

道路货运企业 资质评定指南

本书编写组 编



人民交通出版社

内 容 提 要

本书共分四章。内容包括道路货运企业资质管理办法释义及答疑,道路货运企业 ISO9000 质量认证,汽车货运站(场)级别划分和建设要求,道路货运企业信息化。

本书是各级交通主管部门、道路运政管理机构、道路货运企业和资质等级评审人员的工作指导书和工具书,是举办道路货运企业资质评定培训班的统一教材。

图书在版编目(CIP)数据

道路货运企业资质评定指南 / 本书编写组编. —北京:
人民交通出版社, 2002. 2
ISBN 7-114-04188-8

I.道… II.道… III.公路运输:货物运输—运输
企业—企业管理—评估—指南 IV.F540.5—62

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 006766 号

Daolu Huoyun Qiyie Zizhi Pingding Zhinan

道路货运企业资质评定指南

本书编写组 编

正文设计:王静红 责任校对:张莹 责任印制:杨柏力

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010 64216602)

各地新华书店经销

北京鑫正大印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:6.375 字数:140 千

2002 年 2 月 第 1 版

2002 年 4 月 第 1 版 第 3 次印刷

印数:11001—16000 册 定价:15.00 元

ISBN 7-114-04188-8

U · 03066

《道路货运企业资质评定指南》编写组

组长：王华春

成员：解吕达 姜开友 郭茂威

顾敬岩 智景安

前 言

改革开放以来，我国道路货运业的发展虽然取得了巨大成绩，但结构性矛盾十分突出。主要表现在经营主体过于分散，企业集中度低，缺乏主导市场发展的大型企业，货运市场形不成规模效益，并且造成了无序竞争和安全服务质量低下。为了适应社会主义市场经济发展的需要，引导道路货运业的集约化经营和规范化服务，促进合理分工，交通部于2001年4月5日发布了《道路货物运输企业经营资质管理办法（试行）》（交公路发[2001]154号）（以下简称《办法》）。为了贯彻执行部颁《办法》，交通部办公厅于2001年7月6日发出了《关于做好道路货物运输企业经营资质评定准备工作的通知》（厅公路字[2001]354号）。

为了配合部颁《办法》的贯彻实施，使各级交通主管部门、运政管理机构和广大道路货运从业人员准确理解部颁《办法》的目的、意义和内容，正确运用部颁《办法》搞好道路货运企业经营资质的评定与管理工作。交通部公路司组织编写了《道路货运企业资质评定指南》。

《道路货运企业资质评定指南》集《办法》的目的意义、条款解释、问题解答、操作实务于一体，对道路货运企业经营资质评定具有指导作用和实操价值，适用于交通主管部门、运政管理机构和道路货运企业管理人员，以及参加评审工作的评委成员和工作人员学习使用。

在《道路货运企业资质评定指南》编写过程中，得

到了北京兴世标技术咨询有限公司、交通部科学研究院、交通部公路科学研究所、华夏交通在线、人民交通出版社等单位的大力支持，在此一并表示感谢。

本书编写组

2002年1月

目 录

第一章	《道路货物运输企业经营资质管理办法 (试行)》释义	(1)
第一节	实施《办法》的必要性	(1)
第二节	《办法》内容概述	(5)
第三节	指标解释及填表说明	(15)
第四节	有关说明	(21)
第二章	道路货运企业 ISO9000 质量认证	(24)
第一节	ISO9000 基本知识	(24)
第二节	道路货运企业 ISO9000 质量 认证的目的	(37)
第三节	道路货运企业 ISO9000 质量 认证的实施	(41)
第三章	汽车货运站(场)级别划分 和建设要求	(52)
第一节	概述	(52)
第二节	汽车货运站主要功能、站址选择 和站内布局原则	(57)
第三节	汽车货运站的分级	(63)
第四节	汽车货运站设施构成和建设要求	(70)
第五节	汽车货运站面积计算及说明	(74)
第六节	设备配备	(88)
第四章	道路货运企业信息化	(91)
第一节	我国道路货运企业信息化建设 现状分析	(91)

第二节	信息技术的发展及其在道路 货运企业中的应用	(101)
第三节	道路货运企业信息化的内容	(113)
第四节	道路货运企业信息化建设的步骤	(133)
附录一	关于发布《道路货物运输企业经营资质 管理办法（试行）》的通知 （交公路发[2001]154号）	(145)
附录二	关于做好道路货物运输企业经营资质评 定准备工作的通知 （厅公路字[2001]354号）	(172)
附录三	中华人民共和国交通行业标准 汽车 货运站（场）级别划分和建设要求 （JT/T402—1999）	(176)

第一章 《道路货物运输企业经营资质 管理办法（试行）》释义

第一节 实施《办法》的必要性

交通部在 2001 年 4 月 5 日发布了《道路货物运输企业经营资质管理办法（试行）》，决定对全国道路货运企业进行经营资质的评定，并按照评定后的经营资质等级实行经营的合理分工。那么究竟为什么要对道路货运企业经营资质进行评定呢？总的目的就是《办法》第一条所说的三句话。即：为适应社会主义市场经济发展的需要，引导道路货物运输企业的集约化经营和规范化服务，促进道路货物运输业的合理分工。具体地说，是为了适应以下三个方面的需要：

一、是加快道路货运行业结构调整，改善行业形象、提高行业素质、促进行业发展的需要

改革开放以来，我国道路货运业供给总量持续、快速发展，计划经济时期长期存在的“运货难”的紧张局面得到了基本缓解，运输市场供求关系发生了根本性变化。到 2000 年底，道路货运全行业共有营运货车 440 万辆，当年完成货运量 103.9 亿吨、货物周转量 6129 亿吨

公里，在各种运输方式中所占的比例分别为 78.3%、14.2%，道路货运业为国民经济和社会发展作出了重要贡献。

但是道路运输业发展过程中也存在着不少结构性矛盾和问题。主要表现在：

（一）经营主体过多、过散，市场集中度低，大中型企业为数不多，运输能力不强，小企业和个体户数量很大

在全国 440 万辆营运货车中，有 302 万个经营业户，平均每个业户只有 1.5 辆货车，而且在这 302 万个经营业户中，有 221 万个是个体户。这种状况的存在，导致运输市场既形不成规模效益，又带来了恶性竞争和秩序混乱。

（二）车辆结构不合理

目前从事道路货运的车辆绝大多数是普通中型货车，而市场需求比较多的集装箱车、厢式货车和各种专用罐式车缺乏，不能很好地满足国民经济发展的需要。

（三）运输经营方式落后

目前，道路货运虽然新组建了少量快运企业，实行了公司化公车公营的经营方式。据调查全国除 221 万个个体户，采取单家独户的个体经营方式从事运输以外，作为货运的 81 万个企业，有 95% 以上的车辆都是实行单车承包，包产到人，名义上是某某运输公司，而实际上很多企业已成了“空壳公司”，致使许多应由企业实行公司化公车公营的运输线路，都成了不是个体户的个体化经营。个体户和个体承包车辆，不仅在资金上无力更新

车辆，造成车辆老旧、技术状况差。由于经济利益驱动，而且在服务上坑、宰客户严重，特别是超限超载时有发生。由于一个人包开一辆车，有的 365 天日夜疲劳驾驶，安全事故不断发生，甚至还发生了运输危险品翻车的严重事故，中央领导同志作了要求严肃查处的批示。由于这些车辆大都是个人承包车，出了事故车主也无力赔付。

诸如上述情况，要想改变面貌，靠一般性的治理整顿运输市场秩序，可能一时一事会有所好转，但只能是治标不治本。要想真正从根本上达到治理整顿好道路货运市场秩序的目的，通过对运输企业进行经营资质评定，并且按照其资质进行合理分工，加强企业管理，实行公司化经营，才是一条比较有效的途径。

二、是适应我国加入世贸组织，应对国际、国内运输市场各种运输方式之间的竞争，提高道路运输行业竞争能力的需要

道路运输业作为国民经济和综合运输体系赖以发展的重要组成部分，在国民经济中占有重要地位。在国际上，我国加入世贸组织后，在道路货运经营上已承诺在入世一年后允许外商控股，三年后允许外商独资。今天，我们入世的愿望已经实现，入世既是机遇，但也是挑战。我们如果只停留在道路货运 302 万个经营业户、平均 1.5 辆货车，221 万个个体户的小、散、乱的局面，不容置疑，我们在国际国内运输市场上的竞争是无法立足的。入世后，外商高档的车辆设施和经营上的全新理念，以及现代化的企业管理水平，会很快占领我们更多的货运

市场份额。在国内货运市场上，铁路以及水运、航空运输方式都在提高竞争能力，我们道路货运的市场占有份额可能会逐步减少，特别是在集装箱、大件、特种运输和高附加值货物运输上，被其他运输方式所占有的可能性是完全存在的。

在我们入世后，道路运输行业要应对国际、国内运输市场各种运输方式之间的激烈竞争，毫无疑问，我们只有千方百计提高行业集约化、规模化经营水平和组织化程度，充分发挥道路运输的经营优势，切实提高生产力和运输效率，形成一批具有较强竞争能力的道路运输企业来主导行业发展方向，建立起以安全、高效为特征的与国际市场竞争和国内其他运输方式相协调的道路运输组织系统，才能适应加入世贸组织的需要。因此就必须对道路货运企业经营资质进行评定和管理，真正让有资质的企业占领市场，让高资质的企业主导市场，我们才有出路。

三、是改进道路运政管理，加强运输企业管理，提高行业和企业管理水平需要

道路运输企业全部按照企业经营资质等级实行经营分工后，无论是采取线路服务质量招投标，还是采取行政审批手段进行经营分工，都可以以企业资质等级作为主要依据，工作透明度高。企业评定资质以后，运政管理机构必须按照企业资质安排经营，对不符合资质条件的经营业户就可以明确不与其经营与其资质不对应的货种，在很大程度上就可以防止审批上“开后门”、做人

情、写条子、买面子等暗箱操作的弊端，是促进运政机构转变作风、加强廉政建设的好措施；对运输企业来说，明确了自己的经营资质等级，也可以理直气壮地申请经营项目或参加招投标，对不符合资质条件的也可以做到行业自律与相互监督。同时，通过对企业质量信誉的考核，对企业管理和服务质量以及安全水平的提高也是一个很大的促进。

第二节 《办法》内容概述

一、道路货运企业经营资质等级的划分

道路货运企业的经营资质按照企业的净资产、车辆与设施、经营资历、人员素质、企业管理水平、经营网络、营业收入等七个方面的条件进行综合评定后，划分为一至五个等级，个体货运业户不评定经营资质等级。

（一）按企业净资产划分

净资产 5 亿元以上，其中货运净资产 3 亿元以上的为一级；净资产 1 亿元以上，其中货运净资产 6000 万元以上的为二级；净资产 2000 万元以上，其中货运净资产 1200 万元以上的为三级；净资产 400 万元以上，其中货运净资产 240 万元以上的为四级。同时，要求一至四级企业的资产负债率均不得高于 60%。

（二）按车辆与设施划分

车辆总载质量不少于 7000 吨，其中载质量为 8 吨及以上的重型载货车辆的载质量不少于 3500 吨，或专用货

车不少于车辆总数 40%的为一级；车辆总载质量不少于 1400 吨，其中载质量为 8 吨及以上的重型载货车辆的载质量不少于 700 吨，或专用货车不少于车辆总数 35%的为二级；车辆总载质量不少于 650 吨，其中载质量为 8 吨及以上的重型载货车辆的载质量不少于 260 吨，或专用货车不少于车辆总数 30%的为三级；车辆总载质量不少于 300 吨，其中载质量为 8 吨及以上的重型载货车辆的载质量不少于 90 吨，或专用货车不少于车辆总数 20%的为四级。对车辆新度系数的要求是：一至四级企业要分别达到 0.60、0.55、0.50、0.45。对企业具备货运站的要求是：一级企业至少有一个一级货运站、两个二级货运站，或投资参股货运站场建设规模相当于一个一级货运站、两个二级货运站年换算货物吞吐量的仓储设施；二级企业有两个以上二级货运站，或投资参股货运站场建设规模相当于两个二级货运站年换算货物吞吐量的仓储设施；三级企业有两个三级货运站，或投资参股货运站场建设规模相当于两个三级货运站年换算货物吞吐量的仓储设施；四级企业有一个四级货运站，或投资参股货运站场建设的规模相当于一个四级货运站年换算货物吞吐量的仓储设施。对企业维修能力的要求是：一级企业至少有一个自有（或签有长期维修合同的）一类汽车维修企业；二级企业至少有一个自有（或签有长期维修合同的）二类以上汽车维修企业；三级企业至少有一个自有（或签有长期维修合同的）二类汽车维修企业；四级企业至少有一个长期合同关系的二类汽车维修企业。对企业装卸机械和配套设施的要求是：一至四级企业都

要具备与经营业务相适应的能力。

（三）按经营资历划分

申请经营资质等级评定的企业均应是独立法人或者是大中型企业内部的独立核算单位，并对从事道路货运的年资有要求；一级企业 9 年以上，二级企业 6 年以上，三级企业 3 年以上，四级企业无年资要求。

（四）按人员素质划分

一、二级企业经理从事本行业经营（管理）工作年资 5 年以上，或从事经济管理工作年资 10 年以上；三、四级企业经理从事经济管理工作年资 5 年以上。企业管理人员具有初级技术职称以上的人员占管理人员总数的比例要求：一级企业达到 60%以上，二级企业达到 55%以上，三级企业达到 50%以上，四级企业达到 40%以上。安全行车 30 万公里的驾驶人数不少于驾驶员总数的比例，要求一、二级企业 40%，三、四级企业 35%。

（五）按企业管理水平划分

一至四级企业均要求有健全的经营、财务、统计、安全、技术等管理机构和与之相适应的管理制度。一、二级企业要求通过 ISO 9002 质量认证，三级企业要在经营资质等级评定后的 5 年内，通过 ISO9002 质量认证，四级企业对这方面未提要求。

（六）按经营网络情况划分

一级企业应自有全国经营网络，在省内外设有分支机构，其中省外分支机构不少于 5 个；二级企业应有省内经营网络，在省内外设有分支机构，其中省外分支机构不少于 2 个；三级企业要求有省内分支机构；四级企

业不作具体要求。

（七）按营业收入划分

一至四级企业年度总营业收入要求分别达到 5 亿元、1 亿元、2000 万元、400 万元以上；其中货运营业收入要求分别达到 3 亿元、6000 万元、1200 万元、240 万元以上。

以上是一至四级货运企业经营资质等级评定的条件，对未达到四级企业条件，但具有道路货运经营资格的独立法人或是大中型企业内部的独立核算单位，且有健全的经营、财务、统计、安全、技术等管理机构和相应管理制度的评为五级企业。以上等级划分标准详见《道路货物运输企业经营资质等级划分标准简表》（表 1-1）。

二、道路货运企业经营资质等级的申请

（一）申请表的填报

货运企业申请评定经营资质等级，应到本企业注册地的运政机构领取，填报《道路货物运输企业经营资质等级申请表》。填报内容为：企业基本情况，企业负责人、经营负责人、安全负责人、技术负责人、财务负责人简况，各类技术职称人员名单，企业二级机构经理名单，营运货车分类明细表，企业生产完成情况，营运货车驾驶员资历和从业资格情况，企业简历，企业所属货运站情况，企业自有或签订长期合同的维修企业情况，企业组织结构框架图。

（二）提供相关资料

货运企业申请评定经营资质等级时应提供以下资

道路货物运输企业经营资质等级条件划分标准简表 表 1-1

项	目	一级企业	二级企业	三级企业	四级企业
资产	1 企业净资产	5亿元以上	1亿元以上	2000万元以上	400万元以上
	其中货运净资产	3亿元以上	600万元以上	1200万元以上	240万元以上
3	2 资产负债率	不低于7000吨	不高于	不低于60%	不低于300吨
	车辆总载质量 其中载质量为8吨及以上的重型载货车辆的载质量	不低于35000吨	不低于700吨	不低于650吨	不低于90吨
4	或专用货车不少于车辆总数的	40%	35%	30%	20%
	4 车辆新度系数	0.60	0.55	0.50	0.45
5	对货站的要求	至少有一个一级货站、两个二级货站、或投资参股货站建设规模相当于一个一级货站、两个二级货站年换算货物吞吐量的仓储设施	有两个以上二级货站、或投资参股货站建设规模相当于两个二级货站年换算货物吞吐量的仓储设施	有两个三级货站、或投资参股货站建设规模相当于两个三级货站年换算货物吞吐量的仓储设施	有一个四级货站、或投资参股货站建设规模相当于一个四级货站年换算货物吞吐量的仓储设施
	6 对维修能力的要求	至少有一个自有（或签订长期维修合同的）一类汽车维修企业	至少有一个自有（或签订长期维修合同的）二类汽车维修企业	至少有一个自有（或签订长期维修合同的）二类汽车维修企业	至少有一个长期合同关系的二类汽车维修企业
7	对装卸机械和配套设施的要求	与经营业务相适应	与经营业务相适应	与经营业务相适应	与经营业务相适应

车 辆 与 设 施

续上表

项 目	一级企业	二级企业	三级企业	四级企业
经营 资历	是独立法人或大中型企业内部的独立核算单位			
8 对经营资格的要求	9年以上	6年以上		
9 从事道路货运资本企业经理从事本行业经营(管理)工作	5年以上	5年以上	3年以上	
10 或从事经济管理工作的企业管理人员中具有初级技术职称以上的人员所占比例	10年以上	10年以上	5年以上	5年以上
11 安全行车30万公里驾驶员人数不少于驾驶员总数的比例	60%以上	55%以上	50%以上	40%以上
12 管理机构与管理制度的健全的经营、财务、统计、安全、技术等机构和相应的管理制度	40%	40%	35%	35%
13 质量认证	通过ISO9002质量认证			
14 对经营网络与省内外分支机构的要求	企业自有全国经营网络;在省内外设有分支机构,其中省外分支机构不少于5个	企业有省内经营网络;在省内外设有分支机构,其中省外分支机构不少于2个	企业在省内设有分支机构	
15 年度总营收	5亿元以上	1亿元以上	2000万元以上	400万元以上
16 其中货运年营业收入	3亿元以上	6000万元以上	1200万元以上	240万元以上

五星级企业: 凡未达到四级企业条件的道路货运企业,且具有道路货物运输经营资格的独立法人或属大中型企业内部独立核算单位,有健全的经营、财务、统计、安全、技术等机构和相应的管理制度。