

2023 年交通运输信用体系建设 典型案例汇编

交通运输部政策研究室

二〇二四年一月

目 录

- 1.信用监管提升机动车维修行业诚信水平..... - 1 -
北京市交通委员会推荐
- 2.建立“一户式”信用档案 引导驾培企业诚信经营..... - 6 -
北京市交通委员会推荐
- 3.全面推行轻微违法告知承诺制
让执法既有力度又有温度..... - 11 -
天津市交通运输委员会推荐
- 4.推进“三书一图同达” 助力信用修复高效便捷..... - 16 -
河北省交通运输厅推荐
- 5.实施信用分级分类管理 服务道路运输高质量发展..... - 19 -
上海市交通委员会推荐
- 6.以跨区域、跨流域船舶信用联合监管机制
助推内河航运现代化..... - 23 -
江苏省交通运输厅推荐
- 7.创新信用监管模式 引导网约车规范发展..... - 28 -
江苏省交通运输厅推荐
- 8.构建动态精细多层次信用评价机制..... - 32 -

提升行业数字化治理水平

浙江省交通运输厅推荐

9.信用治理构造汽修行业“承诺践诺”监管闭环..... - 39 -

浙江省交通运输厅推荐

10.信用监管促进旅游客运安全高效发展..... - 44 -

安徽省交通运输厅推荐

11.“互联网+信用+普惠金融”构建港航治理新模式..... - 51 -

福建省交通运输厅推荐

12.信用交通“水上开花” 创新拓展信用应用领域..... - 55 -

山东省交通运输厅推荐

13.“互联网+全链条信用监管”

保障大件运输安全畅通..... - 62 -

河南省交通运输厅推荐

14.“无感审批+有感服务”

告知承诺优化行业营商环境..... - 66 -

河南省交通运输厅推荐

15.构建“优选”诚信体系

促进出租汽车新旧业态融合发展..... - 70 -

广东省交通运输厅推荐

- 16.法治先行 制度护航 引领信用交通高质量发展.....- 77 -
重庆市交通局推荐
- 17.完善信用评价标准规范 优化公路建设市场环境.....- 82 -
云南省交通运输厅推荐
- 18.全面实施信用监管 提升水上交通安全治理能力.....- 88 -
交通运输部海事局、长江航务管理局联合推荐
- 19.“信用+一船多证一次通办” 优化航运营商环境.....- 94 -
交通运输部海事局推荐
- 20.构建诚信三峡通航新格局
服务长江航运高质量发展.....- 98 -
交通运输部长江航务管理局推荐

1. 信用监管提升机动车维修行业诚信水平

北京市交通委员会推荐

一、总体情况

根据公安部有关统计数据，截至2023年6月底，全国机动车保有量达4.3亿辆，汽修厂数量快速增长。北京市汽车保有量逾600万辆，机动车维修经营者约5000户，行业从业人员达6.5万余人。自2019年机动车维修经营许可改为备案以来，市场主体日益庞大，而维修质量不高、小病大修、配件以次充好、价格不透明、欺诈等违法违规行为时有发生，有限的市场监管资源、传统的管理手段已难以适应当前行业发展的新形势新要求。为此，北京市交通委员会探索构建了以信用为基础的新型监管机制，打造导向清晰、多元参与、无事不扰、无处不在的信用监管新格局，推动机动车维修行业高质量发展。

二、主要做法

（一）完善信用服务建设，提升市场主体守约意识。

一是完善顶层规划设计。市交通委先后出台《北京市交通委员会信用管理工作办法》《北京市交通运输行业信用评价及分级分类监管工作管理办法》《机动车维修行业综合监管办法》和《机动车维修经营备案办法》等制度规范，并制

定《北京市机动车维修行业信用评价指标（试行）》，将尾气超标、经营异常、投诉举报等内容纳入评价指标体系，不断完善维修行业信用评价制度，确保有章可循、有据可依。

二是落实推进信用承诺制。为引导机动车维修经营者诚信经营，在从事机动车维修经营前作出书面信用承诺，并将履约情况记录在信用档案中，作为事中事后监管的重要依据，促使经营者自觉遵守信用承诺，提高服务质量和信誉度。

三是开展准入前诚信教育。为提升机动车维修经营企业的法律意识和诚信意识，在经营者办理机动车维修经营业务时，进行法律知识和信用知识教育培训，提高其依法经营、诚实守信的意识，增强其对信用管理重要性的认识，推动行业的规范化发展。

（二）强化信用监管力度，助力经营主体合规发展。

一是精治。打造以信用评价为基础的差异化监管新模式。结合经营企业信用和风险状况，制定分级分类监管标准，建立四级检查对象名单，在日常检查项目、检查频次、运输服务保障等方面实现分级分类差异化管理。对风险低、信用好的对象，降低行政检查比例和频次，精简检查内容；对风险高、信用差的对象，提高行政检查比例和频次，行政检查内容 100%覆盖；对列入最高风险等级名单、严重失信名单、重点关注名单、违诺名单的对象，行政检查比例和频次不设上限，行政检查内容 100%覆盖。同时，信用评价结果实时

在信用中国、信用北京、信用交通等政府网站上公开，并共享至国家及相关市级部门，依据信用评价等级实现日常检查项目、检查频次、运输服务保障、行政审批流程的差异化处理，激励企业提升信用水平和降低风险，促进机修行业信用建设。

二是法治。以信用监管提升行政执法能力。与执法部门业务衔接，对经营企业检查过程中发现的违法违规行为，证据充分的自动形成违法线索，推送给综合执法系统实施处罚，处罚结果记入信用档案。充分利用大数据、云计算、人工智能等技术，开展非现场检查，全方位监管机动车维修经营全流程，对照监管事项和监管内容，自动识别认定问题，固化证据，对风险进行研判和预警。依托“信用+执法”新模式，提高执法效率，加强监管的全面性和准确性。

三是共治。多部门携手夯实信用评价结果信息互认共享。通过多部门联合、多措并举，畅通投诉渠道，与委接诉即办系统联动，研判高频共性问题，主动治理、未诉先办。开展零配件溯源，将原厂配件、同质配件和修复配件分别标识，明码标价，通过信用公众平台向社会公众开放查询，供用户选择和接受消费者监督，同时将有责投诉及举报信息记入经营企业信用档案，重新动态评价定级。

（三）依托数据智能平台，赋能信用监管提质增效。

一是建设北京市交通运输信用管理系统。结合“通用指

标+行业指标”，融合经信、市场监管、公安交管、法院、人力社保、税务、民政及其他有关部门信用信息，围绕经营状况、经营管理、安全生产、服务质量、守信激励、失信处罚、预付卡管理等维度设置了近 40 个评价指标，利用大数据等技术开展动态评价，自动生成“一户式”信用档案，并与许可、执法、监管等系统融合联动，打造形成闭环管理体系。

二是实现政务服务系统与信用系统的数据共享。市场主体准入前，政务服务系统通过与信用系统对接，获取市场主体信用等级信息，为准入提供系统逻辑校验和提示。监管机构对市场主体作出的事前承诺事项，通过移动监管终端开展履诺核查，核查结果自动在“信用中国（北京）”公开。市场主体准入后，监管机构通过政务服务系统将市场主体信息推送至综合监管系统和信用系统，自动纳入“一户式”档案。

三是将差异化规则纳入信用系统。信用系统根据信用评价规则，开展动态评价，将评价结果推送至相关系统，实施分级分类差异化应用，处理结果记入“一户式”信用档案，为监管部门实时掌握评价结果信息提供决策依据。

三、取得成效

实施信用监管以来，北京市共建立机动车维修行业“一户式”信用档案 4842 户，每天登录活跃用户近 4500 个，累计采集车辆维修数据 3700 余万条，根据信用评价结果建成四级监管对象库，A+级企业 0 户、A 级企业 1355 户、B 级

企业 3485 户、C 级企业 2 户。社会公众获得越来越多的公信可靠、方便快捷的信用档案、配件溯源、维修信息等服务，机动车维修投诉明显降低，为建设人民满意交通提供了良好的互动和监督渠道，有效推动了机修行业健康发展。下一步，市交通委将继续完善机动车维修行业信用评价指标体系，深入解决行业痛点难点问题。强化信用评价结果在便民惠企活动中的应用，充分发挥北京首善之区引领作用，树立行业知信用、讲信用、重信用、守信用的良好风貌，进一步推动机动车维修行业高质量发展。

2. 建立“一户式”信用档案 引导驾培企业诚信经营

北京市交通委员会推荐

一、总体情况

北京市共有具备机动车驾驶员培训经营资质的企业 81 家，从业备案教练员 1 万余名，登记教练车 1 万余辆，覆盖朝阳、海淀、通州、延庆等 12 个区，全市年均培训约 50 万名学员。面临服务对象多、覆盖区域广、投诉举报时有发生的管理难题。2021 年机动车驾驶培训经营许可改为备案以来，市场日渐趋于饱和，企业间竞争愈发激烈，学员在培训服务质量、预付资金安全、个性化需求等方面有了更高要求，首都驾培行业面临“宽进严管”带来的更大挑战。北京市交通委积极调整监管理念，按照交通运输部要求，加快信用体系建设，提升驾培行业全链条监管效能，促进行业规范健康持续发展。

二、主要做法

（一）着眼“绿色信用驾培”，营造优质信用服务环境。

一是建立驾培行业信用评价指标体系。信用评价是建立以信用为基础的新型监管机制的关键一环。2021 年，在北京市交通委信用体系建设框架下，驾培行业率先建立驾培企业的“通用指标+专业指标”信用评价体系。评价指标共设置

50项，重点围绕经营状况良、社会服务优、质量信誉好等11项加分，围绕违规教学、投诉举报、违法经营等39个维度减分，例如针对少量以低于成本价、少于正常培训学时（快速拿本）为名义招揽学员等不正当手段招收学员的行为进行减分，针对“符合资金监管要求、保障学员权益”的行为进行加分等。按年度形成四等九级评价结果，并通过“信用交通（北京）”网站公示，强化市场优胜劣汰，鼓励从业企业主动提升培训服务质量。

二是实行“绿色信用准入”。北京市驾培行业实施信用承诺制度，明确合规经营、优质服务、评价初始等级等适用范围，逐步释放信用承诺制度红利。驾培企业在办理准入时需做出依法合规经营信用承诺，未作出承诺的，限制进入市场。作出初始等级信用承诺的企业，由常规B级升为A级，日常履约和违诺降级情况均记入信用档案和信用评价。鼓励驾培企业作出优质服务承诺，在依法合规的基础上自觉提升服务质量和品质。信用承诺书通过官网公示，接受社会监督，有效提升市场主体遵纪守法、合规经营的主动性和参与度。

三是强化“绿色信用应用”。驾培企业办理政务事项时，窗口工作人员可以通过系统查看企业信用评级，对信用等级较高的市场主体提供一网通办、承诺办理、容缺受理等“绿色通道”，对信用等级低的市场主体限制便捷政务服务措施。利用政务服务窗口、网络平台等多渠道分发诚信教育手册，

对驾培企业及从业者开展行业法律知识普及、信用知识宣传，营造守法“绿灯畅行”良好氛围。

（二）着眼“品质驾培”，建立全面信用监管体系。

一是建立驾培行业一体化综合监管体系。北京市交通委把信用作为创新行业监管机制的基础，先后印发信用管理、信用评价及分级分类监管工作管理、信用评价指标、综合监管等方面制度文件，搭建驾培行业信用监管体系四梁八柱，建成覆盖事前事中事后全环节的一体化综合监管体系，推动有效市场和有为政府更好结合，形成无事不扰、无处不在的监管工作格局。

二是实施“信用+风险”分级分类监管机制。以信用评价为基础，建立反映客观特点的风险指标体系，包含教练场地性质、资金监管、经营范围、重点时期等，实现短期风险预警。根据驾培企业月度“信用+风险”综合评级，形成4级监管对象库，实施分级分类监管，针对信用好、风险低的驾培企业，采取降低检查比例频次、精简抽查内容、优先评优评先措施并给予优惠政策，对信用差、风险高的驾培企业提高抽查比例频次、加大行政处罚力度、列入重点关注名单，提升监管精准效能，督促企业保障学员安全和培训质量。

三是实现多方位协同共治。驾培行业监管和执法监管协同，信用、审批、监管、执法信息联通互动。会同相关部门建立联合监管机制，厘清部门职责，明确综合监管内容和联

合检查方案，减少多头、重复检查给企业的困扰。支持分级分类查询信用档案，为社会多方主体提供分类查询、投诉评价渠道，压实企业主体责任，助推协会监管作用，促进驾培企业自主规范经营。

（三）着眼“智慧驾培”，建成科技信用监管系统。

一是驾培行业纳入交通综合监管系统。2023年北京市交通委在智慧交通整体框架下，围绕行业发展和监管需求，基本建成市级统筹、市区通用、标准统一的一体化综合监管系统，支撑信用监管机制全面落地实施。驾培行业首批试点上线运行，将全市“驾驶培训监管服务平台”接入综合监管系统，统一标准接口，整合服务业务、考核业务、监管业务数据，全面汇集审批、信用、监管、执法信息数据，提升信用监管数据信息汇聚能力和预测感知能力。

二是汇集全市驾培企业系统数据资源。交通综合监管系统汇集全市81家驾培企业系统数据资源，及全市相关部门监管数据资源、视频监控、卫星定位等感知体系。进行信息共享和数据转递，促进企业服务规范化、透明化、公开化。持续提升非现场监管比重，利用智能筛查、人工智能等手段，增强远程监管、动态检测、预警防控能力，防止缩减学时、“黑驾校”等违规违法行为滋生蔓延。

三是事前事中事后全生命周期监管闭环。依托综合监管系统建立“一户式”信用档案，驾培企业、教练员一经准入

即被自动纳入监管对象库，“一主体一档案，一事项一记录”，主体信用画像动态更新、日益完善。“信用+风险”综合评级依托系统自动测算，监管任务、计划线上派发，当次检查单根据分级分类自动生成，自动化率达 90%。推行电子印章、电子文书、电子档案，全程 100%数字化留痕等，支持一体化综合监管落地实施。

三、取得成效

自 2021 年以来，北京市驾培行业积极推进以信用为基础、应用为灵魂的一体化综合监管，通过分级分类差异化监管、非现场检查手段应用等，风险低、信用好的市场主体较风险高、信用差的检查内容减少 50%，频次降低 33%，现场检查时长平均缩短 70%以上，检查结果准确性提升至 95%以上，问题发现能力提高 6 倍，营造了“对诚信者无事不扰”的氛围，为下一步提升监管效能、促进驾培行业高质量发展奠定坚实基础。

3. 全面推行轻微违法告知承诺制

让执法既有力度又有温度

天津市交通运输委员会推荐

一、总体情况

天津市交通运输委员会认真落实《交通运输部关于建立交通运输行政执法规范化长效化机制的意见》，对照《交通运输领域轻微违法行为依法免予处罚高频事项清单（试行）》，深入实施轻微违法行为免予处罚告知承诺制。截至2023年11月中旬，办理告知承诺制案件1784件，免罚金额100.4万元，取得了良好社会效果。

二、主要做法

（一）坚持以问题为导向。

一是坚持有利群众。及时梳理免罚事项，对告知承诺制涉及的免罚事项征求社会公众意见，公布免罚清单，接受社会监督，对免罚事项定期评估和动态调整，并及时向社会公布。同时，结合总队告知承诺制案件办理实际，开展调研，积极研究确定轻微违法行为的清零周期，进一步完善告知承诺制制度。

二是坚持立足执法实际。结合天津市交通运输执法工作实际，确定了37项免罚事项，并逐一明确完善适用免予处

罚的条件和范围。同时，根据执法需要，制定了告知承诺制案件办理的流程图，便于执法工作开展。

三是坚持抓住关键事项。及时梳理告知承诺制免于处罚高频违法事项，明确具体操作要求，印发具体实施指引，针对每一个事项，明确案件办理流程，规范立案、取证、归档等具体内容，进一步提高承诺制实施的可操作性。

（二）坚持以法治为保障。

一是严格适用范围。严格按照《中华人民共和国行政处罚法》中“违法行为轻微并及时改正，没有造成危害后果的，不予行政处罚。初次违法且危害后果轻微并及时改正的，可以不予行政处罚”的判定标准，确定告知承诺制的具体适用范围，在此基础上进一步结合行业法律法规，确定免罚事项及适用条件。

二是严把办案质量。将告知承诺制案件纳入执法总队案卷评查范围，按季度进行随机抽查，组织执法总队法制审核人员、公职律师、法律顾问等，对案件进行审核，对存在的问题提出建议，确保告知承诺制案件办理质量。

三是严守法定程序。明确办理告知承诺制案件，应当严格遵守立案程序，填写立案报告，并由办案部门负责人审批，案件办理过程中，加强释法说理，向当事人宣讲法律法规，客观公正收集证据材料，确认是否符合免于处罚的适用条件，案件办理完毕后，按要求结案归档。

（三）坚持以案例为指引。

一是明确典型案例标准。充分发挥告知承诺制典型案例的示范引领作用，评选优秀典型案例，将具有一定社会正面影响、人民群众给予表扬、案件办理程序规范严谨的案件，作为评选标准，组织开展评选活动。

二是强化激励考核。各办案部门确定1名执法人员专门负责告知承诺制案例报送工作，对报送的案例通过评选会等方式，组织法制审核人员开展案例评选工作，对优秀案例，总队予以通报表扬，作为绩效考评动态考核加分推荐项。

三是及时通报学习。告知承诺制实施以来，开展了2期优秀案例的评选活动，共评选出优秀案例8件。以通知形式将优秀案例印发全市交通运输执法机构学习借鉴，同时通过总队公众号等新闻媒介向社会公布，取得了较好社会反响。

三、取得成效

（一）形成了较为完备的制度支撑。

一是形成基本制度。依据《中华人民共和国行政处罚法》《天津市优化营商环境条例》等法律、法规规定，结合天津市交通运输执法工作实际，起草了《天津市交通运输领域轻微违法行为免于处罚告知承诺制实施办法》并以委名义发文，进一步规范告知承诺制办理工作。

二是明确免罚事项。梳理形成《天津市交通运输领域轻微违法行为免罚清单》（2022版），共涉及公路路政执法

11项、道路运输执法13项、公共交通运输执法9项、建设工程执法4项等四个领域37项免罚事项。

三是细化操作流程。结合执法实践中遇到的问题，印发《关于交通运输领域轻微违法免予处罚高频事项操作指引的通知》就告知承诺制高频事项办理流程、初次违法行为认定的时间起点等实践中较为关注的问题予以明确，便于办理。

（二）统一执法程序。

一是统一查询标准。对属于告知承诺制的违法行为，执法人员应对当事人是否为初次违法进行询问，并通过查询信用中国、内部办案平台等有关数据，确认当事人是否存在同一违法行为，并在《案件调查报告》中对查询情况进行记录，将查询证明材料、询问笔录归入执法案卷。解决执法实践中查询标准不统一带来的执法尺度不一的问题。

二是统一文书格式。规范告知承诺书的文本内容，要求执法人员统一使用《天津市交通运输轻微违法行为免予处罚告知承诺书》，文书中明确执法人员告知的内容和当事人承诺的内容。进一步规范不予行政处罚决定书的文本格式，适用于告知承诺制案件。

三是统一改正期限。明确改正违法行为的具体期限，结合案件实际情况和当事人承诺改正的期限，一般情况下最长不得超过30个工作日。改正期满，当事人未将改正情况相

关材料送交执法单位的，执法人员可以通过电话等方式告知当事人及时送交，讲明未送交的后果，并记录在案。

（三）得到了社会的广泛认可。

一是减轻当事人负担。告知承诺制实施以来，切实减轻了当事人的经济负担。特别是在疫情期间，交通运输行业从业人员面临着较大就业和生活压力，通过实施轻微免罚减轻了当事人生活和家庭负担，化解了潜在的社会矛盾和风险，意义重大。

二是提升执法队伍形象。告知承诺制机制，综合考虑交通运输领域违法行为的性质、情节以及社会危害程度，对没有造成危害后果的轻微违法行为，免于处罚，是解决以罚代管、一罚了之，重处罚、轻教育的具体举措，提升了执法队伍在行业监管中的形象。

三是宣传行业法律法规。实施告知承诺制，既是对违法行为的告知，也是对行业法律法规的告知，免于处罚但不免除教育，在告知承诺制事项中，执法人员严格落实“谁执法谁普法”责任制要求，积极宣讲行业法律法规，使当事人充分认识违法违规行为的性质、情节、可能造成的危害后果，不断推动普及法律法规知识。

4. 推进“三书一图同达” 助力信用修复高效便捷

河北省交通运输厅推荐

一、总体情况

为深入开展交通运输领域信用修复工作，秦皇岛市交通运输局结合工作实际推出了具有自身特色的“三书一图同达”机制，按照“谁处罚，谁认定，谁告知，谁服务”的原则，与企业主动做好信用修复工作对接。

二、主要做法

（一）创新机制，规范工作程序。

在向被处罚企业一并送达《行政处罚决定书》《行政处罚信用信息修复事宜告知书》《信用修复流程图》即“两书一图同达”的基础上，创新实施信用修复“三书一图同达”工作机制，增加《信用修复工作指导说明书》并送达被处罚企业，详细指导信用修复办理流程，告知行政处罚的类别、信息公示期限、公示平台、可申请信用修复时间及方式等内容，清晰展示申请材料和办理过程，让企业“一看就懂，一学就会”，实现处罚与修复“齐步走”，让企业更好的知晓、理解并享受信用修复的政策措施。

（二）主动作为，搞好宣传教育。

针对相关企业对信用修复了解不多、主动修复意识不强的现状，主动作为、提前介入、专人对接，定期召开运输企

业座谈会，发放信用修复指南，宣传“三书一图同达”工作机制内容，安排专人解读相关政策，引导企业想修复、会修复、及时修复，主动纠正失信行为，保障企业合法权益，维护诚实守信的市场秩序。

（三）建立台账，确保修复到位。

对所有被处罚企业及其合理诉求进行台账管理，进一步明确具体任务、完成时限和责任部门，做到“清单式管理+销号制落实”。对于修复确实有困难的外地被处罚企业，加强与异地处罚企业的沟通对接，通过致电、发函等举措协调修复难题、研究修复举措，随时解决信用修复过程中出现的矛盾和困难。

三、取得成效

牢牢抓住信用修复这个关键，以加强信用监管为着力点，创新监管理念、监管制度和监管方式，建立健全贯穿市场主体全生命周期的新型监管机制，给守信者亮“绿灯”，让失信者有“痛感”，全面提升行业治理能力，优化营商环境，推动高质量发展。截至目前，已通过电话、走访、函询等方式联系被行政处罚企业 300 余家，召开企业座谈会 10 余次，落实“三书一图同达”工作机制 200 余次，切实提高了企业诚实守信和信用修复意识。比如，秦皇岛市某企业，由于该企业需要进行招投标工程建设，通过行政处罚“三书一图同达”的方式向该企业详细说明了信用修复工作内容，

让企业了解到信用修复的重要性，在公示期将满三个月前多次与该企业沟通联系，企业及时完成信用修复工作，受到企业好评。

5. 实施信用分级分类管理 服务道路运输高质量发展

上海市交通委员会推荐

一、总体情况

道路运输行业市场主体众多，监管力量有限，迫切需要信用分级分类，把主要力量精准聚焦在风险较高的市场主体上，通过强化针对性事中事后监管实现“以管促放”，提高简政放权的实效。诸多资本推动型企业的兴起，也迫切需要信用管理这把规范市场秩序的“金钥匙”，以增加违法成本，减少行业乱象。上海道路运输行业紧盯关键的少数，以严重失信作为突破口率先探索信用管理工作，对深化“放管服”改革、构建以信用为基础的新型监管机制、推动行业高质量发展发挥了积极作用。

二、主要做法

（一）聚焦行业重点，坚持审慎必要，建立健全制度规范。

聚焦顶层设计，制定规范性文件《上海市道路运输市场严重失信主体管理实施细则》，研究认定了49项严重失信行为和17项惩戒措施，并对信息采集归集、信用修复、信息化建设等方面作出规定，在道路客运、货运、汽修、驾驶员培训等道路运输行业，形成了全市统一的制度标准和流程规范。

（二）坚持共享共治，完善协调机制，强化失信联合惩戒。

一是行业内部“闭环管理”方面。道路运输相关部门和单位将信用管理工作与“审改”“双减半”等工作相结合，把失信主

体列为重点审批审查对象，使其不适用承诺办理期限、不适用告知承诺和提前服务等行政审批简化程序。与线路经营许可管理、经营性车辆额度管理、重大赛事保障、驾校培训能力核定等工作相结合，对失信主体给予公共资源交易信用减分、限制享受相关便利化措施。与“双随机、一公开”监管相结合，实施重点监管，适当提高抽查比例和频次，依法依规实行严管和惩戒。二是社会各界协同治理方面。定期做好与上海市公共信用信息平台等其他信用平台的数据共享，通过对外推送严重失信信息实现跨行业、跨部门、跨地区的惩戒。比如，相关部门对失信主体不予发放免费新能源汽车专用牌照额度、限制享受市级文明单位评选资格、不作为推荐运输企业等。三是行业自律自治方面。注重培育行业协会，充分发挥协会的桥梁纽带作用，主动研究诸如行业警示、会员降级、会员除名和行业互相督促等细化举措，真正让失信企业失信受戒。

（三）依托平台建设，强化数据对接，打造“智治”新模式。

研究建立信用管理信息化模块，强化上海交通信用平台与相关业务系统的衔接，自动归集符合严重失信条件的信息，有效预防瞒报、漏报现象并提高数据精度，做到“应归尽归”。同时，严重失信主体名单可以自动对接推送至各相关业务系统，当失信主体在业务系统中输入企业名称、统一信用代码等信息后，能够进行业务锁定或者失信提醒，做到“应惩必惩”。此外，上海交通信用平台的日志管理可以全程记录各个操作，整个过程“阳光透明”，切实避免人为因素干扰。

三、取得成效

（一）积累形成道路运输市场严重失信主体名录库。

经统计，5年以来，上海市共有985户业内企业曾纳入严重失信主体名单，其中，货运行业涉及750户，客运行业200户，运输服务业35户，这为行业分类监管奠定了坚实基础，为筛选优质企业提供了有效支撑。

（二）有效提升行业监管效能和公共服务水平。

针对企业是否属于严重失信主体，在监管和服务上有所区分，把更多监管力量聚集到失信主体上，让更多的便利和优惠资源向守信者倾斜。严重失信主体在各个环节被精准锁定，监管的靶向性得到增强，监管效能得到有效提升。公共服务方面，结合“一网通办”等行政审批改革工作，对守信经营单位研究制定诸如信用承诺、提前服务等便民措施，努力缩减办事期限、压缩材料提交、提高当场办结事项比例，不断提升公共服务水平，让守信者享受更多的政策红利。

（三）有力推动企业主体责任落实和行业健康有序发展。

对严重失信主体的重点监管和联合惩戒，以及对守信者的一系列便民措施和行业扶优政策的推出，直接或者间接增加了严重失信主体的失信成本，有利于促进企业加强内部信用管理，减少违法失信行为发生，推动企业安全、管理主体责任的落实和行业健康有序发展。经统计，上海近3年因站外违规上客列入失信名单的企业分别为32家、9家、5家，下降趋势较为明显。另外，根据企业申请信用修复时提交的整改报告情况来看，企业违法违

章率明显下降。

6. 以跨区域、跨流域船舶信用联合监管机制 助推内河航运现代化 江苏省交通运输厅推荐

一、总体情况

京杭运河苏鲁浙段是全线最具经济效益的航段，千吨级船舶可以从山东顺水而下经过江苏直达浙江杭州，常年有2万多艘船舶航行，是世界上最繁忙的内河航段之一，为沿线经济社会发展提供了有力支撑。但部分从业人员诚信理念缺失，利用省域、流域之间信息没有充分互联共享的管理漏洞，在水运市场中弄虚作假，谋取不当得利，对营造公平、公正的通航环境带来了恶劣影响。因此，京杭运河江苏省交通运输厅苏北航务管理处（以下简称“苏北航务管理处”）主动对接山东、浙江及江苏省相关水运单位，建立跨省、跨流域的联合监管机制，形成船舶信用管理的合作联盟，管理效果显著。

二、主要做法

在对接之初，苏北航务管理处就明确将打通数据壁垒作为最紧迫的目标任务，将信用联合奖惩作为最重要的合作手段，探索建立跨区域、跨流域船舶信用联合监管机制。

（一）做机制建设的倡导者，“破壁”先“破冰”。

2019年，苏北航务管理处在苏北运河率先试行信用管理，在建立船舶信用等级管理机制并取得成功的基础上，开始寻求省域、流域内合作。苏北航务管理处明确由近及远的思路，首先在省内与行业单位建立初步合作关系，在前期深入细致沟通的基础上，2021年4月，与镇江海事局联合发布《关于实施船舶信用级别互认与联合奖惩的通告》，明确了海事信用名单与船舶过闸积分的换算方式，每月共享认可的信用名单船舶，标志着双方在信用管理领域开始建立正式合作关系。2022年8月和12月，先后与山东水运发展集团公司、浙江杭州交投船闸管理公司签订联合奖惩工作合作协议和船舶信用管理合作备忘录，明确了有关信用合作内容、合作要求，实施区域协调联动共管。至此，苏北航务管理处与苏鲁浙行业内单位均启动合作，完善各自信用管理体系，健全联合奖惩机制，打破了“单打独斗”的局面。

（二）信用联合监管模式初步建立，“串点”终“成线”。

在初次对接成功后，2023年开始，苏北航务管理处尝试逐步实现京杭运河山东—江苏段—浙江段及长江干线通航信息互联互通，最终初步形成了船舶信用信息共享互认的格局。一是落实信用合作的工作机制，各方成立工作专班，以联合工作小组的方式定期开展会商，持续推进联合监管工作。二是制定统一互认的信用评价标准，如苏北航务管理处对海事部门“黄名单”船舶进行信用减分，对“红名单”船

船进行信用加分；苏北运河航行的高信用级别船舶可在长江锚地优先靠泊、港口优先作业等。三是联合实施信用激励和惩戒规则，如在本管理区域发生船舶信用激励和惩戒行为，接到通报的合作方同样给予相应的奖惩处理。四是深化船舶信用工作对接，加强各自管理领域信用信息的归集、汇总和通报，跟踪评估奖惩措施落地情况及实施效果。至此，苏鲁浙信用联合监管模式初步建立，有效推动了行业监管由“管行为”向“管信用”转型，营造了“守信者一路畅通、失信者寸步难行”的良好氛围。

（三）数据壁垒进一步打通，“延时”变“实时”。

信用联合监管模式初步建立后，苏北航务管理处牵头搭平台、定制度，打通数据壁垒，做好数据信息跨省域、跨流域实时共享，进一步巩固联合监管成果。一是建立联合监管系统平台。按照签订的信用协议条款，打通数据交互通道，通过“发起—响应—反馈”的信用联动机制，实施守信联合激励和失信联合惩戒，并根据双方约定的联合奖惩规则加减信用分，同时定期对联合奖惩情况进行公示。二是实现相关信息共享互通。按照协议约定，通过信息平台共享船舶的基础信息、信用信息、航行轨迹信息、船闸运行信息、航道水情信息及水上物流信息等，定期同步相关数据，实现信息共享互通。三是形成信用监管实时联动。通过建立联络机制，及时发布船舶信用信息、信用联合奖惩情况。同时，为通行

于关联水域内的船舶提供更加精准的航行过闸服务，发布推送天气水位、交通管控、船舶流量、大修工程及其他特殊通航事项。

二、取得效果

（一）航闸安全畅通秩序得到有效保障。

通过船舶信用联合监管机制，京杭运河上航行的船舶逐步适应“一处失信、处处受限”管理新格局，利用虚假证件跨省、跨流域航行违章违规行为明显减少，过闸船舶做到船证相符、排队登记、按序过闸，自觉遵守航行规则，水运公平公正秩序得到有力保障，船舶安全航行效率显著提高。截至2023年11月，累计有9666艘次A级及以上高信用等级船舶在长江优先安排锚泊和装卸作业，313艘次C级及以下低信用等级船舶被“限制锚泊”。

（二）船舶守信重信意识明显提升。

随着近年来不断推出的便民化、智能化、诚信化、差异化等服务举措，广大船员对实施“船舶信用联合监管”给予高度认可和支持，对主动报告或消除航闸安全隐患等加分行为呈现积极态度，社会参与守信用信的热情度不断高涨。截至2023年11月，累计有401艘海事“黄名单”船舶被联动信用扣分，对61艘报告安全隐患、参与抢险救灾等船舶进行了联动信用加分。

（三）创新成果得到有效推广应用。

苏北航务管理处创新引领内河航运差异化信用监管与服务，首创跨省合作模式，积极拓展“船舶过闸+信用管理”的应用场景。江苏港航系统在此基础上，制定了《江苏省内河航道船舶过闸信用管理办法》，行业内相关单位借鉴吸收苏北运河信用管理模式，推动了信用管理创新成果的推广应用。

7. 创新信用监管模式 引导网约车规范发展

江苏省交通运输厅推荐

一、总体情况

统计显示，目前南京市共保有网约出租车和巡游出租车 5.5 万辆，从业人员 14.6 万人。面对庞大的新业态从业主体，南京市交通运输局坚持以人民为中心，以信用为抓手，贯彻落实《国务院办公厅关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》（国办发〔2016〕58 号）等要求，印发《2023 年出租汽车服务质量提升年行动计划》等制度性文件，通过做好“多维式”信用管理、共建“联盟式”信用平台、发布“警醒式”信用清单、释放“惠企式”信用红利等措施，在行业合规化、服务质量提升、行业投诉下降等方面取得明显成效。

二、主要做法

（一）做好“多维式”信用管理，夯实分级基础。

一是拓展信用评价领域。作为加强网约车经营者信用管理的补充举措，南京市交通运输局在做好网约车经营企业和从业人员信用评价工作的基础上，拓展管理对象，制定印发《南京市网络预约出租汽车车辆所有人服务质量等级评定办法（试行）》，对在南京注册企业法人或分支机构且具备南

京核发的网约车运输证车辆的车辆所有人（网约车租赁公司）试点开展信用评价工作，并定期向社会公示信用评价等次，引导车辆所有人落实主体责任，夯实分级分类监管基础。

二是强化联合信用监管。强化网约车从业人员联合监管，联合公安部门对网约车从业人员有无涉毒、酒驾等违法记录进行审查，共享违规失信信息，把好从业资格入门关。针对重大景区（商圈）、重大枢纽、重大节假日，在南京中山陵景区、夫子庙景区以及火车站等重点区域，联合属地综合管理机构以及公安、文旅等部门，对网约车开展联合监管；制定《南京禄口国际机场地区网络预约出租车电子围栏划分规则（试行）》，在南京机场区域实行统一的电子围栏区域、派单规则和违规惩戒标准，有效维护重点区域网约车运营秩序。

（二）建立“联盟式”信用平台，强化行业自律。

与南京市公安公交治安分局联合指导，成立“南京市网约车行业可持续发展联合会”，推出“平台联合组织、协会参与支持、管理部门监督落实”的行业发展新模式，滴滴出行、T3出行等10家网约车平台签署并发布《南京网约车行业自律公约》。“联盟式”信用平台，聚焦司机规范、平台服务、司机权益三大重点领域，推动企业间摒弃偏见鸿沟，打破信息壁垒，立起信用标尺，对执业安全隐患开展联合治理，对车辆管理公司统一准入退出标准，共同规范经营行为，严

格执行红线驾驶员不准入原则，实现信用信息互联共享、难点问题共商共治。联盟成立以来，联合会已开展4轮严重失信司机治理工作，对存在严重失信行为的2788名驾驶员予以全平台联合监管。

（三）发布“警醒式”信用清单，提升服务质量。

一是提示失信风险。对涉稳投诉较多的网约车运力渠道公司进行梳理，联合南京出租汽车暨汽车租赁协会发布《南京市网约车经营风险提示》，提示网约车从业人员容易出现的违法违规风险、上班模式合作风险、非法营运风险，提出防范建议，目前共公示2批次14家风险警示企业。

二是试行负面清单。南京市交通运输局指导出租汽车暨汽车租赁协会制定《南京市出租汽车驾驶员负面行为清单制度（试行）》，分批动态公示因拒载、故意绕道、途中甩客等行业失信问题纳入负面行为清单的出租车驾驶员，时刻警醒驾驶员规范从业行为，提升行业服务质量，保障人民群众的合法权益。目前共公示4批次174名被列入负面行为清单的从业驾驶员。

（四）释放“惠企式”信用红利，培育守信理念。

2023年印发《南京市农村客运补贴和城市交通发展奖励资金使用管理实施细则》，对服务质量信誉考核达到A级及以上的、当年度更换车辆为换电模式的纯电动巡游出租车和网约车经营者，每车发放一次性电动化补贴，其中415辆网

约车享受该补贴。通过强化信用评价结果的应用，以诚信“变现”让守信企业切实体验到“信用有价、诚信有益”。

三、取得成效

自探索网约车信用监管新模式以来，南京市在行业合规化、服务质量提升、行业投诉下降方面取得了明显的成效，从业主体更加规范，平台经营更加诚信，人民群众享受到更加优质的出行服务。

（一）撬动行业合规杠杆，维护市场发展秩序。

高度重视通过信用手段促进网约车规范发展，截至 2023 年 11 月，南京市网约车合规率在全国排名靠前。

（二）夯实服务质量根基，提升市民出行体验。

通过“联盟式”信用平台，南京市前后下发 4 轮自律联盟联合监管名单共计 2788 人，有效提升了网约车领域诚实守信的风气。

（三）构建信用监管堡垒，有效降低投诉数量。

通过信用监管，南京市网约车不断提升服务水平，投诉数量下降比例明显，乘客满意度显著提升。

8. 构建动态精细多层次信用评价机制

提升行业数字化治理水平

浙江省交通运输厅推荐

一、总体情况

为加快构建以信用为基础的新型监管机制，破解当前交通运输行业信用评价存在的评价体系粗放、指标不够科学、评价不及时、结果不准确客观等问题，浙江省交通运输厅立足营商环境优化提升，以数字化改革为引领，聚焦“更科学、更精准、更高效、更客观”，着力构建“1+N+X”统分结合的信用管理制度体系，不断细化完善信用评价标准体系，创新构建动态精细和多层次的信用评价机制，迭代完善全省一体化的信用管理系统，推动交通运输信用评价从碎片化向系统化、从粗放型向精准化、从线下评价到线上评价、从定期评价向动态评价转变，信用数据归集更加全面准确，评价智能化程度进一步提升，实现交通工程、道路运输、水运港口、地方海事、公路养护、地方铁路等交通运输重点领域信用评价全覆盖，推动交通运输信用体系建设更高质量发展，为提升行业治理水平、高水平建设交通强省提供有力支撑。

二、主要做法

（一）强化制度引领，破解评价体系粗放问题。

近年来浙江省针对交通运输各领域信用评价各自为政的情况，强化顶层设计和统筹推进，着眼制度重塑和政策集成，2021年率先在省域层面出台涵盖全过程体系化的信用管理总办法（《浙江省交通运输行业信用工作管理办法》），先后制修订道路运输企业及从业人员等7个重点领域（含21个子领域）信用细则，加上地方特色信用评价制度，构建形成“1+N+X”统分结合的信用评价制度体系，信用评价实现从“碎片化”转向“系统化”。针对当前信用评价标准不一等问题，率先在省域层面统一从业企业信用评价分制和评价程序，实行千分制和五个信用等级；率先规范各领域信用评价的基本维度，实行基础信用、经营信用、安全信用、履约信用、社会信用五位一体评级指标体系框架；率先尝试明确信用信息的类别和范围、红黑名单认定程序和责任主体等，并细化信用异议修复等权益保障方式，基本形成体系完善、规范统一的信用评价机制。

（二）探索“通用+个性化”评价体系，破解评价不科学难题。

浙江交通以应用为导向，聚焦行业关切，探索“通用+个性化”多层次的评价体系。一是在7个重点领域21个子领域建立全省通用型评价体系，并结合不同领域的管理侧重点和群众关注点，灵活调整不同维度的评价分值，形成安全型和服务型两种类型。二是支持重点领域和地市开展信用制

度创新，探索开展“两客一危”、内河船舶领域特色评价和分级分类监管，推进巡游、出租“两车”评价融合。如杭州市以出租车企业信用评级和服务质量信誉评级为基础，为出租车企业和司机专门定制信用+贷款产品；宁波市专门搭建事故车辆“诚信修”应用场景，建立多方参与的维修企业综合评价体系，进行维修业户精细化动态闭环监管。三是在此基础上，率先建立评价指标体系后评估机制，对信用评价指标体系进行动态迭代完善，推动建立高质量的评价指标体系。2022 年对实施一年的各领域评价指标体系进行后评估，对各领域评价框架和 190 项指标口径和权重等进行调整完善，基层和主体对指标体系的满意度更高。

（三）探索信用行为分类赋分制，破解评价过惩不相当难题。

针对以往评价指标简单笼统带来的扣分畸轻畸重问题，浙江探索实施精细化指标设置。一是根据失信行为性质和同一类失信行为的次数和轻重程度，设置不同的扣分分值和影响期限。这一模式 2022 年在交通工程领域率先实施，目前已推广至交通运输全部评价领域。据统计，目前 56% 的指标影响期在 6 个月以内，扣 50 分以内的失信行为占 67%，减轻了一般违法违规行为对企业的信用评级影响。二是针对围标串标、重大安全事故等一些性质恶劣、危害后果大的行为加重扣分并延长影响期限，对一些超限超载等高频违法行为

根据次数实行加倍扣分和逐年梯度恢复得分。2022 年因一次性扣 200 分以上被列入重点信用监管的企业总计 610 家。分类赋分制度不仅可以使评价更加精准客观，也对企业及时修复信用、开展正常经营活动具有正向作用。

（四）率先实施动态评价，破解评价不及时难题。

交通运输领域以往实施传统的人工年评制，程序复杂，费时费力，浙江交通坚持数字赋能，立足“信息全归集、管理全在线、评价全自动、监管全周期”的目标，率先建设涵盖交通运输全领域、管理全过程、全省一体化的数字信用综合管理服务系统。一是推动信用管理全在线，实现信用记录归集、信用等级评定、红黑名单认定、信用异议和修复全环节线上管理全程留痕，信用管理流程进一步简化优化，工作效率大大提高。二是实施在线动态评价，依托信用管理系统基本实现全领域在线评价，评价效率明显提高；逐步缩短评价周期，道路运输从业人员、海事领域率先实现实时评价；交通工程和水运港口、道路运输企业领域实施半年一评。2023 年重点通过信用系统建设全领域实时评功能，逐一梳理许可（备案）事项、处罚案由、检查问题与主体库和评价指标的业务联动规则，形成模型算法 600 多套，推动主体和自动归集信息精准联动，实现实时计分、等级动态发布。三是建立负面清单的信用评价触发机制，2021 年起交通工程领域全国率先实行负面清单实时降级制度，累计已对 36 家存在

安全生产和施工质量责任事故、业绩造假、围标串标、违法分包、资质申报造假等失信行为的从业单位进行动态降级，对 65 名施工从业人员进行动态降级。

（五）持续推进信用数据治理，破解评价不准确问题。

一是开展信用数据治理提升行动，加强对问题数据整改和信用数据全过程管理，推动信用信息及时全量归集。目前，浙江信用主体库经过三年连续清洗完善，准确率大大提升。先后对接交通内外 14 个系统，归集利用近 200 类 2249 万条数据，数据及时率准确率大幅提升，有力改善了录入不及时和应录未录问题。二是建立信用“晾晒台”，每日滚动“晾晒”各领域各地市数据归集量、数据及时率和指标利用率情况。目前信用行为数据近 91.4%自动归集（其中道路运输和港航海事 98%），自动扣分精确度飞速提升。三是建立问题处理常态化机制。结合“双公示”和报部数据工作，建立信用数据日监测、周统计和月度通报整改机制。开展“信用修复一件事”改革，实现同一个端口申请信用交通和信用浙江网站同步修复。向从业主体开放信用档案和信用信息查询服务，主体可随时掌握信用状况，随时提出异议和修复，努力将信用评价不良影响降至最低。

三、取得成效

（一）评价更加规范高效，社会认可度更高。

2022年是行业信用管理办法实施第一年，信用评价范围不断拓展。从领域上来说，从交通工程、道路运输领域拓展到公路养护、水运港口、地方铁路等重点领域，实现重点领域全覆盖。从评价对象来说，参评主体逐年增多，2022年度全省交通运输行业参加信用等级评价的主体约45.2万（其中企业达36926个，同比增长114%）。其中道路运输企业参评主体从2020年的8176家扩大到2022年的27350家。从业主体要求参加信用评级和进行信用修复的意愿更加强烈。

（二）评价更加科学细致，主体信用感知度更强。

评价指标体系在不断精简完善，2022年度交通运输各领域评价结果进一步趋向合理化，评价结果整体呈现两头增长、中间下降的趋势。如2022年度道路运输企业A、B、C级数量有所下降，D级增加了1105家，增长122.23%。

（三）评价更加动态及时，交通运输营商环境更加优化。

由于分类赋分和评价周期缩短，信用对交通工程招标的影响更加优化可控。不少一般失信企业受益新型评价机制，招标不受影响。信用“重小惩慎大诫”方式使企业更加注重合法合规经营，进一步优化行业健康可持续发展生态，为分类精准监管和信用应用服务等提供强力支撑。

（四）评价更加准确客观，信用分级分类监管支撑更加有力。

目前浙江省交通领域涌现出双随机分级监管、“浙运安”

危货信用分类监管和内河船舶分类监管等各种信用智控模式，监管精准性大大增强。信用工作更加受到企业重视，部分货运企业主动加强挂靠车辆管理甚至解除清退处罚多的挂靠车辆。很多银行、保险公司和货主企业主动对接交通运输评价结果，地市趁势推出“小微，你好！”“船舶绿色信用金融”和船舶“信易保”等金融服务场景，交通运输行业信用影响力进一步增强。

9. 信用治理构造汽修行业“承诺践诺”监管闭环

浙江省交通运输厅推荐

一、总体情况

目前，浙江温州共有汽修企业 3346 家，年均汽修量达 800 余万车次，年均营业额超 60 亿元，为全市 300 余万辆汽车提供了扎实的维修保障。但一些企业长期以来诚信缺失的问题突出，诚信经营水平较低，侵害消费者权益情况时有发生，仅市本级年均接到政务服务投诉件达 500 余件，主要表现为：一是维修过程“鱼目混珠”。企业在维修时利用与车主间的信息不对称，出现零件以次充好、开价随意、车辆小病大修、虚假维修等不诚信行为。二是维修技术“泥沙俱下”。汽修技术人员水平参差不齐、难以保障维修到位；检修设备能力有限，难以保障精准诊断，导致车辆故障未解决乃至反复维修。三是维修服务“参差不齐”。企业场地“脏乱差”，重修理轻服务。针对以上问题，温州创新打造汽修行业“三治融合”监管模式，即以“行业信用治理、企业自主治理、政府依法治理”模式，激发企业承诺一践诺的内生动力，推动行业自治，构建信用监管闭环，汽修行业面貌焕然一新。

二、主要举措

（一）信用治理，全力打造诚信经营的承诺生态。

一是严选试点企业。联合温州市信用办印发《关于开展温州市机动车维修行业信用体系建设试点工作的通知》，开展汽修行业信用体系建设试点工作，完成了试点企业自主申报、资料审核、现场核查、企业评审、企业征信审查、工作方案联合发文等各项流程，甄选 30 家制度完善、技术公认、信誉良好以及消费者满意度高的信用试点企业，并进行挂牌营业。

二是严抓企业承诺。组织维修企业签订诚信经营承诺书，并录制视频发布承诺宣言，恪守承诺，引导企业在汽修经营过程中严格遵守有关规定，否则主动赔偿车主损失，接受管理部门约谈惩戒，并退出试点行列。目前，30 家试点企业投诉率全面归零，客户满意率达 97.2%，特别是在全市维修量总体明显下降的情况下，实现维修量同比提升 14.5%。

三是严格信息公开。要求企业公开汽修工时定额及备案的工时单价等，在业务接待区域醒目位置公示营业执照、业务受理程序、服务质量承诺、监督投诉电话等企业相关信息。

四是推出三大信用体系。经营信用要求企业做到主动出具维修竣工单，上传维修数据信息，维修工位视频监控全覆盖，并实时推送给车主及行业管理部门等。安全信用要求企业建立安全生产管理体系，建立“五废”收集、处理制度等。服务信用要求企业落实一车一档、跟踪回访、接受监督等工作。

（二）自主治理，着力提升企业践诺的内生动力。

一是以技术提升夯实企业践诺实力。近三年来，举办维修技能比赛 5 次，推荐 302 名业内优秀技工参加省、市技能竞赛，向省交通运输厅推送 5 名交通技术能手加入汽修专家库，营造互学互比氛围。

二是以品牌效能激发企业践诺活力。开展各类社会大型咨询活动 25 次，实现企业、车主对接沟通零距离，化解信息不对称，累计吸引消费者 5 万人次，有效打响企业自身品牌，大大增加了企业客流量。

三是以企业互查巩固企业践诺动力。组建 19 支维修企业互查小组，由企业负责人任小组长，针对企业“脏乱差”、维修服务过程、安全生产、环保等内容，建立企业间互查+整改机制，依据不定时间、不定地点原则，开展跨县（市、区）随机互查。已累计开展互查 55 次，并将 221 家企业存在的问题及时通报监管部门落实整改，整改率达 100%。

四是以案件化解提升企业践诺能力。由业内 14 名优秀维修技师组建汽修质量纠纷调解小组，三年来累计成功调解车辆维修纠纷 505 件，化解成功率达 87%。

五是以行业工会保证企业践诺压力。率全省之先建立浙江首家汽修行业工会，吸收两千余名会员加入工会，并在此基础上由企业自发成立诚信联盟，共同约定、互相监督，确保企业共创诚信经营生态。

（三）依法治理，全力构造“承诺+践诺”的监管闭环。

一是构建数字监管闭环。强化过程导向，创新推动全市785家一、二类维修企业维修工位铺设2207条萤石云监控线路，精准记录车辆维修全过程，实现监管部门与车主实时分享、30天内随时查阅维修实况；创新搭建温州汽车监测与维护（I/M）平台系统，实现监管部门、I站与M站信息数据闭环，确保政府部门、车主监管有迹可循。

二是完善消费者监督闭环。为化解I/M体系推进中消费者疑虑，主动在12345设置专门岗位，实现政务服务热线关于汽车尾气治理咨询岗位零的突破，仅耗时2个月实现了投诉咨询量归零，切实提升了监管效率。

三是突出执法惩戒闭环。凝聚公安交管、交通运输执法、生态环境执法等多元执法合力，严厉惩处侵犯消费者权益、扰乱维修市场秩序等各类行为案件275起。

三、取得成效

通过“三治融合”模式，温州汽修行业整体经营面貌明显改善，引领行业形成了“诚信、勤勉、活力”的品牌建设理念，实现了卫生环境全面提升、客户接待水平全面提升、经营效益全面提升、消费者满意度明显提升，各企业收到群众感谢信、锦旗等30余件。785家信用良好的一、二类维修企业主动发起志愿服务倡议，并在行业管理部门指导下成立温州市汽修（M站）春运与疫情防控志愿者服务队，连续3

年在春运期间及社会防疫压力较大期间为 832 辆汽车提供抢修服务，其中涉及疫情防控汽车 163 辆；主动为“河南 7·20 水灾”等各类重大灾害发起捐款，累计捐款达 10 余万元，社会反响良好。

10. 信用监管促进旅游客运安全高效发展

安徽省交通运输厅推荐

一、总体情况

黄山市作为全国著名旅游目的地城市，旅游客运行业发达，现有从事包车（旅游）客运业务的企业 16 家，车辆 724 台，业态体量位居全省第二。长期以来，包车（旅游）客运车辆违规经营行为屡禁难止，单凭以“行政处罚”为主的监管手段难以促进行业规范健康发展。

黄山市交通运输局充分分析企业车辆违规诱因，联合黄山市文化和旅游局，以规范全市包车（旅游）客运经营行为，提升道路旅游服务质量和安全水平为出发点，制定《黄山市包车（旅游）客运企业信用分类监管考核办法》，定期开展实施效果后评估，不断修订完善。在考核周期内对企业经营资质、运输管理、安全管理、服务质量等方面进行综合考评，紧扣“经营承接”“企业发展”“业务办理”三大核心内容，探索实施信用分级分类监管，构建以信用为基础的行业监管机制，以有效的信用监管和信用服务提升市场监管科学化、精准化水平，通过有差异的奖惩措施，形成行业规范、运输安全、诚信经营的良好氛围。

二、主要做法

（一）科学分类。采用考核记分原则，周期内将企业信用等级分为“优良（AA级）、良好（A级）、中等（B级）、较差（C级）、差（D级）”五个等级。围绕企业经营资质合规、运输管理规范、安全管理有效、服务质量提升四个模块，把脉企业生产、经营活动主要环节，探索对企业的“科学赋分”。

其中经营资质 15 分，占比 15%。对企业的办公场所、停车场按低配要求，减轻企业压力；对管理人员配备、安全生产制度、诚信经营行为做高配标准，引导企业发展规模与管理能力相匹配，强化安全生产主体责任落实。

运输管理 45 分，占比 45%。紧盯行业管理重点，对车辆运营行为、车辆动态监控管理制度落实、车辆违法行为抄告及处理情况“加担子”。如硬性规定：“周期内核实一起违规行为则不得评 AA 等级”“发生亡人事故未及时上报经核实的，企业本周期内信用等级不得评为 B 级及以上等级”，增加了企业违规经营行为、事故瞒报行为的违规成本，促使企业进一步强化车辆动态监管。

安全管理 30 分，占比 30%。突出企业车辆管理、驾驶员管理和安全生产责任制落实情况，为企业日常管理提供明确、量化的管理要求。

服务质量 10 分，占比 10%。督促企业进一步提升车容车貌和从业人员服务质量，建立完善乘客评价及投诉处理机

制，提升人民群众出行满意度。

加分项 5 分。一是鼓励企业积极主动承担社会责任，主动承接政府指令性任务，弘扬行业正气，积极宣传一线从业人员先进事例，塑造正面交通形象；二是鼓励企业科学优化管理，积极开展“安全生产化标准化”评级。

（二）精准奖惩。

针对道路运输企业“罚而不改”的情况，精准把脉企业动因，紧扣“经营承接”“企业发展”“业务办理”三大核心诉求，对不同等级企业采取有区别的守信激励和失信惩戒措施。

一是“经营承接”上突出“官方业务员”和“风险提示员”差距，实现“诚信变业务”。对 A 级及以上企业，由市交通运输局、市文化和旅游局联合向政府、军警、学校等政企单位优先推荐，同时鼓励旅行社优先选择承担包车运输任务；对 C 级及以下企业，不建议作为相关企事业单位采购服务对象，在旅行社服务选择时，发布风险提示。

二是“企业发展”上突出“优先发展”和“整改后发展”的区别，实现“诚信变发展”。在运力新增上，鼓励 A 级及以上企业结合经营实际，有序发展企业运力。周期内，AA 级、A 级企业分别可新增不超过企业实有车台数 20%、10% 的客运运力，B 级及以下企业，综合客运市场需求，严格限制企业运力新增；在政策争取上，对 A 级及以上企业在荣誉

表彰、评先评优、品牌创建、重点发展项目时优先推荐，在“信易行”“信易贷”等“信易+”奖励政策时优先考虑；对B级及以下企业，增加“完善机构设置，落实各项安全生产制度，配合交通运输执法部门对违法违规行为进行处理”的整改要求，引导企业通过整改，实现“劣币变良币”的转变，促成“良性”发展。

三是“业务办理”上突出“绿色通道”和“严格审核”待遇，实现“诚信变便捷”。A级以上企业在办理道路旅客运输相关业务时，享受“绿色通道”“容缺受理”等便利举措，对B级及以下企业则采用“按照公示的流程及材料办理”；企业包车客运标志牌备案时，对A级及以上企业，采用“系统自动审核”，便利企业开展经营活动。对B级及以下企业变更为每趟次“交通运输主管部门人工审核”，强化对不规范经营企业的监管。

（三）动态评价。

包车（旅游）客运企业信用等级实行动态调整，每个考核周期内A级及以下企业享有1次信用修复机会。根据实施效果后评估，将考核周期由原来的一年一次调整为每半年一次。明确信用修复时间、流程，规定信用修复遵循“陡降缓升”原则，周期内企业信用修复仅可向上提升一个等级，引导企业在周期内充分履行安全生产主体责任，合法合规经营。

（四）协同高效。

系统内部，厘清交通运输主管部门、运管服务中心、执法机构职责，量化行政检查频次，如 A 级及以上企业，不纳入或降低日常监督检查频次，对 B 级及以下企业保持正常检查频次或开展责任约谈和突击检查；明确双随机抽查比例：A 级以下企业的抽查比例分别为 30%、50%、70%、100%，日常车辆运营轨迹及包车客运标志牌抽查比例分别为 10%、30%、50%、80%，真正实现对规范经营企业“无事不扰”，对失信企业“利剑高悬”。系统外部，与文化和旅游等部门完善工作机制，搭建联合执法沟通渠道，推动跨部门数据共享、抄告，推进联合惩戒措施的施行。

三、取得成效

《办法》实施以来，黄山市交通运输局积极开展政策宣贯，全市包车（旅游）客运行业秩序得到规范、整体安全管理能力不断提升、诚信经营风气逐步树立。

一是车辆超速、疲劳驾驶、夜间行驶等违规行为比率明显下降。第三方平台监测数据显示，全市“两客一危”车辆上线率由 2021 年的 79.03% 提升至 2023 年的 89.75%，车辆超速行驶、夜间疲劳驾驶、夜间行驶等违规行为从 2021 年 341 起下降至 2023 年 117 起，违规率由 2.49% 下降至 1.28%。

二是车辆运营行为违规率逐步下降。2021—2023 年间，核查车辆运营轨迹次数逐年提高（分别为 1894 趟次、2082

趟次、2195 趟次)，发现存在不开具包车客运标志牌从事经营、未按包车客运标志牌载明事项经营、线路两端均不在车籍所在地等违规经营行为逐年递减，由 73 趟次降至 65 趟次、57 趟次，违规率从 3.82% 下降至 2.59%。

三是合规经营企业经济效益持续向好。在疫情防控背景下，会同黄山市文化和旅游局联合形成推介机制，为合规经营企业进一步拓展业务。2022 年以来，累计推荐 8 家 A 级以上企业承接大型政务、商务及政府应急性用车 9 次，调用车辆 220 余辆次，为企业拓展营收 379.7809 万元。其中，黄山华实旅游汽车运输有限公司作为民营旅游客车企业连续 3 个周期信用等级均达到 AA 等级，在传统客运业务量锐减后，因行业部门的推荐，已成为全市大型会议车辆保障的主要服务单位，先后完成“1+6 圆桌会议”“RCEP 会议”“全省乡村振兴会议”等多次高规格会议车辆保障工作，每年拓展营业额达 100 余万元。

四是行业社会责任意识更加彰显。行业正气之风逐步树立，企业勇于承担社会责任主动性明显提升。2021 年以来，先后有 9 家企业 172 台次车辆主动承担疫情防控工作，圆满完成 587 趟次应急转运运输任务，安全转运群众 16551 人次，其中 3 家企业 35 台次车辆完成跨省驰援兄弟地市疫情防控工作，3 家企业 65 台次车辆以“服从指挥、专业有序、踏实肯干”的精神面貌，圆满完成市委、市政府交办的重大会议

保障工作；行业从业人员回馈社会意识明显增强，黄山市海富旅游汽车有限公司调度员魏海滨无偿献血 20 年，累计献血 15000 毫升，2023 年更是通过长期锻炼，成为黄山市第 32 例造血干细胞捐献者，成功挽救了一位 8 岁儿童的生命。

五是社会满意度不断提升。企业高质量完成重大活动、应急转运等各项运输保障任务，得到卫健、体育、外办等部门的高度认可，塑造了良好的交通形象。两年多来，未接到涉及包车（旅游）客运投诉，有效提升了群众出行的满意度和获得感。

11. “互联网+信用+普惠金融”构建港航治理新模式

福建省交通运输厅推荐

一、总体情况

近年来，厦门港口管理局在福建省交通运输厅和厦门市信用办的指导下，紧紧围绕规范港航市场秩序、优化厦门港营商环境、培育港航信用文化等目标，推行“互联网+信用治理+普惠金融”新型港航治理模式，构建以信用为基础的新型市场治理机制。根据上级有关信用工作部署和相关文件要求，创新建立了厦门港航第三方公益性信用评价体系；创新港航信用等级评价结果应用领域，与厦门市信易贷平台、中国银行厦门市分行、邮储银行厦门市分行等相关金融机构合作，创设符合港航企业经营模式和特点的专属化金融产品——“港航信易贷”，破解了港航企业“融资难、融资贵”问题，将港航信用转化成稳产能、渡难关的“真金白银”，有效帮助厦门港航企业发展壮大，逐步建成了行业信用体系建设的“厦门港样本”和“厦门范例”，助力厦门港高质量发展，努力建成世界一流港口。

二、主要做法

（一）创新行业“信用+监管”模式，以信用体系建设为抓手构筑港航诚信环境。

创新建立厦门港航第三方公益性信用评价体系(2019年入选全国自由贸易试验区第五批改革试点经验),打造“诚信厦门港”。深入实施“信用+精准监管”,建立健全以信用评价制度为基础、以信用评价结果为依据、以分级分类监管为手段的精准监管机制,推动实现监管资源的优化配置。

一是建立一套覆盖港航领域的信用等级评价标准;引入厦门船东协会作为第三方评价机构,每年度对全港港航生产经营人开展信用等级评价,根据信用等级评价结果推进分级分类监管,形成人人重视信用的良好市场氛围,努力打造诚信厦门港。

二是加强港航信用信息归集共享,建立行业企业及从业人员信用信息归集共享机制,编织港航信用信息“一张网”,以数据为基础,动态监测港航业信用发展态势。

三是不断完善信用记录,强化信用约束,使诚实守信成为港航市场运行的价值导向和各类经营主体的自觉追求。

(二) 推行“互联网+”建设,持续提升信用数字化服务支撑能力。

依托厦门港航企业信用信息管理平台,实现信用数据归集、共享、应用。根据厦门港的第三方公益性信用评价内容、程序,厦门港口管理局建设一个可视化信用信息管理平台,平台除满足信用信息归集、加工、审核、共享等功能外,还实现:建立“有话扫码说”企业信用名片,大众参与扫码评

价，基于地理信息的可视化界面，采用手机移动技术，随时随地信息采集上报等，从技术上实现一个“可管理、可监督、可跟踪、可评价”的360度闭环管理平台。通过与“信用厦门”、全国信易贷平台进行端口对接，实现信用数据互联互通，创新信用数据应用，释放金融乘数效应。

（三）创新“信用+科技+普惠金融”模式，以坚实的信用基础促进金融服务实体经济。

“融资难、融资贵”是多年来困扰厦门港航中小企业发展的“老大难”问题，推行“信用+科技+普惠金融”模式，能够有效破解港航中小企业融资难题。从2020年9月起，持续推进信用价值转化，创新应用“信用+科技+普惠金融”模式，将厦门港航第三方公益性信用评价结果作为金融机构融资授信评价参考，与厦门市信易贷平台及中国银行厦门市分行、邮储银行厦门市分行等相关金融机构联合创设港航企业专属金融产品——“港航信易贷”，支持信用良好的港航企业获取成本更低、融资额度更高的贷款，满足港航企业购置船舶、老旧船舶更新、船舶零部件设备更新或日常经营周转等多元化资金需求，将港航信用转化成稳产能、渡难关的“真金白银”，有效帮助港航企业发展壮大，厦门港的船舶运力规模持续快速增长。

三、取得成效

（一）推动治理能力现代化，助力交通强国建设。

基于厦门港航第三方公益性信用评价对港航企业进行正向引导和负面惩戒，促进形成良好的市场风气。2022年与2017年相比，AA级守信示范企业从104家增加到148家，C级企业从14家减少到3家，D级失信企业“清零”，有3家企业、11艘船舶、9名船长获得全省安全诚信企业和船舶、船长荣誉称号，70%的安全诚信企业和船舶、船长均在厦门，行业信用监管水平明显提升。

（二）营造良好营商环境，促进民营经济发展。

依托全国首创的厦门港航企业专属的金融产品“港航信易贷”，有效解决了港航企业融资难、融资贵问题。截至2023年11月，已为52家港航企业融资授信共105笔，发放融资贷款额度达13.12亿元。“诚信厦门港”的品牌影响力持续提升，船舶运力规模持续快速增长，从2020年运力规模362.7万载重吨增长至目前的526万载重吨。

（三）有力推动厦门东南国际航运中心高质量发展。

围绕培育港口信用文化、规范港航市场秩序、优化厦门港营商环境等目标，厦门港开展信用创新应用，并形成典型经验。《全球港口发展报告》显示，厦门港集装箱吞吐量在全球集装箱港口吞吐量排名中位列第十四位。

12. 信用交通“水上开花” 创新拓展信用应用领域

山东省交通运输厅推荐

一、总体情况

山东省交通运输厅持续深化交通运输信用体系建设，积极发挥“信用交通”在完善行业治理、激发市场活力、优化营商环境中的重要作用，强化信用与业务深度融合，推动信用赋能服务新模式，在船舶检验、船舶过闸、港航行政审批等领域倾力打造“信易+”应用场景，不断完善丰富信用管理内容，提升服务能力，助力加快建设交通强国山东示范区。

二、主要做法

（一）“信用+船舶检验”对船舶企业分级分类监管。

为深入贯彻国家“放管服”要求，落实《交通运输部关于深化改革推进船舶检验高质量发展的指导意见》有关信用体系建设工作部署，在青岛船舶技术服务中心创新试点成功的基础上，将济南、烟台、威海、济宁作为全省第二批船舶检验信用管理试点，在“信用交通·山东”平台实现统一管理，率先在山东省全境推广“信用+船舶检验”惠民便企应用，为诚实守信主体提供便利，依法依规开展失信惩戒，助力优化营商环境，推进构建以船舶检验信用为基础的新型监管机

制。

一是开展信用承诺。推动船舶设计、修造、运营等单位进行安全质量信用承诺，构建行政监督与社会监督相结合的监管机制，强化企业质量安全第一责任人意识，推动企业自我约束、诚信经营。建立船厂、船舶设计单位和船舶所有人及经营人信用档案，形成并归集信用承诺书 1000 余份。

二是推动信用奖惩。与海事部门建立联动机制，及时反馈、共享市场主体失信行为，形成“一处失信，处处受限”的惩戒格局，共同打造水上监管链条。青岛 15 家船厂、3 家船公司被列入“守信激励名单”，13 艘船舶免于年度检验或实施替代检验；3 家船舶修造厂、1 家船舶设计单位和 8 艘船舶被列入“重点关注名单”，对 83 艘船舶实施加强检验；责令 22 艘游艇、8 艘货船对违规改装实施整改；撤销船检证书 8 份。济南 4 家船厂、3 家船舶所有人被列入“守信激励名单”。烟台对守信市场主体采取激励措施，5 家船厂、30 家船舶所有人被列入“守信激励名单”，享受建造检验便利发证机制船舶 67 艘次，免于年度检验 3 艘次，集中检验 249 艘次。济宁小型船舶检验信用备案航运企业 77 家、造船厂 4 家、图纸设计公司 3 家，其中 6 家公司为严重失信人，已对其采取小船检验优化限制措施。

三是实施分级分类监管。结合小型船舶检验及其监督管理优化试点工作指南要求，对守信主体实施以下便利优化措

施：一是在开展行政确认或业务受理时，根据情况实施“绿色通道”“容缺受理”等便利化措施。二是实施批量检验，结合船舶建造单位规模化生产特点，对安全风险低且非首制船的同型船实施批量建造检验。三是实施免检、便利发证等政策，根据船舶的不同风险等级，推行船舶自检和承诺声明书制，分级分类实施营运检验免于检验、集中检验、营运检验替代检验等。

（二）“信用+船舶过闸”让守信船舶尽享便捷。

一是完善评价机制。制订船舶过闸信用服务办法，明确京杭运河山东段船舶过闸信用评分标准，在船舶信用初始分值基础上，根据船舶过闸行为进行信用分数加减，将其划分为“AA、A、B、C、D”5个信用等级，为不同等级船舶提供差异化服务。

二是建立船舶过闸信用管理系统。建立过闸船舶“一船一档”信用档案，使信用积分成为每艘船舶的“行驶记录仪”。系统设定了信用管理规则，与智能通航系统运调模块相融合，按照船舶信用积分情况提供相应的过闸服务。系统运行以来已累计为22124艘船舶建立信用档案，其中A级44艘，B级22030艘，C级50艘。

三是开展跨区域联合奖惩。山东、江苏两省签署《关于联合实施船舶过闸信用奖惩的合作备忘录》，融合双方运调资源，构建鲁苏地区以信用为基础的船舶管理机制，建成京

杭运河山东段与苏北段船舶信用信息共享互认、运调信息互联互通的格局，实施鲁苏两省跨区域联合奖惩。当高信用等级船舶过闸时，船员可根据自身需要兑换优先过闸资格，提升过闸效率。同时，船闸还会对低信用等级的船舶采取警告措施，进而为过往船舶提供更加公平公正、便捷高效的通行服务。

2023年9月，货船“鲁济宁货6385”在台儿庄船闸进行信用积分兑换，成为京杭运河山东段首艘通过信用积分兑换享受优先过闸资格的船舶。按照《船舶过闸信用服务办法（试行）》有关规定，该船舶可提前30个登记号过闸，累计节省待闸时间20余小时。

（三）“信用+行政审批”让港航企业享受信用红利。

信用越好，审批越易。青岛西海岸新区交通运输局依据有关法律法规，采用“信易批”快审模式，让更多守信主体享受便捷服务。

一是开展容缺受理服务。依据“信用交通·山东”平台中的企业信用评级，对高信用等级企业紧急申请采用容缺受理方式审核，优先核对重点信息，其他信息后续补充审核，审核时长由24小时压缩至1小时，助力企业健康发展。青岛实华码头在“信用交通·山东”平台中的信用评级结果为“AA”级，该区交通运输局对青岛实华码头载货近1万吨的“沙纳耶女王号”油船，实施“信易批”快审模式，确保企

业及时办理完成海关报关手续。

二是开通“绿色通道”服务。对高信用等级企业在行政审批、备案登记等方面提供优先审核服务，从项目立项、设计以及施工等各环节提前入手，多渠道多要素保障项目实施。

三是建立“内审+预审”工作机制。创新评审模式，审核关口前移，为高信用等级企业搭建评审外脑智库。组织骨干专家内审，及时发现和修正问题，形成现场核查组的“双保险”，为港口建设项目手续办理提速。2023年，青岛市重点推进的6个港口攻坚项目，提前竣工投产2个，加速建设4个，全部超计划完成工程建设任务。

烟台龙口市交通运输局以信用交通建设为抓手，不断加强信用信息共享和应用，探索创新企业信用激励措施，制定了港航企业信用激励实施方案。信用等级达到AA以上的市场主体申请办理行政许可时，在资格审查阶段，其履约信誉等方面可免于审查，在满足其他硬性条件时，可直接通过资格审查。AA级危险化学品存储企业提交安全条件审查、设施设计专篇资料齐全的，可在1个工作日内取得行政许可决定书。

三、取得成效

山东省创新拓展水上领域信用管理，不断丰富信用管理内容，提升服务能力，打造“信用+”应用场景，取得显著

成效。

在船舶检验方面，全省船检机构采集和运用质量诚信记录 1428 次，对守信船舶修造厂按照建造检验便利发证机制检验船舶 434 艘次，实施分类检验 130 艘次，对守信船舶所有人或经营人免于年度检验 637 艘次，免于中间检验 50 艘次，免于船底外部检查 46 艘次，开展集中检验 1233 艘次，替代检验 248 艘次，享受优化便利检验措施的船舶数量占应检尽检船舶总量的 32.8%，为守信企业节省了时间，提高了效益，有力推动了市场主体责任落实。

在船舶过闸方面，依托船舶过闸信用管理系统为不同信用等级船舶提供差异化服务，实施跨区域联合奖惩。截至目前，累计 39.67 万艘船舶过闸，未出现拥堵现象，大大提升了过闸效率。

在行政审批方面，青岛西海岸新区交通运输局创新推行“信易批”快审模式，为高信用等级企业开展容缺受理、开通“绿色通道”、建立“双评审”机制，助力企业高质量发展。截至目前，已办理港口危险货物的装卸、过驳作业许可业务 14000 余单，办理港口经营许可、初步设计审批等业务 160 余件，企业满意度达到 100%。龙口市交通运输局自信用激励方案实施以来，对高信用等级企业开启“绿色通道”，为符合条件的港口经营人换发港口经营许可证 122 个，办理港口危险货物的装卸、过驳作业许可业务 700 余单，应急预

案、安全评价报告等备案 5 件。

13. “互联网+全链条信用监管”

保障大件运输安全畅通

河南省交通运输厅推荐

一、总体情况

河南作为大件运输大省，连续三年跨省办件量全国第一。为确保全省大件运输安全畅通，打造诚实守信的大件运输环境，维护公平有序的运输市场秩序，河南省交通运输厅积极推动大件运输“互联网+全链条信用监管”，充分发挥守信践诺的价值导向和示范引领作用，全省公路大件运输许可效率和服务质量持续提升。2023年以来办理大件运输33.1万件，好评率达到100%。

二、主要做法

（一）“事前激励”，守信主体更便利。

与省厅服务“万人助万企”活动结合，精准对接辖区重大装备制造企业、重大建设项目和重点运输企业，建立完善“一对一”联络服务机制，对于守信用、重承诺、风险低、安全意识强、社会信誉好的企业，建立守信激励机制。

一是信用承诺快速办。引导企业签订信用承诺书，承诺申报的车型、车号、车货总重和外廓尺寸、运输路线等信息真实有效，按照《通行证》规定的时间、路线、时速行驶，

并自觉接受交通执法机构和公安交警部门的监督，愿意承担不实承诺和违反承诺的法律责任和相关惩戒等。对于积极主动履行信用承诺制的企业，简化流程，快速办理，提高大件运输申办和运输效率，减少运输车辆“空窗期”，提升运输企业经营效率。2023年共有142673台次大件运输车辆免于现场勘验。

二是上门服务“零距离”。深化“放管服”改革，延伸大件许可到市县、到企业，每个市县设1个超限运输申报点，同时在连霍高速、大广高速等大件运输主通道、高频通行路线增设19个申报点，在郑州宇通、洛阳中重、长垣卫华、信明明阳等信用良好的大型重点装备制造企业厂区增设专门申报点，实现许可“面对面”，服务群众“零距离”。

（二）“事中核查”，协同监管促践诺。

建立交通执法、高速交警和高速公路运营单位联勤联动机制，利用高速公路收费站、超限检测站、ETC门架、服务区监控等多渠道信息来源，加强事中监管，及时发现、提醒、处置违法失信行为。

一是加强入口核查。落实入口称重、出口核查机制，逐车检测验证，发现车证不符、大车小证、未按许可时间、路线行驶的，拒绝其上站通行并将信息共享至当地公安交管、交通执法部门依法处理。

二是加强审管衔接。交通执法部门依托超限检测站、收

费站、服务区等场所，严格路面查验，对违法违规失信行为依法予以查处，并将有关信息同步共享至大件运输许可部门。

三是加强数据研判。依托河南省综合交通运输管理服务平台，汇集货车 GPS 轨迹、收费站称重检测、ETC 门架等相关数据，定期对大件运输车辆运行轨迹和许可信息进行分析比对，发现未经许可、未按许可路线行驶、未按护送方案护送的违法失信车辆，依法进行处理。

四是加强监督举报。通过省政务服务网、大件运输公共服务平台、厅门户网站等多途径，公布监督举报电话和电子邮箱，畅通群众举报渠道，对群众举报的信息逐一核查，违法情况属实的，按照有关程序和规定进行处置。

（三）“事后惩戒”，失信主体受约束。

对于违法失信、风险较高、社会信誉较低的企业，采取惩戒措施，从严监管。一是将违法失信承运人列入重点监管名单，办理审批许可时系统自动提醒，不再实行信用承诺，不再享受免核查、优先办理等便捷措施。二是将违法车辆的违法失信情况推送至车籍地交通执法部门，采取警示、约谈等服务措施，督促落实属地监管责任。2023 年以来，累计处理 813 台次违法大件运输车辆。三是按照交通运输部 2021 年 12 号令，对隐瞒有关情况或提供虚假材料的，除依法予以处理外，对承运人给予 1 年内限制办理大件运输许可的惩

罚措施。

三、取得成效

通过加强事前、事中、事后全链条信用监管，创新信用承诺，河南省公路大件运输服务能力水平不断提升，营商环境持续优化，为国家重大战略实施、加快构建新发展格局提供了有力交通支撑。河南金蜗牛货物运输有限公司、商丘久稳物流有限公司、洛阳中重运输有限公司、郑州恒盛货物运输有限公司等 40 余家企业向省厅赠送锦旗或致感谢信。

14. “无感审批+有感服务” 告知承诺优化行业营商环境 河南省交通运输厅

一、总体情况

为加快破解政务服务中的难点堵点问题，重塑行业监管审批流程，推动交通领域营商环境大提升，近年来，南阳市交通运输局聚焦“无审批城市”建设，统筹推进，先行先试，建设“无感审批服务质量信誉考核动态监管系统”（以下简称“无感审批系统”），以信用为基础，以企业群众办事“感受度”为出发点，探索在市场准入和高频证照办理中推行“无感审批”新模式，实现“网上审批”“不见面审批”，让守信的企业群众在“无感”办理中体验“有感”服务，有效提升了南阳交通政务服务水平。

“无感审批系统”以“数据使用科学化、动态考核规则化、行政审批无感化、群众办事便捷化”为原则，利用政务信息资源共享、历史办件数据归集、大数据分析和信用画像等技术方式，搭建两个平台（“宛美交通”政务服务平台，无感审批动态监管平台），归集六大信息（交通运输执法处罚、交警公安违章处罚、省三级监管平台、各地交通抄告信息、12345和12328投诉确认信息、信用体系考核信息），建

立一套规则，对全市交通运输系统公路客货运、出租车、水运等全量服务对象 20 余万人提供全行业全生命周期质量信誉考核动态监管，191 项行政审批事项申办，把数据用活、让服务更优，实现“无感审批”“信誉动态考核”和“审管联动”。

二、主要做法

（一）强化信誉考核，实现审批业务“智能办”。

“无感审批系统”能够实现对企业群众办事需求的精准预判、即时感知、定向推送和智能处置，实现自动提醒办理。以道路运输从业资格证为例，借助大数据对即将到期且服务质量信誉动态考核积分达标的证件进行精准识别，对潜在的服务对象和有超期隐患的服务对象进行精准筛选。2023 年以来共筛选数据 5 万余条，挖掘潜在服务对象 2 万余名，已通过“无感审批”模式办理 1.4 万余件，简化审批环节 50%，减少手填审批材料，简化申请表内容 50%，服务群众满意率达 100%。

（二）强化数据共享，实现告知承诺“免证办”。

在办理“无感审批”业务过程中，南阳市交通运输局依托政务服务平台和共享资源交换平台的调用及归集功能，对部分电子证照、证明材料进行数据共享、部门核验和告知承诺。以道路运输从业资格证为例，交通运输部门颁发的证照无需申请人提交，公安部门颁发证件通过系统

共享查询，申请信息可“自动填”，申请材料可“免提交”，整个过程无需主动申请、提交材料和来回跑腿，全程可查可追溯，让企业、群众在“无感体验”中办成事，实现了从原来“带证办”到现在“免证办”的质的飞跃。

（三）强化信息整合分析，实现实时画像信用预警。

通过系统摄入的考核规则和交通执法、交警执法、省三级监管平台等方面处罚、违章、投诉信息的数据信息来源综合分析比对，充分发挥数据信息监管作用，实现对交通运输从业主体与从业人员日常经营行为实时信用画像，系统自动对高发违章情况及时进行预警提醒，推送交通安全监管部门和交通综合执法部门，有针对性地进行约谈督促指导，及时清除安全隐患，从而提高交通运输从业主体与从业人员依法依规经营的自觉性和主动性，进而促进交通运输行业安全生产水平和服务水平的提升。自2023年2月系统启用以来，共推送涉及安全隐患事件3046件，办结2630起。

（四）强化信用评价联动，实现信用与业务全融合。

“无感审批系统”将信用与工程建设、道路运输、安全生产、执法四大重点领域业务融合，突出信用承诺、信用评价、违法违规失信信息、联合奖惩的记录与归集，录入“无感审批系统”信用考核体系，通过对数据信息综合分析比对，实现对交通运输从业主体与从业人员日常经营

行为实时监管，精准评定其信用等级，加强信用等级应用，提升行业治理水平。

一是嵌入出租车、公交车行业审批。对3A级及以上企业优先授予新增运力指标，对2A企业申请经营延续时加分或优先考虑，对A级企业加强管理，对B级企业停业整顿。驾驶员信誉评定分为3A、2A、A、B级。其中，B级驾驶员参加培训教育合格后上岗，两个周期内连续B级或一个周期内连续扣满20分的列入不良驾驶员名单。

二是嵌入物流行业监管。对质量信誉考核等级为AAA的企业，适当减少监管频次和合理降低抽查比例。对于A级企业，合理提高抽查比例和适当增加监管频次。

三是嵌入群众关注热点服务。针对安全生产、网约车、货车超限超载等群众关注高的重点领域，开展诚信缺失突出问题专项治理，解决治理货车超限超载“一超四罚”落实不到位等问题，回应群众关切。

三、取得成效

南阳“无感审批服务质量信誉考核动态监管系统”推行以来，受到了广大交通运输从业者的广泛赞誉，在南阳市2023年第一季度营商环境及政务服务效能评价中，南阳市交通运输局荣获第一名，并作为2023年第一季度创新举措在全市进行推介。

15. 构建“优选”诚信体系

促进出租汽车新旧业态融合发展

广东省交通运输厅推荐

一、总体情况

中山市出租车行业“优选”诚信体系，在出租车领域率先使用“服务+收入”的监管模式，以《出租汽车服务质量信誉考核办法》为政策指导，以行业自律为改革方向，充分发挥行业协会的作用，设置科学系统的出租车诚信分评测系统，实行全面、动态监测考核，与主流互联网出行平台共同成立“优选出租车队伍”，以诚信分数情况体现服务、收入、权益的精准化、差异化，让司机服务效能与实时的营运收入挂钩，引领行业提升文明服务质量的深层次改革，切实推动形成“良性竞争+共同发展”的新旧业态融合模式。2022年，中山诚信体系的应用扩展到网约车群体，通过不断的优化、调整，目前已形成交通运输管理部门统筹，协会为基础运转，各平台联动落实的成熟运行机制。

二、主要做法

（一）深化重构，提升整体素质，行业监管更有尺度。

一是定人员。将全体出租车司机纳入“优选”考核对象，以基准20分作为“优选”司机考核“生命线”，实时对诚信

分值进行考核，每一次投诉都会造成扣分并影响收入，得分超过 15 分且达到各出行平台考核要求，才能入选“优选出租车”队伍，相反则自动解除“优选”司机身份，以高门槛优化行业配备。目前全市共有出租车司机 1070 名，“优选”司机 253 名，仅占总体人员 23.64%；累计共计 156 名司机因诚信分未达标被淘汰，后续待进入优选的司机补上。

二是定规则。出台《中山市出租汽车（含网约车）驾驶员服务质量诚信分分值考核办法》，将服务与收入挂钩，推行“好司机、好服务、好收入”的行业新风，组建由分值考核、暗访、投诉、监控等人员构成的出租车文明服务提升行动小组。因为每一次扣分，都将影响司机收入，所以特别引入“实锤判责”机制，当发生司机对扣分有异议的情况时，由行动小组召开联审会议，基于地图、轨迹、行程录音以及车载摄像头可提供的音频、图像等举证数据，对有关订单进行证据还原，最大化为司机出具公正、公平的判责结果。通过多种机制配合，明确“优选”队伍管理风向标，营造行业服务文明新风尚。

三是定权益。有别于以年度考核分数对出租车驾驶员进行评级的方式，中山市实施“实时诚信分”对驾驶员进行分级、定权益，即将“优选”司机分为 AAA、AA、A、B（不合格）四个等级，不同等级的运价、订单数量、质量、站场准入等权益均有所不同，实现精准化、差异化的平台服务。

AAA级司机比A级司机日均接单量多4.2单，实际收益增加30%，尤其上下班高峰期，不同等级的司机差异更加明显。

四是定档案。通过“诚信档案”打破信息壁垒，从业人员将由注册平台形成“终身制”诚信档案，无论是跨平台甚至跨领域注册，平台都可向中山市交通运输局申请调阅档案，作为审核依据，有力实现信息互联，形成监管合力。

（二）服务提升，树立良好形象，行业服务更有温度。

出租车行业为乘客所诟病的是服务质量的参差不齐。为扭转这一局面，中山市交通运输局制定了“优选”出租车服务评价体系，让“争取五星好评，提升诚信分值”成为每名驾驶员的共识。

一是搭建“内外兼修”的服务体系。“外”以满足乘客安全感、获得感为主，制定优选服务“2无2要5不做”公约，从乘车环境、驾驶员形象，到乘客担心的绕路、乱收费、随意取消订单等“痛点”问题一一予以规范，并印制《优选服务手册》，向社会作出公开承诺。“内”以提升驾驶员服务质量为主，制定驾驶员礼貌用语规范，为乘客配备充电线、消毒液等贴心服务，甚至对空调温度、音响音量等细节均予以规范。通过搭建好的服务体系，让乘客从下单、乘车到结束行程，均能真正感受到“优选”出租车的优质服务。

二是设置“智慧评价二维码”，同时以打车券、购物抵用券、红包等优惠方式，引导乘客积极评价，评价将影响司

机诚信分的加减。该二维码已逐步开通司机打卡上岗、服务等级评价、服务质量投诉、扫码支付车费、车辆（司机）信息追溯、行程分享、行程实时监控等功能，在诚信体系建设中发挥了巨大作用。

三是建立更加正面的行业形象，在诚信分值中加入以体现社会责任为导向的考核标准，对于获取社会荣誉、获得社会认可和群众满意的驾驶员，通过加分给予 AAA 级“优选”司机身份。目前，共计 135 名驾驶员因拾金不昧、见义勇为等行为获得诚信分加分，183 名驾驶员因参加“爱心送考”“崇军车队”“义务监督员”等公益性活动获得诚信分加分，营造了正面积极的社会形象。

（三）多方借力，优化运营方式，双向融合更有力度。

一是与网约车出行平台联动，促进各平台基于诚信考核分数制定驾驶员考核机制。在保持相互独立管理的基础上，各平台共同遵循中山市出租车行业诚信分考核机制。试点线上“出租车分级运价”，在司乘双方同意的情况下试运行出租车线上“一口价”，主要做法是利用平台补贴、差异服务，引导乘客主动选择“优选出租车”，增加“优选出租车”司机订单。根据高、平、谷峰客流需求，适当浮动“一口价”价格，试点灵活的价格机制，有效提升了出租汽车司机创先争优的主动性和积极性。

二是通过“诚信档案”实现部门联动，开展和公安机关、维稳部门、检察院等多部门联合行动。如今年通过“诚信档案”，中山市交通运输局在注册为合规车辆的 1.7 万个数据中，筛选发现 231 个涉嫌证件造假数据，经与公安机关联合查处后，确认 129 个办理假证的严重违法行为，全数纳入多平台失信黑名单，涉及的平台企业、汽车销售公司也接受调查，有力净化了市场环境。

三是与行业协会、出租车企业、互联网出行平台共同签订《诚信公约》，驾驶员每次扣除诚信分值，都会被各平台暂停线上派单 3—5 天或仅能进入站场候客。对发生“危害乘客生命财产安全”“驾驶行为不当造成极其恶劣影响”等行为，采取行业自律自治公约等约束措施促使司机主动提升服务质量。

四是创新推行“义务监督员”机制，合规网约车司机参与社会治理。中山市交通管理部门招募 130 名网约车党员司机，组建“义务监督员”队伍，参与社会治理。截至 2023 年 12 月，义务监督员每日对网约平台合规率进行抽查，范围涉及在运营的所有网约平台、4 个聚合平台，共抽查 2350 张订单，交通运输部门印发通报 8 份，对平台点名批评 20 家次，停业整改 7 家次，启动注销经营许可流程 1 家次。通过合规通报和整治，中山市网约车整体合规率稳步提升至 97%，排在广东省前列。

三、取得成效

一是带来良好经济效益。诚信体系的建立，标志着中山市出租车行业服务+收入监管模式日益成熟，交通运输主管部门进一步提升了对出租车行业服务质量监管主动权的回归。同时，通过“一口价”等多种灵活机制，既让驾驶员增加了收益，也为乘客节约了不少成本。诚信体系推出之后，出租车日均订单规模由 6800 单提升至 10000 单，平均增长约 47%。

二是带来良好社会效益。推行“优选”诚信体系以来，出租车行业文明服务质量得到大幅度提升。如汽车站、城轨站、候机楼、医院等出租车拒载议价问题明显减少，服务明显改善；乘客对出租车行业的认可度普遍提升，选择出租车出行方式意愿提升 40%以上，群众好评率达到 92%。城市文明建设持续加强，涌现出一批先进典型，100 名党员司机取得《红十字救护员证书》，成为急救先锋，今年有 2 名网约车急救员在关键时刻见义勇为，成功挽回乘客生命。“爱心护考”车队帮助了 90 多户家庭，累计送考 1800 多车次，累计服务的爱心司机数量 363 人次。148 人次的网约车师傅报名“崇军车队”，参加退役军人返乡、培训的免费接载任务。

中山市出租车行业的诚信体系建设，是政府、协会、企业对行业监管的有力抓手，在与互联网平台的合作过程中，通过不断打磨、深化产品，行业竞争力得到普遍提升，巡游

出租车与网约车形成互相促进、融合发展的良性关系。

16. 法治先行 制度护航 引领信用交通高质量发展

重庆市交通局推荐

一、总体情况

自“十四五”以来，重庆市围绕国家战略定位，以交通强市建设为统领，着眼于“管行为”向“管信用”转变总体思路，牢牢把握“长期全国领先、中期行业一流、短期固本强基”的工作目标，以法治化、规范化建设为主线，聚焦顶层设计，强化制度创新，不断健全交通运输信用体系，持续提升信息归集共享水平，大力推动信用与业务深度融合，交通运输信用体系建设取得显著成效。

二、主要做法

（一）“立法”突破，主动求变“强保障”。

重庆在全国首创以《重庆市道路运输管理条例》立法修订为契机，推动信用监管纳入地方性法规。在《道条》中明确市交通主管部门要加强道路运输信用管理，授权市、区县道路运输机构组织开展信用评价，依法推送和公布信用信息，明确守信受激励和失信受惩戒的具体措施，为增强信用考核评价的操作性和实效性提供了上位法支撑。同时，在《道条》第二十四条、七十七条，根据《民法典》在全国率先将从业人员违背社会公序良俗的行为纳入信用评价，给予立法

支撑，加强结果运用。第六十四条规定“因多次严重超限运输、不符合国家安全技术标准、非法改装、未经许可擅自进行客运经营或者危险货物运输，被纳入道路运输重点监管名单的车辆，高速公路经营者可以拒绝其驶入高速公路”，用信用手段强化非法营运管理力度。

（二）“制度”创新，把握大势“添动能”。

重庆在全国首批构建规范统一的信用管理制度体系，2021年重庆出台了以《重庆市交通运输信用管理办法》为统领的“1+6+N”规范性文件体系，是全国信用交通制度体系最为完善的省市之一。管理办法突出“全面覆盖、统一规范、突破重点”，在信用管理覆盖的广度、制度标准统一的深度、重点领域监管的维度等方面，强化统筹、靶向发力，在交通行业“让守信者一路畅通，让失信者寸步难行”。“1+6+N”交通信用制度体系文件中，管理办法从管理职责、信息采集与归集、守信激励与失信惩戒、信用评价等方面作出了规定，实现了交通重点领域信用管理各个环节全覆盖。实施细则对交通信用管理措施、标准、程序等内容进一步细化明确，实现了信用管理在交通行业全覆盖。

（三）“规划”引领，统揽全局“明方向”。

重庆在全国首批发布《重庆市交通运输信用体系“十四五”发展规划》，着力推动“信用交通省”“信用交通区县”建设。《规划》提出了“补短板、固优势、争领先”的总体

思路，以及努力打造“2个示范”的总体目标，即：将重庆交通行业打造成为全市具有全国影响力的信用建设示范行业，将重庆打造成为全国“信用交通省”典型示范地区。此外，重庆印发了“信用交通省”建设方案，并联合市发展改革部门印发了“信用交通区县”建设方案，明确交通信用体系建设重点任务，开展“信用交通区县”评估，层层传导交通信用体系建设压力，营造赛马比拼信用体系建设氛围，将交通信用体系建设向区县延伸。

三、取得成效

（一）交通信用体系建设蹄疾步稳。

通过出台实施信用管理办法以及配套实施细则的“1+6+N”管理制度体系，以及交通信用体系“十四五”发展规划、“信用交通省”“信用交通区县”建设方案等，重庆公路建设、道路运输、水上交通等领域信用监管全行业齐头并进，信用信息采集归集、共享、信用评价等全链条多点突破，多次在全国交通信用体系建设工作会、全市社会信用推进会上作交流发言，2022年重庆交通信用指数6次排名全国第2，有力推动“管行为”向“管信用”转变，交通信用体系建设取得了长足发展。

（二）交通信用科技手段提质增效。

围绕“数字重庆”建设，编制“信用交通”重大应用清单，积极推进信息化系统建设。在系统建成之前，开发了货

运、客运、公交、维修等领域评价小程序，提高信用信息采集归集效能。在“信用中国（重庆）”设置“交通评价信息查询”独立模块，拓展信用评价结果公开范围。“十四五”以来，重庆交通信用数据归集共享水平大幅提升，2023年报部数据总量较2020年新增53万余条；从业企业统一社会信用代码合规率提升25%，数据完整度提升10%；总体上报信息数据项提升21%，其中安全生产领域上报信息实现零突破。

（三）交通信用监管态势持续向好。

信用承诺制应用广度不断拓宽，“国内水路运输业务经营许可”“经营国内船舶管理业务审批”等10个许可事项在重庆全域实行告知承诺制，交通执法领域推动“信用承诺+交通执法”深度融合，实行“轻微违法告知承诺制”和“首违告知承诺制”，非法营运专项治理接续发力，落实《重庆市道路运输管理条例》第六十四条，定期发布道路运输重点监管名单，将参与仿冒出租车非法营运驾驶员的违法违规行为，纳入信用评价考核，在巡游出租车指标到期收回重新投放时，将信用评价结果作为重要参考依据。信用监管抽查复核提升效能，自2022年起，重庆对涵盖道路运输、水路运输、超限运输等10多个子领域，选取36个区县众多企业和从业人员开展了抽查复核工作，并下发通知督促相关单位逐一销号，持续推动信用体系建设规范化、良性化发展。分级

分类监管水平大幅提升。推动信用监管与双随机监管相融合，依托市级双随机监管平台，对不同信用等级企业设置差异化抽查比例，实现双随机监管领域分级分类抽查。

17. 完善信用评价标准规范 优化公路建设市场环境

云南省交通运输厅推荐

一、总体情况

近年来，在交通运输部和省委、省政府的坚强领导下，云南省交通运输厅认真贯彻落实新发展理念，以深化拓展“信用交通省”建设为主线，加快推进信用制度建设和信用监管实践应用，为推动全省综合交通高质量发展、安全发展提供了坚强有力的信用支撑。2023年以来，省委、省政府高度重视并高位推动云南综合交通建设，分管省领导牵头召开专题会议3次，专门就加强综合交通信用监管工作听取工作汇报并作出指示，要求以更高标准、更实措施全面提升公路建设领域信用制度和信用监管工作水平。经过充分调研和论证，云南省交通运输厅以规范性文件正式印发实施全省公路建设市场信用信息管理“一办法、三细则”，对《云南省公路建设市场信用信息管理办法》及设计和施工、监理、试验检测等三个实施细则进行了修订完善，进一步强化公路建设市场主体的信用评价及其结果运用，持续推动公路建设市场诚信履约，全面加强公路建设市场信用监管。

二、主要做法

（一）完善“定期+动态评价”信用评价机制。

“定期评价”是指评价单位按照信用评价办法规定对从事二级及二级以上公路建设项目的从业单位开展季度评价、年终汇总，对从事二级以下公路建设项目的从业单位开展年度评价；“动态评价”是指评价单位按照信用评价办法规定对从业单位在评价周期内随机开展的信用评价监管行为，以及对从业单位发生应直接定为 D 级的严重失信行为等及时进行动态监管。重点检查技术复杂桥梁、复杂地质隧道等施工质量安全风险高、安全隐患大的重要工程的质量安全信用行为，以及项目建设单位信用管理履职情况。

（二）规范“飞行+日常检查”4级监管流程。

对于符合季度评价的公路建设项目，按季度组织开展省、厅、州（市）、各项目建设指挥部4级“飞行+日常检查”，高位推进、全面做好招标投标、转包分包、质量安全、人员履约方面的监督检查各项工作，并将结果纳入信用评价管理，层层把关，杜绝信用打分“平时该扣不扣”“年末扣分求情”。一是省委、省政府高度重视，成立了云南省综合交通重点项目建设指挥部，由分管省领导任指挥长，成员由交通、发改、财政、司法、自然资源等相关部门组成，充分发挥调度协调作用，突出抓好重大项目建设，在指挥部里设立了专家咨询委员会，邀请了国内知名的从事科研、勘察、设计、咨询等工作的6位院士、39位专家参加，每季度邀请专家、第三方检测机构通过查阅资料、随机抽检、现场巡查等

方式，对项目施工工艺工法、隐蔽工程、施工现场安全生产情况等进行检查。二是厅级层面每季度对全省在建高速公路按 25%比例开展飞行检查，全年 100%覆盖。三是全省 16 个州（市）交通运输局每季度对辖区内在建地高项目 100%开展全覆盖飞行检查。四是各在建高速公路实现项目标段日常检查全覆盖。以上 4 级检查结果纳入从业单位和人员季度信用评价内容，省级相关单位在公路建设领域飞行检查中对从业单位违法违规行为的通报、约谈信息作为不良行为指标予以扣分，从严从实加强公路工程质量安全监管，守牢质量安全底线。

（三）新增“预警+整改反馈”动态跟踪管理。

云南省各级交通运输主管部门对公路建设项目从业单位存在信用评价季度基本得分低于 85 分，或存在满足《云南省交通运输厅关于印发公路水运建设工程质量安全监督重要信息告知制度的通知》中重要信息告知事项的，及时通过现场提醒、函告、约谈等方式进行警示监管，并按照“谁检查、谁督促整改及反馈、谁闭环”的管理方式，对公路建设信用评价检查抽查过程中发现问题进行动态跟踪管理。

（四）提升信用信息系统整体功能。

配套升级完善云南省公路建设市场信用信息管理系统整体功能，实现省级—州市—县区—项目—合同段的全程信用数据自动传输、结果自动汇总、动态跟踪提示等功能。同

时，根据企业季度得分和飞行检查单个履约合同段得分情况，增加预警提示、约谈提示、通报提示等功能模块，并通过系统自动发送提示信息，大幅提高了云南公路建设设计、施工、监理、试验检测信用评价工作的时效性、可溯性和规范化水平。

（五）强化信用管理履职评价。

从信用评价检查频次、检查重点和内容方面，进一步明确和强化省级高速公路项目实施单位、省普通国道建设单位等各级评价单位的主要职责，特别增加上级评价单位对下级评价单位的信用管理履职情况的检查评价，紧盯年度综合交通重点工作目标任务，对厅管企业每年开展一次招标投标监督检查，按照每年不低于 25% 的抽查率，对全省“能通全通”“互联互通”工程项目为重点的公路建设市场行业管理行为进行监督检查，筑牢云南综合交通“阳光工程”堤坝。

（六）加大信用评价结果应用。

一是完善信用评价分级分类监管全覆盖，将省内公路工程建设从业单位信用评价结果分为 AA、A、B、C、D 五个等级予以考核。二是持续加强评价结果应用及公开，建立奖励诚信的激励机制。对信用评价为好的从业单位在资格审查、参与标段数量、投标保证金等方面给予奖励和优惠，如：对信用等级 AA 级的从业单位，在资格预审阶段，满足资格预审条件最低要求可优先通过；在评标阶段信誉评分为规定

分满分；允许对同一招标项目二个及以上合同段提出资格预审申请，且允许同时中二个及以上标段；对投标保证金给予免除。三是以守信激励和失信惩戒为导向，对信用等级低和不良行为较多的从业单位，根据不同情节予以重点监管，如：信用等级为C级及以下的从业单位将无法获得资格预审和评标阶段信誉评分，且只允许其对同一招标项目一个合同段提出资格预审申请。四是以严控安全生产负面行为倒逼企业诚信经营，如：D级期满后，从业单位可向省级交通运输主管部门申请复核评价，若从业单位信用评价结果为D级，且在1年影响期内发生2起及以上较大安全责任事故的，D级期满后的2年内信用评价等级仍定为D级，从而倒逼从业单位自身严控安全生产负面行为发生，引导从业人员树牢诚信履约意识。

三、取得成效

云南省公路建设市场信用信息管理“一办法、三细则”的修订实施，一方面符合云南公路建设发展实际，进一步规范了全省公路建设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，为统一开放公路建设市场保驾护航。另一方面，公路建设作为交通运输行业信用监管的重点领域，通过完善公路建设领域信用监管制度，推动信用监管履职标准化常态化融入项目建设管理全过程各环节，进一步明确了各级交通运输主管部门及项目业主、参建单位的职责义务，

优化了云南交通运输行业分级分类监管的制度机制，为云南综合交通公路项目建设高质量发展、安全发展起到了信用支撑和保障作用。

18. 全面实施信用监管 提升水上交通安全治理能力

交通运输部海事局、长江航务管理局推荐

一、总体情况

2022 年以来，江苏海事局认真落实数字政府建设要求，深入推进海事新型监管机制建设，针对现场执法中因信息不完整、不对称、不畅通可能导致监管服务不及时、不全面、不到位等问题，创新开展了以船舶为对象、信用和智慧为核心，融合多个风险要素的“一码多标识”船舶安全等级标识机制建设，有效推进了海事治理能力和治理水平的提升。

船舶安全等级标识管理，即通过系统自动采集船舶基础信息、信用信息和各类风险信息，对不同风险参数因子进行赋值，经过数据模型计算，自动得出每艘船舶的总风险值，并按照风险值大小，通过“红橙黄绿”四种颜色的船舶安全码予以展示，再由现场执法人员通过系统对船舶开展分类分级精准监管。江苏海事局船舶安全等级标识机制建设历经理论研究、系统开发、试点运行三个阶段，目前已经在全局运行，进入了全面实践应用的新阶段。

截至目前，全局共依托系统开展现场监管 8648 艘次，其中重点跟踪船舶、协查船舶 1553 艘，长期逃避监管船舶 850 艘，直接查处 AIS 异常、来而不报、配员不足等违法行

为 462 起，有效实现了对到港船舶的分类分级精准监管，有力打击了一批重点显性违法行为，持续推动了辖区水上交通安全形势稳定好转。

二、主要做法

（一）以风险防控为核心，持续完善机制顶层设计。

一是强化整体策划系统推进。印发《江苏海事局推进船舶安全等级标识机制建设工作方案》，成立由局主要领导任组长的船舶安全等级标识机制建设领导小组，明确船舶安全等级标识管理机制建设目的及意义，统筹推进各项工作任务。在历经 6 个分支局 3 个月试运行后，组织开展试运行阶段性评估，全面总结评估船舶安全等级标识机制建设成效。印发《江苏海事局关于全面推广应用船舶安全等级标识管理系统的通知》，在辖区范围内全面运行。

二是建立 9 个环节全链条运行架构。建立以“风险参数的确定、在系统全天候感知基础上的风险项抓取、风险项的赋值、安全等级结果的展示、安全等级标识结果的处置、风险项的消除、执法督察，以及执法回访和机制运行评估”为核心的 9 个环节全链条运行架构。通过系统良好运行来实现船舶风险的识别、处置，推动船舶本质安全的螺旋式上升。

三是科学制定船舶安全等级标识评判标准。制定《船舶风险属性参数表》，明确了船舶禁限航、处罚历史、重点跟踪、协查船舶、滞留历史等 21 项参数。依据风险项的危害

性及红、橙、黄码船舶总体比例，确定赋分权重。风险赋分实行分值累加制，重大风险项一票否决。

（二）以科学算法为支撑，突出智能预警精准识别。

一是强化系统对接，实现数据自动抓取。开发船舶安全等级标识管理系统，自动对接信用管理系统、危化品货主（码头）选船平台、进出港报告系统、智能卡口系统等 11 个信息化系统，从底层数据库中抓取数据，实现对进出辖区所有船舶的全天候感知和身份识别。

二是强化算力支持，确保船舶安全等级标识全面准确。依托江苏海事局数据应用中心计算资源，实行“每天 7 点全量计算，每 2 小时增量计算，进出卡口实时计算”的计算模式，确保系统对进入辖区船舶的全面覆盖、全部标识。主动对接一级数据中心，做好下发数据的监控、校验、清洗等工作。对比业务系统，对红、橙、黄船信码数据开展准确性核查，确保数据准确可靠。

三是强化运维保障，不断提升用户体验。组建运维专班，加强运维管理，尽可能避免出现系统死机、卡顿现象。强化智能卡口系统、移动 AIS 基站等信息化系统建设，加强信息反馈收集，不断优化系统功能，持续提升用户使用体验。

（三）以结果应用为导向，不断提升精准监管效能。

一是优化职责定位，完善配套机制制度。制定《船舶安全等级标识管理系统用户手册》和《船舶安全等级标识机制

分类分级监管工作指南（试行）》，建立完善船舶安全等级标识运行配套机制，明确指挥中心、快反处置中心职责定位，梳理汇总各类风险参数的处置依据，为执法人员处置不同风险等级船舶提供参考。

二是加强现场应用，做好转码闭环管理。将船舶安全等级标识管理系统布设在 PC 端和移动端，与智控平台和综合执法系统有效融合。对过境红码船舶，实施 VTS 和智控平台全程重点监控保障，到港红码船舶 100% 检查。对橙、黄码船舶，按照一定比例（橙码船不低于 80%，黄码船不低于 60%）开展监管核查。对绿码船舶，实施常态化监管。经现场检查确认的红橙黄码船舶，风险项已整改消除的，由现场执法人员发起风险项消除流程、快反处置中心审核，消除关联风险项，船舶安全等级标识管理系统重新计算分值并更新安全等级标识。

三是强化工作督察，定期开展运行评估。建立船舶安全等级标识运行督察机制，重点督察高风险船舶处置的及时性、风险项消除依据的真实性、发起审批流程的合规性等，确保合法合规、风险可控。定期组织开展船舶安全等级标识机制运行评估，并依据评估结果、执法监管实际需求对风险参数、风险赋值等进行动态调整。

三、取得成效

经过持续推进，目前基本建成了以“一系统、一手册、

一指南”为主要内容的船舶安全等级标识机制运行体系（一个系统指的是船舶安全等级标识管理系统；一个手册是系统操作手册；一个指南是配套的分类分级监管工作指南）。截至目前，系统累计上线参数 17 项，计算 4977433 次，产生红码船舶单船数 2190 艘、橙码船舶 9952 艘、黄码船舶 20203 艘、绿码船舶 82363 艘。全局共依托系统开展精准检查 34900 艘次，有效解决了现场风险感知能力不足、履职不到位、执法粗泛化等问题，提升了监管效能。

一是为推动实现重点显性违法行为动态清零提供了实践路径。系统自动识别、自动预警高风险船舶，通过系统任务派发或现场检查确认将其作为重点核查对象，为分级分类精准执法提供了具体实施方案。同时，系统可以根据需要自主设置风险参数赋值，通过对不同显性违法行为的专项治理，实现逐个击破、动态清零，用科技信息化手段，为推进实现“船舶全程不违规不违法”摸清了实践路径。

二是为实现全面有效履职提供了系统支撑。船舶安全等级标识管理系统结合了全要素“大交管”和综合执法系统等多个智能信息化系统，系统高质量的全天候感知能力和智能预警能力，有效地解决了传统执法模式下人海战术、拉网式执法带来的各种履职风险，比如人手不足造成的到港必查船舶的漏检漏查、无法识别夜航单壳油船等。

三是为解决选择性执法、随意性执法等执法领域突出问

题提供了解决方案。长期以来，基层执法不同程度存在着“见船就查”“只查老实船”等执法问题，侵害了相对人的合法权益，造成了不良的社会影响。船舶安全等级标识管理系统根据船舶风险自动计算，生成被检查船舶清单，并推送给现场执法单元，有效解决了选择性执法、随意执法、双随机执行难等执法领域突出问题，有力推动了严格规范公正文明执法。

四是为优化执法资源配置提供了科技保障。船舶安全等级标识管理系统以算力支撑人力，通过分级分类精准确定执法检查对象，避免无效重复检查、执法资源浪费等情况，既降低了执法成本、减轻了执法人员工作量，还提高了执法监管效率。传统模式下5—6个执法人员才能完成的工作量，现在2—3人就可以胜任，真正实现了根据执法监督需求来调配执法资源的智慧监管模式，为实现执法效能最大化提供了可能。

五是为优化营商环境提供了法治保障。法治是最好的营商环境。原则上，船况好、风险低的船舶检查频率低，船况差、风险高的船舶检查频率高。依靠系统的分级分类精准监管可以真正做到对船舶“无事不扰、违章必查、违法必纠”，让进出长江江苏段的船舶感受“遵纪守法者畅通无阻、违法违纪者处处受限”的良好法治氛围，为长江航运和社会经济高质量发展营造良好的营商环境。

19. “信用+一船多证一次通办” 优化航运营商环境 交通运输部海事局推荐

一、总体情况

船舶投入营运通常需要取得检验、登记、营运、保险等7大类30余份法定证书文书，办证期间船舶需停航，不仅无法产生经济效益，企业还需每日承担船舶维护保养、船员薪资等费用。为有效提升船舶办证效率、推进政务服务增值化，浙江宁波海事局在全国首创以信用为基础的“一船多证一次通办”服务机制，为信用较好主体尤其是被交通运输部海事局评定为安全诚信航运公司、安全诚信船舶的申请主体享受“一船多证一次通办”“政务直通车”等便捷服务。该机制突破传统行政审批模式，通过多跨协同，打通部门“壁垒”，实现船舶证书办理由多部门“分头办”“串联办”向跨部门“并联办”“协同办”转变，取得较好成效。

二、主要做法

（一）拓展海事信用综合评价应用体系。

一是细化信用评价机制。制定《宁波海事局关于实施政务办理综合信用管理工作的意见》，梳理7大类不守信用情形、4大类守信情形，明确等级划分、信用评定、结果公示、信用修复等规则，进一步规范海事政务信用管理。

二是实现信用在线监管。依托浙江海上智控平台、“深蓝智享”等平台，搭建“海事信用”模块，实现政务办理信用信息自动归集、统一公示，与地方信用平台互联共享，形成信用记录 273 条，调用 2000 余次。

三是实施联合激励惩戒。在海事监管中落实信用奖惩，信用较好主体可享受优先办理、免除事中事后核查、进出港优先等激励措施；信用较差主体则限制享受。

（二）推进一窗受理、多跨协同、并联通办。

一是一窗受理并联办。由海事部门牵头，联合交通、船检、金融监管等部门，通过建立《宁波海事局关于实施海事政务“一船多证一次通办”服务的通告》《关于实施“一船多证一次通办”多部门协同发证五项举措的通告》等机制，改变原先船舶证书文书按序逐项申请、逐项审批的传统模式，实行海事部门“一窗受理”，交通、船检、金融等部门高效协同、并联办理的新模式。

二是精简材料缩时间。通过减免重复材料、官网可查材料、互为前置材料，将过去船东办证需要提交的 69 份材料缩减至 35 份，办结时限由法定的 30 多个工作日骤减至 2—3 个工作日。

三是数据共享智能办。依托海事协同管理系统和浙政钉、企业微信等数字化平台，各部门间实现了船舶登记、船舶检验、船舶保险等信息的实时流转，数据互通，逐步实现

船舶登记证书全流程网上办理、全过程实时跟踪。

（三）升级“一件事一次办”与办证不停航。

一是持续推出多场景服务。申请人可根据船舶经营中的证书到期换发、船舶抵押、光租等八大场景，自主选择办证事项，为办事群众提供精准高效的个性化服务。

二是有机衔接“不停航”办理政策。在长三角一体化战略引领下，2022年1月，“一船多证一次通办”与长三角“不停航”实现全面融合，实现船舶过户无缝衔接、跨省通办、“不停航通办”，逐步推动从长三角拓展至全国。

三是实施告知承诺。通过实施告知承诺、提前预审服务等便民措施，进一步优化转籍登记办理服务流程，实现办证与航行互不干扰，最大限度减少因办理转籍登记而产生的时间成本与行政成本。

三、取得成效

（一）信用管理理念深入人心。

通过机制的运行，信用理念进一步深化，信用成为越来越多企业看得见的“真金白银”，成为经济社会发展的助推器，成为优化营商环境的催化剂。自2020年以来，守信主体数量则以年均35%的增速不断攀升，其中A级申办主体已达181家；宁波籍全国安全诚信航运公司5家，安全诚信船舶76艘，分列全国第一、第三。

（二）政务服务效率显著提升。

累计为信用良好办事主体提供“一船多证一次通办”服务船舶 720 余艘次。全流程审批时间由原来法定的 30 个工作日压缩至 2—3 个工作日，实现海事政务平均办结时限较法定办结时限压缩 90%以上，行政服务效率大幅提升，群众满意率达到 100%。

（三）航运产业集聚效应显著。

机制的推出吸引了更多优质高端企业和船舶落户宁波。2022 年，新入宁波籍船舶 101 艘，同比增长 25%；船舶总吨位达 540 万，同比增长 35%；船舶运力结构得到优化，平均吨位超 5500 吨，高出全省平均吨位 58%。截至 2023 年 10 月，新增航运企业超 50 家，新增船舶 67 艘。营商环境得到进一步优化，产业集聚效应加速形成。

（四）政府部门更加高效协同。

通过“多跨协同”政务服务机制的创新，实现了政府管理部门间的工作融通，促进了工作理念工作模式的转变和服务企业能力的提升。同时，在融资租赁、风险控制等方面为企业提供的增值服务，也促进了全链条、全过程的政务服务新生态加速形成。

20. 构建诚信三峡通航新格局 服务长江航运高质量发展 交通运输部长江航务管理局推荐

一、总体情况

三峡通航诚信管理体系是长江三峡通航管理局在船闸行业率先推出的关于船公司、船舶及船员诚信管理的规范性管理制度和流程，有效地推动了船公司、船舶及船员的诚实守信、安全生产和规范管理，“守信激励、失信惩戒”的良好通航氛围基本形成。《三峡通航诚信管理办法》于2018年1月1日发布并试运行，2020年6月1日正式实施，先后进行2次修订，充分融入行业相关法规及上级规范性文件要求，科学界定守信和失信行为，建立健全信用管理、信用评价、奖惩措施、异议申诉等机制，构建了三峡通航诚信管理基础制度体系。形成涵盖过坝船舶远程申报、待闸锚泊、安全检查、过坝行为、安全生产、社会履职等全流程的“信用+过闸管理”的新型监管模式。

二、主要做法

（一）加强监管，管理对象深度融合。

长江三峡通航管理局按照“依法依规、改革创新、协同共治”的基本原则，打破传统监管理念，从运输市场责任主

体入手，创新监管模式，将传统以船舶为重点的监管模式转变为以“三船”（船公司、船舶及船员）为重点的监管模式，根据船公司、船舶及船员在三峡河段的安全生产、过坝行为、社会履责等方面的诚信表现，实行分类记分、综合评定。

（二）依法依规，行业制度深度融合。

三峡通航诚信管理体系充分融入了行业相关法律法规规章及上级规范性文件，包括《长江三峡水利枢纽安全保卫条例》《长江三峡水利枢纽过闸船舶安全检查暂行办法》《船舶水污染物排放控制标准》（GB3552-2018）《内河交通安全管理条例》《三峡—葛洲坝水利枢纽通航调度规程》《三峡—葛洲坝枢纽河段通航管理办法》等，严格依照法律法规和政策规定，科学界定守信和失信行为，通过法制化的方式建立诚信管理体系，建立健全信用管理、信用评价、奖惩措施、异议申述等机制，有力保护管理对象合法权益。

（三）内容全面，业务流程深度融合。

三峡通航诚信体系涵盖了事前、事中、事后监管，包括过坝船舶远程申报、待闸锚泊、安全检查、过坝行为、安全生产、社会履职等全流程的新型监管机制，诚信监管范围从通航核心水域 59 公里延伸至通航调度水域 573 公里，将诚信监管纳入交通组织、现场执法、污染防治等日常通航管理工作中，实时将船公司、船舶、船员的诚信表现予以记录，进一步加强对过坝船舶的诚信管理，对其产生的不诚信行为

进行有效约束。对安装及应用北斗船载终端的船舶实行诚信专项加分奖励，鼓励船舶安装及应用北斗船载终端。

（四）重点推介，行业自律深度融合。

三峡通航诚信管理体系通过信息公开机制，向社会重点推介诚信典型和失信名单，让三峡河段信用评价信息成为长江航运市场配置资源的重要考量因素，逐步引导行业自律。三峡通航诚信管理体系特有的“船长责任制”管理措施，即通过对船长有效管理，从而约束过坝船舶的不诚信行为，有力促进管理对象履行主体责任，认真落实各项管理制度要求，积极配合各级主管部门做好监管工作。根据三峡通航诚信管理体系运行实际情况，诚信管理制度得到了船公司、船舶及船员的高度认同，船公司逐渐将诚信管理制度纳入公司内部管理范畴并实施考核，通过加强行业自律，共同维护良好的市场秩序和通航环境。

（五）分类分级，奖惩条款深度融合。

三峡通航诚信管理体系为有力保障三峡水利枢纽通航安全，制定了与安全、效率、行风有关的“一票否决”性条款，一旦管理对象触发这类条款，将直接被认定为失信对象。通过充分运用诚信激励和失信惩戒手段，加大对管理对象激励和对严重失信对象惩戒力度，充分体现“守信者受益、失信者受限”原则，引导过坝船舶、船员以及所属公司完善信用约束机制。并进一步优化诚信监管措施，根据管理对象的

信用状况进行分类分级，针对信用等级高低采取差异化的监管措施，在日常检查和专项检查中调整检查频次，对于失信对象，长江三峡通航管理局将在其过坝的各个环节进行重点跟踪检查，逐步引导船公司、船舶及船员加强自我约束，主动发布信用承诺。另外每年开展“十佳”诚信船公司、诚信船舶、“十佳”诚信船舶和“十佳”诚信船长评比表彰，船公司可按要求兑换诚信计分奖励予以优先过闸。

（六）区域联动，信息共享深度融合。

长江三峡通航管理局遵循“价值引领，信息联动”原则，立足三峡通航，面向长江航运，协同沿江海事机构、航道管理部门、港航管理部门、航运公安机关、船公司、社会诚信管理机构力量，建立跨地区、跨行业、跨部门的联合激励与惩戒机制，推进信用信息在长江航运共享共用共认。对于长江航务管理局、长江海事局评定的诚信船舶，且在三峡通航诚信管理中被评为 A 级及以上等次，给予三峡通航诚信船舶同等奖励；对长江航务管理局、长江海事局、长航公安局认定的失信船舶，给予三峡通航失信船舶同等惩戒；对于情节严重的失信船公司，进一步推动社会联合惩戒机制，通报地方港航管理部门对船公司依法进行处理；对于船员，将其诚信评定情况作为所属船公司、行政管理部门以及社会诚信记录的管理依据。

三、工作成效

自三峡通航诚信管理体系试运行以来，通过诚信管理各项举措的落实，大力营造了诚信通航的良好氛围，船方“诚实守信、文明通航”意识得到有效提升，三峡通航环境得到进一步净化。

（一）让通航运行更安全。

随着诚信管理在三峡通航各环节的深度融合，船方诚信意识得到广泛提升，三峡枢纽水域通航安全得到进一步巩固。据统计 2022 年“三船”诚信扣分记录同比减少 26.7%，其中，船公司扣分减少 72.24%，船舶扣分减少 14.7%，船员扣分减少 24.71%，涉及违反通航安全管理规定的海事违法案件数同比下降 62.79%，其中较为突出的违法案件，如未持有齐全或有效的船舶证书、证件的扣分记录就同比下降 61.13%。辖区未发生一次性死亡 10 人以上重特大水上交通事故、船舶漂流撞坝责任事故。

（二）让船舶能源更清洁。

通过诚信加分鼓励支持船舶进行受电设施改造以及使用岸电，截至目前，岸电实验区已为超过 1.8 万余艘次船舶提供清洁能源服务，岸电供应近 2750 万度，相当于代替标准煤约 1.1 万吨，减少各类气体排放超 2.8 万吨，对长江流域岸电全覆盖和船舶绿色升级改造起到积极的示范引领和辐射推动作用。

（三）让水域环境更绿色。

通过诚信扣分进一步规范船方对船用燃油、废水废气噪音处置，助力“三控三全两禁止”船舶污染防治三峡模式的落实落地。截至目前，过闸船舶自觉交付垃圾近 4500 吨、生活污水 35 万立方米、含油污水超过 9400 立方米、残油废油超过 466 立方米。推进了长江三峡通航核心水域船舶排放控制严管区建设，辖区未发生重大船舶污染水域环境事故。

（四）让船方过闸更自律。

根据管理对象信用分级分类状况，长江三峡通航管理局采取差异化的监管措施，对其过坝的各个环节进行针对性跟踪检查。今年以来已对诚信船舶给予优先过坝奖励 100 余艘次。通过充分运用诚信激励和失信惩戒手段，加大对管理对象激励和对严重失信对象惩戒力度，充分体现“守信者受益、失信者受限”原则，赢得了广大船方高度认同，诚实守信积极性格外高涨。