

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 2 部分：水运建设市场
(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.....	1
2	标准编制原则和确定标准主要内容	6
3	预期的经济效果、社会效果及环境效果分析	10
4	采用国际标准和国外先进标准的情况	11
5	与有关的现行法律、法规和标准的关系	11
6	重大分歧意见的处理经过和依据	12
7	其他应予说明的事项	12

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 2 部分:水运建设市场》由交通运输信息通信和导航标准化技术委员会提出并归口管理,由交通运输部水运科学研究院承担编制工作,标准计划编号为 JT 2017-86。

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 2 部分。

1.2 编制单位

本部分的协作单位为中国交通通信信息中心、中交水运规划设计院有限公司、中国水运建设行业协会。

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 2 部分：水运建设市场》的编制工作。

按照《公路水路交通运输信息化“十二五”发展规划》（交规划发[2011]192 号）要求，“十二五”期间全国多省陆续启动“公路水路建设与运输市场信用信息信息服务系统建设工程”建设，重点实现公路建设市场、水运建设市场、道路运输市场、水路运输市场信用信息采集与管理，为管理部门和社会公众提供信用信息服务，旨在鼓励引导交通运输建设与运输企业诚信经营，遏制公路水路交通建设与运输市场中各种失信行为，完善优胜劣汰的竞争机制和市场退出机制，加快形成“政府监管、企业自律、社会监督”的交通运输市场信用体系。

2014 年 5 月 28 日，交通运输部颁布了《水运工程设计和施工企业信用评价办法》交水发[2014]113 号（下称评价办法），于 2015 年开始，对水运工程设计和施工企业进行信用评价。水运建设市场信用信息管理主要以年度信用评价工作为主，信用评价采取满分 100 分，按照项目出现的不良行为累计扣分。信用管理工作分为部省两级开展，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。

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；部分地区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；有的省份在评价时打分普遍偏高等问题，导致各省之间对评价结果的不一致。

本部分标准有利于规范水运建设市场信用评价失信行为扣分标准，便于各级和各部门按照统一的标准开展信用评价工作，使得信用评价结果客观。对失信行为进行分级，也有利于本行业信用评价结果在全国各省份的通用性，以及拓展交通运输行业以外的其他行业应用。

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

2015 年之前，编制组收集了《公路水路交通运输信息化“十二五”发展规划》、《公路水路交通运输信息化“十二五”发展规划推进方案》、《水运建设市场监督管理办法》、《公路水运工程监理企业资质管理规定》等文件，梳理了 GB/T 28041-2011 基于电子商务活动的交易主体、GB/T 26818-2011 个人信用评价\调查、GB/T 23792-2009 信用标准化工作指南、JT/T 697.1~697.13《交通信息基础数据元》、JT/T 747

《交通信息资源核心元数据》等国家与交通运输行业标准。

2013-1014 年，由部水运局组织，中国水运建设行业协会、部长航局、江苏省交通运输厅、部水科院等单位参与，到原铁道部、浙江省交通运输厅、中国信息通信行业协会等部委、协会进行信用评价调研组，广泛搜集资料。

2017 年 6 月项目组对标准编制工作方案及时间进度安排进行研讨，分析各个省份水运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。

2017 年 9 月，项目组受部水运局委托，组织召开了水运建设市场信用信息管理系统建设座谈会，来自山东、浙江、江苏、福建、湖北等交通运输厅，中国水运建设行业协会、中国交通监理协会，广东东方思维科技有限公司等单位的代表，参加座谈会。会议对水运建设市场信用与评价进行了进一步的研讨。

通过分析水运建设市场信用管理方法和工作依据，分析相关标准制修订情况，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 10 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水运建设市场主管部门，

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 5 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稿审查会，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 2 部分：水运建设市场》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 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了两次汇报，科技司主管领导对修改后的标准征求意见稿给出了相关建议，要求编制单位继续调研、在专家意见基础上进一步完善标准，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，并确定了新的编制计划进度。会后编制单位就前三个部分结构、内容的一致协调性、各部分标准架构、表述、计算方法、信用等级等方面的统一，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，并向交通运输部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：梁华、张立丽、王静、马巍巍、曲国臣、董晓岩、卢栋、李桂萍、姚绪飞、杨丽。上述同志承担的主要工作如下：

梁华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；张立丽、王静、马巍巍负责对标准结构、内容提出合理化意见；曲国臣、董晓岩、卢栋、李桂萍、姚绪飞、杨丽主要负责整理资料、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，是各企业的评价结果能否全国互认的关键。因此标准在编制过程中，认真分析各类业务系统中信用信息数据，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，为了尽可能地保证信用评价指标能够综合反映出水运建设市场企业的经营情况。因此，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

只有通用性指标，才能实现不同地区间的相互对比。评价指标体系中的同一指标在不同省份水运建设市场的内涵、扣分标准应该是一致的，以便于能够将水运建设市场企业在不同省份进行横向比较；同时，同一指标在企业的不同发展阶段也具有纵向的可比性，便于各企业管理者能够准确把握企业的信用发展状况。因此，在标准编制过程中，充分综合了各地方、各企业的意见，形成比较合理完备的评价指标。

2.2 确定主要内容的依据

2.2.1 关于标准的范围

本部分规定了水运建设市场从业企业的信用评价内容、信用等级
的表示方法与含义。适用于开展水运建设市场施工、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。

目前开展的针对水运建设市场从业人员（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

本部分主要从以下四个方面对交通运输部颁布的水运建设市场相关管理办法进行优化，从而规范水运建设市场施工、监理、勘察设计、试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

本部分失信行为记分标准参照《公路水运工程试验检测信用评价办法》（交质监发[2009]318号）、《水运工程设计和施工企业信用评价管理办法》（交水发[2014]113号）、《公路水运工程监理信用评价办法》（交质监发[2012]774号）文件要求，从业企业失信行为按照投标行为、履约行为和其他行为进行划分。

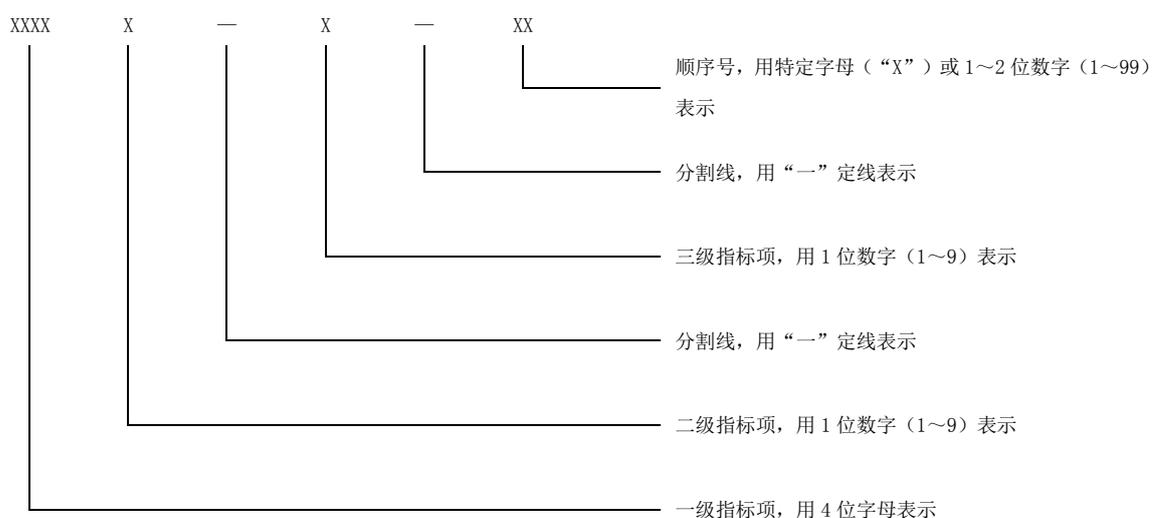
2.2.3.2 新增失信程度指标

根据失信行为造成的结果，对失信行为严重程度划分为严重失信、一般失信和轻微失信。对于办法中明确为“严重失信行为”和扣分标

准中“直接定为D级”列为严重失信行为；对于扣分在2分及以下的列为轻微失信。

2.2.3.3 统一指标代码格式

按照信息化系统建设需求，统一水运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

在对管理及评价办法进行研究分析的基础上，结合实际实施情况，主要从投标行为、履约行为和其他行为三方面进行评价。同时为了保持交通运输行业内信用评价工作的相对统一性，计算方法引用第1部分公路建设市场的对应章节，有利于交通运输行业信用评价结果的通用性，便于各级部门按照统一的标准开展信用评价工作。

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、社会效果及环境效果分析

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，加强水运建设市场信用信息管理，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，保障公路建设安全与质量。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

以交通运输部颁布的办法为依据，参考各个省份现有的水运建设市场的信用信息管理办法，深入研究各省份在建设单位、勘察设计、监理和试验检测等领域所制定的管理办法和评价办法并择优采用，对扣分标准进行借鉴整合，对失信行为按照严重失信、轻微失信和一般失信进行分级，便于支持后续“黑名单”、“灰名单”办法制定，同时为每个违法行为固定记分值，对于部颁办法中对失信行为记分为区间值的指标取中间值进行明确，避免人员主管因素导致的评价标准不统一。针对企业信用评价无依据、评价结果各地区间不能互认等问题，通过本部分标准的应用，营造公平公正公开的氛围，使信用评价及管理更加科学、规范和高效，为水运建设市场的安全和谐做出积极贡献。

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。