

交通运输行业标准
公路水路建设与运输市场信用评价指标
第 1 部分：公路建设市场
(征求意见稿)
编制说明

标准起草组

2018 年 8 月

目 录

1	工作简况	3
2	标准编制原则和确定标准主要内容	9
3	预期的经济效果、社会效果和环境效果分析	15
4	采用国际标准和国外先进标准的情况	16
5	与有关的现行法律、法规和标准的关系	17
6	重大分歧意见的处理经过和依据	17
7	其他应予说明的事项	17

1 工作简况

1.1 任务来源

按照《交通运输部关于下达 2017 年交通运输标准化计划的通知》（交科技函[2017]412 号），《公路水路建设与运输市场信用评价指标第 1 部分：公路建设市场》由交通运输信息通信及导航标准化技术委员会提出并归口管理，由交通运输部科学研究院承担编制工作，标准计划编号为 JT 2017-85。

JT/T XXXXX《公路水路建设与运输市场信用评价指标》分为 4 部分：

- 第 1 部分：公路建设市场；
- 第 2 部分：水运建设市场；
- 第 3 部分：道路运输市场；
- 第 4 部分：水路运输市场。

本部分为 JT/T XXXXX 的第 1 部分。

1.2 编制单位

本部分主编单位为交通运输部科学研究院、江苏省交通运输厅。

1.3 编制背景

为贯彻落实国务院《社会信用体系建设规划纲要(2014-2020 年)》（国发[2014]21 号）和交通运输部《关于加强交通运输行业信用体

系建设的若干意见》（交政研发[2015]75 号）等文件精神，对交通运输行业信用标准规范进行顶层设计，加强交通运输行业信用标准化工作的统筹规划，明确行业信用标准化工作重点，加快推进行业信用标准规范的制修订工作。在交通运输部统一指导下，交通运输部科学研究院负责承担《公路水路建设与运输市场信用评价指标 第 1 部分：公路建设市场》的编制工作。

自 2009 年《公路建设市场信用信息管理办法》颁布以来，在公路建设市场开展信用评价工作已有近 10 年。从最初的信用管理仅覆盖施工领域，到现在涵盖勘察设计、监理、试验检测，未来还计划将建设单位信用管理也纳入公路建设市场信用体系建设中。主管司局包括部公路局和安全与质量监督司，发布相关信用评价办法包括《公路水运工程试验检测信用评价办法》（交质监发[2009]318 号）、《公路施工企业信用评价规则》（交公路发[2009]733 号）、《公路水运工程监理信用评价办法》（交质监发[2012]774 号）、《公路设计企业信用评价规则（试行）》（交公路发[2013]636 号）等。信用评价满分 100 分，按照企业在评价周期内承担项目所出现的不良行为累计扣分。

从标准制定的角度讲，现有评价办法存在以下问题：

（一）公路施工、设计和水运工程施工、设计企业信用评价标准不同

以施工企业信用评价为例，同是施工企业，按照公路局和水运局发布的评价办法，公路施工企业和水运工程施工企业信用评价都是从投标行为、履约行为和其他行为三方面进行评价。但公路施工企业投

标行为占比约 20%、履约行为占比 80%，其他行为直接从全国汇总评价中直接扣除；水运工程施工企业投标行为占比 15%、履约行为占比 70%、其他行为占比 15%。对于同类型的企业，在评价标准上有必要统一。

（二）各省实施细则不一致

交通运输部出指导文件进行宏观把控各省根据指导文件出实施细则。由此就呈现出各省在保持大原则不变的前提下，在实施细则和具体工作操作层面出现不一致的问题，例如有的省份在实施细则中规定有加分项，而部里在进行公路建设市场信用评价办法解释时，明确提出不可设置加分项。因此有必要对各省可自主制定的内容进行明确。

（三）现有评价办法对大企业不公平。

经过调研，多个省份反映现有评价指标非常细，对于在考核周期内承接项目较多的大型企业来说，扣分的几率增加；而对于小企业，一个评价周期只承担一个项目或几个项目，如不出现失信行为，则比大企业评分还要高。调研时，大型施工企业代表表示现有考评方式对大企业不公平。

因此，本部分标准有利于规范公路建设市场信用评价指标项设置，便于各级和各部门按照统一的标准开展信用评价工作，并在部未规定的范畴进行个性化扩展，使得公路建设市场信用评价成为一个标准化、可扩展的系统工程。

1.4 主要工作过程

1.4.1 成立标准起草小组，制定工作方案

2017年3月，标准编制承担单位接到本部分标准研制任务后，组织成立了本项标准编制工作组，制订工作方案，明确目标要求、工作思路、人员分工和工作进度等，开始标准的起草工作。

1.4.2 收集相关资料，开展调研

标准起草小组于4月到5月，赴江苏、浙江、河北、北京等省进行调研，多个省份提出由于大家对评价标准理解的不一致，导致信用评价结果无法全国互认。标准起草小组对公路建设与运输市场所涵盖的领域，包括建设单位、勘察设计、监理、试验检测等领域，进行评价内容的梳理，通过分析各省份在公路建设与运输市场实际操作过程中的应用指标及评价管理办法，借鉴其他行业标准和地方性标准，并对这些标准和资料进行了系统的研究分析。从调研结果和实际应用情况来看，北京、浙江、江苏、上海、河北等省市的公路建设信用评价效果较好。

其中，江苏省公路建设市场信用管理自2005年至今，对于公路建设市场信用信息的采集和管理已经趋近完善；对于信用等级的评价与应用在市场中进行不断的更新和优化，打造出符合江苏本地的公路建设市场信用信息管理办法。

为了解实际情况，标准编制工作组展开了一系列的研讨：2017

年6月15日对标准编制工作方案及时间进度安排进行研讨，分析各个省份公路建设与运输市场信用管理方法和工作依据，分析信用评价标准制修订情况，总结相关的工作经验，形成本部分标准编制的基本思路。

1.4.3 标准编制各项阶段完成情况

1.4.3.1 2017年7月~2017年11月，初步完成标准征求意见稿。

标准编制工作组在收集资料和深入探讨基础上，经过深入的分析研究，并联系调研咨询多个省份交通运输厅公路建设市场主管部门，确定了本部分标准的结构框架，进行标准的编写，并多次对标准框架及内容进行内部研讨和修改，于2017年7月初形成了标准征求意见稿（第一稿），2017年10月形成标准征求意见稿并报标委会进行审查。

1.4.3.2 2017年12月~2018年7月，提交标准征求意见稿。

2017年11月30日在北京召开标准征求意见咨询会，会议由标准编制单位介绍标准编制原则及主要内容，与会专家对《公路水路建设与运输市场信用评价指标 第1部分：公路建设市场》标准的征求意见稿（第一稿）进行研讨，提出修改意见及建议，并形成专家咨询意见。会后标准编制单位就专家意见一一进行答复，并修改征求意见稿。

2018年3月，部公路局委托我院开展公路施工设计监理信用评

价制度修订研究（《关于商请开展公路施工设计监理信用评价制度修订工作的函》交公便字〔2018〕51号），并于5月启动调研工作。标准编制组中罗凯、石磊同时参与制度修订研究，紧跟制度修订情况，以便制度修订与标准相匹配。

2018年5月14日、2018年7月17日，标委会秘书处、编制单位就标准编制问题向部科技司标准化管理处进行两次汇报，标准化管理处对标准征求意见稿给出了相关建议，并要求与已发布《公路水路建设与运输市场信用信息分类编码与格式》编码进行统一。会后编制单位对标准架构、表述、信用等级等方面的统一，与标准与管理办法之间的关系、标准的延续性等几方面问题做出了对应调研与修改，于2018年8月完成修改后的标准征求意见稿，并向交通运输信息通信及导航标准化技术委员会秘书处正式提交。

1.5 标准主要起草人及其所做的工作

本部分主要起草人：靳瑾、程钢、石磊、罗凯、刘礼勇、马英杰、狄小峰。上述同志承担的主要工作如下：

靳瑾负责标准编制的组织、协调工作，进行标准需求分析，担任标准主编；程钢、刘礼勇负责对标准结构、内容提出合理化意见；石磊、罗凯负责资料整理，并将办法修订的最新思路提供给标准编制组进行参考；马英杰、狄小峰主要配合编写、会议组织、意见处理及研讨等工作。

2 标准编制原则和确定标准主要内容

2.1 编制原则

2.1.1 实用性原则

实用性原则是标准研究中最重要的基本原则，本部分标准中信用评价指标是否实用，直接影响到信用评价在各企业的应用效果，是评价结果能否全国互认的关键。因此标准在编制过程中，认真分析各类信用信息数据，结合信用评价工作开展情况，选定信用评价关键指标，充分在标准中体现实用性。

2.1.2 科学性原则

本部分作为一个推荐性标准，在尽可能地保证信用评价指标能够综合反映出公路建设市场企业的经营情况下，也考虑与现行的评价办法相一致的问题。公路施工企业信用评价办法已经颁布并实施近 10 年，在标准编制中对评价办法已形成的宝贵经验进行提炼，对调研中反馈的问题进行适度融合。在编制标准时，充分考虑信用信息指标的相关性，保证各指标相互独立、不重复、不矛盾，并能够准确反映企业的信用状况。

2.1.3 通用性原则

通用型原则可以体现公路建设市场跨行业的评价内容。公路施工、监理、设计、试验检测评价指标采用统一分类，一级指标标记所属行

业，二级指标分为投标行为、履约行为和其他行为。其中投标行为和履约行为又按照严重程度分为严重失信行为和一般失信行为。并按照此原则对公路施工、监理、设计、试验检测信用评价中失信行为代码进行重新编码。

2.1.4 完整性原则

在部级评价办法中，有未描述的行为可以由省级交通运输管理部门根据需求进行补充。为方便指标扩展，新增省级自定义失信行为编码规则，以便评价指标扩展。新增自定义失信行为指标见下表：

序号	评价对象	失信行为代码	失信行为	扣分分值
1.	施工企业	GLSG1-3-X	其他被认定为失信的投标行为	1-10 分
2.		GLSG2-3-X	其他被认定为失信的履约行为	1-10 分
3.		GLSG3-3-X	其他被认定为失信的行为	1-10 分
4.	监理企业	GLJL1-3-X	其他被认定为失信的投标行为	1-10 分
5.		GLJL2-3-X	其他被认定为失信的履约行为	1-10 分
6.		GLJL3-3-X	其他被认定为失信的行为	1-10 分
7.	设计企业	GLSJ1-3-X	其他被认定为失信的投标行为	1-10 分
8.		GLSJ2-3-X	其他被认定为失信的履约行为	1-10 分
9.		GLSJ3-3-X	其他被认为失信的行为	1-10 分
10.	试验检测	GLJC1-3-X	其他被认为失信的行为	1-10 分
11.		GLJC2-3-X	其他被认为失信的履约行为	1-10 分
12.		GLJC3-3-X	其他被认为失信的行为	1-10 分

2.2 确定主要内容的依据

2.2.1 关于标准的范围

本部分标准规定了公路建设市场信用评价指标建立的基本原则、一般要求和评价指标内容。适用于开展公路建设市场施工、监理、勘察设计、试验检测等从业企业的信用评价工作。考虑到建设单位信用评价办法正在征求意见，本部分尚未将建设单位纳入标准范围。

目前开展的针对公路建设市场从业人员（持证的监理工程师及试验检测工程师）的信用评价工作主要是对持证人员记分，记分达到一定程度后对持证人员进行曝光公示，尚未对从业人员信用等级用符号进行表述。因此，本部分暂未包括对从业人员的信用评价内容。

2.2.2 关于评价对象和主体

本部分信用评价的对象包括施工企业、监理企业、勘察设计企业及试验检测机构。

根据现实情况，信用评价实施主体包括守法评价主体，主要为各级交通主管部门；履约考核信用评价主体，主要为建设单位（项目业主）；质量评价主体，主要为交通主管部门及其授权的质量监督机构。评价主体应对信用评价的结果负责。

2.2.3 关于失信行为分类及记分标准的确定

本部分主要从以下两个方面对交通运输部颁布的公路建设市场相关管理办法进行优化，从而规范公路建设市场施工、监理、勘察设

计、检验检测等从业企业信用评级工作的开展。

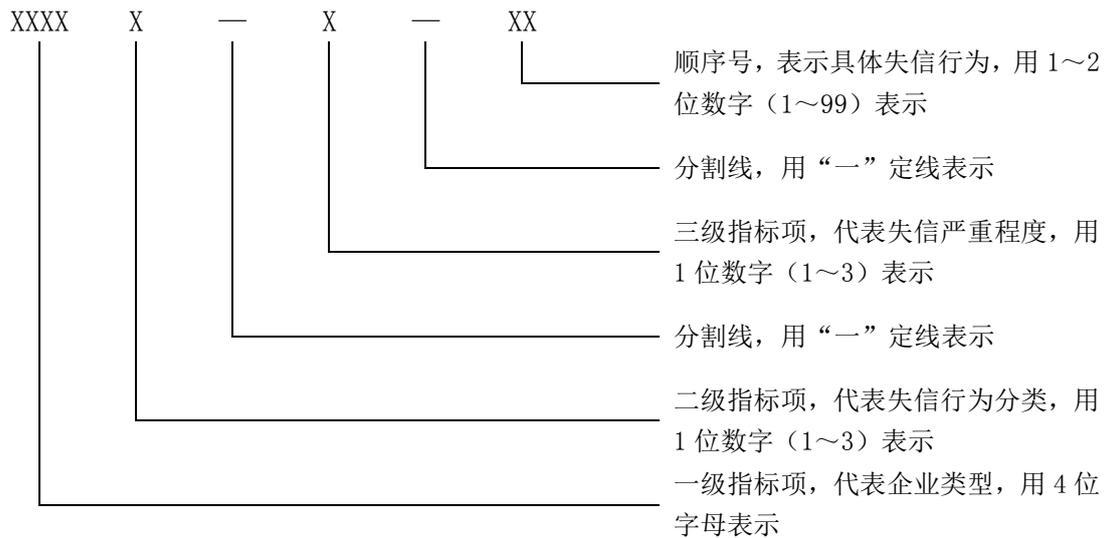
2.2.3.1 统一指标分类

本部分标准参照《公路水运工程检验检测信用评价办法》（交质监发〔2009〕318号）、《公路施工企业信用评价规则》（交公路发〔2009〕733号）、《公路水运工程监理信用评价办法》（交质监发〔2012〕774号）、《公路设计企业信用评价规则（试行）》（交公路发〔2013〕636号）文件的相关内容，将施工、监理、勘察设计和检验检测从业企业信用评价从投标行为、履约行为和其他行为三个方面开展，针对每类评价指标，细化对应的评价内容及失信行为记分。对于新增评价内容可方便的纳入评价指标体系。

为保持标准与现行办法的一致性，便于各省开展信用评价工作，失信行为扣分分值按照现行部颁办法设置。但存在办法修订引起标准与现行办法不一致的情况。

2.2.3.2 统一指标代码格式

按照信息化系统建设需求，统一公路建设市场信用评价指标代码结构（见下图），便于开展信用评价系统建设和数据分析应用。



2.2.4 关于评价计算方法和评价等级

2.2.4.1 统一评价计算方法

统一公路施工、监理、设计企业信用评价计算方法，若企业出现严重失信行为，则按照评价办法，直接评为 D 级。年度评价将参评项目合同额纳入计算公式，逐个项目计算投标行为和履约行为评价分数，并在综合评价中扣除其他行为记分。计算公式如下：

$$G = \sum_{l=1}^q \left(\left(a \left(100 - \sum_{i=1}^n A_i \right) + b \left(100 - \sum_{j=1}^m B_j \right) \right) \times H_l \right) / \left(\sum_{l=1}^q H_l - \sum_{l=1}^q \sum_{k=1}^p Q_{k,l} \dots \dots \right) \quad (1)$$

具体计算步骤解释如下：

(1) 计算企业单个合同段投标行为和履约行为得分 T_i 。

$$T_i = a \left(100 - \sum_{i=1}^n A_i \right) + b \left(100 - \sum_{j=1}^m B_j \right) \dots \dots \quad (2)$$

其中：

- i、j——分别表示企业在单一合同段的投标、履约行为扣分项；
- a、b——评分系数，当在某一合同段内企业只存在投标行为扣分

时， $a=1$ ， $b=0$ ；当企业只存在履约行为扣分时， $a=0$ ， $b=1$ ；当企业同时存在投标行为评价和履约行为评价时， $a=0.2$ ， $b=0.8$ ；

T_i ——企业单个合同段投标行为和履约行为得分；

A_i ——企业在单一合同段的投标行为的具体扣分分值，例如施工企业投标行为扣分标准参考附录 A. 1；

B_j ——企业在单一合同段的履约行为的具体扣分分值，例如施工企业履约行为扣分标准参考附录 A. 2。

(2) 计算企业在评价周期内投标行为和履约行为综合得分 S 。即单个合同段投标行为和履约行为得分与该合同段合同额的乘积的累计值并除以所有合同段合同额累计值；

$$S = \sum_{l=1}^q (T_l \times H_l) / \sum_{l=1}^q H_l \dots \dots (3)$$

其中：

S ——企业在评价周期内投标行为和履约行为综合得分；

l ——表示企业的单一合同段；

T_l ——企业单个合同段投标行为和履约行为得分；

H_l ——企业在某一合同段的合同额。

(3) 计算企业在该评价周期内的信用综合评分 G ，用企业在评价周期内投标行为和履约行为综合得分 S 减去企业在评价周期内企业其他行为扣分。

$$G = S - \sum_{l=1}^q \sum_{k=1}^p Q_{k,l} \dots \dots (4)$$

其中：

G——企业在评价周期内的信用综合评分；

l——表示企业的单一合同段；

k——表示企业在单一合同段的其他行为的扣分项；

Q_k ——企业在单一合同段的其他行为具体扣分分值，例如施工企业其他行为扣分标准参考附录 A. 3；

S——企业在评价周期内投标行为和履约行为综合得分。

2.2.4.2 统一信用评价等级

信用评价结果用等级表示。按照目前各省使用的信用评价结果，将公路建设市场信用评价对象的信用等级按照信用程度从高到低划分为五等，分别用 AA、A、B、C 和 D 表示。对于设计和施工企业的信用评价 95 分（含）以上为 AA 等级，而监理和试验检测信用评价的 AA 级则不含 95 分。本标准根据《交通运输部关于加强交通运输行业信用体系建设的若干意见》（交政研发〔2015〕75 号），在本部分中统一为 95 分（含）以上为 AA 级。

3 预期的经济效果、社会效果和环境效果分析

3.1 经济效果

在对管理及评价办法进行研究分析的基础上，明确评价主体、评价对象，对评价指标项及失信行为进行统一分类与编码，统一失信行为的扣分标准，统一评价结果的信用等级，既保持行业内信用评价工作的相对统一性，又能将涉及信用相关的评价指标及扣分标准进行统一规范，有利于本行业信用评价结果在全国各省份的通用性，避免出

现各省各自为政的情况，便于各级部门按照统一的标准开展信用评价工作，使信用评价结果客观，也有利于信息系统建设，以及数据共享与交换。通过标准的应用，加强公路建设与运输市场信用信息管理，能够规范从业单位和从业人员的市场行为，营造诚实守信的市场环境，在一定程度上节约社会资源，避免浪费，促进公路建设市场提高经济效益。

3.2 社会效果

标准发布后，作为基础和通用规则，起到技术支撑作用，另外可以根据实际业务需要进行适时修订和更新，保持更新，而管理办法应保持相对稳定，两者相辅相承，共同服务于业务管理。遵循《关于加强交通运输行业信用体系建设的若干意见》（交政研发[2015]75号）等有关管理规定。以交通运输部颁布的办法为依据，参考各个省份现有的公路建设与运输市场的信用信息管理办法，建立统一的公路建设市场信用评价指标体系，并为信息系统开发提供参考，使信用评价及管理更加科学、规范和高效。

3.3 环境效果

标准的制定不会对环境产生影响。

4 采用国际标准和国外先进标准的情况

无。

5 与有关的现行法律、法规和标准的关系

标准在编写过程中，充分研究了相关的现行法律、法规和国家、行业标准。标准与既有法律、法规及标准体系不冲突，与现行有效的国家标准和行业标准不矛盾，保持协调一致。

6 重大分歧意见的处理经过和依据

无。

7 其他应予说明的事项

无。