

文章编号: 1003-1421(2026)08-0200-07

引用格式: 杜鹃. 铁路旅游列车市场化经营法律风险问题分析及对策研究[J]. 铁道运输与经济, 2026, 48(8): 200-206.

DU Juan. Research on Legal Risks and Countermeasures for Market-Oriented Operation of Railway Tour Trains[J]. Railway Transport and Economy, 2026, 48(8): 200-206.

铁路旅游列车市场化经营法律风险问题分析及对策研究

杜 鹃

(中国国家铁路集团有限公司 企业管理和法律事务部, 北京 100844)

摘 要: 为加快建设旅游强国, 国铁企业持续推进旅游列车开行市场化改革, 大力推进特色旅游列车经营发展, 逐步形成了社会资本出资参与旅游列车改造经营和引入社会旅游企业直接参与旅游列车竞价开行2种经营模式, 铁路旅游列车市场化经营蓬勃发展。与此同时, 当前我国针对旅游列车市场化经营的专项法律规定尚不完善, 经营主体权责划分、合同权利义务界定、旅客权益保障、应急风险处置等方面的权责冲突问题逐渐暴露, 不仅制约着旅游列车行业的规范化、可持续发展, 也极易引发经营纠纷与合法权益受损问题。基于此, 立足旅游列车市场化经营发展现状, 深入剖析其经营全流程中存在的旅游列车经营主体把握不准确造成管理混淆的风险、旅游列车改造新增资产权属处置约定不明的风险、社会旅游企业自行配备乘务团队模式的风险、旅游列车开行的违约风险, 探究风险产生的核心根源, 并提出针对性的法律风险防范对策, 以期为旅游列车行业法治化运营、行业健康有序发展提供参考, 推动铁路旅游列车市场化经营行稳致远。

关键词: 铁路; 旅游; 旅游列车; 市场化; 法律风险

中图分类号: U2-9 文献标识码: A DOI: 10.16668/j.cnki.issn.1003-1421.20260326003

Research on Legal Risks and Countermeasures for Market-Oriented Operation of Railway Tour Trains

DU Juan

(Department of Corporate Management and Legal Affairs, China State Railway Group Co., Ltd., Beijing 100844, China)

Abstract: To accelerate the construction of a powerful tourism country, state railway enterprises continuously promote the market-oriented reform of tour train operation and vigorously advance the operational development of characteristic tour trains. Two operating modes are gradually formed: social capital funding to participate in the renovation and operation of tour trains and introducing social tourism enterprises to directly participate in the bidding for tour train operation, which leads to the booming of market-oriented operation of railway tour trains. Meanwhile, current special legal regulations for the market-oriented operation of tour trains in China are still imperfect. Conflicts of rights and responsibilities in aspects such as the division of rights and responsibilities of operating entities, the definition of contractual rights and obligations, the protection of passenger rights and interests, and the handling of emergency risks are gradually exposed. These not only restrict the standardized and sustainable development of the tour train industry but also easily trigger operational disputes and infringement of legitimate rights and interests. Based on this, proceeding from the current development status of market-oriented operation of tour trains, this paper deeply

收稿日期: 2026-03-26

analyzed the legal risks existing in the whole operation process, including the risk of management confusion caused by inaccurate grasp of tour train operating entities, the risk of unclear agreement on the ownership and disposal of newly added assets in tour train renovation, the risk of the mode where social tourism enterprises equip their own crew teams, and the risk of default in tour train operation. It explored the core root causes of the risks and proposed targeted legal risk prevention countermeasures, to provide references for the legal operation and the healthy and orderly development of the tour train industry and to promote the steady and long-term development of the market-oriented operation of railway tour trains.

Keywords: Railway; Tourism; Tour Train; Marketization; Legal Risk

随着我国文旅融合战略的持续深化与铁路运输市场化改革不断推进,旅游列车作为铁路客运与文旅产业深度融合的新型业态,凭借线路定制化、服务主题化、出行体验化等特点,迅速成为旅游市场的重要产品形态^[1]。在市场化经营模式下,旅游列车运营主体日益多元,业务链条不断延伸,涉及铁路运输、旅游服务、合同履行、安全保障等多重法律关系交织。然而,相较于快速发展的行业实践,我国针对旅游列车的专项立法供给相对滞后,各方主体权责边界模糊、合同约定不规范、安全保障义务不清晰、应急处置机制不完善等问题逐步显现,由此引发的法律纠纷与经营风险日益突出。为推动旅游列车行业规范有序发展,切实维护旅游者、经营企业及相关主体的合法权益,有必要对其市场化经营中的法律风险进行系统梳理与深入分析,并构建风险防范体系。

1 铁路旅游列车市场化经营基本情况

铁路旅游列车传统经营模式是由铁路局集团公司与所属铁路旅游企业负责经营和管理。近2年,国铁企业按照“有效盘活闲置普速客车和线路能力资源,面向社会公平开放铁路旅游列车市场,进一步提升旅游列车市场化经营水平和经营效益”的目标,开展旅游列车市场化经营,主要包括2种市场化经营模式。

1.1 社会资本出资参与旅游列车改造经营

铁路局集团公司与地方政府或社会企业(以下简称“社会资本方”)签订合作协议,按照其需求对车辆进行改造,由社会资本方自主开展旅游业务。资产归属方面,社会资本方与铁路局集团公司签订合作协议,铁路局集团公司负责提供客车车辆,原则上由社会资本方出资,将既有客车车辆成组改造为具备旅游功能的列车,车辆改造新增资产

通过合同约定产权归属。目前现有的旅游列车车辆改造新增资产不列入国铁企业财务账目,有的合作协议约定待合作终止后,社会资本方依据协议约定向铁路局集团公司移交改造车辆的新增资产。市场营销与客运服务方面,固定车体、固定线路,签订长期合同,由社会资本方或其指定社会企业负责经营管理,包括客源招揽、旅游路线设计、乘降组织、旅途服务等,列车乘务团队由经营管理方配备,铁路局集团公司指派乘务指导和检车人员。行车组织方面,由铁路局集团公司负责协调安排运行线路,为旅游列车开行提供列车开行所需的列车牵引、行车调度、车辆检修等专业服务,并收取服务费用^[2]。

1.2 引入社会旅游企业直接参与旅游列车竞价开行

旅游企业(包括社会旅游企业、铁路旅游企业和联合体)通过市场公开竞价的方式,获得线路旅游列车开行权,自主营销开展旅游业务,并向铁路局集团公司支付开行费用。资产归属方面,使用既有铁路旅客列车,不需车辆改造,资产归属配属的铁路局集团公司,无其他新增资产。市场营销与客运服务方面,不固定车体、不固定线路,按次竞价,铁路局集团公司与旅游企业签订合同,铁路局集团公司收取竞价开行费用。乘务团队由铁路局集团公司担当,竞得后的旅游企业负责市场营销。竞价组织方面,铁路局集团公司定期在竞价网络平台上开展公开竞价,采取滚动报价、多轮竞价,各竞价方自由参与竞价。列车开行方面,旅游企业竞得开行权后,与始发站所在铁路局集团公司签订开行协议,按既有流程组织开行。铁路旅游企业可作为旅游列车开行的服务供应商提供服务并按一定规则从铁路局集团公司获取费用。

以上2种模式都是采用旅游专列的形式对外经营,由旅游企业自行开展旅游营销。第1种模式主

要适用于高端旅游专列,第2种模式侧重于普通旅游专列。2种模式下各方权利义务稍有不同,但法律关系基本一致。

2 铁路旅游列车市场化经营法律关系和管理关系分析

依据《中华人民共和国民法典》《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国铁路法》《中华人民共和国旅游法》《铁路安全管理条例》《铁路运输企业准入许可办法》和《最高人民法院关于审理旅游纠纷案件适用法律若干问题的解释》(以下简称《旅游纠纷司法解释》)等法律法规和相关规定,铁路旅游列车市场化经营的法律关系涉及主体包括铁路局集团公司、旅游企业(含社会旅游企业和铁路旅游企业)和旅客等。根据国铁企业旅游列车市场化经营管理的内部职能分工,管理关系涉及主体包括中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)、铁路局集团公司(含运输站段)、铁路旅游企业等。

2.1 旅游企业和旅客之间的旅游服务关系

根据《中华人民共和国旅游法》第49条、第51条、第111条及《旅游纠纷司法解释》第1条规定,旅游经营者是指旅行社、景区及为旅游者提供交通、住宿、餐饮、购物、娱乐等服务的经营者。旅游经营者组织和安排旅游活动,应当与旅客订立合同,并按照合同约定履行义务^[3]。因此,在旅游服务法律关系中,旅行社等旅游企业是法律规定的“旅游经营者”,旅游企业与旅客签订《旅游服务合同》,形成旅游服务关系。旅客接受旅游服务,有权知悉服务内容、拒绝强制消费并获得安全保障,同时向旅游企业支付旅游费用并文明配合行程。其中,铁路运输费用包含在旅游费用中,不需单独向铁路运输企业支付;旅游企业为旅客提供交通、住宿、餐饮、游览、娱乐等旅游服务,有权收取旅游费用,负有按约定提供服务、保障旅客安全、不得强制购物等义务。基于此合同关系,双方违约或侵权需承担相应责任。

2.2 旅游企业与铁路局集团公司之间的旅游辅助服务关系

根据《中华人民共和国旅游法》第71条、第111条及《旅游纠纷司法解释》第1条、第4条规

定,履行辅助人,也称为旅游辅助服务者,是指与旅行社存在合同关系,协助旅游经营者履行旅游合同义务,实际提供交通、游览、住宿、餐饮、娱乐等旅游服务的人。铁路局集团公司就是铁路旅游专列的铁路交通、住宿、餐饮等旅游服务的履行辅助人^[4]。由于履行辅助人的原因导致违约的,由组团旅行社承担责任;组团旅行社承担责任后可以向履行辅助人追偿。因旅游辅助服务者的原因导致旅游经营者违约,旅游者仅起诉旅游经营者的,人民法院可以将旅游辅助服务者追加为第三人。在实际经营中,铁路局集团公司与旅游企业签订《旅游列车开行服务合同》,铁路局集团公司是旅游活动的“履行辅助人”“旅游辅助服务者”,主要负责受理旅游列车开行方案,为旅游企业提供列车开行、客运服务(旅游列车改造经营模式有例外)、行车组织、检修维护等服务,协助旅客乘降和物料进出站等工作,形成旅游辅助服务关系。旅游企业负责开行方案设计、旅游产品营销,客源组织、旅客乘降等义务,向铁路局集团公司支付费用。在列车开行过程中接受铁路局集团公司的安全监督和业务指导。其中,高端旅游列车由旅游企业自行配备乘务团队。基于此法律关系,铁路局集团公司不直接面对旅客,而是与旅游企业形成合同关系,铁路局集团公司需为其提供的旅游辅助服务向旅游企业承担法律责任。此外,由于铁路局集团公司原因造成旅游企业违约的,旅游企业承担责任后,可以向铁路局集团公司追偿。

2.3 铁路局集团公司和旅客之间的旅客安全保障义务

根据《中华人民共和国民法典》第811条、第1198条,《中华人民共和国旅游法》第71条及《旅游纠纷司法解释》第7条规定,铁路局集团公司作为铁路运输承运人,应当在约定期限或者合理期限内将旅客安全运输到约定地点^[5]。铁路局集团公司作为车站、列车等经营场所、公共场所的经营者、管理者,未尽到安全保障义务,造成他人损害的,应当承担侵权责任。因第三人的行为造成他人损害的,由第三人承担侵权责任;铁路局集团公司未尽到安全保障义务的,承担补充责任^[6]。铁路局集团公司承担补充责任后,可以向第三人追偿。对于旅客而言,由于铁路局集团公司的原因造成旅客人身

损害、财产损失的,旅客可以要求铁路局集团公司承担赔偿责任,也可以要求旅游企业承担赔偿责任;旅游企业承担责任后可以向铁路局集团公司追偿。此外,根据《铁路安全管理条例》第64条、第65条,《铁路旅客车票实名制管理办法》第5条、第6条等规定,铁路旅客列车和车站应当实行车票实名制管理^[7]。铁路局集团公司除承担铁路运输安全保障义务外,还应当按照国务院铁路行业监督管理部门的规定实施火车票实名购买^[7]、查验制度,并对旅客及其随身携带、托运的行李物品进行安全检查^[8]。对于旅游企业而言,根据《铁路运输企业准入许可办法》第2条规定,在中华人民共和国境内依法登记注册的企业法人,从事铁路旅客、货物公共运输营业的,应当向国家铁路局提出申请,经审查合格取得铁路运输许可证^[9]。申请铁路运输许可证需要有铁路线路、车辆、专业人员等资格条件,旅游企业无法取得铁路运输许可证。因此,铁路旅游列车的承运人只能是铁路局集团公司等铁路运输企业,旅游企业不可能成为旅游列车的承运人。根据以上规定,铁路局集团公司等铁路运输企业虽然不直接与旅客订立铁路运输合同,但其作为铁路运输承运人的法律地位和法律责任不变。铁路运输企业不仅要履行与旅游企业签订的运输服务合同,还承担旅客实名制查验、旅客安检、列车行车组织、检修维护等职责和安全保障义务。如未尽到安全保障义务,造成他人损害的,应当承担法律责任^[10]。

2.4 国铁集团、铁路局集团公司、铁路旅游企业之间形成组织管理关系

铁路旅游列车开行依赖于国家铁路线路和车辆资源的统一调配,特别是直通旅游列车的开行,不是某个铁路局集团公司或铁路旅游企业可以独立完成的。因此,国铁集团等单位虽然不直接参与市场化经营,也不是铁路旅游列车的承运人,但在旅游列车市场化经营中负有内部管理责任。铁路旅游列车市场化经营实行逐级管理,国铁集团主要负责制定管理制度、审查旅游列车改造及合作经营方案、审核旅游列车开行方案、搭建在线竞价平台、制定具体竞价规则和流程、协调各铁路局集团公司统一在线竞价等工作,承担组织和内部管理职责。铁路局集团公司既是旅游列车运输承运人,承担安全保

障义务,又是旅游列车开行的“旅游辅助服务者”,是铁路旅游列车竞价开行的招商主体和合同签订主体。铁路旅游企业可根据铁路局集团公司委托负责承担制定竞价方案、发布竞价公告、与社会旅游企业对接等具体工作,配合做好资质审核、开行申报等工作,参与竞价组织全过程并向竞得人提供竞价服务,但不得向社会旅游企业收取费用。铁路旅游列车市场化经营法律关系如图1所示。

3 铁路旅游列车市场化经营的法律风险

3.1 旅游列车经营主体把握不准确造成管理混淆的风险

一是国铁集团被认定为经营主体的风险。国铁集团主要负责制定管理制度、审查旅游列车改造及合作经营方案、搭建在线竞价平台等组织和管理工作,在此过程中,可能导致竞价参与人认为国铁集团是经营主体之一,如发生纠纷可能会牵涉到国铁集团。二是铁路局集团公司缺乏市场主体地位认知,对铁路旅游列车经营工作主体责任承担不够,将本应铁路局集团公司签订的合同转由铁路旅游企业签订,导致合同存在效力瑕疵。三是铁路旅游企业在竞价组织过程中根据铁路局集团公司指定或委托,负责资质审核、需求受理、开行申报、组织协调等辅助配合工作,若同时参与旅游列车竞价,会出现部分铁路旅游企业既是“运动员”又是“服务员”的情况,对参与竞价的社会旅游企业不公平,存在不正当竞争的风险。

3.2 旅游列车改造新增资产权属处置约定不明的风险

一是铁路旅游列车改造是基于既有铁路列车基础上,由社会投资方出资改造,涉及铁路局集团公司、社会投资方、改造方等合同主体。列车属于铁路资产,但改造后新增资产应当属于社会投资方。若改造合同对新增资产产权描述不准确或模糊,合作终止后进行资产处置时,存在产权纠纷的风险。二是鉴于列车改造新增资产附着于列车上,不易分割,且拆除后会造成价值减损,因此部分旅游列车改造经营协议约定,协议终止后社会资本方向铁路局集团公司无偿移交新增资产,但对于协议终止的情形未进行明确说明。鉴于双方合作期限较长,合作过程中可能会出现国家政策调整、铁路线路用途

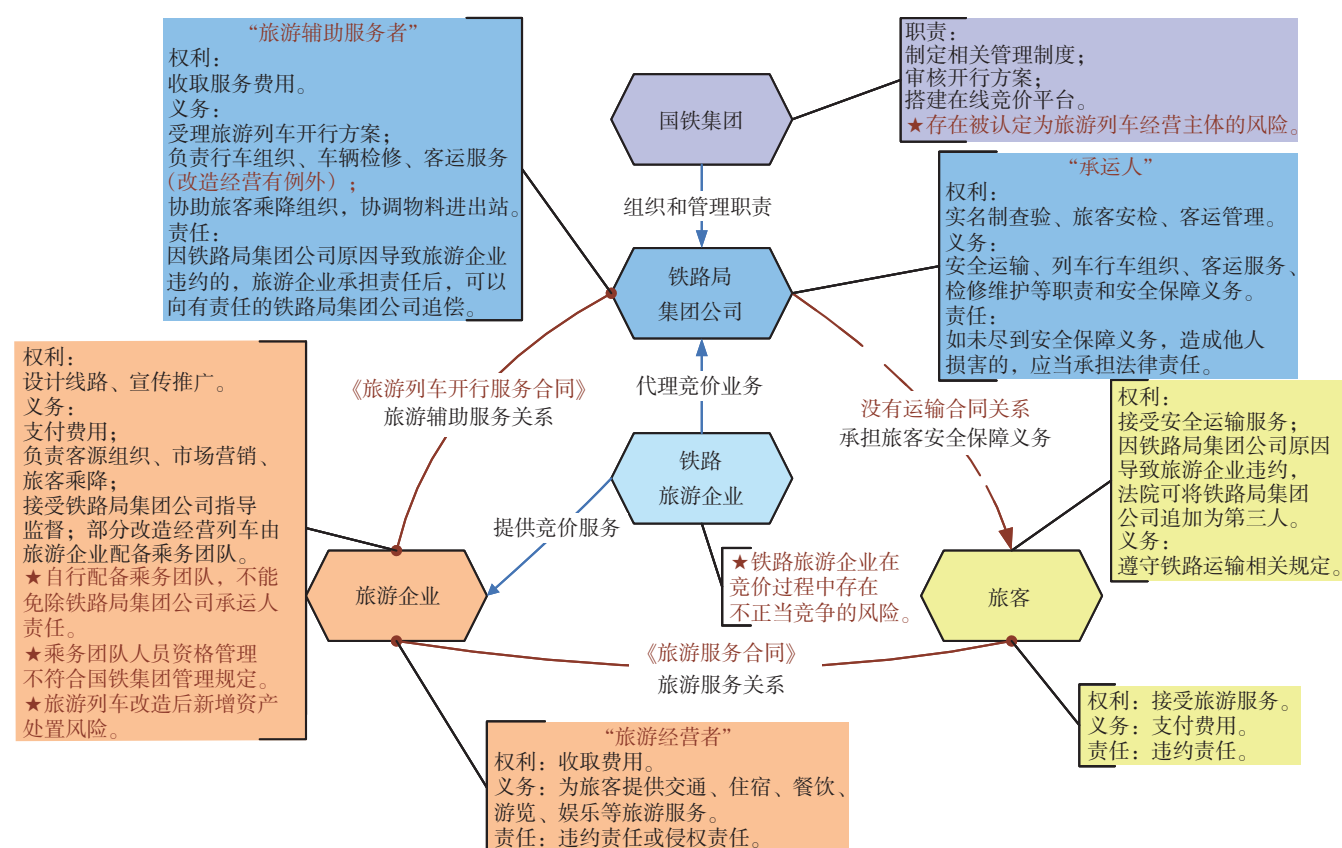


图1 铁路旅游列车市场化经营法律关系

Fig.1 Legal relations of market-oriented operation of railway tour trains

调整、旅游列车经营困难、不可抗力等不确定性情况，造成协议提前终止。若因上述原因特别是国铁企业原因造成的协议提前终止，存在因国铁企业违约承担赔偿责任社会资本方改造费用等损失的风险。

3.3 社会旅游企业自行配备乘务团队模式的风险

部分高端社会旅游专列为提升旅客在途体验，在专列住宿、餐饮、娱乐等方面由社会旅游企业自行配备乘务团队，提供酒店式一体化在途服务。旅游专列服务人员非铁路客运职工，存在以下管理风险。一是自行配备乘务团队不能免除铁路局集团公司承运人主体责任^[1]。例如，在某列车改造经营协议中提出“由列车改造出资方或其指定社会企业负责经营管理，包括：客源招揽、旅游路线设计、乘降组织、旅途服务等，列车乘务团队由经营管理方配备，路方指派乘务指导和检车人员”。根据《铁路运输企业准入许可办法》规定，铁路运输企业应当符合“生产作业和管理人员需符合铁路运输岗位标准、具备相应从业资格，且其数量满足运输规模需要”等条件。铁路客运组织工作除完成旅客服务

工作外，还承担着旅客乘降、站车联控、车门管理、疾病救助等与行车安全和旅客安全相关的职责。社会旅游企业未取得也不可能取得铁路运输许可证，其企业和人员不具备规定资格和条件。铁路运输企业通过合同方式，将部分承运人义务约定由社会旅游企业承担，一旦发生纠纷，存在被司法机关认定相关约定无效的风险。二是乘务人员技能素质无法满足铁路安全运输需要。国铁企业《劳动用工管理办法》《职业技能等级认定管理办法》规定，铁路列车乘务人员(包括铁路职工和劳务派遣工)需要具备相应的技能等级，经培训合格，取得《职业技能等级证书》《铁路岗位培训电子证书》后方可上岗。社会资本方出资参与旅游列车改造经营模式中，社会旅游企业自行配备乘务人员，若未接受铁路客运专业培训，难以胜任铁路安全运输的需求，存在一定的运输安全风险。

3.4 旅游列车开行的违约风险

一是社会旅游企业违约，主要体现在通过公开竞价竞得旅游列车开行权后，放弃中商，不与铁路

局集团公司签订合同,或是签订合同后因客源组织不利解除合同,铁路方在短时间内无法再次组织竞价,造成铁路旅游线路资源严重浪费。二是铁路局集团公司与社会旅游企业签订合同后,因运输计划调整、车辆组织变更等原因,无法按约定线路、时间、车体开行列车,造成违约,存在承担赔偿责任的风险。三是铁路旅游列车开行社会关注度较高,因运输组织、应急处置不利造成列车延误和停运的,存在较大舆情风险^[12]。

4 规范铁路旅游列车市场化经营管理的对策建议

4.1 厘清各方主体职责定位,明确旅游列车经营责任边界

一是国铁集团作为总部机关,负责制定管理制度、组织搭建竞价平台等统筹和内部管理工作,但不直接参与具体经营活动,不是旅游列车开行的承运人和经营主体。二是落实铁路局集团公司主体责任,在对外公告中,明示各铁路局集团公司为铁路旅游列车市场化经营主体,依法合规开展旅游资源合作开发和竞价,与社会资本方和旅游企业签订合同,严格履行合同义务和各项法定职责。三是规范铁路旅游企业职责定位,一方面,明确铁路旅游企业可以与社会旅游企业同台竞价,另一方面,对于受铁路局集团公司委托,在竞价工作中承担资质审核、需求受理、开行申报、组织协调等工作,以及为社会旅游企业提供线路咨询、产品设计等服务的铁路旅游企业则明确要求不得同时参与竞价,也不得向社会旅游企业收取任何费用,创造一个公平开放的市场化经营环境。

4.2 规范选择经营合作对象,明确合作方式和资产归属

一是明确合作主体资格条件。对合作主体的经营资格、商业信誉、资金实力作出具体要求,确保选择经营管理水平高、信誉评价好、风险承担能力强的企业作为合作对象。二是明确投资改造方式。可采用由合作企业将改造资金支付给铁路局集团公司,铁路局集团公司组织改造;也可采用由合作企业直接委托车辆企业改造,改造后的列车车辆资产仍归属于铁路局集团公司,改造部分形成的附属资

产,可约定合同到期或终止后移交铁路局集团公司或拆除改造部分设施设备恢复客车车辆原貌。三是完善列车改造后新增资产处置条款。车辆改造合同中应约定,合同期内合作企业不得将改造形成的资产进行抵押,未经双方协商一致,不得将改造形成的资产进行转让或转移。如合同到期时改造车辆达到报废年限,铁路局集团公司对车辆进行报废处置后可优先出售给合作企业。明确约定因政策调整、不可抗力等无法履约情形下,社会旅游企业向铁路局集团公司移交资产的处理方式,避免产生合同纠纷。

4.3 清晰界定各方权利义务,强化安全监督管理责任

一是规范社会旅游企业自行配备乘务团队工作内容和岗位职责。对列车乘务工作内容进行分解,对于涉及列车运行安全、旅客安全的工作,由铁路局集团公司工作人员负责;对列车保洁、餐服、特色服务等工作,可以由社会旅游企业自行配备乘务人员负责。特色旅游列车改造部分形成的资产和日常运营物品的安全管理由合作企业(或其指定的运营企业)负责,养护可委托铁路局集团公司,也可自行组织或委托其他具备资质的第三方专业企业。二是加强社会旅游企业配备乘务人员的技能培训。参照铁路标准,将社会旅游企业自行配备的乘务人员的技能要求、培训方式、考核上岗等规定纳入合同,同时约定铁路局集团公司有权进行监督,防止因管理问题影响铁路运输安全。明确特色旅游列车在途旅客服务应符合铁路客运服务要求,接受铁路客运部门统一监督管理,担当客运段应履行监管指导责任。社会旅游企业不具备培训条件的,铁路局集团公司应提供培训师资或场地支持,或依据合同约定委托铁路局集团公司为社会旅游企业自主选聘相关人员提供铁路客运服务和经营安全等方面的培训。三是强化安全监督管理责任。旅游列车安全管理应符合铁路旅客列车安全管理要求,强化公共安全管理,并接受铁路部门的管理和监督。列车经营团队应取得餐饮经营服务许可证,并接受铁路卫生防疫部门统一监管。旅游列车涉及的广告商业等经营,应符合国家管理规定,并在合同中约定接受国铁集团及铁路局集团公司日常监管^[13]。

4.4 健全合同风险防控机制，规范旅游列车合同管理

一是国铁企业应依法合规与地方政府、合作企业、社会旅游企业签订协议，明晰双方权利义务，将开行线路、安全管理、车辆改造、资产归属、设施设备管理、人员培训、旅游纠纷处置、列车公共安全管理等要求纳入合同条款，全面落实合同主体责任，依法维护铁路合法权益和企业形象，防范合作经营风险。二是严格履行合同约定，铁路局集团公司应统筹客货运输能力，对已签订合同约定开行的线路，确保依约开行。竞价开行的，在竞价前合理确定开行日期和路线，避免竞得后因线路紧张造成违约，影响铁路声誉和经营效益。三是加强非正常情况应急处置，统筹特色旅游列车品质、线路繁忙程度和运行速度等因素，分类确定列车等级。运行中因自然灾害等引发的突发情况滞留或遇大面积晚点时，应按照列车等级给予保障或恢复正点。铁路局集团公司应主动向合作企业通报情况，提出调整建议，共同做好应急调整方案^[14]。

5 结束语

国铁企业开展铁路旅游列车市场化经营是落实国家关于自然垄断行业竞争性环节市场化改革要求的重要内容，是铁路服务区域经济社会发展、服务银发经济的重要举措，更是铁路盘活存量资产实现自身高质量发展的客观需要^[15]。近两年国铁企业优化铁路旅游列车经营模式、创新旅游列车竞价开行方式，在加快推进铁路特色旅游列车经营发展、铁路旅游专列开行组织、直通旅游列车竞价开行等方面不断完善管理制度，并组织制定特色旅游列车合作协议示范文本，自上而下规范旅游列车市场化经营，全领域全过程防范法律风险。下一步，随着铁路旅游列车经营市场化程度不断加深，越来越多的社会投资方和旅游企业将加入到铁路旅游列车经营的广阔市场中，更多新型的旅游列车产品将为旅客提供更多的选择，也为国铁企业经营提供更多的发展路径。这些新模式将在投资主体、列车车型、经营模式、开行组织、设备维护等方面呈现更加多样、复杂的新变化，其法律关系和风险防范重点也将随之发生调整，如能否开行动车组旅游专列、能否由社会投资方出资购买旅游列车、动车组旅游专列运

输服务如何开展等，有必要对这些新课题继续深入研究，持续加强铁路旅游列车经营法律风险防范工作，促进铁路旅游列车市场化经营工作行稳致远。

参考文献：

- [1] 中华人民共和国国务院办公厅. 关于进一步培育新增长点繁荣文化和旅游消费的若干措施[A]. 北京：中华人民共和国国务院办公厅，2025.
- [2] 黄 欣. 铁路旅游列车市场化经营策略研究[J]. 铁道运输与经济，2024，46(7)：1-6.
HUANG Xin. Research on Market-Oriented Business Strategies of Railway Tourism Trains[J]. Railway Transport and Economy, 2024, 46(7): 1-6.
- [3] 中华人民共和国全国人民代表大会. 中华人民共和国旅游法[A]. 北京：中华人民共和国全国人民代表大会，2016.
- [4] 中华人民共和国最高人民法院. 最高人民法院关于审理旅游纠纷案件适用法律若干问题的规定[A]. 北京：中华人民共和国最高人民法院，2020.
- [5] 中华人民共和国全国人民代表大会. 中华人民共和国民法典[A]. 北京：中华人民共和国全国人民代表大会，2020.
- [6] 中华人民共和国最高人民法院. 最高人民法院关于审理铁路运输人身损害赔偿纠纷案件适用法律若干问题的解释[A]. 北京：中华人民共和国最高人民法院，2021.
- [7] 中华人民共和国交通运输部. 铁路旅客车票实名制管理办法[A]. 北京：中华人民共和国交通运输部，2022.
- [8] 中华人民共和国交通运输部. 铁路旅客运输安全检查管理办法[A]. 北京：中华人民共和国交通运输部，2023.
- [9] 中华人民共和国交通运输部. 铁路运输企业准入许可办法[A]. 北京：中华人民共和国交通运输部，2021.
- [10] 中华人民共和国国务院. 铁路安全管理条例[A]. 北京：中华人民共和国国务院，2013.
- [11] 中华人民共和国全国人民代表大会. 中华人民共和国安全生产法[A]. 北京：中华人民共和国全国人民代表大会，2021.
- [12] 梁荣波. 铁路企业走向市场法律风险防范的思考[J]. 法制与经济，2015，24(1)：66-68.
- [13] 刘瑞华. 对铁路经营管理法律风险防范的探讨[J]. 理论学习与探索，2019(3)：67-70.
- [14] 孙兆明. 关于铁路运输企业法律风险管理的思考[J]. 铁道运输与经济，2011，33(9)：36-39.
- [15] 中华人民共和国商务部，中华人民共和国文化和旅游部，中国国家铁路集团有限公司，等. 关于增开银发旅游列车促进服务消费发展的行动计划[A]. 北京：中华人民共和国商务部，中华人民共和国文化和旅游部，中国国家铁路集团有限公司，等，2025.

(责任编辑 李丹丹)