

交通运输行业标准
《道路危险货物运输企业等级》
(征求意见稿)

编制说明

《道路危险货物运输企业等级》标准起草组

二〇一七年七月

目 录

一、工作简况.....	- 1 -
二、编制原则和主要内容.....	- 2 -
三、预期经济、社会效益.....	- 12 -
四、采用国际、国内标准的程度.....	- 12 -
五、与现行法律法规和标准的关系.....	- 12 -
六、重大分歧意见的处理经过和依据.....	- 12 -
七、其他应予说明的事项.....	- 12 -

一、工作简况

（一）任务来源

根据交通运输部运输服务司下发《关于同意你会完善道路运输企业等级制度建设工作的函》（交运便字〔2012〕283号）的要求，由中国道路运输协会负责制订交通运输行业标准《道路危险货物运输企业等级》（以下简称《标准》）。经部运输司、科技司批准，标准制订工作被全国道路运输标准化技术委员会列入《2016年交通运输标准化计划制修订项目》（计划编号：JT 2016-29），2017年完成标准制订工作。

（二）标准起草单位

由中国道路运输协会负责该标准的制订工作。

标准制订起草单位：中国道路运输协会、上海交运集团股份有限公司、江苏金陵交运集团有限公司、南京道路运输协会、江西赣东物流有限公司。

标准修订起草人员：韩芳、高丰、陈洪鹏、彭朝勇、钱炜、李义华。

韩芳负责标准框架指标体系的统筹设计、标准文本编写统稿、行业调研及相关资料分析；高丰重点负责标准指标体系中“管理水平、安全状况、服务质量”三项指标的设计起草；陈洪鹏重点负责“运输能力、资产规模”的设计起草并主持行业调研；彭朝勇重点负责“经营业绩、车辆条件”两项指标设计起草；钱炜主要负责起草“人员素质”指标的相关内容；李义华负责起草“停车场设施、科技应用”设计起草。

（三）标准的研究和制订过程

1、结合行业发展，制订指标体系

随着我国经济发展，危险货物道路运输量以及从事道路危险货物运输的企业、车辆、从业人员的数量不断增加，国家对道路危险货物

运输的安全管理工作的要求不断提高，建立更完善危险货物运输管理制度的需求十分迫切。经广泛调研，中国道路运输协会认为有必要制订《标准》，通过制订引导企业发展的各项条件，实现道路危险货物运输行业的健康可持续发展和集约化发展。

2、正式立项研究，形成标准征求意见稿

2012年中国道路运输协会经认真研究，向部运输服务司提报了《关于加强和完善道路运输企业等级制度建设工作的请示》，得到部运输服务司支持。经部科技司批准，本项标准制订工作被全国道路运输标准化技术委员会列入《2016年交通运输标准化计划制修订项目》。

2016年，中国道路运输协会根据标准制订工作需要，成立标准项目组（以下简称：项目组），由行业协会及运输企业的专家组成，对标准体系、制度建设、管理程序等内容进行深入研究。项目组结合行业实际和发展需要，构建了危货等级评价指标体系，包括管理水平、运输能力、资产规模、车辆条件、停车场设施、经营业绩、安全状况、服务质量、人员素质、科技应用十项关键指标和技术要求。项目组经过认真研究，在标准制订草案的基础上，于2017年2月形成标准初稿；并分别于4月和7月召开专题研讨会，经整理、归纳各类意见及建议，修改完善相关指标形成标准征求意见稿。

二、编制原则和主要内容

标准是制度的基础和核心，是引导行业发展的标杆、为政府制定扶持龙头骨干企业相关政策提供依据。因此中国道路运输协会在制订时严格把握紧密围绕政府对道路危险货物运输行业的宏观政策导向、着眼行业现阶段实际情况及发展趋势、指标设置既要兼顾当前又要着眼长远，并具有一定的前瞻性，遵循行业标准简洁、实用原则的指导思想。

（一）编制原则

本标准编写严格按照 GB/T 1.1-2009《标准化工作导则 第 1 部分：标准的结构和编写》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，具有良好的实践性、科学性和适用性。

1、立足行业，规范市场

道路危险货物运输行业是国计民生的重要组成部分，至 2015 年，全国共有危险货物道路运输企业 1.1 万家，车辆 31 万辆，从业人员 120 万人，完成危险货物运输量约 10 亿吨，占各种运输方式的 60%以上，居全球第二位。因道路危险货物运输行业的自身特点及对人们安全、健康及我们赖以生存环境的重要影响，使得标准的制定需要紧密围绕行业发展现状和特点，着力解决行业缺乏统一规范、行业基本制度作用发挥不足的问题，在提高行业规模化、集约化发展的同时使市场优胜劣汰、自我净化的功能得以发挥。

2、结合实际，广泛调研

项目组先后通过走访企业调研、专题座谈、资料收集、问卷及电话调查等形式，对行业存在的热点难点问题及实际经营情况进行了了解和分析。在标准制订过程中，经过提炼、完善和总结，为标准制订奠定基础。

3、有效衔接，注重实施

在设定标准各项条件具体内容方面，既需尊重行业发展现有情况，不能脱离实际，又要注重行业出现的新情况，适度超前，确保企业能够实施。同时，根据交通运输行业标准编制工作的要求，做到与行业标准、国家标准的有效协调与衔接，为今后有效实施奠定基础。

（二）主要内容

1、范围

《标准》规定了适用范围，即适用于各级行业协会及营业性危货运输企业。同时，对标准的实施进行了界定，以满足不同对象的使用需要。

2、术语和定义

本标准共 4 项术语，为危货运输企业等级、危险货物运输专用车辆、自有车辆、物联网联控系统，并对各术语进行了定义。

3、危货运输企业等级及条件

本标准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，框架的搭建沿用了道路货运等级标准相关内容，同时，根据道路危货运输行业自身特点和特性，调整了部分指标的设定，增设了相关评定内容。

（1）等级划分。危货企业等级由高到低划分为五个级别，即一级、二级、三级、四级、五级。主要出于以下两方面考虑：

一是因原有客运、货运企业标准等级划分为一级至五级，行业对此已经有了较为深刻的印象，且为保持标准体系的一致性，危货等级标准也采用该种分级办法；

二是根据我会调研情况和相关统计资料分析，目前行业内企业主要为拥有 10-49 辆车辆的企业（占企业总数的 51%），以及拥有 5-9 辆车辆的企业（占企业总数的 27%）。因此，为了提高企业规模化经营和规范化发展程度，引领危险品运输企业的发展方向，标准将企业等级设置为：五级对应拥有 5-9 辆及以下车辆的企业，四级、三级、二级、一级逐步提升指标，引导企业向更高层级发展。我国危险货物运输经营户数如下表、图所示：

表 1 2016 年我国危险货物运输经营业户数统计表

单位：户

车辆数	100 辆及以上	50-99 辆	10-49 辆	5-9 辆	5 辆以下
经营业户数	843	1317	5446	2907	201

资料来源：交通运输部 2016 年道路运输统计年报资料汇编

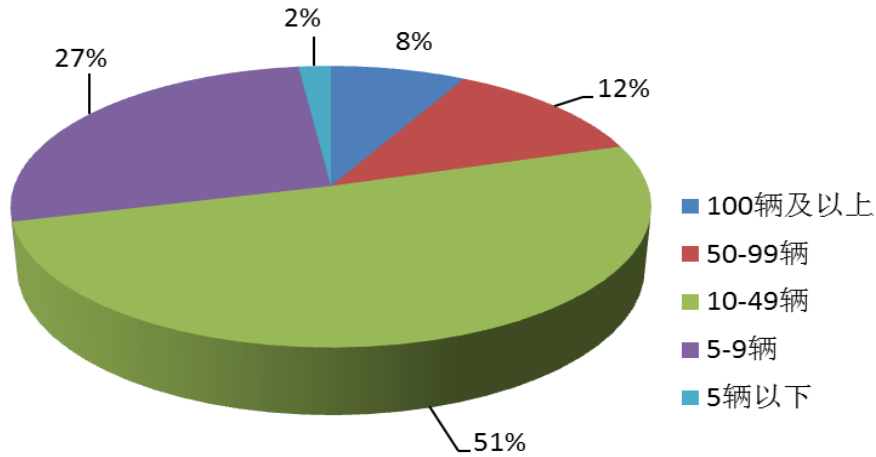


图 1 2016 年我国危险货物运输经营业户数占比图

(2) 评价条件项目。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，标准共设置十项主要评价项目，分别为管理水平、运输能力、资产规模、车辆条件、停车场设施、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：

一是管理水平，以上两年度企业质量信誉考核结果及交通运输企业安全生产标准化评价结果为考察指标。

由于“质量信誉考核”管理制度经过十年的发展，已经成为行业内公认的基本制度之一，因此在标准中对不同等级的企业进行相应的指标设置和规定。

标准对危货企业进行“交通运输企业安全生产标准化评价等级”

的考核，是考虑到安全标准化评价是国家对包括道路运输在内的交通运输企业的要求。交通运输安全生产标准化工作关系着道路危货企业安全生产管理水平，直接影响企业的安全生产状况，是提高企业安全管理水平、建立安全生产长效机制的有效途径，对企业做好事前预防工作起到了重要作用，因此考核该项指标并给予各级企业严格要求。

表 2：管理水平条件

	一级	二级	三级	四级
连续两年质量信誉考核等级不低于（级）	AAA	上两年度 AA（含）以上及上一年度 AAA	AA	AA
安全生产标准化等级不低于	一级	二级	二级	二级

危货运输企业安全生产标准化评价指标中对安全责任体系、法律法规与安全生产管理制度、作业管理、风险管理、隐患排查与治理和应急管理 16 个方面已做出要求（详见下表），因此本标准中不再设置相关条件，而直接引用企业上年度评价结果。

表 3：道路危险货物运输企业安全生产标准化评价指标

序号	考评内容
1.	安全目标
2.	管理机构和人员
3.	安全责任体系
4.	法律法规与安全生产管理制度
5.	安全投入及保险
6.	生产经营场地与车辆设备
7.	科技创新与信息化
8.	教育培训
9.	作业管理
10.	风险管理
11.	隐患排查与治理
12.	职业健康
13.	安全文化建设

序号	考评内容
14.	应急管理
15.	事故/事件管理
16.	绩效考核与持续改进

二是运输能力，以危险货物运量、危险货物周转量为考察指标。

表 4：运输能力条件

	一级	二级	三级	四级
危险货物运量 (万吨)	60	30	15	3
危险货物周转量 (万吨公里)	12000	6000	3000	600

经企业调查和查阅相关统计资料，危货运输企业单车平均年运输量 0.3 万吨，平均运距 200 公里，得出上述数值。

三是资产规模，以企业净资产和危险货物运输资产净值为考察指标。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；使用危险货物运输资产净值主要考虑虽然一些危货运输企业除危货运输业务外，还开展普货运输及其他业务，但本标准需要突出危货运输企业特点，因此设置危险货物运输资产净值。

表 5：资产规模条件

	一级	二级	三级	四级
企业净资产 (万元)	30000	15000	5000	800
危险货物运输资产净值 (万元)	15000	7000	2500	400

表中指标数值分别对应不同规模企业，因经营业务范围不同，危货资产占比有所差异。规模小的企业多数仅开展危货专项运输业务。

四是车辆条件，以企业自有危险货物运输专用车辆及各类型专用车辆占比和车辆投保承运人保险比率为考察指标。考虑到危货运输的专业性和特殊性，因此除对各等级企业危货专用车辆总载质量或车辆数有所要求外，对不同类别专用运输车辆占比也有相关要求，且需符合国家相关强制标准和规定。根据《中华人民共和国道路运输条例》

中的规定，危险货物运输经营者应当为危险货物投保承运人责任险，且拒不投保的，由原许可机关吊销道路运输经营许可证。考虑到企业投保承运人责任险也是对事后赔偿能力的一种保障，因此设置该项条件。

表 6：车辆条件

	一级	二级	三级	四级
总载质量（吨）	1600	800	400	80
车辆总数（辆）	200	100	50	10
厢式、罐式、集装箱（含集装罐、集装束）等危货运输专用车辆占比	90%	80%	70%	60%
投保承运人责任险专用车辆占比	100%	100%	100%	100%

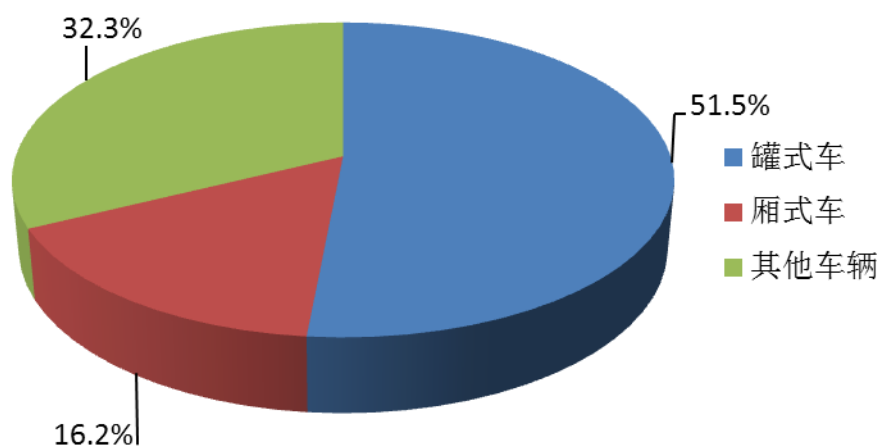


图 2 我国危货运输车辆类型占比图

危货运输专用车辆主要分为罐式车、厢式车等类型，根据相关统计资料，目前我国危货罐车规模达到 18.76 万辆，占比超过 50%，因此标准将罐式、厢式等专用车辆占比作为其中一项考察指标。

五是停车场设施，以企业自有或租赁停车场地为考察指标。考虑到危货运输车辆的特殊性，不同于普通货车，不得停放在没有停放危险化学品运输车辆资质的停车场，国家有关规定要求企业须有专用停

车场所，以加强车辆安全管理，保证人民群众生命和财产安全。

六是经营业绩，以年度总营业收入和危险货物运输营业收入为考察指标。主要考虑到规模建制危货运输企业在获取危货运输收入的同时，也开展了其他货运与物流及相关业务。将总营收中危货运输营收确定一定比例，是保证危货企业主营业务收入，突出危货企业特点。

表 7：经营业绩条件

	一级	二级	三级	四级
总营业收入（万元）	16000	8000	4000	800
危险货物运输营业收入（万元）	12000	6000	3000	600

标准指标数值以四级企业总营收和危货运输营收为基数，经查阅有关统计资料，拥有 10 辆车的企业年度危货营收约 600 万元，但由于业务类型单一总营收约 800 万元，按此计算同时考虑规模小的企业营利水平不高的实际情况，将三级企业危货营收确定为 3000 万元、二级企业 6000 万元、一级企业 1.2 亿元；三级及以上企业将危货营收与总营收确定为 3/4 关系。

七是安全状况，以责任安全事故率、死亡率、伤人率以及单车直接经济损失为考察指标。考虑到与货运企业等级安全状况指标的一致性，选取上述三个指标，并增加单车的上年度责任安全事故直接经济损失作为考核指标。

表 8：安全状况条件

	一级	二级	三级	四级
责任安全事故率（次/车组）	0.03	0.03	0.03	0.03
责任安全死亡率（人/车组）	0.002	0.002	0.002	0.002
责任安全伤人率（人/车组）	0.01	0.01	0.01	0.01
责任安全直接经济损失（万元/车）	0.5	0.75	1	1

保障安全是危货运输企业开展经营业务的第一要务，因此表中事故率、死亡率、伤人率三项指标数值各等级企业均相同；考虑到各级

企业规模和管理水平不一，因此将直接经济损失指标逐级放宽要求。

八是服务质量，以货主投诉率、处罚次数以及曝光件数为考察指标。考虑到危货运输服务质量高低主要表现为安全承运率，即货主对货物损失的容忍程度，因此将货主投诉作为首选指标；考虑到行业主管部门对市场的规范需要，将行业处罚作为指标之一；考虑到标准的实施主要依靠行业协会监督和社会公众的监督，将曝光事故作为指标之一。

表 9：服务质量条件

	一级	二级	三级	四级
货主投诉率（次/车组）	0.05	0.05	0.1	0.2
行业处罚次数（次）	0.05	0.05	0.1	0.2
行业曝光次数（件）	1	1	2	2

表中指标数值一级与二级相同；三、四级适当放宽，主要考虑企业在车辆和人员职业素质方面的欠缺，各等级递减。

九是人员素质，以企业主要负责人、管理人员、安全岗位负责人、驾驶人员、装卸管理人员、押运人员以及驾驶人员安全行车里程为考察指标。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，合格从业人员对危货运输安全的重要性，一线专业驾驶人员的驾驶水平是企业保障安全生产前提下实现企业可持续发展的重要条件。

表 10：人员素质条件

	一级	二级	三级	四级
企业主要负责人、管理人员大学本科（含）以上或中级（含）以上专业技术职称人员占比	60%	50%	40%	40%
安全管理岗位负责人、驾驶人员、装卸管理人员、押运人员是否均持证上岗	是	是	是	是
安全行车 100 万公里及以上驾驶员占比	2%	1%	-	-

表中指标数值以四级企业为基数。根据行业相关规定，驾驶人员、装卸管理人员、押运人员持证上岗率必须达到 100%。驾驶人员百万公里安全行车指标主要考虑引导企业重视驾驶人员的安全生产工作，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；考虑到三、四级企业规模和管理水平限制，该项指标不作要求。

十是科技应用，以卫星定位装置安装率、上年度联网联控考核结果、通讯工具、自有管理信息系统为考察指标。考虑到货主、行业管理、企业经营的需要，卫星定位装置要求安装率 100%；联网联控系统的应用可以加强道路运输车辆动态监督管理，预防和减少道路交通事故的发生；考察企业管理信息系统，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。

表 11：科技应用条件

	一级	二级	三级	四级
带行驶记录功能的 卫星定位装置安装率	100%	100%	100%	100%
上年度联网联控考核结果	合格（含） 以上	合格（含） 以上	合格（含） 以上	合格（含） 以上
通讯工具	有	有	有	有
管理信息系统	有	有	有	有

(3) 突出行业特点。危货运输作为特种运输的一种，因其自身特点及对人们安全、健康及我们赖以生存环境的重要影响，使之与普货运输在车辆条件、停车场设施、安全状况、人员素质以及科技应用等方面相比有着更高的标准和更严的要求。因此，本标准着重对企业的安全状况和科技应用方面的考核作为重点内容，把企业执行安全服务管理法规、规章的情况和结果一并作为考核重点。还要把贯彻其他管理制度如“安全考评制度”等统筹考虑，制订出量化、可考评的标准条件。对企业在“车辆联网联控”、“信息化管理系统”等现代科技应用状况，制定量化考核条件。

三、预期经济、社会效益

针对道路运输行业安全生产的严峻形势，国家把“两客一危”作为道路运输行业加强安全监管的重要领域。本标准旨在建立统一、规范、针对性强的危险品道路运输行业标准。对规范企业经营行为，引导企业加强专业化和规模化经营程度、采用先进技术和设备、提高安全管理标准，保障企业安全生产，督促企业进一步提升服务质量，推动企业应用互联网信息技术，具有重要意义。

四、采用国际、国内标准的程度

标准不涉及国际标准，部分内容引用了国内相关国家及行业标准。

五、与现行法律法规和标准的关系

标准依据《中华人民共和国道路运输条例》、《道路危险货物运输管理规定》制订，与下列标准存在相关引用关系：

GB 1589 汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值

GB 7258 机动车运行安全技术条件

GB 13392 道路运输危险货物车辆标志

JT/T 198 营运车辆技术等级划分和评定要求

六、重大分歧意见的处理经过和依据

暂无

七、其他应予说明的事项

标准相关内容的实施，需要交通运输部的推动以及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。