

港口安全生产形势与任务

本期发送范围：

中国港口协会会长、常务副会长、副会长、常务理事、港口企业会员单位、秘书处各部室；

送：交通运输部何建中副部长、部总工办、部水运局

港口安全生产形势与任务

交通运输部天津水运工程科学研究所 副院长 朱建华

本文结合天津港“8·12”瑞海公司危险品仓库特别重大火灾爆炸事故，通过梳理近期国家、交通运输部及天津市的有关法规和文件要求，阐述当前我国港口安全生产所面临的形势与任务，并进行有关问题的探讨。总体上讲，形势严峻，任务艰巨，任重而道远。

1. 国家关于安全生产的要求

1.1 十八届五中全会“十三五”规划建议

“十三五”规划建议明确提出：牢固树立安全发展观念。完善和落实安全生产责任和管理制度，实行党政同责、一岗双责、失职追责，强化预防治本，改革安全评审制度，健全

预警应急机制，加大监管执法力度，及时排查化解安全隐患，坚决遏制重特大安全事故频发势头。实施危险化学品和化工企业生产、仓储安全环保搬迁工程，加强安全生产基础能力和防灾减灾能力建设，切实维护人民生命财产安全。

改革安全评审制度，是汲取“8·12”爆炸事故教训的举措之一。此次事故暴露出安全评审环节存在诸多问题。安全评审的主要目的是通过组织专家针对安全评价报告、安全设施设计专篇等开展评审，为政府主管部门科学决策、依法实施安全许可提供技术支持。但迄今为止，该项工作既不规范，又缺乏上位法支持。《安全生

产法》第六十九条规定：承担安全评价、认证、检测、检验的机构应当具备国家规定的资质条件，并对其作出的安全评价、认证、检测、检验的结果负责。可以理解为，安全评价机构所出具的安全评价报告无需第三方评审。《安全生产法》及其配套法规中也没有明确要求开展安全评审工作。当前，国家有关部门应尽快研究制定关于安全评审的管理办法及评审导则，明确安全评审机构的属性（政府部门、事业单位或中介机构）、职责、评审程序及标准等，并明确参与安全评审的专家所应承担的法律责任和应享有的合法权益。

实施安全环保搬迁工程，同样起因于“8·12”爆炸事故，主要涉及安全、防护距离问题。《危险化学品经营企业开业条

件和技术要求》（GB18265-2000）规定：大中型危险化学品仓库应与周围公共建筑物、交通干线（公路、铁路、水路）、工矿企业等距离至少保持 1000m。不过，上述规定的科学性、合理性、可行性及在不同行业（石油化工、港口、仓储等）的适用性等都值得商榷。

1.2 有关领导同志关于做好安全生产工作的指示批示

2013年6月，习近平总书记强调：“人命关天，发展决不能以牺牲人的生命为代价。这必须作为一条不可逾越的红线。”今年8月15日，习近平指示：天津港“8·12”瑞海公司危险品仓库特别重大火灾爆炸事故以及近期一些地方接二连三发生的重大安全生产事故，再次暴露出安全生产领域

存在突出问题、面临形势严峻。血的教训极其深刻，必须牢牢记取。各级党委和政府要牢固树立安全发展理念，坚持人民利益至上，始终把安全生产放在首要位置。

“8·12”事故发生后，李克强总理指出：安全生产事关人民群众生产财产安全，事关经济发展和社会稳定大局。天津港“8·12”事故不仅造成惨重人员伤亡和财产损失，而且危及公共安全，教训极为深刻，警钟震耳。各地区、各部门要切实落实和强化安全生产主体责任，全面开展各类隐患排查，特别是要坚决打好危化品和易燃易爆物品等安全专项整治攻坚战，采取有力有效措施加快薄弱环节整改，形成长效机制，切实防范各类重大事故发生。李克强总理在之前的讲话中曾

要求：企业要积极履行社会责任，坚持以人为本，搞好安全生产，推行绿色发展，这样才能赢得更多的社会尊重，获得更多的社会资源，争取更大的发展空间。

“8·12”事故在国内外产生了极为不利的社会、政治影响，给天津市的经济发展带来前所未有的压力和困难，造成部分企业停产，招商引资受到影响，天津港北方国际航运中心建设和天津自贸区、自创区建设遭受挫折。10月22日，天津市代理书记、市长黄兴国在安全天津工作会议上强调：没有安全一切无从谈起，各级领导，尤其是一把手，必须把安全问题作为天大的事来抓。发展是硬道理，没有安全的发展没道理，抓安全就是抓发展、抓效益、抓生产力。9

月8日，交通运输部副部长何建中在烟台港检查工作时强调，把安全作为港口发展的核心竞争力。

我国著名安全专家罗云表示，安全也是一种生产力。安全投入是有效益的，首先，事故发生率降低，损失减少；其次，增值作用明显，能提高作业人员的工作效率。除此之外，安全投入还能够产生显著的社会效益和间接经济效益，例如增强企业员工的安全感，增进家庭幸福、社会和谐，提升企业品牌和形象等。

安全生产是对利润风险的有力抵抗，是对劳动成果的积极保护，更是对人的生命和人权的充分尊重。

1.3《国务院办公厅关于加强安全生产监管执法的通知》

国办发〔2015〕20号，2015

年4月2日。

1.3.1 健全完善安全生产法律法规和标准体系

(一) 加快制修订相关法律法规。抓紧制定安全生产法实施条例等配套法规。各省级人民政府要推动安全生产地方性法规、规章制修订工作，健全安全生产法治保障体系。

新《安全生产法》第三十一条规定：“矿山、金属冶炼建设项目和用于生产、储存危险物品的建设项目竣工投入生产或者使用前，应当由建设单位负责组织对安全设施进行验收；验收合格后，方可投入生产和使用。安全生产监督管理部门应当加强对建设单位验收活动和验收结果的监督核查。”这是对安全设施竣工验收政策的重大调整，但是存在如下问题：

(1) 安全设施竣工验收意义重大，是确保建设项目本质安全至关重要的一项工作，按理说应由负有安全生产监管职责的政府部门负责组织，现在交由建设单位负责组织，并出具验收合格意见，如何保证客观、公正、可信？对企业、社会来说无疑是一个安全隐患。

(2) 据安监部门《关于危险化学品建设项目安全设施竣工验收有关工作的通知》，自2014年12月1日起，安监部门不再接收建设单位的安全设施竣工验收申请，不再出具安全设施竣工验收书面意见；建设单位负责组织验收时，须成立专家组，专家组对验收结论承担责任。问题是“8·12”事故之后，是否还有足够多的专家愿意承担风险？再有，专家

组出具的验收结论同安全评价机构出具的安全验收评价结论是什么关系？如何划分二者的责任？

(3) 《危险化学品安全管理条例》第十二条规定：“新建、改建、扩建储存、装卸危险化学品的港口建设项目，由港口行政管理部门按照国务院交通运输主管部门的规定进行安全条件审查。”照此规定，港口行政管理部门是无需对港口建设项目的安全设施设计专篇审查和竣工验收承担监管责任的。但实际上各地的做法差异较大。

因此，针对上述问题，建议国家尽快制定出台有关危险化学品港口建设项目安全设施验收的管理规定。

(二) 制定完善安全生产标准。国务院安全生产监督管

理部门要加强统筹协调，加快制修订安全生产强制性国家标准。其他负有安全生产监督管理职责的部门要建立完善行业安全管理标准。

有关法规标准关于港口危险货物集装箱堆场同人员密集居住场所的安全距离对照见表 1。

表 1 港口危险货物集装箱堆场同人员密集居住场所的安全距离对照

标准名称	标准号	安全距离 (m)	备注
《烟花爆竹工程设计安全规范》	GB50161-2009	510	最小允许距离，取最大值
《建筑设计防火规范》	GB50016-2014	90	防火间距，取最大值
《石油库设计规范》	GB50074-2014	70	安全距离，取最大值
《石油化工企业设计防火规范》	GB50160-2008	150	防火间距，取最大值
《公路安全保护条例》	国务院令 593 号，2011 年	200	公路渡口和中型以上公路桥梁周围 200m
《危险化学品经营企业开业条件和技术要求》	GB18265-2000	1000	

表 1 中安全距离是根据我国港口危险货物集装箱堆场的相关设计规范、安全规程，在正常、合法生产运营情况下推算确定的。事实上，国家对安全距离并没有明确统一的定义。可以看出，不同法规标准

对安全距离的要求相差较大，特别是 GB18265 同其他标准的差别很大，有的甚至相差 10 倍以上。建议国家有关部门组织开展专项研究，提出符合合理可行、港口实际的安全距离标准。

（三）及时做好相关规章制度修改完善工作。对事故调查反映出相关法规规章有漏洞和缺陷的，要在事故结案后立即启动制修订工作。既要简政放权，又要确保安全准入门槛不降低、安全监管不放松。

建议充分汲取“8·12”事故教训，依据新《安全生产法》、安监总局2015年修订的《危险化学品建设项目安全监督管理办法》（45号令）、《危险化学品经营许可证管理办法》（55号令）以及国家有关政策文件，按照“该管的要管好、管到位，不该管的别管、少管”原则，修订《港口危险货物安全管理规定》（9号令，2012年）。

需要重点关注和研究的问题主要包括安全条件审查、安全设施设计审查、安全评价机构资质、安全评价（论证）新

增内容、试运行安全管理、安全设施竣工验收、从业人员资格管理、港口危险货物作业附证、安全监督检查、安全专家库管理等。

1.3.2 依法落实安全生产责任

（四）建立完善安全监管责任制。全面建立“党政同责、一岗双责、齐抓共管”的安全生产责任体系，落实属地监管责任。负有安全生产监督管理职责的部门要加强对有关行业领域的监督管理，形成综合监管和行业监管合力，提高监管效能，切实做到管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全。

关于港口行业安全监管，其最大特点是专业性强和体现港口特点。应充分结合港口实际，根据国家安全生产方针、

政策、法规、标准及国家安监总局的有关要求，针对港口建设项目的本质安全及建养管运全过程安全、港口行政管理部门实施安全监管、港口企业实现安全生产，来制定、实施较为专业、系统、科学的部门规章、技术标准、规范、规程、导则、指南等，同综合监管、属地监管紧密衔接。

在港口危险货物安全监管方面，建议补充制定《港口危险化学品建设项目安全验收管理办法》、《港口危险货物集装箱堆场安全设计规范》、《港口危险货物常压储罐设施维护、安全检测与评估技术规范》、《港口危险货物安全监管信息系统建设指南》、《港口安全生产重大事故隐患分级标准》等。

（五）督促落实企业安全生产主体责任。国有大中型企业和规模以上企业要建立安全生产委员会，主任由董事长或总经理担任，企业领导班子成员和管理人员实行安全生产“一岗双责”。所有企业都要建立生产安全风险警示和预防应急公告制度，完善风险排查、评估、预警和防控机制，加强风险预控管理，按规定将本单位重大危险源及相关安全措施、应急措施报安全生产监督管理部门和有关部门备案。

谈到风险防控，习近平总书记指出：当前，重大安全生产事故、重大自然灾害转化为社会政治风险的可能性加大。各级党委和政府要增强责任感和自觉性，把自己职责范围内的风险防控好，不能把防风险的责任都推给上面，也不能都留

给后面，更不能在工作中不负责任地制造风险。要加强对各种风险源的调查研判，提高动态监测、实时预警能力，推进风险防控工作科学化、精细化，对各种可能的风险及其原因都要心中有数、对症下药、综合施策，出手及时有力，力争把风险化解在源头，不让小风险演化为大风险。

（六）进一步严格事故调查处理。

目前，“8·12”事故调查尚未结束，但相关责任人和有关政府部门（交通运输、安监、规划、海关、公安消防、环保等）、咨询机构（设计、安评、环评、评审等）的责任人，以及有关专家等一百多人，将要接受党纪政纪处分甚至刑事处罚。

近日，最高人民法院、最高人民检察院发布《关于办理危害生产安全刑事案件适用法律若干问题的解释》，自2015年12月16日起正式实施。该解释规定：原则上以死亡一人、重伤三人，或者造成直接经济损失一百万元作为入罪标准，并首次明确了“隐名持股人”将被追究刑责。明确了重大责任事故罪、强令违章冒险作业罪、重大劳动安全事故罪和不报、谎报安全事故罪的主体范围。规定负有组织、指挥或者管理职权的实际控制人、投资人，或者对安全生产设施、安全生产条件不符合国家规定负有直接责任的实际控制人、投资人，可以认定为这些犯罪的犯罪主体。国家工作人员违反规定投资入股生产经营，构成本解释规定的有关犯罪的，或

者国家工作人员的贪污、受贿犯罪行为与安全事故发生存在关联性的，从重处罚，同时构成贪污、受贿犯罪和危害生产安全犯罪的，依照数罪并罚的规定处罚。

需要引起注意的是，该解释规定：明知存在事故隐患、继续作业存在危险，仍然违反有关安全管理的规定，利用组织、指挥、管理职权强制他人违章作业，或者采取威逼、胁迫、恐吓等手段强制他人违章作业，或者故意掩盖事故隐患组织他人违章作业的，均应认定为“强令他人违章冒险作业”。法定最高刑为有期徒刑十五年，是危害生产安全犯罪中的重罪。对此，建议从事危险货物作业的港口企业务必要严格遵守安全管理规定，建立健全各项规章制度和安全技术

操作规程，认真排查、整改事故隐患，坚决防止违章指挥、违章作业和违反劳动纪律等行为，并确保从业人员对危险危害的知情权。

该解释还列举了6种从重处罚情节：（1）未依法取得安全许可证件或者安全许可证件过期、被暂扣、吊销、注销后从事生产经营活动的；（2）关闭、破坏必要的安全监控和报警设备的；（3）已经发现事故隐患、经有关部门或者个人提出后，仍不采取措施的；（4）一年内曾因危害生产安全违法犯罪活动受过行政处罚或者刑事处罚的；（5）采取弄虚作假、行贿等手段，故意逃避、阻挠负有安全监督管理职责的部门实施监督检查的；（6）安全事故发生后转移财产意图逃避承担责任的。“8·12”事故企业

瑞海公司至少符合第 1、3、5 三种情节。

1.3.3、创新安全生产监管执法机制

（七）加强源头监管和治理。各有关部门要进一步加强有关建设项目规划、设计环节的安全把关，防止从源头上产生隐患。对发生事故的要依法倒查企业安全生产培训制度落实情况。

战国末期思想家荀况（荀子）曾言：“防为上，救次之，戒为下”，即是说从源头上预防是上策。从时间上说，安全对策有事先预防、事中应急和事后惩戒三种，事先预防最重要。因此，应该加强事前监管、关口前移，在港口建设项目规划、设计、安全预评价、安全设施设计专篇审查以及安全验收评价等阶段，严把安全关，

从源头上杜绝、减少安全隐患，真正做到防患于未然。

《安全生产法》明确提出“安全第一、预防为主、综合治理”的安全生产方针。在安全工程中，首先应考虑的就是实现生产过程的本质安全。本质安全化，指的是设备、设施或技术工艺具有内在的能够从根本上防止发生事故的功能

（即使人员操作失误也不致酿成事故）。本质安全化是预防原理的根本体现，也是安全管理的最高境界。安全人机工程学强调生产系统必须安全、可靠，机械设备的设计必须考虑和尽量符合人的生理、心理特征，并尽量使设计的作业条件和作业环境对人无害而且安全舒适，使人能最大限度地发挥作用。

厦门远海集装箱码头公司

实现全自动化作业，日照港集团在全国沿海港口率先引进机器人自动化系统（火车车厢码垛机器人），其共同特点采用自动化、信息化、机械化等手段，实现人机分离、人货分离，从而在提高生产效率的同时，从根本上避免了人员伤亡事故发生，是本质安全的典范。

（八）改进监督检查方式。各地区和相关部门要建立完善“四不两直”（不发通知、不打招呼、不听汇报、不用陪同和接待，直奔基层、直插现场）暗查暗访安全检查制度，制定事故隐患分类和分级挂牌督办标准，对重大事故隐患加大执法检查频次，强化预防控制措施。

（九）建立完善安全生产诚信约束机制。要实行安全生产“黑名单”制度并向社会公

示，对列入“黑名单”的企业，在经营、投融资、政府采购、工程招投标、国有土地出让、进出口等方面依法予以限制或禁止。各地区于2016年底前建立企业安全生产违法信息库，2018年底前实现全国联网，并面向社会公开查询。

12月24日，国家安监总局公布了2015年第一批国家级生产经营单位安全生产不良记录“黑名单”。其中，“8·12”事故企业天津瑞海国际物流有限公司被列入“黑名单”首位。

（十）加快监管执法信息化建设。整合建立安全生产综合信息平台，统筹推进安全生产监管执法信息化工作，实现与事故隐患排查治理、重大危险源监控、安全诚信、安全生产标准化、安全教育培训、安

全专业人才、行政许可、监测检验、应急救援、事故责任追究等信息共建共享，消除信息孤岛。

（十一）运用市场机制加强安全监管。鼓励企业投保安全生产责任保险。建立健全国家、省、市、县四级安全生产专家队伍和服务机制。

港口行政管理部门有必要建立完善安全生产专家队伍，充分发挥专家的作用，采取政府购买服务等方式，聘期专家参与各类安全生产检查、抽查、督查、复查等技术性工作，从技术上、管理上发现问题，提出建议，督促企业消除隐患、整改落实。厦门市交通运输局在这方面进行了有益探索，制定了《厦门市交通运输安全生产专家巡视管理办法》，组建了安全生产专家库。

1.3.4 严格规范安全生产监管执法行为

（十二）建立权力和责任清单。政府主管部门以清单方式明确每项安全生产监管监察职权和责任，切实做到安全生产监管执法不缺位和不越位。

从“8·12”事故发生后的情况来看，在港口危险化学品建设项目安全监管方面，国家安监总局同交通运输部，天津市安监局同天津市交委，天津市公安消防局同天津港公安局等各部门、单位之间，在权责划分上不同程度地存在监管缺位、越位、错位等问题，以至于在追究事故责任时一度出现相互推诿的现象。

（十三）完善科学执法制度。

（十四）强化严格规范执法。

1.3.5 加强安全生产监管 执法能力建设

港口行政管理部门应当积极推进执法计划的制度化、规范化。一是各级领导和工作人员必须严格依法依规办事，依法行政，不徇私情，不受请托，拒绝违法违规指使、授意或暗示，时刻谨记责任。二是结合执法管辖权限、执法力量、经费保障等实际情况，科学编制年度执法计划，明确检查区域、内容、重点以及方式。三是根据港口企业的数量、分布、规模、安全风险程度及其安全生产状况，确定重点监管企业名单，认真分解落实执法计划，编制现场检查方案，明确具体检查内容、时间（时限、频次）安排和责任人员。四是建立健全执法计划执行情况统计分析和报告制度，研究解决执法工

作中发现的突出问题和存在的共性问题，提高执法效能。五是实现执法过程程序化、执法行为规范化、执法监督制度化。

交通运输部应尽快制定《港口安全监督检查规定》，指导、规范各级港口行政管理部门的安全监督检查行为，抓紧修订、完善《港口法》（2003年颁布）第四章“港口安全与监督管理”的内容。

此外，交通运输主管部门应落实国家相关要求，把握机遇，积极争取地方政府在编制、经费、装备等方面的支持，加强港口安全生产监管执法力量的建设，建立健全执法队伍，优化安全监管人员结构，改善基层执法条件，配备必要的执法装备设备，不断推进执法机构规范化、标准化建设，尽快

改变目前安全监管执法力量薄弱的被动局面。

1.4《国务院安委会关于全面开展安全生产大检查，深化“打非治违”和专项整治工作的通知》

安委明电〔2015〕2号，2015年8月7日。

经国务院同意，定于2015年8月至12月底在全国全面开展安全生产大检查，进一步深化“打非治违”和专项整治工作。按照“全覆盖、零容忍、严执法、重实效”的总要求，全面开展大检查、大排查，强化安全生产监管执法，保持“打非治违”高压态势，深化重点行业领域专项整治，彻查安全隐患，堵塞管理漏洞，强化源头治理，有效防范和坚决遏制重特大事故发生。全面检查全国所有地区、所有行业领域，

所有生产经营单位和人员密集场所。

开展上述工作的目的是通过实行联合执法、集中整治，依法整改消除一批重大隐患，停产整顿一批严重违法违章企业，关闭取缔一批非法违法生产经营单位，严厉惩处一批非法违法单位责任人。

遗憾的是，该通知下发不过5天，未能及时落实，因瑞海公司存在重大隐患，严重违法建设和生产经营，导致“8·12”事故发生。

1.5《国务院安委会关于深入开展危险化学品种和易燃易爆物品安全专项整治的紧急通知》

安委明电〔2015〕3号，2015年8月14日。

“8·12”事故暴露出在危险化学品和易燃易爆物品领域

的一些地方、部门和单位安全红线意识淡薄，部分从事港口危险货物作业的单位安全生产主体责任不落实、安全法规标准执行不力，港口危险货物进出口安全管理存在漏洞，作业人员违规违章操作，事故应急处置不到位，有关地方政府及其职能部门监督管理不严格等突出问题。

1.5.1 立即组织对所有危险化学品和易燃易爆物品生产、经营、仓储、运输企业进行一次全面排查。

发现重大事故隐患，必须立即整改，一时难以整改到位的，要责令企业立即停产、停工、停用，安排专人24小时盯守，并切实做到整改措施、责任、资金、时限和预案“五落实”，确保绝对安全。特别要严格落实氰化物等剧毒品、硝

酸铵等易燃易爆物品的特殊监管措施，对因隐患排查治理工作不认真、不到位、走过场的单位，要依法依规严肃追究单位主要负责人和有关人员责任。

“8·12”事故发生时，瑞海公司堆场内 有硝酸铵 800 吨、硝酸钾 500 吨。而按照《危险货物集装箱港口作业安全规程》（JT397）第 5.3.1 条的规定“危险货物集装箱应在专门区域内存放。其中 1.1 项、1.2 项爆炸品和硝酸铵类物质的危险货物集装箱，应实行直装直取，不准在港内存放。”显然，瑞海公司违规作业。

1.5.2 严格落实危险化学品和易燃易爆物品生产经营企业安全生产主体责任。

一是坚决禁止不具备安全生产条件的企业从事危险化学

品和易燃易爆物品生产经营，对安全管理责任不落实和存在重大安全隐患的企业，要依法责令停业整顿，经整改合格后方可恢复生产经营；对整改不达标的，要依法依规取消其相应资质。二是危险货物港口要根据储存介质的危险和禁忌特性进行储存，建立危险化学品物流、储存、装卸管理台账，严格落实港口内装卸、过驳、储存、包装危险货物或者对危险货物集装箱进行装拆箱等作业活动的相关法规标准要求，确保危险化学品和易燃易爆物品生产经营安全可控。三是严格危险货物港口经营从业人员的从业资格管理，加强对危险货物港口经营单位主要负责人、危险货物装卸管理人员、申报人员、集装箱装箱现场检查员以及其他从业人员的培训

教育，增强经营从业人员遵章守法意识和安全防范意识，提高安全操作技能。

综合各方面信息来看，瑞海公司没有认真落实安全生产主体责任，严重漠视安全生产法律法规和安全监管，胆大妄为，肆无忌惮！唯利是图、急功近利！其主要表现包括：

一是在不具备安全生产条件的情况下违规经营。据 2013 年 6 月 17 日该公司的安保材料，在整改原普通仓库的同时，在未经安评、环评、施工验收等必要程序时，就已经开始经营危化品业务。该公司堆场改造工程安全条件审查是 2013 年 9 月 4 日进行的，此时已处于未批先建且经营状态。

二是不按照规范和行政许可要求存放危化品。公司官网显示仓储货物除了第 1 类（爆

炸品)和第7类(放射性物品)外,其余七大类都有。据了解,堆场内重箱区、运抵区、中转仓库、仓库一、仓库二等几个区域危化品的堆放次序比较混乱,存在混存混放、就近便利随意存放的问题,液化气体、可燃液体、遇湿易燃固体、过氧化物、剧毒品等未有效隔离,既不符合规范标准和工程设计的要求,也不符合天津市交港局2014年5月4日《试运营期间港口经营资质的批复》和天津市交委2015年6月23日《港口危险货物作业附证》的相关要求,结果增加了重大事故隐患,引发严重的次生事故。

三是盲目扩大生产规模。严重超数量、超品种经营。事发时堆场内除了违规存放有硝酸铵800吨,硝酸钾500吨外,还有氰化钠700吨、金属钠和

金属镁等约500吨,远远超出设计方案和安全评价报告中所限定的数量。该工程设计危险货物年周转量为5万吨,但从2014年4月至8月(试运营期),就达到了29万吨。存放的危化品种类繁多,且大多属于相互禁忌品种。这正是导致距离堆场数百米以外的公共建构物、居民区遭受重大破坏的最主要原因。

四是现场作业人员素质较低,安全意识淡薄,安全操作技能及事故应急处置能力较差,存在违章作业等现象。

1.5.3 加强危险化学品和易燃易爆物品安全源头治理。

一是科学制定化工行业发展规划,安全合理选址,严格执行技术标准和设计规范,坚决防止盲目投资、盲目发展危险化学品和易燃易爆物品项

目。二是严把危险化学品和易燃易爆物品项目安全准入关，对不符合建设项目“三同时”要求的新建、改建、扩建项目要立即停建，对于非法建设和严重违法的项目，要坚决依法关闭或取消。三是加快重大危险源自动化监控系统改造工作，提高装置的自动化控制水平，减少现场操作人员，提高本质安全水平，从源头上消除安全隐患。

1.5.4 进一步提升危险化学品和易燃易爆物品事故应急处置能力。

要针对此次事故救援工作暴露出的问题，进一步加强事故应急处置能力建设。一是针对可能发生的各类事故，进一步完善危险化学品和易燃易爆物品事故应急预案，并加强应急演练。二是统一和规范地方

政府危险化学品事故接处警平台。三是在充分发挥公安消防等专业救援队伍作用的同时，依托相关企业和单位，建立危险化学品和易燃易爆物品专兼职应急救援队伍，配备专门装备和物资。四是组织开展全方位、多角度的宣传教育，不断提高全民事事故防范意识和逃生避险、自救互救技能。

从“8·12”事故处置情况来看，初起泄漏火灾处置不及时、火灾现场信息传递不准确、部门之间联络不畅通、重大火灾爆炸事故应急预案不健全、灭火方法不科学，以及未及时撤离疏散人员等，是导致次生事故（后续两次特大爆炸火灾）和惨重人员伤亡、财产损失的主要原因之一。危化品泄漏、火灾爆炸事故的处置工作专业性很强，我们应该学习借鉴国

外的科学理念、先进技术和做法，坚持以人为本、生命至上、科学施救、有效控制损失的原则，反对冒险蛮干。

综上所述，可以归纳出安全生产的七个要素，分别是：

（1）责任。企业主体责任、政府监管责任、社会监督责任；

（2）法规。法律、条例、规章、标准、规范、文件等；

（3）源头。预防为主、源头治理、安全准入、本质安全；

（4）监管。属地监管、综合监管、行业监管；

（5）隐患。隐患辨识、评估、分级、排查、整改；

（6）应急。应急力量、应急预案、应急处置；

（7）文化，以人为本、生命至上、安全第一、安全发展。

关于安全，有必要对其内涵进行探讨。理想或绝对的安全

全，是指没有伤害、损伤或危险，不遭受危害或损害的威胁，实际上是不存在的。现实意义上的安全是指免遭不可接受风险的伤害，或者说是可接受的风险。安全生产的本质是有效控制风险，将风险控制在合理、可接受的水平，而非降低到越小越好。因为，要降低风险，就必须采取措施，增加安全投入，且投入随着风险程度降低通常呈几何级数增长。

现代安全科学理论认为安全是相对的。首先，安全水平在很大程度上取决于经济、技术及社会发展水平，同时还取决于人的主观感受与期望值。在某种条件下认为是安全的，在另一条件下就不一定是安全的了，甚至可能是危险的；其次，绝对的安全，即 100%的安全性（例如零事故、零隐患），

是很难实现的，也是不可能达到的，只能看作是人们努力追求的目标；再有，世界上没有绝对安全的事物，任何事物中都包含有不安全的因素，具有一定的危险性。当危险性低于某种程度时，能够被人们接受或承受，就认为是安全的。

2 交通运输部关于安全生产的要求

2.1《关于加强危险品运输安全监督管理的若干意见》

交安监发【2014】211号，2014年10月13日。

(1)严格危险品运输市场准入

严格企业准入管理。严格新建、改建、扩建的港口危险品罐区（储罐）、库（堆）场、危险品码头和输送管线项目的安全设施设计审查和验收，凡未通过安全生产条件审查的，

一律不得开工；未通过项目验收、取得危险品码头作业附证的，一律不得运营生产。落实工程质量安全终身责任制。

原天津市交港局批准的瑞海公司试运营期为2014年4月16日~2014年10月16日。前文提到在此之前，2013年6月瑞海公司已开始擅自经营危化品仓储业务。2014年10月17日至2015年6月22日，在堆场改造工程项目未通过安全验收、未取得港口危险货物作业附证的情况下，一直在运营生产，明显违反文件的要求。本文件下发的非常及时，可惜在天津港和瑞海公司没有得到贯彻落实。

(2)强化危险品运输安全监督管理

港口危险品罐区（储罐）、库（堆）场、危险品码头应按

相关规定配备消防、防雷电、防静电、防污染等相关设施设备，并做到监测监控全覆盖，安排专人实时监控。从事危险品运输的企业不得超载、谎报和瞒报。

据报道，“8·12”事故后，全国沿海 37 个港口开始拒收和限收危险化学品。包括出事的天津港在内，共有 18 个港口陆续在进出口或国际中转环节拒收危化品。这种情况下，很有可能发生危险货物集装箱谎报、瞒报等问题，反而不利于安全生产。

(3) 推进危险品运输安全生产风险管控

一是开展危险品运输风险防控。二是加强危险品运输事故应急处置。危险品运输企业要编制具体的危险品运输事故应急预案和操作手册，并发放

到一线从业人员。三是加强应急救援能力建设，配备应急装备设施和物资，加强专兼职应急救援力量建设，有条件的应建立专业应急救援队伍。

上述要求在瑞海公司没有得到有效落实，以至于次生事故接连发生，事故规模接连扩大，灾难损失接连升级。

(4) 加强从业人员培训和监管队伍建设

加强危险品运输安全监管队伍建设。一是各级交通运输管理部门、特别是负有港口危险品罐区监管职责的管理部门，要加强危险品运输安全监管队伍建设，配备具有专业知识的监管人员。二是部、省交通运输管理部门要建立危险品运输安全生产专家库，让专家参与技术咨询、督促检查和参谋决策等工作。

据有关调研资料，我国港口危化品储罐共有 9700 多个，总罐容接近 1 亿立方米，遍及大部分港口。客观上讲，由于接管时间较短（基本上自 2012 年起），现阶段我国港口行政管理部门在安全监管制度、工作标准、人员素质、管理经验以及监管手段（装备设施和信息化）等方面，基础都非常薄弱，尤其是具有危化品安全监管专业知识的人才十分匮乏，亟待改进和加强。

2.2《交通运输部发布关于推进交通运输安全体系建设的意见》

交安监发【2015】20 号，2015 年 02 月 28 日。

坚持法治思维、依法行政，强化红线意识、守住底线。

落实安全生产“党政同责、一岗双责、齐抓共管”。规范

履职行为，并研究建立考核评价、尽职免责机制。建立完善安全生产事故和重大隐患的问责追责机制。

完善法规制度，明晰安全生产监督管理职责定位，制定责任清单，严格履行监督管理职责。按照交通运输管理部门的法定权力、义务和政府部门赋予的职责，科学界定中央和地方、政府和企业、部门之间职责分工，明晰各级交通运输管理部门安全监督管理工作职责。

关于责任清单，从“8·12”事故来看，明晰交通运输（港口行政）管理部门与安全生产监管部门之间的职责分工最为关键。

2.3《交通运输安全生产隐患排查治理攻坚行动方案》

2015 年 7 月 24 日。

按照“全覆盖、零容忍、严执法、重实效”的要求，坚持“隐患就是事故”理念，全面排查坚决治理交通运输生产经营建设中存在的“人的不安全行为、物的不安全状态和管理上的缺陷”，全面落实安全生产隐患排查治理和安全风险管控主体责任，深入推进“平安交通”和安全体系建设，促进交通运输安全生产形势持续稳定。2015年6月，交通运输部水运局出台了《港口危险货物安全管理突出问题治理行动方案》。

应该说，交通运输部下发的上述几个文件、方案，还是非常及时和有针对性的，但各级交通运输（港口）管理部门和企业，在落实环节，在督导、监督、检查等工作上，没有达到预期效果。

2.4 交通运输部部长杨传堂的有关讲话

2015年6月12日，在6月1日“东方之星”翻沉事故之后，在第二次部安委会会议上，杨传堂指出，交通运输系统要坚持安全发展理念，必须在全行业凝聚“安全第一”的共识，始终把安全生产放在第一位，坚持底线思维和红线思维，夯实安全生产基层基础，完善安全发展体制机制。他强调，深入开展隐患排查治理攻坚战行动，将隐患作为事故处理，最大限度消除隐患、降低风险、减少事故。

2015年8月14日，在“8·12”事故发生后，在全国交通运输安全生产紧急电视电话会议上，杨传堂提出如下要求：

(1) 开展“三个最严实”的安全检查，严治安全隐患。

一是最严实的企业自查；二是最严实的基层管理部门检查。各级港口行政管理部门要按照“全覆盖”的要求，对辖区内危险货物的运输、装卸、过驳、储存和危险货物集装箱装拆箱等进行全面、逐一的检查。港口公安机关要进一步加强危险化学堆场、罐区、装卸码头的消防安全隐患排查；三是开展最严实监管督查。

(2) 做到“三个最严厉”的安全监管，严肃安全纪律。一是做到最严厉的打击。继续保持对各类危险品运输非法违法行为的高压治理态势，重拳打击无证经营、超资质经营、谎报瞒报、非法夹带、严重违规装卸储存作业等行为；二是做好最严厉的督办。要开展安全生产专项巡视，督办各级管理部门和企业责任落实。要建

立并完善安全生产重大隐患、安全监管主要问题督查督办机制；三是做到最严厉的问责。

(3) 堵塞“三个环节”的安全漏洞，严守安全底线。一是堵塞储存环节安全漏洞。严禁港口营运和危险品存储企业安全制度与操作规程不健全、安全管理粗放、消防设施设备不完善从事生产；二是堵塞作业环节安全漏洞。严禁作业人员不按操作规程从事装卸、储运作业；三是堵塞运输环节安全漏洞。

(4) 强化“三个环节”的应急管理，严防次生灾害。一是完善应急预案；二是加强应急演练；三是强化应急响应。

2015年8月31日，杨传堂主持召开部安委会专题会议，研究近期开展的交通运输危险化学品和易燃易爆物品安

全整治抽查情况。杨传堂要求进一步提出并通报不具备安全生产条件从事危险品运输、存在重大安全隐患的企业名单，督促省级交通运输主管部门落实安全生产监管责任。

关于底线思维，党的十八大以来，习近平总书记多次强调，要善于运用底线思维的方法，凡事从坏处准备，努力争取最好的结果。底线思维是以底线为导向的一种思维方法和心态，要求不回避矛盾，不掩盖问题，客观分析每个可能出现的问题，并妥善解决问题。要善于运用底线思维的方法，做到有备无患、遇事不慌，牢牢掌握主动权。坚持底线思维，做到居安思危。

2014年5月26日，《人民日报》发表了中国东方航空集团公司总经理、东航股份公

司董事长刘绍勇先生的文章《用“底线思维”谋安全发展》。主要内容摘要如下：

安全是民航的根本，对于民航企业来说，有安全不等于有一切，没有安全肯定就没有一切。这种安全压力，要求我们“凡事从最坏处准备”。很多人认为“安全是常态，不安全是偶然的”，我不这么认为，我认为不安全是常态，所以风险对于企业是常态。没有发现风险或发现不了风险就是最大的风险。

有人讲过，“安全上送人情，就是送人命”。要学会“无事生非”，这个“非”就是问题隐患，要预测可能会出现什么问题，我们要去找，要去分析，时刻想到没有发生问题不等于没问题，今天没有发生不等于明天不会发生。要坚持“小

题大做”，出了问题，不仅要
从问题的本身找问题、就事论
事，更要从系统上去找问题，
从多方位、不同角度找漏洞。
要善于“追根溯源”，弄清楚
为什么发生，搞明白问题的深
层原因。要做到“举一反三”，
不断针对新情况，去研究新的
问题、采取新的措施，以避免
在其他方面可能发生新的风
险。

用“底线思维”实现安全
发展，选人用人很关键。各级
管理人员要大胆管理，严格要
求，让员工能够说实话、讲真
话。管理人员只有听实话、听
真话，才能知实情、办实事。

3 天津市加强安全生产的 政策法规规定等

3.1《关于全面开展安全生
产大检查大排查大整治工作实
施方案》

中共天津市委、天津市人
民政府，津党发【2015】13号，
2015年8月15日。

要对全市所有危险化学品
和易燃易爆物品企业和单位进
行一次彻底拉网式排查，重点
检查工艺安全技术、关键设备
及安全设施（特别是安全泄放
设施、可燃气体和有毒气体报
警设施）、重大危险源和关键
部位的监控设施等，重点打击
企业非法违法生产、经营等行
为。

以港口危险货物仓储等为
重点开展全面检查，重点整治
危险货物混存混运、安全保障
措施不到位、人员未经安全培
训和安全管理不落实等问题。

3.2《天津市危险化学品企 业安全治理规定》

天津市人民政府令第 22
号，2015年9月7日。

第四条 通过危险化学品企业安全治理，实现危险化学品企业规划布局科学合理，本质安全水平明显提升，安全隐患及时排除，安全生产环境显著改善。

第十条 市级负有危险化学品安全监督管理职责的部门应当确定由其重点监管的危险化学品企业的范围，并向社会公布企业目录。

第十二条 危险化学品企业应当建立安全生产自查制度，按照规定定期对主体责任落实情况进行自查，形成自查报告并建档备查。

第十三条 危险化学品建设项目的安全距离应当严格执行相应类别的国家规定和标准。项目建设单位、设计单位、施工单位和安全评价机构应当严格遵守并执行。

建设项目规划、设计审批部门应当严格审查危险化学品建设项目安全距离并征求同级安全生产监督管理部门的意见，港口的危险化学品储存、装卸建设项目应当征求港口行政管理部门的意见。安全生产监督管理部门和港口行政管理部门应当在 3 个工作日内反馈意见。

第十五条 危险化学品企业对重大危险源、危险源点应当加强安全管理，通过物联网、大数据等科技手段进行 24 小时实时在线监控，并安排专人值守，发现问题及时整改。

危险化学品企业应当实时、准确地向负有危险化学品安全监督管理职责的部门提供基础数据、与安全有关的业务及监测数据等信息。

危险化学品应当按规定储

存在专用仓库、专用场地或者专用储存室内，实行分类、分区储存，严禁超范围、超量储存，严禁禁忌物混存。

第二十条 本市按照有关规定严格审批危险化学品项目，除国家级与市级重点危险化学品项目外，其他危险化学品项目原则上不予批准。本市危险化学品项目布局规划应当统筹区域经济社会环境因素、安全容量，充分考虑区域产业链合理性。已建成的危险化学品企业不符合国家有关安全距离规定存在重大安全隐患的，应当依法停产停业或者搬迁。

第二十一条 负有危险化学品安全监督管理职责的部门应当制定监督检查方案，确定监督检查的频次、方式、重点行业和重点内容。

第二十三条 负有危险化

学品安全监督管理职责的部门对有下列行为的企业通过企业信用信息公示系统向社会公示：

（一）企业由于安全生产问题1年内被处以2次以上(含2次)行政处罚的；

（二）企业未按规定进行自查的；

（三）企业对自查中发现的问题不及时采取措施治理的；

（四）企业对监管部门检查中发现的问题不及时采取整改措施或在规定时限内未整改完成的；

（五）企业未及时、如实提供与安全有关的业务及监测数据的；

（六）未取得批准文件擅自改扩建危险化学品建设项目的；

对发生上述行为的危险化学品企业实施重点监管，并在项目核准、用地审批、政府采购、工程招投标、出入境资质审核等方面通报相关单位，依法予以限制或禁止。

第二十四条 市安全生产监督管理部门应当建立危险化学品企业监督平台，建设安全监督“一张网”。负有危险化学品安全监督管理职责的部门应当将本部门掌握的危险化学品企业信息及有关行政执法信息向监督平台提供，实现监管信息的互通和共享。

第二十五条 本市政府绩效考核工作应当提高安全生产绩效考评分值比例，严格落实发生特别重大生产安全事故“一票否决”制度。

第二十六条 负有危险化学品安全监督管理职责的部门

应当严格履行监管职责，对未取得许可证件、批准文件等擅自从事生产经营的，坚决予以取缔。

第二十八条 负有危险化学品安全监督管理职责的部门应当建立危险化学品安全生产专家库，建立专家参与技术服务、监督检查和决策咨询机制。

第二十九条 本市鼓励和支持安全评价等中介服务机构参与危险化学品企业安全生产隐患排查、安全评估等安全管理工作。

第三十四条 危险化学品企业有下列情形之一的，负有危险化学品安全监督管理职责的部门依据相关法律、法规、规章规定予以从重处罚：

（一）超资质范围、超许可数量生产、经营、储存的；

（二）未按规定配备安全

管理机构和人员的；

（三）发现重大事故隐患，未及时整改的；

（四）危险化学品的储存方式、方法或者储存数量不符合国家标准或者国家有关规定的；

（五）未取得批文擅自改扩建危险化学品建设项目的。

第三十七条 危险化学品企业不具备法律、法规、规章和标准规定的安全生产条件，经停产停业整顿仍不具备安全生产条件的，负有危险化学品安全监督管理职责的部门提请政府按照有关权限依法予以关闭，有关部门应当依法吊销其有关证照。

3.3《天津市危险化学品企业安全整治实施方案》

津党发【2015】15号，2015年9月7日。

市委、市政府决定，从即日起至年底，在全市范围内全面开展危险化学品、危险货物企业安全整治。

一、整治工作目的。彻底排查治理各类安全隐患，严厉打击非法、违法行为，坚决遏制重特大事故发生。

三、整治工作内容

（二）危险货物运输（含铁路、航空、管道）、港口危险货物作业方面

1、对四种不具备安全生产条件的企业一律依法依规坚决取缔、关闭、转产、搬迁（“填红表、发红牌”）：

（1）未经规划许可，或者超越规划许可范围从事危险货物作业的港口经营人和港口在建项目。

（2）未取得港口经营许可证和危险货物作业附证，擅自

从事港口危险货物作业的。

(3)港口危险货物作业场所与周边居民区和重要共用建筑的安全距离不符合《建筑设计防火规范》、《石油化工企业设计防火规范》、《石油库设计规范》、《危险化学品经营企业开业条件和技术要求》等相关国家标准、行业标准规定的。

(4)经停产停业整顿后仍不具备安全生产条件的。

2、对十三种存在重大安全隐患的企业一律依法依规停产整顿，并实行挂牌督办（“填黄表、发黄牌”）：

(1)超出运输经营许可范围的。

(2)港口危险货物作业场所不符合消防安全设施设计审核、验收、备案等相关规定的。

(3)超范围、超量，或混

合存储港口危险货物的。

(4)未按要求设置安全生产管理机构或配备专职安全生产管理人员的。

(5)未建立健全安全生产责任制、规章制度和操作规程的。

(6)未制定、完善、细化各项应急救援预案并定期组织演练的。

(7)港口经营人对重大危险源未进行安全评估、备案，或未设置视频监控系统的。

(8)油气罐区易燃易爆生产场所使用非防爆照明、电气设施、工器具和电子器材的。

(9)港口经营人对危险化学品未根据理化性质和灭火方法的不同，严格分区、分类和分库储存，特别对易爆性、中低闪点液体、一级易燃固体、自燃物品、压缩气体、液化气

体、遇湿易燃、氧化剂和有机过氧化物未储存相应等级仓库内；对桶装物料仓库、可燃材料堆场、集装箱堆场未按照上述分类标准、未设置品种标志，并采取相应的安全技术措施和安全管理措施的。

(10) 对重大危险源中的毒性气体、剧毒液体和易燃气体等重点设施未设置紧急切断装置，毒性物质未设置紧急处置装置，一、二级重大危险源未配备独立安全仪表系统的。

(11) 港口危险货物油气罐区未设置并有效使用温度、压力、液位、可燃及有毒气体报警和联锁系统的。

(12) 港口危险货物未根据储存物料的危险有害和禁忌特性进行储存；未建立危险货物物流、储存、装卸管理台帐；未严格遵守港口危险货物作业

活动相关法规标准的。

(13) 超限、超载运输危险货物，与普通货物混装运输危险货物的。

3、对十二种存在一般安全隐患的企业一律限期整改，逾期未完成的，责令停产并依法依规进行处罚（“填蓝表、发蓝牌”）：

(1) 未按规定进行安全评价或提供虚假资料，或对安全评价报告所提问题未进行整改的。

(2) 危险货物企业主要负责人、安全管理人员未取得相应资格证，企业未按要求对从业人员进行安全教育培训的。

(3) 未定期开展生产安全事故隐患排查并建立台帐的。

(4) 港口危险货物经营单位主要负责人，危险货物装卸管理人员、申报人员、集装箱

装箱现场检查员以及其他从业人员未经过专业教育培训，未取得相应从业资格证书的。

(5) 危险货物运输驾驶员、装卸管理人员和押运人员未取得相应从业资格的；装卸作业未遵守安全作业标准、规程和制度，未在装卸管理人员现场指挥或监控下进行的。

(6) 未按照危险化学品种类、特征设置相应的防爆、泄压、防雷、防静电、防护围堤等安全设施、设备，或安全设施、设备不能正常使用的。

(7) 动火作业、受限空间作业、高处作业、临时用电、破土作业、起重作业、抽堵盲板等特殊作业未按规定程序进行作业许可证会签、审批的。

(8) 液氯、液氨等有毒物料及爆炸性物质储存区域与易燃易爆介质间距不符合安全要

求的。

(9) 出租厂房、仓库未与承租方签订安全协议的。

(10) 未在作业场所和安全设施、设备上设置明显的安全警示标志的。

(11) 港口危险货物经营人未将危险货物应急预案向港口行政管理部门备案的。

(12) 从事港口危险货物作业的港口经营人未将安全评价报告及整改方案落实情况报港口行政管理部门备案的。

四、整治工作方法。企业自查、区县普查、部门督查相结合，进行全面综合排查整治。

五、整治工作目标。全面治理危险化学品领域安全隐患，进一步推动企业主体责任、部门监管责任、属地管理责任有效落实，关闭不具备安全生产条件企业，淘汰落后的安全

技术、装备，实行危险化学品企业 24 小时在线监控，努力实现“隐患彻查、责任到位、布局优化、风险可控”目标，有效提升企业本质安全水平，改善安全生产环境。

《天津市危险化学品企业安全整治实施方案》下发后，各区县积极落实。据 11 月 4 日新华网的报道《天津滨海新区将按“一企一策”全面整治危化品企业》，经排查，滨海新区现有各类危险化学品企业 583 家（其中港口危险货物作业企业 61 家），目前已全部经有关部门现场核查列入安全管理“红黄蓝”表中。列入“红表”企业 161 家，这些企业将制定完善的取缔、关闭、转产、搬迁方案；列入“黄表”企业 69 家，将坚决落实停产停业措施，未复查验收合格的决不能

复产，未按时完成整改的将限期关闭；列入“蓝表”企业 353 家，将督促及时整改并组织复查，逾期未完成整改的一律停产并依法依规进行处罚。目前，区安监局正在制定危化品企业分布地理信息图，尽快实现全区危化品企业分布情况“一张图”展示。通过运用互联网、大数据、云计算等技术手段，到 2015 年底有望实现对危化品企业 24 小时视频监控、安全生产应急指挥中心通联运用，到 2016 年 6 月底实现对危化品企业在线监测和预警，提升安全防控科学化、专业化水平。

3.4《关于加快我市应急产业发展的实施意见》

津政办发〔2015〕77 号，2015 年 9 月 29 日。

在监测预警方面，将发展交通安全、危险化学品安全、海

洋环境污染、重污染天气、有毒有害气体泄漏等监测预警装备；发展突发事件预警发布系统等。预防防护方面，将发展应急救援人员防护、危险化学品安全避险等产品。在处置救援方面，将发展消防、危险化学品事故应急、水上应急救援、突发环境事件应急处置、反恐防爆处置等产品。在应急服务方面，将发展风险评估、隐患排查、消防安全等应急服务。

3.5 《安全天津建设纲要（2015-2020年）》

天津市人民政府，2015年10月。

实施危险化学品安全工程。实施危化品储存分区、分类、分库管理，严格新建、改扩建的港口危险品罐区（储罐）、库（堆）场、危险品码头和输送管线项目的安全设施设计审

查和验收。

实施公共消防安全工程。实施消防队标准化建设工程，强化装备力量，提高特种消防能力，严防消防救援次生灾害。加强消防应急救援培训，提升消防人员专业技术水平，增强社会公众消防意识和自防自救能力。

4 结语

我国是世界港口大国，正在迈向世界港口强国。当前，安全发展理念已逐步深入人心，交通运输部党组高度重视安全生产工作，提出要大力推进交通运输安全体系建设，建设平安交通，各级交通运输主管部门、港口行政管理部门及港口企业必须认清形势，勇挑重担，迎难而上，齐心协力搞好安全生产各项工作，实现港口安全发展。