及工可报告中(1.4万车次/天)通车初始年车流量的预期现状。“如果参照《公路工程技术标准》中的技术指标，港珠澳大桥在不同通行服务水平下的年平均日交通量可达4.5万-8万辆(折算后)。而对深圳湾口岸2019年日均约12700车次的跨境交通量，大桥车辆

配额使用率远低于深圳湾口岸。”苏权科接受记者采访时表示。

苏权科在提案中建议，加快实施香港口岸停车场计划。大桥开通之初，珠海口岸停车场同步启用停车场，配置车位约1600个；澳门口岸同步启用停车场，配置车位约7000个，同时澳门口岸启用泊车换乘计划。而目前香港口岸配置的社会停车位不足700个，建议加快实施香港口岸停车场计划。“早期香港口岸规划中预留了商业开发功能和场地(含停车场)，但当前尚未启动实施。”苏权科表示。

与此同时，制定有需求针对性的车辆配额政策和放宽资格限制。苏权科认为，“目前实施的粤港跨境车辆牌照政策对申请跨境车辆配额尤其是小客车配额制定了较高的资格

要求，临时一次性配额跨境两地保险等成本较高，使居民跨境旅行的需求受到抑制，从而导致车辆配额的使用率不高。”他建议，重新检视现有车辆配额政策，加快推动香港单牌车入粤计划的落地，以交通需求为出发点发放车辆配额，大幅度放宽车辆配额数量和降低车辆配额资格限制。

鉴于目前货车通行量远低于跨界工可报告及通行政策研究中的通行比例，苏权科建议，在粤港澳大湾区规划框架下，加快加大珠江两岸与港澳地区的产业布局和政策支持。如在珠海发展物流基地，对接港澳国际机场货物转运内地等物流产业；协调粤港两地政府开放珠海口岸跨境鲜活农产品跨境运输，降低珠江两岸相关企业的陆路运输成本。

全国人大代表、上海港国际客运中心开发有限公司总经理徐珏慧：

开展洋山港外贸集装箱沿海捎带业务 对冲疫情影响提振行业信心

全国人大代表、上海港国际客运中心开发有限公司总经理徐珏慧建议，允许经备案的所有外籍国际航行船舶，开展以洋山深水港为国际中转港的外贸集装箱沿海捎带业务，并加快配套政策落地。

徐珏慧介绍，“当前沿海捎带业务的潜在需求巨大。仅以目前到韩国釜山港中转的外贸集装箱为基数预计，上海港沿海捎带业务年需求量可达100万标准箱”。

尽管需求旺盛，开拓沿海捎带业务市场仍存在两方面问题。

一方面沿海捎带仍未对外籍船舶放开，班轮联盟经营的航线无法提供稳定高效的中转集并服务，运输成本也很高。另一方面，沿海捎带政策的监管措施、出口退税政策等相互之间未形成协同效应。目前海关对沿海捎带货物以支线转关方式进行监管，并非将货物在启运港装上船就视为离境，影响了中转时间和核销手续；不同地区海关执行标准不统一，给船公司和货主带来了实际操作困难；另外，对于作为外贸主力的中小型生产、外贸企业，出口退税方面手续繁琐、

单证流程复杂、费时较长等问题突出。

徐珏慧建议加快沿海捎带政策开放的步伐，推动允许经备案的所有外籍国际航行船舶开展以洋山深水港为国际中转港的外贸集装箱沿海捎带业务的实施。吸引国际班轮公司以洋山深水港为区域核心枢纽，优化航线布局和航班设置，建立高效枢纽转运服务品牌，进一步提振行业发展信心，持续巩固和提升上海国际航运中心全球航运资源配置能力。

同时，建议海关总署对沿海捎带监管模式进行优化和统一，参考国际

中转模式进行监管；建议海关总署与国税、财政部等部门能协同出台政策，进一步优化沿海捎带运输的出口企业退税的单证规则，提升相关数据交互、流转、清分的时效，使出口企业在启运港能够享受和离境出口企业相同的政策，以达到切实降低外贸企业综合成本的目的；建议支持创新开展针对中小外贸企业的港口供应链金融延伸服务，将港口企业端大数据信息延伸、利用、融合到国家出口退税监管链中，促进“互联网+港口+金融”创新服务发展。

完善规划补齐短板 打造『轨道上的长三角』

全国人大代表、江苏省交通运输厅厅长陆永泉：

《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》提出“高水平打造长三角世界级城市群”，“共建轨道上的长三角”，加快建设集高速铁路、普通铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通于一体的现代轨道交通运输体系。

“经济发展的空间结构正在发生深刻变化，中心城市和城市群正在成为承载发展要素的主要空间形式，以高铁为骨架的交通运输通道建设是关键。”全国人大代表、江苏省交通运输厅厅长陆永泉指出，随着国家“八纵八横”高铁网的基本建成，长三角地区特别是江苏省的沿江城市群进入了补齐轨道交通体系突出短板、加快建设城际铁路的新阶段。

规划建设“新沂-沭阳-淮安”高铁，打造“京沪第二通道”。目前，国家“八纵”“八横”高铁网主通道中，沿海通道、京沪通道和陆桥通道、沿江通道经过江苏省，其中京沪通道接近饱和。陆永泉介绍，根据国家中长期铁路规划，京沪辅助通道在淮安和新沂之间规划利用徐宿淮盐铁路宿迁至淮安段和合肥至新沂铁路新沂至宿迁段，该方案运营里程较长，同时未衔接重要经济节点沭阳县。

他建议，规划建设淮安至新沂高铁，起于淮安，经沭阳后终至新沂，与宁淮铁路贯通后，形成南京至北京全程时速350公里的第二条高铁通道，“该方案较原规划方案运营里程缩短约50公里，运营时间缩短20分钟，将显著提升通道的运输效率和服务品质。”同时，他建议将淮安至新沂高铁纳入《长三角多层次轨道交通体系规划》和“十四五”发展规划，为项目开展前期工作提供规划支撑。

规划建设青岛至盐城高铁，打通沿海高铁通道关键瓶颈。国家铁路干线网中，沿海通道也经过江苏。但是目前尴尬的现状是，沿海高铁通道各段技术标准差异较大。如青岛至盐城铁路已于2018年建成通车，但设计标准为客货兼顾，江苏境内速度目标值仅为200公里/小时，而盐城至南通铁路为350公里/小时，青岛至盐城段的低速极大地影响了沿海高铁通道的整体服务水平。同时青岛至盐城段铁路尚未开通货运功能，导致江苏沿海的连云港赣榆港区、盐城滨海港区等疏港铁路建设被迫切后，制约港区发展和产业布局优化。

对此，陆永泉建议将青岛至盐城时速350公里的客运专线纳入《长三角多层次轨道交通体系规划》和“十四五”发展规划，进一步提升青岛至盐城的通行速度，打通沿海高铁通道的瓶颈，更好满足沿海高铁通道客运需求。同时，考虑到沿海港口较多，作为沿海港口疏港铁路的连接线路和后方通道，沿海铁路货运功能不可或缺。他还建议将既有青盐铁路调整为货运为主、兼顾普通客运。

加快江苏城际铁路建设，助力长三角一体化发展。“加快城际铁路建设是‘十四五’江苏省铁路建设的重点领域。”陆永泉介绍，今年底，随着连徐、盐通、沪通、连镇铁路等干线铁路的建成通车，南沿江、北沿江、沪苏湖等项目的开工建设，江苏“三纵四横”高铁网体系基本形成。“十四五”期间将开工以宁淮、通苏嘉、盐宜、宁宣、苏锡常等城际铁路建设为主的阶段。

当前，国家相关部门正在组织编制《长三角多层次轨道交通体系规划》，谋划并部署进一步加快长三角区域城际铁路建设，南京都市圈和苏锡常都市圈均是多层次轨道交通体系加快发展的重点地区，陆永泉希望国家发改委支持将江苏系统谋划并深思熟虑的城际铁路纳入长三角多层次轨道交通体系规划。

他还建议，对作为“新基建”内容的城际铁路项目给予专项资金支持。“政府工作报告明确增加国家铁路建设资本金1000亿元，建议国家尽快明确增加资本金的流向，考虑到当前城际铁路建设日益成为重点，适当倾斜城际铁路项目。”

全国政协委员、厦门海事法院院长夏先鹏：

完善船舶所有权登记规定 为造船企业去库存提供支持

近年来，我国造船业迅猛发展，新接订单、手持订单和完工量连续多年位居世界第一。但2019年以来，受国际经济大环境影响，大量境外船东资金枯竭，无力付款，纷纷弃船。我国造船企业为减少损失，会选择在解约后把船转售国内市场。

“我在工作和调研中发现，这些船舶在办理所有权登记时普遍遭遇困境，无法登记，导致船舶无法转卖，严重积压。”夏先鹏告诉记者，“此类情况在全国造船企业中普遍存在，业内人士估计全国船厂封存的船舶合计可能接近百艘，价值数百亿元。”

为何难以登记？夏先鹏分析，根据《中华人民共和国船舶登记条例》，船舶所有权登记应提交船舶所有权取得的证明文件。交通运输部《中华人民共和国船舶登记办法》就此进一步规定：新造船船，应提交船舶建造合同和交接文件；自造自用船舶或者其他情况下，应提交足以证明船舶所有权取得的证明文件。因此登记时，海事部门会要求国内买家提供造船厂与境外船东之间达成的船舶所有权归属船厂的协议；无法提供协议的，则要求提交造船厂与境外船东通过仲裁或诉讼取得的“确认船舶所有权归属的生效仲裁裁决书或法院判决书”。

“但实践中，境外船东在拒绝付款的同时，往往提出各种理由意图逃避责任，与船厂发生争议。要

求外方确认船舶所有权归属船厂很难实现。而通过诉讼或仲裁取得船舶所有权确认判决，周期漫长、费用高昂。”夏先鹏认为，这些问题产生的主要原因在于现行船舶所有权登记制度不够完善，有关船舶所有权证明材料的规定不够具体、执行标准不够明确，“登记机关从谨慎角度出发，为避免登记错误和因当事人之间权属纠纷引发行政争议，采用了过于严格的实质审查标准。”

夏先鹏建议，此类船舶所有权登记可参照《不动产登记暂行条例》《不动产登记暂行条例实施细则》的调查与公告程序等相关规定，借鉴国际同类船舶所有权登记的做法，明确可以由船厂向登记机关出具所有权声明，作为所有权取得的证明文件。若海事管理部门认为可能存在权属争议的，有权以对申请登记的船舶进行实地查看、公告通知利害关系人船舶所有权登记情况等方式进行权利调查。

据介绍，疏浚行业与国家战略安全休戚相关，其所用耙吸、绞吸等挖泥船属于高技术含量军民两用装备，由于其独特的战略价值，美国等世界各大海洋强国均将疏浚业作为战略性新兴产业加以保护和扶持。在我国，由于原有国家标准没有对疏浚行业独立分类，给产业政策的制定、重大战略推进等方面工作带来了诸多问题。

在顾明看来，疏浚业作为关系到国计民生和国家安全的战略性新兴产业，急需制订一个能够在国家层面上全面提升我国疏浚业技术、装备、管理水平的战略，以及相关配套的产业政策、行业法规。针对这一情况，他建议，将疏浚业纳入《国家经济行业分类》产业名录，以便从国家层面制定我国疏浚业的中长期发展规划，进一步推动我国疏浚业向智能、高效、低耗、环保、可持续方向发展，更好地为国防战略、海洋强国、交通强国战略服务。

全国人大代表、西南交通大学交通运输与物流学院副院长罗霞：

完善交通运输体系 支撑国家公共卫生应急管理体系

“疫情期间，交通运输作为疫情防治的重要保障，为防疫攻坚战提供了强有力的支撑。”全国人大代表、西南交通大学交通运输与物流学院副院长罗霞认为，随着服务常态化疫情防控需要，亟待完善交通运输体系，以支撑国家公共卫生应急管理体系。

为此，她在充分调研的基础上，建议——

一是进一步健全完善交通运输应急管理体系。设立专项工作组，对突发重大公共卫生事件迅速

有针对性地进行法律和制度的改革完善，既从解决紧迫问题入手，又从制度层面进行谋划安排，建立健全长效机制，做到标本兼治。

加强物联网、大数据等现代物流信息化技术在应急物资运输保障中的应用，及时采集、整理、分析物流有关信息，实现供需双方的有效对接和物流供应链快速匹配，应对物流规模性不足、分散化、应急物资供需匹配失衡等问题。

二是建立健全综合交通运输体系，深化落实交通运输安全体系应用。统筹规划，法治化、标准化与信息化深度融合，全面建设自上而下的各级综合交通运输体系。

三是建立健全综合交通运输体系，深化落实交通运输安全体系应用。统筹规划，法治化、标准化与信息化深度融合，全面建设自上而下的各级综合交通运输体系。

深化落实交通运输安全体系

建设成果应用，为保障人民生命健康构筑牢不可破的交通强国坚固防线。按照国务院部署构建尽职尽责法治环境，研究制定尽职尽责管理办法，建立健全尽职尽责标准体系；通过政府引导、行业督导以及市场机制，推进交通运输管理部门和生产经营单位的安全体系建设，强化落实政府监管和企业安全生产主体责任；探索开展安全生产责任保险事故预防技术服务，落实安全生产责任保险应用，支持保险

联动和尽职尽责保障体系。

建设成果应用，为保障人民生命健康构筑牢不可破的交通强国坚固防线。按照国务院部署构建尽职尽责法治环境，研究制定尽职尽责管理办法，建立健全尽职尽责标准体系；通过政府引导、行业督导以及市场机制，推进交通运输管理部门和生产经营单位的安全体系建设，强化落实政府监管和企业安全生产主体责任；探索开展安全生产责任保险事故预防技术服务，落实安全生产责任保险应用，支持保险

由于原有国家标准没有对疏浚行业独立分类，给产业政策的制定、重大战略推进等方面工作带来了诸多问题，难以全方位考虑疏浚业中长期发展，也难以统筹行业发展资源。今年两会期间，全国政协委员、中交天津航道局有限公司总工程师顾明建议，“将疏浚业纳入《国家经济行业分类》产业名录，以便从国家层面制定我国疏浚业的中长期发展规划，促进疏浚业可持续发展。”

顾之润，自疏浚始。我国疏浚业经过120余年的发展，形成了较大的产业规模和较强的疏浚能力，年疏浚能力超10亿立方米，已成为世界第一疏浚大国。据了解，目前我国疏浚力量主要分布在交通、水利、环境等领域，疏浚装备千余艘，主要围绕港口与航道工程、造岛造陆、内河航运、水利工程、生态环保、江河湖库淤积治理、海域综合治理、海洋建设开发等发挥作用。“我国能够成为贸易大国，世界十大港口我国之所以能占据七席，疏浚业在推动我国经济腾飞中发挥了重要保障作用。”顾明接受记者采访时表示。

据介绍，疏浚行业与国家战略安全休戚相关，其所用耙吸、绞吸等挖泥船属于高技术含量军民两用装备，由于其独特的战略价值，美国等世界各大海洋强国均将疏浚业作为战略性新兴产业加以保护和扶持。在我国，由于原有国家标准没有对疏浚行业独立分类，给产业政策的制定、重大战略推进等方面工作带来了诸多问题。

在顾明看来，疏浚业作为关系到国计民生和国家安全的战略性新兴产业，急需制订一个能够在国家层面上全面提升我国疏浚业技术、装备、管理水平的战略，以及相关配套的产业政策、行业法规。针对这一情况，他建议，将疏浚业纳入《国家经济行业分类》产业名录，以便从国家层面制定我国疏浚业的中长期发展规划，进一步推动我国疏浚业向智能、高效、低耗、环保、可持续方向发展，更好地为国防战略、海洋强国、交通强国战略服务。

全国政协委员、中交天津航道局有限公司总工程师顾明：将疏浚业列入《国民经济行业分类》产业目录