

中国道路运输协会团体标准
《国际道路货物运输企业等级》
（征求意见稿）
编制说明

标准起草组

2025 年 5 月

目 录

一、项目简况	1
二、编制原则和主要内容	2
三、预期经济、社会效益	8
四、采用国际、国内标准的程度	9
五、与现行法律法规和标准的关系	9
六、重大分歧意见的处理经过和依据	9
七、其他应予说明的事项	9

一、项目简况

（一）项目来源

根据中国道路运输协会印发的《中国道路运输协会关于下达 2024 年度第二批团体标准制定计划的通知》（中道运协便字〔2024〕108 号）的安排，由中国道路运输协会国际道路运输分会（下称中道协国际运输分会）承担团体标准《国际道路货物运输企业等级》（计划号 CRTAS-2024-12）的制定工作。

（二）标准起草单位

本标准由中国道路运输协会国际道路运输分会牵头起草，参加起草的单位有交通运输部公路科学研究所、中国外运股份有限公司、交信北斗科技有限公司、艾尔布勒斯运输（新疆）有限公司、郑州弘依运输有限公司、内蒙古新茂货运有限公司、传化上合（青岛）国际经贸有限公司、青岛百伟汽车运输有限公司、轿铁物流（上海）有限公司、苏州硕豪国际物流有限公司、浙江三顺物流科技有限公司。

本标准主要起草人：

（三）标准的研究和制订过程

项目研究任务下达后，研究承担单位中国道路运输协会国际道路运输分会迅速成立了标准起草组，并组织行业管理部门、国际道路货物运输企业、科研院所及相关单位等进行研讨、交流和广泛征求意见，从而不断完善标准条款。主要工作过程如下：

2025 年 2 月，成立标准起草组。中道协国际运输分会在北京召开项目启动会暨标准起草组第一次工作会议，确定了标准编制单位、工作分工及进度安排。针对前期，根据行业广泛调研、资料收集、问题反馈等形成的标准草案（第一稿），编制组进行了研究讨论，明确了制定范围，制定条款、内容以及制定原则，确定了标准框架及一级指标。

2025 年 4 月，标准起草组在大连召开第二次工作会议。按照职责分工，各单位针对负责的章节内容，分别进行了相关资料的查询、收集以及指标确定等工作。会上，对调整后的标准草案（第二稿）进行研究讨论，确定了二级指标及相关内容。

2025 年 5 月，标准起草组召开专家咨询会，对标准草案（第二稿）征求道路货运、企业等级评定等领域相关专家意见建议，并根据专家意见反馈情况，经修改完善后，形成标准征求意见稿。

二、编制原则和主要内容

（一）编制原则

本标准编写严格按照 GB/T 1.1-2020《标准化工作导则 第 1 部分：标准化文件的结构和起草规则》的要求进行编写。

本标准编写的总原则是立足行业发展现状，与已有行业法规、标准相衔接，具有良好的科学性、适应性、可操作性及公平性。

随着国家“一带一路”更高质量、更高水平的发展，国际道路运输为跨境贸易提供了更为丰富多样的物流选择，在全球经济深度融合、贸易往来愈发频繁的当下，已成为除航空、铁路、海运外的“第四物流通道”。我国便利化协定实施范围稳步扩大，与蒙俄及中亚各国的国际道路运输进一步畅通，货运量增幅明显，逐渐形成以边境口岸为节点，覆盖周边国家边境地区重要城市，并向腹地不断延伸的国际道路运输网络。至 2023 年，全国共有国际道路货物运输企业 647 家，车辆 28029 辆，从业人员 16178 人，完成国际道路货物运输量约 1.02 亿吨，出入境货运车辆 346.4 万次。但是，国际道路运输市场错综复杂，市场主体发展不均衡等问题日益突显，特别是企业规模化、集约化经营水平不高，运力投入不足、服务质量差异较大，科技应用水平难以支撑安全生产要求等等，标准的制定需要紧密围绕行业发展现状和特点，在引导行业企业不断提升规模化、集约化水平的同时，推动行业企业高质量发展。

1. 坚持科学性原则。坚持运用科学合理的方法与手段构建评价体系，全面、系统且深入地考量国际道路货物运输企业运营的各个环节。对企业的运输能力、车辆条件、资产规模、人员素质等八项重要要素，通过系统科学的调研，进行精准评估。

2. 坚持适应性原则。充分考虑国际道路货物运输行业特点及实际情况，如运输线路长短、跨越不同国家和地区、面临多样法规政策等因素。同时紧密跟踪行业发展趋势，如多式联运融合等。考虑不同国家和地区在法律法规、市场

环境、文化习俗等方面的显著差异，确保编制标准能适应国际运输企业业务需求。

3. 坚持可操作性原则，标准的整体框架、一级指标及二级指标的制定立足于易于理解、执行与推广。各项指标设定依据来源清晰、简洁明了，尽可能减少主观判断因素，确保标准评定工作高效、准确开展。

（二）主要内容

作为道路运输企业等级标准体系中的一个组成部分，为保持与其他标准结构的一致性，标准框架的搭建参考借鉴了交通运输行业标准《道路货物运输企业等级》（JT/T 631—2017）的相关内容，同时，根据国际道路货物运输行业特点对有关指标的具体内容和数值进行了调整，并增设了相关内容。

1. 范围

《标准》规定了企业等级划分和等级条件。明确了适用范围，本标准主要用于以下几方面：

一是国际道路运输企业自评，帮助不同等级企业在业务开展过程中，找到自身定位和发展方向，有针对性地改进和提升企业经营管理水平。二是为政府制定扶持龙头骨干企业、提高行业集约化水平等相关政策提供了依据。三是用于第三方机构，如社会团体对行业内不同规模、不同发展水平的国际道路货运企业进行评定。标准适用范围的界定，满足了不同对象对标准的使用需要。

2. 规范性引用文件

本部分根据标准内容编写需要，列出了标准引用的相关文件。

3. 术语和定义

本标准共 3 项术语，分别为：国际道路货物运输企业等级、国际道路便利化运输、国际道路运输管理系统，并对各术语进行了定义。

4. 国际道路货物运输企业等级划分

本标准将国际道路货物运输企业等级由高到低划分为五个级别，即特级、一级、二级、三级、四级。

5. 国际道路货物运输企业等级条件

为引导行业健康、有序发展，根据我会对行业发展现状分析及企业实际情况的调研，标准共设置八项主要评价项目，分别为运输能力、资产规模、车辆条件、经营业绩、安全状况、服务质量、人员素质、科技应用。旨在评价企业经营能力情况的同时，兼顾考察企业服务软实力、科技发展支撑力和企业可持续发展能力等各项要素，综合评价企业发展实力。具体出于以下考虑：

一是运输能力，该项指标主要根据国际道路货物运输量以及周转量作为考察指标，同时，为推动国际道路运输便利化公约在我国相关领域的应用，提升我国国际道路运输对外便利化水平，标准将企业在开展国际道路运输业务时使用国际道路运输便利化公约的相关情况作为考察指标之一。根据车辆数量、载质量、实载率以及线路里程等情况，测算出各级指标。具体数据指标如表 2 所示。

表 2：运输能力条件

		货运量 (万吨)	货运周转量 (万吨公里)	其中使用便利 化公约完成货 运量 (万吨)	其中使用便利化 公约完成货运量 (万吨公里)
特级	条件 1	≥30	≥90000	——	——
	条件 2	≥25	≥70000	≥5	≥20000
	条件 3	≥20	≥60000	≥10	≥30000
一级	条件 1	≥20	≥60000	——	——
	条件 2	≥15	≥45000	≥5	≥15000
	条件 3	≥12	≥36000	≥6	≥18000
二级	条件 1	≥8	≥20000	——	——
	条件 2	≥6	≥15000	≥2	≥5000
	条件 3	≥5	≥13000	≥3	≥8000
三级	条件 1	≥4	≥10000	——	——
	条件 2	≥3	≥7500	≥1.5	≥3000
	条件 3	≥2.5	≥6000	≥2	≥5000
四级	条件 1	≥1.5	≥4500	——	——
	条件 2	≥1.25	≥4000	≥0.5	≥1500
	条件 3	≥1	≥3000	≥0.8	≥2500

说明：根据行业调研情况及企业反馈，在指标测算时一是线路主要选取了两条，分别是中俄（9000 公里）和中哈（800 公里）；二是将车辆载质量定为 20 吨；三是将实载率（去程及回程）定为 120%，主要考虑由于部分线路回程无货，导致实载率较低等情况。

二是资产规模，以企业净资产和国际道路货物运输净资产为评价指标。使用企业净资产指标，主要考虑代替“总资产、负债率”组合指标过于复杂；使用国际道路货物运输净资产主要考虑国际道路货物运输企业除国际道路货物运输业务外，还开展普货运输及其他业务，但本标准需要突出国际道路货物运输企业特点，因此设置国际道路货物运输净资产。

表 3：资产规模条件

	特级	一级	二级	三级	四级
企业净资产（亿元）	≥ 10	≥ 6	≥ 3	≥ 1	≥ 0.3
国际道路货物运输净资产（亿元）	≥ 5	≥ 3	≥ 2	≥ 0.5	≥ 0.15

经过调研发现，目前国际道路货物运输企业的企业净资产与国际道路货物运输净资产存在倍数（两倍）的关系，即国际道路货物运输资产基本上占企业净资产的 50%；国际道路货物运输资产以专用车辆为主，包括了车辆相关设备、装载相关设备、相关配套附件及场站设施等的货币价值。

三是车辆条件，以企业自有且自营的营运货车数量，及牵引车在车辆总数中的占比为主要评价指标。考虑到国际道路货物运输的特殊性，除对各等级企业的营运货车车辆数有所要求外，对不同类别专用运输车辆占比也有相关要求。国际道路货物运输车辆从事国际道路货物运输营运车辆技术等级达到一级，安全技术条件符合 JT/T 1178.1 的规定。排气污染物应符合 GB 17691 排放限值要求。

表 4：车辆条件

	特级	一级	二级	三级	四级
车辆总数（辆）	≥ 800	≥ 400	≥ 200	≥ 100	≥ 30
牵引车占比	$\geq 50\%$				
技术要求	从事国际道路货物运输的运输车辆技术等级应达到一级，安全技术条件符合 JT/T 1178.1 的规定，排气污染物应符合 GB 17691 排放限值要求				

根据行业现状及情况调研，为推动企业提升装备质量及运输效能，引导和鼓励开展国际道路货物运输业务，经相关专家建议以及编制组内部讨论，增设了牵引车占比情况指标，以充分反应企业的运输能力以及综合实力。

四是经营业绩，以企业国际道路货物运输营业收入为考察指标。在本指标下只考虑国际道路货物运输营业收入能够更加直观的体现出企业国际道路货运业务的经营水平。经营业绩指标下，根据车辆条件指标，以及企业反馈的运费等情况，由此可得，频次*运费*车辆数=营业收入。

表 5：经营业绩条件

	特级	一级	二级	三级	四级
上年度国际道路货物运输营业收入（亿元）	≥ 4	≥ 2	≥ 1	≥ 0.5	≥ 0.2

五是安全状况，以责任安全事故率、死亡率、伤人率为主要考察指标。选取上述三个指标，增加单次责任安全事故死亡人数数据指标为评价指标。

表 6：安全状况条件

	特级	一级	二级	三级	四级
责任安全事故率（次/ 车组）	≤ 0.03	≤ 0.03	≤ 0.05	≤ 0.05	≤ 0.05
责任安全死亡率（人/ 车组）	≤ 0.002	≤ 0.002	≤ 0.01	≤ 0.01	≤ 0.01
单次责任安全事故死亡人数（人）	≤ 5	≤ 5	——	——	——
责任安全伤人率（人/ 车组）	≤ 0.01	≤ 0.01	≤ 0.02	≤ 0.02	≤ 0.02

安全生产是行业发展中的重中之重，经广泛征求各方意见，结合专家意见，标准对国际道路货物运输企业安全状况条件指标作了比较严格的规定。对于特级及一级企业，即特大型企业，为树立行业安全生产标杆，发挥大企业的示范带头作用，根据国家统计惯例，以及征求各方意见，综合参考行业标准，根据车辆数等前提条件，确定数据指标，且保持特级及一级的标准一致；对于二、三、四级国际道路货物运输企业，要求较特级和一级货运企业所有降低，保持二、三、四级的标准一致。

六是服务质量，以处罚次数、曝光件数及质量信誉考核等级为评价指标。考虑到行业协会监督、社会公众的监督对于国际道路货物运输企业提高服务质量的正面影响，设定了行业曝光指标；考虑行业管理部门对行业主管管理的需要及此项指标的权威性，设置了行业处罚次数相关指标。企业等级由高至低各分列指标适度放宽；考虑到道路运输企业质量信誉考核在运输安全、经营行为、服务质量、社会责任、企业管理等方面的全面性和多年来实施过程中的稳定性，将质量信誉考核等级指标纳入服务质量条件下，以引导企业规范经营、加强管理，不断减少经营违章率和社会

会投诉率，持续提高国际道路货物运输企业的服务质量。

表 7：服务质量条件

	特级	一级	二级	三级	四级
行业处罚次数（次/车）	≤0.05	≤0.1	≤0.1	≤0.2	≤0.2
行业曝光次数（件）	≤1	≤1	≤2	≤2	≤2
连续两年质量信誉考核等级不低于（级）	AAA	AAA	AA	AA	A

说明：表中指标数值除处罚次数外，特级与一级相同；二级与三级相同；四级在行业处罚项和质量信誉考核等级适当放宽，主要考虑四级企业在车辆和人员职业素质方面的欠缺的实际情况，指标条件对各等级企业的要求递减。

七是人员素质，以企业主要负责人、管理人员、安全岗位负责人及从业人员评价指标。主要考虑“人”在企业发展过程中的重要作用，企业负责人和管理人员的文化程度、专业素质和综合能力是企业有效管理的核心。关于百万公里安全行车驾驶员，主要考虑引导企业重视驾驶员的安全生产，对“百万公里”的界定并不限于本企业供职期间，而是只要提供相应的证明材料，累计累加，在人员素质考核项下，增设了该指标。

表 8：人员素质条件

	特级	一级	二级	三级	四级
企业主要负责人及主管生产、经营和安全管理责任人，以及企业各级子公司、分公司主要负责人中具有大专（含）以上文化程度人员占比	≥85%	≥85%	≥75%	≥70%	≥60%
中级职称人员占比	≥10%	≥10%	≥5%	≥3%	≥1%
国际道路货物运输企业营运货车驾驶员中安全行车 100 万 km（含）以上人员占比	≥3%	≥2%	≥1%	≥1%	≥1%

八是科技应用，以卫星定位装置安装率、国际道路运输管理系统接入率、自有管理信息系统功能为评价指标。考虑到国际道路货物运输的特殊性，以及企业及货

主经营的需要，行驶记录功能的出境型车载终端要求安装率为 100%；国际道路运输管理与信息服务系统的应用可以帮助国际道路货物运输企业进一步加强信息化管理，合规化经营；设置企业自有管理信息系统功能指标，是为了引导企业运用系统满足科学制定运输方案，提升管理水平等各项需求，因此设置上述各项指标。综合考虑该项考核内容综合性较强，各项指标各级企业要求一致。

表 9：科技应用条件

	特级	一级	二级	三级	四级
具有行驶记录功能的出境型车载终端	100%	100%	100%	100%	100%
接入国际道路运输管理与信息服务系统	100%	100%	100%	100%	100%
企业自有管理信息系统功能	车辆指挥调度、安全生产管理、货物跟踪查询、订单处理、甩挂作业信息管理等				

三、预期经济、社会效益

国际道路货物运输近年来蓬勃发展，呈现诸多鲜明特点，但同时也面临诸多严峻问题与挑战，本标准的制定对规范国际道路货物运输企业经营行为，引导企业做大做强，鼓励企业改善内部管理体系和手段提升运输效率，督促企业进一步提升服务质量、打造服务品牌，促进企业更新车辆装备技术并应用互联网信息技术，保障企业安全生产，均具有重要意义。

标准能进一步提高国际道路货物运输行业集约化发展水平，提高行业集中度，培育行业龙头骨干企业，引导小微企业及个体业户通过联盟、合作、并购等形式提高运输效率、降低运输成本，实现行业的规模化经营，有利于促进行业健康发展。

因此，国际道路货物运输企业等级标准作为道路运输企业等级管理制度的重要内容，对于社会遴选高质量服务将起到重要的参考作用，对推动我国国际道路货物运输行业长期稳定持续健康发展，以及树立我国国际道路货运行业在国际以及国内公众社会中的形象，为经济发展和社会进步提供优质服务将产生重要影响。

四、采用国际、国内标准的程度

标准不涉及国际标准，部分内容引了国内相关国家。

五、与现行法律法规和标准的关系

本标准依据《中华人民共和国道路运输条例》制订，与下列标准存在相关引用关系：

GB 17691 重型柴油车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）

JT/T 1178.1 营运货车安全技术条件 第1部分：载货汽车

六、重大分歧意见的处理经过和依据

本标准修订过程中无重大分歧。

七、其他应予说明的事项

标准相关内容的实施，需要各级交通运输主管部门和道路运输管理机构的支持，需要道路运输行业的各级协会组织进行广泛的标准培训和宣贯；标准相关内容的实施需要配套相应的制度文件作为依据和保障，以确保标准实施的严肃性和规范性，推动标准在全国范围内的快速贯彻落实并持续发挥作用。

中国道路运输协会

2025年5月26日