

2024年交通运输领域信用建设
典型案例汇编

交通运输部政策研究室

二〇二五年三月

目 录

1.京津冀通勤定制快巴引入信用监管 优化环京一小时通勤圈服务	1
--------------------------------------	---

北京市交通委员会推荐

2.开拓信用修复新路径 释放营商环境新潜能	6
-----------------------------	---

天津市交通运输委员会推荐

3.信用跨区“高融合”促进区域发展“高质量”	10
------------------------------	----

江苏省交通运输厅推荐

4.以多部门信用数据为基础构建道路运输分级分类监管新模式	15
------------------------------------	----

江苏省交通运输厅推荐

5.探索“信用+”服务 打造“最讲信用”道路运输行业	21
----------------------------------	----

浙江省交通运输厅推荐

6.船舶分级动态监管构建航运信用管理新格局	28
-----------------------------	----

浙江省交通运输厅推荐

7.数智赋能打造皖美学车“信”模式	32
-------------------------	----

安徽省交通运输厅推荐

8.构建安全生产信用监管机制 推进行业治理向事前预防模式转变	36
山东省交通运输厅推荐	
9. “信用+船检” 助推船舶检验高质量发展	42
山东省交通运输厅推荐	
10.信用构建“两客一危”“五个一”安全监管新模式	49
河南省交通运输厅推荐	
11.多措并举完善交通建设市场信用管理	56
福建省交通运输厅推荐	
12. “信管家” 高效信用修复助力企业增信减负	62
广东省交通运输厅推荐	
13.创新信用评价小积分 实现船舶过闸高效率	67
广西壮族自治区交通运输厅推荐	
14.拓展“信易+” 打造交旅融合新场景	72
重庆市交通运输委员会推荐	
15.信用赋能“两客一危”企业精准监管	78
四川省交通运输厅推荐	

16.信用建设推动出租汽车行业治理提质增效 83

云南省交通运输厅推荐

17. “告知承诺+容缺办理”助力政务服务“加速度” 87

交通运输部海事局推荐

18. “平安箱运 绿色快航”服务港航经济高质量发展 91

交通运输部海事局推荐

19.描绘信用长江“13458”信用数字化蓝图 97

交通运输部长江航务管理局推荐

1.京津冀通勤定制快巴引入信用监管 优化环京一小时通勤圈服务 北京市交通委员会推荐

一、总体情况

环京地区约有 75 万往返北京通勤人员，缺少直达北京的大容量轨道交通，道路交通拥堵，进京安检等候时间长、通勤慢。为解决环京通勤难题，北京市交通委员会出台《关于贯彻〈道路旅客运输及客运站管理规定〉的实施意见》，试点开通北京国贸地区至北三县（即三河市、大厂回族自治县、香河县）“定制快巴”，根据乘客需求设置站点，实行网上预约，动态调整线路，为乘客提供准“门到门”的出行服务，一站快速直达，实现一小时通勤出行目标。

环京通勤定制快巴往返北京、天津、河北三地，为加强监管，北京市交通委员会与天津市交通运输委员会、河北省交通运输厅联合印发《环京通勤定制快巴综合监管手册》，共建通勤定制快巴信用体系，明确通勤定制快巴的准入和退出条件、经营规则和运营要求，通过信用承诺、信用评价、信用激励与重点监管，强化企业、通勤人员的诚信意识，建立覆盖事前、事中、事后全环节的一体化监管体系，解决环京通勤难点、堵点，激发市场活力、动力，促进一小时通勤圈服务质量不断优化。

二、主要做法

（一）事前引入信用承诺，保障优质服务。

一是建立以信用承诺为基础的管理制度。建立社会通勤人员信用承诺白名单，联合公安、经信、属地等部门，出台定制快巴使用公交专用道、远端安检、快速通过进京检查站等便利制度。

二是运营主体作出信用承诺。定制快巴运营企业、定制服务平台、驾驶员在许可前必须作出信用承诺，承诺申请材料真实合法，严格遵守法律法规运营，自觉接受社会监督。鼓励作出优质服务承诺，书面承诺及履约情况记入信用记录，并对外公开。

三是乘客作出乘车信用承诺。乘客乘车前须通过定制服务平台签署电子版《用户承诺书》，才能注册实名账号，享受定制快巴服务。定制服务平台实时比对，引导乘客文明乘车。

四是建立信用档案。建立环京通勤定制快巴定制服务平台、运营企业全周期信用档案，优化准入、退出规则，强化信用与准入、监管和处罚的衔接应用。

（二）事中加强信用评价，鼓励优中选优。

一是制定信用评定标准。制定运营企业、定制服务平台信用评价指标，将企业经营管理、车辆装备、人员管理、安全生产等情况纳入信用评价，明确指标内容、记分分值、信息来源、考核依据、文件依据、录入机构等，引导公安、属地、行业协会共同参与监管。

二是开展信用评价。广泛归集运营企业、定制服务平台的基础、运营、检查、执法等信用信息，根据信用评价指标，对市场主体实施四等九级信用评价。环京通勤定制快巴信用评价结果推送至国家、京津冀相关部门，推动结果跨地区、跨层级、跨部门互认共享，并在官方网站公开。

三是实行信用初始等级承诺。运营企业初始等级原则上为中（B）级，如作出初始等级信用承诺并提交信用承诺书的，初始等级可升级为良（A）级。在日常经营中发现违诺情形，信用评价等级降级并记入信用档案和信用评价，有效提升市场主体参与度、配合度。

四是强化分级分类应用。针对信用好的运营企业、定制服务平台，依法依规给予行业优惠政策，降低检查比例频次；对信用差的，列为重点监管对象。

五是应用监管整改信用承诺。运营企业受到批评教育、责令改正监管措施后，可承诺整改并提交书面承诺书，信用承诺作出后，按比例随机抽取复查。尊重市场主体自治，有效分配监管力量，提升企业整改修复能力。

（三）事后强化联动执法，优化配置市场资源。

一是制定信用正、负面清单。对信用好的定制服务平台、运营企业，给予准入绿色通道、加快办理速度、适度允许扩大经营规模等优化准入措施；对信用差、主体责任落实不到位的，依法实施严管；构成退出情形的，立即责令退出市场，并列入重点监管名单。

二是开展事后履约核查。在日常“双随机、一公开”抽查中核查市场主体的履约情况，核查结果纳入信用评价指标，对违背信用和优质服务承诺的企业或定制服务平台，每次发现扣50分，并计入信用档案。

三是开展信用修复承诺。运营企业、定制服务平台通过作出信用修复承诺、完成信用整改、接受专题培训、提交修复报告等方式开展信用修复。

（四）搭建统一平台，形成发展合力。

一是搭建平台。搭建了开放共享的“京津冀定制快巴”服务平台，实现了与市交通、公安、经信等部门信息系统的互联互通。

二是远端安检。服务平台实现与市交通部门信息系统、公安部门人员核录系统等互联互通，乘客出行持本人身份证，通过车载人脸识别设备刷证乘车，即可一次完成人脸识别、票务验证、信息核验，保证了人证票信息一致性。

三是实行通勤人员白名单。对存在故意污染车内环境、扰乱乘车秩序、违反信用承诺等行为的乘客依法采取限制，保障有序出行。

三、取得成效

京津冀三地出台信用监管政策，企业主动作出信用承诺和优质服务承诺，乘客作出出行承诺。在线路许可、班次安排、运营组织、市场推广等方面给予企业最大限度支持和空间，营造良好的生产条件和运营环境，激发了市场

动力，焕发了线路生机。

定制快巴采取线上预约购票，减少乘客排队等车时间，通行路线可使用公交专用车道，同时实施远端安检，快速通过进京检查站，大幅提升了环京地区通勤人员进出京通行效率。京津冀通勤定制快巴自 2022 年 7 月 25 日正式开通试运营，平台注册用户 23 万人，共开通燕郊、大厂、香河、固安、永清、廊坊、武清、宝坻、涿州、海教园等地区至北京 10 条主线，投入运营的车辆数从最初 16 辆增加至 85 辆，累计开行 6.86 万车次、客运量超 242.3 万人次，日发 203 班次、日客运量约 7450 人，日均综合实载率 85.38%、日均减少约 5 千多辆小客车通勤进京，缓解了交通拥堵压力，降低了出行成本，环京一小时通勤圈服务不断优化。

2.开拓信用修复新路径 释放营商环境新潜能

天津市交通运输委员会推荐

一、总体情况

信用修复是推动企业诚信自律，让企业重拾发展信心的重要手段。天津市交通运输委员会深入学习贯彻习近平总书记视察天津重要讲话精神，以企业需求为出发点，按照《国务院办公厅关于加快推进社会信用体系建设 构建以信用为基础的新型监管机制的指导意见》以及《失信行为纠正后的信用信息修复管理办法（试行）》的有关要求，聚焦信用建设服务全市高质量发展“十项行动”，针对痛点、堵点问题，以提升便民惠企服务水平为目标，通过数据要素创新赋能信用修复。制定了《“津交信用·筑信惠企”专项行动实施方案》。该方案包括强化信用修复告知机制、开展“全流程、全周期”提醒服务、开展数据核验代替申请主体提供材料服务、建立信用修复协同联动机制、提升行政处罚数据质量、开展信用修复公益培训等具体措施。行动实施1年来，交通运输领域信用修复工作进一步规范，企业信用修复意识明显增强，对优化营商环境发挥了积极作用。

二、主要做法

（一）“提前式”修复告知，实现处罚、修复“齐步

走”。

目前，天津各级交通运输主管部门均已形成信用修复告知机制，在送达行政处罚决定书同时，送达信用修复明白纸或信用修复告知书，主动告知经营主体行政处罚信息将被公示的网站、公示期、信用修复流程、可能会造成的影响等内容。其中，市交通执法总队在执法办案系统增设《信用修复明白纸》打印模块，办案人员在送达行政处罚决定书的同时，可在办案系统直接打印《信用修复明白纸》一并交于企业，进一步帮助企业了解信用修复政策和信用修复流程，有效破解信用修复知晓率不高的难题，实现行政处罚与信用修复“齐步走”。

（二）“全程式”提醒服务，助力信用修复“更顺畅”。

自2024年2月起，在“运证通”APP启动信用信息提醒服务。在全国范围内被处罚和处罚信息已经达到最短公示期（3个月）的天津企业，将会接收到消息通知。企业可以通过消息通知再次获悉被处罚时间、处罚机关、处罚文书号及信用修复方式等信息，便于及时关注信用状况、开展信用修复，避免对后续生产经营活动造成不良影响。同时，天津市交通运输委员会还联合北京市交通委员会、河北省交通运输厅，对在津被处罚的北京、河北交通运输企业提供信用信息提醒服务，进一步提升了京津冀交通运输信用协同监管与执法协作水平。

（三）“核验式”数据服务，免去申请材料“繁琐事”。

以往，行政处罚事项中如涉及罚款，需要企业提供相关的缴纳罚款凭证才能完成信用修复。而在道路运输客货运等领域，往往是由司机代企业接受处罚并缴纳罚款，由企业申请信用修复。这种现象常导致票据不慎遗失或者删除，影响企业上传材料，从而出现了信用修复难的问题。针对这一现象，自2024年4月起，天津市交通运输委员会率先开展数据核验代替申请主体提供材料服务，联合该市发展改革委打通跨部门数据通道，整合各级交通运输主管部门归集的缴纳罚款凭证数据，印发《优化行政处罚信息（交通运输领域）信用修复工作指引》，企业可以通过提交“已缴纳罚款承诺书”，代替提交已缴费凭证，两部门通过系统数据对“承诺书”与缴纳罚款凭证进行比对核验，完成信用修复，实现“数据多跑路，企业少跑腿”。

（四）“协同式”联动机制，确保信息公示“无死角”。

天津市交通运输委员会联合市发展改革委，建立信用修复信息共享机制，打通数据通道，以部门协同、信息联动、多措并举，实现交通运输行政处罚信息信用修复“一口受理，一网通办”，建立信息更新机制，确保“天津信用交通”网站公示信息与“信用中国”网站保持一致。

（五）“定期式”通报机制，保障信用数据“高质量”。

通过系统对接、数据校验等形式，强化行政处罚信息的数据归集质量，以全量及时归集为目标，并及时对重复公示、已撤销仍公示、信息内容错误等问题信息进行处理。

每月发布《信用数据归集应用情况专报》，对“双公示”信息归集情况、罚没票据数据归集情况、信用信息提醒情况等进行分析提示，提升相关部门数据报送意识，行政处罚数据公示的及时性、规范性、准确性、完整性明显提升。

（六）“公益式”修复培训，推动信用建设“共进步”。

天津市交通运输委员会及区交通运输主管部门经常组织信用修复公益培训，邀请从事客运、普通货运、危险品运输、驾培的企业参加。培训详细讲解信用修复工作开展的申请条件、流程、受理时限和申报材料要求等，帮助企业了解信用修复政策、掌握信用修复具体操作方法、答疑常见问题等。2024年超500家企业参加培训，企业的信用风险防控意识及信用修复申请通过率显著提升。

三、取得成效

自“津交信用·筑信惠企”专项行动实施以来，天津市交通运输委员会累计归集行政处罚信息14233条，合规率达99%、7天公示率在98%以上，归集已缴纳罚款凭证信息11445条，发放信用修复明白纸或信用修复告知书5000余份，对1202家企业进行9170次信用修复提醒，帮助企业完成信用修复2468次。全市交通运输领域信用修复工作更加规范，工作流程进一步简化，企业主动进行信用修复的意识明显增强，充分彰显了信用建设对优化营商环境、助力“十项行动”和交通强市建设的基础性作用。

3.信用跨区“高融合” 促进区域发展“高质量”

江苏省交通运输厅推荐

一、总体情况

由于交通运输部门管理的车、船、人、企流动性强、活动范围广，在履行审批、监管、服务等职责时往往需要跨行政区域实施。苏州、无锡、常州、南通四市山水相连、人文相亲、发展相融，统一大市场建设基础较好。2023年3月，由无锡市交通运输局牵头，苏州、无锡、常州、南通四市的交通运输部门在无锡共同签署《“苏锡常通”信用交通一体化联动发展框架协议》，四市围绕信用数据共享、信用监管共治、信用服务共惠、信用建设共进四个方面加强一体化建设，着眼打通数据不联通、标准不统一、协调不顺畅等堵点问题，着力破解制约政务服务、行政监管等方面的机制体制障碍，合力构建以信用为基础的新型跨区域协同监管机制，聚力打造跨区域最优营商环境，以信用跨区的“高融合”促进各地经济发展的“高质量”。

二、主要做法

（一）大件运输“联合批”。

四市将守信企业纳入大件运输“联合批”范畴，建立审批互通机制，属地交通运输主管部门在对大件运输企业审批的同时将运输线路通知其他城市主管部门。近年来，

大件运输审批呈上升态势，2024年6月，常州市一家企业生产的大型储罐需要从无锡（江阴）港出海交付。两地交通部门实现联合审批、联合护送，一路拆除红绿灯、监控设备、路牌标识等65处，将车货总高超7米、总长达58米的“巨无霸”，安全顺利护送到无锡（江阴）港，为企业保住了300万的预付运费，解决了企业的燃眉之急，受到了企业的高度赞扬。

（二）信用修复“异地办”。

四市为经营主体提供信用异地修复的“一站式”服务。对符合信用修复条件的经营主体，需其他三市管理部门审核盖章的，由工作人员线上办理，无需经营主体赴异地办理。机制建立以来，通过异地修复机制，四市累计帮助企业实施异地修复80余件，真正实现让“数据多跑路、群众少跑腿”。

（三）信用等级“相互认”。

四市建立了道路水路运输经营者和从业人员信用等级评定结果数据共享互认机制。四市每年4月将上一年度道路水路运输经营者和从业人员信用等级评定结果数据实施共享。根据企业和从业人员的信用等级状况，研判风险等级，实行分级分类差异监管。2024年，无锡市交通运输局还共享了本市2023年信用等级评定结果分析报告，其他三市借鉴其工作建议，增强监管针对性。江苏省交通运输厅对分析报告进行了转发，供全省学习借鉴。

（四）守信激励“同等惠”。

四市加强“信易+”守信激励应用，建立“信易批”“信易惠”“信易修”等场景应用四市同等待遇。常州市交通运输局实施的“信易修”以守信个人和见义勇为者为主要激励对象，已经从常州地区延伸到其他三市，实现守信激励对象区域内享受同等政策、同城待遇。

（五）行业监管“协同治”。

四市建立重点监管对象名录库共享机制，对重点监管对象数据库实行动态调整、实时共享，目前共归集重点监管经营者 474 家，重点监管从业人员 128 人，重点监管车（船）66 辆（艘）。四市根据重点监管名录库信息，依法依规对列入重点监管对象的人、车、船开展重点监管，监管结果四市共认。2024 年，四市签定了《“苏锡常通”交通运输行业重点监管对象协同监管协议》，并开展了 2 次跨区联合执法行动，共立案查处案件 20 余件。无锡共享被列入硕放机场重点监管对象名录的出租车，苏州交通执法部门对照名录筛选出苏州管辖的车辆，加大日常监管力度。

三、取得效果

通过一年多的探索和实践，四市跨区域信用机制更加完善，信用监管和服务取得了阶段性成效。

（一）提升了服务品质。

四市在行政审批、政务服务等方面实现了数据共享，进一步简化办事流程，实现了“网上办”“异地办”，审批

时长平均缩短 50%。四市对于诚信企业和个人，落实同等激励举措，实现“同城待遇”，有效提升交通运输政务服务品质。

（二）增强了监管效能。

四市进一步发挥信用在创新监管机制、提高监管能力和水平方面的基础性作用，建立了统一的重点监管对象名录库，为分级分类差异化监管提供了依据，四市对重点监管对象平均增加了 25%的日常检查频次，进一步增强了执法监管的针对性、实效性，促进了行业健康发展。

（三）优化了营商环境。

四市坚持市场化、法治化、一体化原则，以经营主体需求为导向，转变政府职能，创新体制机制，强化协同联动，完善法治保障，为各类经营主体投资兴业营造稳定、公平、透明、可预期的良好环境。四市推广以信用承诺替代投标保证金，进一步减少企业资金的占用，为各类企业减（免）各类保证金 2.14 亿元。

（四）推动了高质量发展。

四市扎实推进信用理念、信用制度、信用手段与交通运输各领域各环节深度融合，进一步发挥信用对提高资源配置效率、降低制度性交易成本、防范化解风险的重要作用，为四市提升社会经济体系整体效能、促进形成新发展格局提供支撑保障。

（五）扩大了社会影响。

“苏锡常通”信用交通一体化联动发展为江苏省交通运输行业信用体系建设提供了创新示范，也为长三角一体化建设提供了实践经验，得到了交通运输部肯定。2024年12月，《跨区交通信用“高协同”促进区域发展“高质量”》获评第六届“新华信用杯”全国优秀信用案例。

4.以多部门信用数据为基础构建道路运输

分级分类监管新模式

江苏省交通运输厅推荐

一、总体情况

道路运输行业体量巨大，安全监管任务十分艰巨，传统的“运动式”“抽查式”监管模式覆盖面不广、针对性不强、质效不高。为满足当前行业监管的需要，充分发挥信用数据在行业监管中的支撑作用，苏州市交通运输局联合公安等部门以市安委会为平台，出台了《苏州市道路运输企业分类分级安全监管工作方案》，启用了苏州市道路运输评价系统，以强化企业安全管理为导向，通过综合评价企业的运输资质、安全管理、动态监控及违法违规等情况，将分级结果作为后续监管的重要依据，形成基于信用数据的新型监管机制，构建了“安全+信用”的监管新模式，引导行业监管向精细化、精准化和智能化转变。

二、主要做法

（一）强化制度设计，联合推动实施。

依据《安全生产法》《江苏省社会信用条例》等法律法规和《江苏省道路水路运输经营者信用管理办法》等规范性文件，苏州市出台《道路运输企业分类分级安全监管工作方案》，成立由交通运输、公安、应急、城管、文旅等专

业委员会成员单位组成的分类分级安全监管工作领导小组，统筹推进分类分级安全监管工作联动开展。方案明确了工作目标、指标分级、评价范围、周期流程、结果应用和保障措施，提出要将分类分级结果作为相关部门事中事后监管的重要依据，引导扶持管理规范、安全管理水平较高的企业发展，并把级别较低、风险较大、管理不到位的企业作为重点监管对象，促进道路运输企业规范化、规模化、集约化发展，提升行业治理能力，积极营造道路运输行业安全稳定的发展环境。

（二）健全评价体系，明确数据来源。

一是研究设计道路运输评价体系。按照数据支撑、全面评估、动态评价的原则，建立客运、危货、普货运输企业评价标准，构建包括运输资质、安全管理、动态监测、行业监管、违法违规 5 个一级指标的评价体系，其中客运 37 个二级指标，普货 34 个二级指标，危货 44 个二级指标。采用计分制和否决制相结合确定评价等级，分为 A、B、C、D 四个等级，评价结果每季度发布一次。不同等级分别采取差异化监管措施，实现重点企业重点监管。道路运输企业对评价结果有异议的，可提出申诉，属地交通运输行业管理部门负责对申诉情况及时调查核实。

二是强化对企业日常安全管理工作的评价。将主要负责人安全考核、安全管理人员和动态监控人员配备、安全生产管理体系、应急演练、安全教育培训、车辆管理、隐

患排查与治理、安全生产标准化等 9 类企业日常安全管理工作纳入评价考核范围，设定详细评分标准，对发生有责亡人事故的，直接定为 D 级，进一步压实企业安全生产主体责任。

三是跨部门静动态数据为企业精准画像。静态数据主要囊括企业、车辆、人员的资质合规状况。动态数据主要包括动态监控和交通运输行业违法违规数据。采取系统对接，对“两客一危”主动安防数据和普货车辆的卫星定位数据等海量数据进行分析，梳理出超速驾驶、疲劳驾驶、驾驶员接打电话等违规行为数据。同时，还跨部门归集公安部门实时交通违法数据和交通事故数据，通过多数数据维度更加精准形成企业画像。

（三）开发评价系统，强化数据整合利用。

一是建成苏州市道路运输评价系统。以道路运输行业评价体系为标准，结合数据中心所提供的信息支撑，利用汇集的数据信息，从企业、车辆、人员三个维度进行统计分析，从而获得评价结果，建成了包括客运、危货、普货三个子系统的苏州市道路运输评价系统，为行业监管提供全过程、多方位的数据保障。

二是动态推送帮助企业精准加强安全管理。同步建设系统的企业端，运输企业不仅能实时上传企业日常安全管理材料，同时也能及时掌握自身的等级评价状况，了解评价分数的加分点、扣分项。企业针对扣分项进行优化提升，

有助于企业及时掌握企业安全生产状况、车辆安全营运情况，有针对性地优化提升企业安全管理工作。

（四）推进分类监管，提升监管与服务质效。

一是结合执法检查计划实施分类监管。研究制定《苏州市交通运输行业重点监管对象名录库管理办法》，明确将评价等级低的企业纳入重点监管对象名录库，并结合《江苏省交通运输行政执法检查业务履职标准》，将其列入日常执法工作计划或行业监督检查计划并落实检查。根据苏州、无锡、常州、南通四市信用交通一体化联动发展协议，将重点监管企业数据推送给其他三市，探索实施跨区域联合监管。2024年以来，根据评价结果，对等级低的道路运输企业开展现场检查691家次，依据《安全生产法》执法220起。

二是依托评价数据提升监管效能。落实评价结果应用，结合“双随机、一公开”抽查，对信用状况好的企业降低抽查频次，同时通过系统企业端实现线上评价反馈，有助于提醒指导企业减少风险，提升安全管理水平，减少上门次数提升监管效率，进一步优化营商环境。

三是推动数据在其他业务中的应用。印发《加强苏州市交通运输重点领域信用分级分类监管与服务的实施意见》，在行业评先评优、示范项目申报、财政资金补助、信用承诺办理等业务工作中开展信用审查，申请对象评级低、被纳入严重监管对象名录的，则依法依规进行限制或不提供

便利服务。

三、取得成效

（一）做优加法，形成了协同联动、齐抓共管新格局。

在苏州市交通运输安全生产专业委员会统一组织领导下，每季度向公安、应急、城管、文旅等部门推送评价结果，进一步强化道路运输企业分类分级结果应用，形成了各部门齐抓共管促进行业安全稳定发展的新格局。

（二）做实减法，道路运输领域安全责任事故逐年下降。

此项工作开展以来，在客运、危货、普货领域共发布季度考核结果 13 次，2022 年、2023 年、2024 年苏州市道路运输领域事故数和死亡人数同比大幅下降（分别下降 53.8%、46%、5.1%和 46.9%、56.3%、25%），分类分级安全监管初见成效。

（三）做足乘法，市场资源逐步向守法诚信企业倾斜。

推动建立高质量选车机制，引导政策、市场将资源向评级高的企业倾斜，鼓励企业规范化管理，支持集约化经营。促进危货行业结构调整，信用评价结果好的企业新增运力 403 辆，行业规模和集中度进一步提升。进一步细分普货行业评价类别，针对大件、冷藏保鲜运输等领域分类发布，探索在表彰奖励、评优评先、业务办理等方面，分类别针对性制定便民利企政策，引导市场择优机制建立。通过苏州交通运输微信公众号及与“苏商通”对接（“苏商通”

是苏州法人服务总入口，以法人及非法人组织为服务对象）等方式，进一步扩大公众知晓度，促进行业高质量发展。

（四）做好除法，推动运输市场公平竞争。

对评级低的企业，列为重点监管对象，综合运用联合约谈、联合检查、业务管控、安全执法等监管措施，严厉禁止不具备安全生产条件的企业从事运输经营，形成优胜劣汰市场机制。结合安全生产治本攻坚行动、“六化”建设行动等要求，针对评级结果靠后的企业，列为重点监督检查企业，加大企业检查频次。

5.探索“信用+”服务打造“最讲信用”道路运输行业

浙江省交通运输厅推荐

一、总体情况

近年来，杭州市交通运输局深入学习贯彻习近平总书记关于社会信用体系建设的重要指示批示精神，认真贯彻落实交通运输部关于推动交通运输信用体系建设高质量发展的部署，聚焦道路运输企业发展难点、堵点、痛点问题，全面统筹政府、社会和市场三方面资源，将信用交通建设贯穿于道路运输企业、车辆、人员全周期，并与行政许可、行政指导、金融、政策、法律等服务有机集成，积极探索道路运输行业“信用+”增值服务应用场景，努力打造“最讲信用”的道路运输行业。“信用+”金融服务应用场景获评2023年度信用杭州“一部门一场景”示范场景，“信用+”浙里学车应用场景被列入“浙里办”信用杭州专区首批发布的7个特色应用场景清单，“信用+”道路运输增值化服务应用场景被列入2025年“信用杭州”场景建设清单。

二、主要做法

（一）政府侧聚焦分级分类，构建“信易+”监管服务体系。

一是聚焦高效便捷，推出“信易批”白名单。杭州市交通运输局将信用评级为AA级的企业纳入信易批“白名

单”，开通绿色通道，提供专窗优先办理、“移动审批车”上门服务等多项特色服务。2024年以来，累计办理业务量达2万件，服务相关企业超2300家。推进普货企业开业信用承诺办，企业提供《运输车辆承诺书》及《安全员承诺书》，承诺办理时限从7个工作日压缩到即时办结，大大提升了审批效率。对在180天内未完成履约的企业撤销其《道路普通货物运输经营许可》，开展信用承诺闭环管理。2024年以来，普货企业开业信用承诺办理978家，对在180天内未完成履约的企业撤销136家。

二是引导信用修复，推行“三书同达”。推行处罚决定书、信用修复书和合规建议书“三书同达”，在行业监管重点领域优化信用修复服务，持续更新完善《企业信用修复流程》《企业信用修复网上办登录入口》《信用修复一问一答》等服务手册，积极推广实施信用修复“网上办”，引导失信企业及时纠正失信行为，重塑信用。

三是规范涉企行政检查，实施分级分类信用监管。以“双随机、一公开”监管工作为依托，对信用评价结果为AA、A、B、C、D级企业，分别按照10%、15%、20%、25%、30%的比例进行第一次抽取，信用评价等级为C、D级的中高风险企业，分别按照30%、70%再进行第二次抽取。近三年，共发起“双随机”抽查检查75批次，检查对象849个，抽查检查人员1746人次，关联信用规则的任务占比达到100%。

（二）社会侧聚焦激先励后，构建“信易立”社会统筹体系。

一是聚焦放心出行，打造“信用+文旅服务”应用场景。以文化和旅游部信用经济发展试点城市建设为契机，联合杭州市文化广电旅游局打造“信用+”文旅服务应用场景，向全市文旅行业推送信用良好的客运企业清单（包含企业名称、信用等级、信用得分、在全市客运企业中的排名等信息），引导旅行社在提供旅游出行服务时选择诚信度高的客运企业。2024年以来，在使用杭州客运企业车辆的12486个旅游团队中，使用信用AA级道路运输企业车辆的团队有10824个，使用A级道路运输企业的有1463个，两者合计占比达98.40%。

二是聚焦放心学驾，打造“信用+浙里学车”应用场景。在全省率先推出浙里学车APP，聚焦择校、体检、报名、缴费、培训、评价、考试关键环节实现“一站式”报名、“一账户”监督、“一网通”预约、“一指数”评价，实现学驾资金有效监管，精准打击学时造假、异地培训等行业乱象，保障学员培训、转学、退学合法权益。出台配套的服务质量考核办法，将企业信用评价结果作为驾培机构服务质量评价的重要指标（占比15%），构建一套用数据说话、用数据管理、用数据决策的服务质量评价新机制，多平台动态展示驾培机构服务质量评价星级，将服务质量评价结

果用于优化预付式消费资金监管，实行分类分级监管。2024年杭州市学驾招生人数同比增长19.4%，截至2024年12月浙里学车累计资金流水约19.5亿元。

三是聚焦放心维修，推进“信用+M示范站”建设。根据交通运输部办公厅印发的《汽车排放性能维护（维修）技术示范站建设指南（试行）》（交办运〔2023〕8号）要求，组织开展杭州市汽车排放性能维护（维修）技术示范站建设遴选工作。将近两年维修质量信誉考核等级均为AA级及以上作为示范站申请基本条件之一，目前已累计完成15家示范站建设遴选工作。

（三）市场侧聚焦多元增值，构建“信益多”市场化服务体系。

一是强化惠企便民，打造“信用+金融服务”应用场景。会同杭州联合银行等金融机构，按照企业和人员的信用评价等级，分层制定配套贷款融资政策（信用等级越高，授信额度和贷款便利度越高，利率越低），以电车贷产品为抓手，累计为道路运输企业及从业人员授信金额达1.15亿元，服务人数超2.5万人次。

二是聚焦降本增效，打造“信用+加油服务”应用场景。联合中石化推出道路运输从业人员凭电子证照（展示诚信考核结果），对诚信考核A级以上的从业人员提供加油优惠，最高可达0.8元每升。目前已从主城区加油站向杭千高速桐

庐服务区、建德服务区扩面。自试点以来，累计为从业人员节省油费支出 1700 余万元，惠及 1.34 万人。

三是结合行业特点，打造“信用+通信服务”应用场景。联合移动等通信公司为杭州市道路运输企业和从业人员量身定制通信套餐优惠产品，依据道路运输行业信用等级评价结果，针对从业群体通讯需求大、使用频率高等特点，为其提供不同梯次，包含通话、流量、短信、宽带、云盘空间等套餐在内的通信优惠服务。截至 2024 年 12 月，累计服务道路运输行业从业人员 3600 余人，办理优惠套餐 2700 余笔。

三、取得成效

（一）构建三个体系，以信用为基础的新型监管机制加快形成。

一是创建有杭州特色的信用评价体系。通过出台《杭州市驾培机构服务质量评价管理办法》，将企业信用评价结果作为驾培机构服务质量评价的重要指标（占比 15%）；拟通过行政规范性文件的形式将客运企业信用评价结果作为《杭州市道路客运企业质量信誉考核办法》的重要核心指标等杭州特色改革措施，逐步形成了以全省道路运输行业信用评价体系为主，杭州市地方特色评价标准为辅的行业信用评价体系，助力构建以信用为基础的新型监管机制。

二是打造有杭州特色的信用应用体系。立足杭州特色和行业特点，先后打造了“信用+”政务服务、金融服务、

通信服务、文旅服务、学驾汽修服务等应用场景，助力行业服务监管成效提升。2024年，杭州市道路运输行业政务服务办件总量33.8万件，依申请政务服务办件一网通办率、按时受理率、按时办结率均达到100%；受理跨省通办4911件，限时接件率100%、限时办结率99.84%、服务好评价率99.2%、规范反馈率99.63%、办理成功率100%、差评整改率100%；网约车合规率排名全国中心城市前列。

三是构建有杭州特色的信用评估体系。连续多年委托第三方对杭州市道路运输行业信用评价结果（企业及从业人员）进行评估分析，采用定性+定量、个体+整体、内部+外部对比等分析方法，具体围绕道路运输各行业特点、信用发展状况、信用评分标准模型架构、信用结果应用等情况进行详细的成因分析，并对评价标准优化和企业信用提质等提出针对性强的意见建议。

（二）倡导诚信经营理念，全行业守信、用信、重信的良好氛围显著提升。

通过积极探索“信用+”增值服务应用场景，道路运输企业及从业人员守法诚信意识进一步提升，依法经营、诚信经营理念深入人心，形成激先励后的良好氛围。在全省首推信用红名单，将符合信用等级连续两年被评为AA级并获得市厅级及以上国家机关表彰、奖励的14家道路运输企业列入信用红名单。2024年上半年，杭州市共有6027家道路运输企业参加全省信用等级评价，信用等级分为AA（优

秀)、A(良好)、B(中等)、C(较差)、D(差)五级。其中,5189家企业获评AA等级(较上一年增加1431家),419家企业获评A等级,A级及以上企业占比达93.05%。参评企业申请信用修复和信用异议的数据超1000条,企业知信守信、重信用信的良好氛围显著提升。

(三) 擦亮增值服务品牌,经营主体信用获得感持续提升。

立足服务企业优化营商环境,通过集成全链条、全周期、全要素,加快构建形成“信用+”增值服务清单体系。创建以来,累计服务企业6000余家,服务从业人员20余万人次,为行业提供各类政策咨询、业务办理咨询服务超10万人次,向行业授信金额超1亿元,为企业和从业人员节省直接经营成本超2400万元。同时,定期发布行业运行动态,助力企业制定发展策略、为从业人员提供就业参考。多渠道收集并主动研判、闭环破解企业急难愁盼问题。

6.船舶分级动态监管构建航运信用管理新格局

浙江省交通运输厅推荐

一、总体情况

浙江是内河航运大省，省管内河航道通航里程 6600 余公里，通航库区面积 3913 平方公里，长期活跃内河运输船舶约 2.1 万艘，年均船舶进出港报告 200 万艘次，船舶监管点多、面广、量大、专业性强，日常监管存在盲目查、随意查、重复查等突出问题。浙江省交通运输厅深入学习领会习近平总书记关于社会信用体系建设的重要论述，认真贯彻落实交通运输部关于推动交通运输领域信用建设高质量发展要求部署，勇于创新实践，出台《浙江省地方海事辖区内河运输船舶分级分类动态监管办法（试行）》（以下简称《办法》），构建船舶动态精准监管的全链条信用管理服务体系，优化监管资源配置，强化信用评价结果应用，取得了较好成效，为长三角交通运输信用一体化建设、长三角一体化融合发展战略提供有力支撑保障。

二、主要做法

（一）制度重塑，首创船舶安全等级评定机制。

聚焦船舶的“不安全行为”和“不安全状态”，建立内河运输船舶全过程、全要素综合质量动态评定体系，确定了基本资质、交通事故、违法行为、安全检查、绿水积分、

正向激励、负面清单等七大类 92 项指标，每项指标按其行为性质是有害安全（污染）的严重程度设置六档加减分值和三档有效期，对辖区进出港的 2.1 万余艘船舶通过全省信用交通系统开展实时动态综合质量评定，将船舶划分为 AA、A、B、C、D 五个安全等级，分别对应优秀、良好、中等、较差、差，并通过浙江信用交通网站向社会公开。

（二）数字赋能，开创船舶精准监管新模式。

大力推行数智信用监管，在船舶安全等级评价系统的基础上，开发建设内河船舶码、任务工单 2 个数字化应用场景，按照船舶的不同种类和安全等级确定差异化检查周期和检查方式，如普通货船为 2—12 个月不等，客运、危险品运输船为 2—9 个月不等。构建信用风险预警新机制，已累计发送船舶证书失效、经营行为异常等风险预警 3362 条。浙江通过数字赋能，优化重塑管理链条，锁定检查频率和监管主体，解决了“检查谁、谁来查、何时查”等问题，变被动粗放的盲查模式为精准靶向监管，实现“精准、差异、联动、闭环”，有效压实安全监管责任，提高监管效率效能。

（三）多跨协同，首推船舶分级分类差异化服务。

注重管理与服务并重，推动行业内外融合共治。开发上线“内河船舶码”应用，对辖区船舶进行赋码赋分赋色管理，管理部门可通过“内河船舶码”实现船舶全周期信

息“一码查询、一码监管”，船户、企业可通过“内河船舶码”便捷实现处罚案件、船舶信息异议等事项“一码办理、一码服务”。同时，在公共资源使用、评先评优、过闸调度、信用金融产品和绿色惠民服务等方面，对等级高的船舶实施奖励性引导；在荣誉参评、过闸申报、实船核查等方面对等级低的船舶进行限制，通过政策正向激励，有效引导船舶安全航行、诚信经营。

（四）自主创新，建立推广污染物绿水积分制。

创新应用绿水积分制，明确船舶水污染物排放周期、最低排放量和对应船舶水污染物排放记分梯度，排放周期、最低排放量低于规定基准值，对应不同梯级的减分。排放周期、最低排放量高于规定基准值，对应不同梯级的加分。建立船舶正常排放船舶水污染物积分兑换奖励机制，船户上交船舶水污染物获取相应积分分值，积分可用于兑换享受优先过闸、使用岸电等便利，进一步激发上岸交付污染物的主动性和积极性，增强了船户环保意识。

三、取得成效

目前，浙江已完成 2.1 万艘省内外内河运输船舶综合质量动态评定和安全等级划分，并全部施行船舶分级分类动态监管，实现了省内外进浙内河船舶全覆盖、全链条信用分类监管。

（一）船舶本质安全水平大幅提升。

经过针对性治理，辖区安全风险较高的 C、D 级内河运

输船舶数量大幅下降，其中，C级船舶占比下降了93.7%，D级船舶占比下降了82.6%，每万艘次船舶安全检查缺陷数下降约32%，辖区船舶本质安全水平大幅提高。

（二）港航营商环境显著优化。

占比达69.1%的AA、A级船舶平均检查次数下降到0.56次，C、D级船舶平均检查次数上升到3.4次。有效解决盲目查、重复查、选择查等问题，减少了对正常经营船舶的干扰。“信用+过闸”提升过闸效率效果显著，2024年6月以来，通过“浙闸通”亮码快速过闸的总效率提升约8%。

（三）水运企业获得感显著提升。

实现了检查标准化、“综合查一次”，依法保护了企业和船户的合法权益。运行以来，船舶绿色信用服务累计为船户解决银行各类贷款1151笔，金额突破13亿元，节约船户经营管理成本300多万元。

（四）新型监管机制得到广泛认可。

打破了行业数据壁垒，打通了海事、港口、航道、船检、航运等港航企业单位信息系统，初步解决条块分割、数据孤岛、各自为战现象，形成统一的动态信用监管模式，推动安全监管和对外服务的能力水平整体提升，有效促进长三角水上交通安全监管的一体化运行。

7.数智赋能打造皖美学车“信”模式

安徽省交通运输厅推荐

一、总体情况

随着经济社会的进一步发展，人们对学车的需求越来越多样化，机动车驾驶员培训市场乱收费、假培训、服务差的问题凸显。为进一步规范机动车驾驶员培训市场秩序，提高培训质量，合肥市交通运输局积极构建驾培服务、应用和监管平台，科学实施先培后付资金托管和信用监管，通过“皖美学车”APP展示各驾培机构的信用等级、教练场地、服务项目等信息，让学驾人员自主择优选择驾培机构，保证学驾人知情权、选择权，确保培训资金安全，着力解决机动车驾驶员培训费用纠纷投诉、驾培机构乱收费、退费纠纷难处理等问题，让学员学车更安全更放心。截至2024年底，“皖美学车”APP上线驾培机构88家，训练场地287处，教练员3548名，累计报名学员14.65万人，驾培监管平台累计警示教练员99名。通过数智赋能和信用助力，合肥市驾培行业投诉数量明显下降，行业实现良好有序发展。

二、主要做法

（一）以数据共享促业务协同，让学员更放心。

坚持数智赋能行业改革，构建“三位一体”驾培业务

监管服务系统，实现业务流、信息流和资金流互通。一是构建监管服务系统。合肥市交通运输局委托第三方建设了驾培监管平台、驾培公众服务平台和“皖美学车”APP，打造统一的服务门户，接受学时监管，规范驾培市场秩序。二是打通信息共享壁垒。通过构建业务系统，强化与公安部门、银行机构等业务联动，实现了驾培监管平台与市公安考试预约系统、驾培公众服务平台、车载设备计时培训平台、资金第三方托管系统及省驾培监管平台等数据互联互通，为串联学驾、考试和领证全过程提供数据支撑。三是统一学驾流程。学员通过“皖美学车”APP软件统一报名，签订培训合同、缴纳培训费用，相关培训信息通过车载设备计时平台上传至驾培监管平台，经审核后推送至公安考试预约系统，考试合格的学员学时信息将推送至资金第三方托管系统，符合条件的费用再划转至驾校基础账户，有效保证培训资金安全和规范学驾流程，确保学员学时合法和技能达标。

（二）以信用评价促行业自律，让企业更用心。

发挥驾培协会行业自律和驾培公众服务平台的公益服务作用，引入“大众点评”式评价机制，丰富信用评价内涵，引导学员择优选择驾校和教练员。一是公布信用评价结果。合肥市交通运输局联合驾培协会，将备案驾校的信用评价结果和质量信誉考核等级在“皖美学车”APP进行公布，学员报名时可一键查看各驾校的信用等级，择优选

择合适的驾校和教练员。二是引入学员评价机制。以消费者需求侧为切入点，在“皖美学车”APP上为学驾人员提供评价、投诉和建议渠道，动态调整驾校和教练员的评分，有效督促驾校诚信经营，规范培训行为，杜绝乱收费、退费难及服务差等行为。

（三）以信用监管促守信经营，让市场更安心。

依托驾培监管平台实施分级分类监管，对违法经营行为和投诉较多的驾校增加检查频次，对守信驾校实施激励措施，弘扬守法诚信的良好风气。一是分级分类检查。结合信用评价和质量信誉考核结果开展“双随机、一公开”抽查，增加信用风险高的驾培机构检查频次，让守信企业更安心发展。二是精准高效执法。执法人员通过驾培监管平台“驾培巡检通”微信小程序手机端，实时了解辖区驾培机构、教练场地、教练车辆、教练员备案信息和学员报名、签订培训合同、报名培训费缴费情况，为查处违规行为提供有效保障。三是创新守信激励。选取4家试点企业实施“信易+驾培”的便民措施，符合条件的学员报名时可享受对应的优惠举措，为守信群体提供更为优惠的政策和便捷的服务，切实增强群众的守信获得感，积极营造“守信受益、信用有价”的环境。同时鼓励在生产经营、招标投标等活动中对试点企业进行激励，充分发挥信用价值。

三、取得成效

合肥驾培行业改革模式自启动运行以来成效显著，行

业管理问题逐步解决，驾校诚信经营意识显著增强，行业投诉数量下降比例明显。

（一）资金托管，全面保障安全。

截至 2024 年底，全市通过“皖美学车”APP 累计报名新学员 14.65 万余人，培训费用银行托管 4.44 亿余元，通过建立三方信息化平台有效解决了培训资金安全问题，培训费退费纠纷得到有效遏制。

（二）信用增值，实现科学调控。

通过持续实施“信易+驾培”惠民便企措施，4 家试点驾校累计给予 735 个守信群体累计减免培训费用 41.6 万元，更多驾校和教练员增强了信用意识，同时信用评价和质量信誉考核较差的企业的业务量也实现了科学调控，为下一步行业信用监管提供了有力支撑。

（三）规范市场，有效降低投诉。

通过驾培监管平台，加强驾培机构学员培训学时事中事后监管，严厉查处未按规定上传培训学时、在未经备案训练场地开展培训等违规行为，着力解决驾培机构乱收费、退费纠纷难处理、非法培训教练场地等问题，行业投诉数量下降比例明显，学员满意度显著提升。

8.构建安全生产信用监管机制 推进行业治理向事前预防模式转变

山东省交通运输厅推荐

一、总体情况

山东省交通运输厅加快推进交通强国山东示范区“交通运输安全生产信用监管攻坚行动”，按照“科学评价、奖罚分明、管用好使、震慑力强”的建设总要求，全面构建“以信用为基础、以数字化为支撑、以重点监管为保障、以第三方服务为补充”的新型交通运输安全生产监管机制，将安全生产信用状况作为企业“体测表”，鼓励支持安全生产信用等级高、安全生产体系健全且运行良好的企业，承担更多更重的交通建设发展任务。对安全信用等级差、存在严重安全风险隐患的企业，坚决实施禁入或限入措施，形成事中事后监管情况作用于事前的全过程监管链条，推进行业治理向事前预防模式转变。

二、主要做法

（一）坚持守正创新，强化顶层设计。

一是制定实施“四个一”建设任务。依据《安全生产法》《山东省社会信用条例》，出台一部《山东省交通运输安全生产信用管理实施办法》，明确AA、A、B、C、D等5个等级确定标准，对评价方式、评价程序、动态调整、信

用修复等环节进行细化规定，更加注重“实施”和“操作性”；规定未按要求开展信用注册、承诺、自评的，一律按照C级管理，承担相应的惩戒后果，有效保证企业入网接受监管的积极性。公布一系列安全生产信用奖惩措施，依据《全国失信惩戒措施基础清单》，制定奖惩措施27条，信用等级直接与奖惩措施对应，方便“对号入座”。编制一套重点领域企业安全生产信用评价指标细则，坚持“预防和事故导向”并重，并注重消除地域歧视，将法定责任落实、制度建设、风险管控、隐患排查治理、行政处罚、表彰奖励、投诉举报、生产安全事故等纳入指标，制定公布23个领域评价指标细则，根据指标细则制定《检查指南》，有效解决日常监督检查和信用评价“两张皮”问题。建成一个省、市、县三级交通运输主管部门和重点领域企业共享共用的信息化监管平台。全省共175个行业主管部门按照“属地管理”原则和规范的标准程序实施安全生产信用管理，实现数据统一归集分析，为大数据分析、精准施策奠定基础。

二是实现交通运输企业“应归尽归”。对两客一危、水路运输、港口危险货物装卸仓储、城市轨道交通、交通工程建设等风险高、危险性大的行业重点领域，按照《山东省安全生产行政责任制规定》有关要求，逐一明确直接监管责任，建立监管对象清单，按照企业自评、属地行业主管部门审查、省厅抽查、结合实际组织现场评价等程序，

严格实施安全生产信用等级化评价。对巡游出租、机动车维修、驾驶员培训、道路普通货物运输、水路普通货物运输等风险相对较低、规模散小的行业领域，在建立实施“重点关注名单”制度基础上，按照“企业自我诊断、聘请第三方诊断分级服从部门诊断分级，下级部门服从上级部门诊断分级”原则，经企业自评、属地行业主管部门审核后，确定安全生产信用等级。将为交通运输行业提供安全生产服务的第三方机构及安全生产责任保险承保机构纳入信用管理，强化服务质量评价，积极引导各级行业主管部门、交通运输企业优先选择安全生产信用等级高、服务质量有保障的机构提供服务，切实规范其服务行为。

（二）依据信用风险，实施分类分级和精准靶向监管。

一是严格奖惩措施落实。以安全生产信用风险为导向，优化配置市场资源，严格 27 条奖惩措施在招标投标、准入限入、强制退出、资质（格）审核、评优表彰等方面落实，直接与企业生产发展关联，切实让安全生产信用监管“长牙”“带电”。印发《关于严格实施交通运输安全生产信用奖惩措施的通告》，通过山东省交通运输厅网站、省级主流媒体面向社会开展广泛宣传，制作发放宣传海报和政策解读手册，确保各级行业主管部门、各重点领域企业了解掌握奖惩措施落实要求；研究制定安全生产信用评价结果与交通建设市场衔接运用措施，进一步细化在工程建设招标投标中实施要求，确保安全生产信用等级高的企业得

到表扬、激励，等级低的企业受到教训、惩戒。截至目前，已对 3934 余家（次）企业实施信用惩戒，通过惩戒措施落实共注销、劝退或退出山东交通运输市场企业 464 家。

二是强化精准靶向监管。依据信用风险优化配置监管力量，将安全生产信用等级低、信用风险高的企业，作为各级交通运输主管部门开展“双随机、一公开”监管、督导检查、安全诊断、行政执法、驻点监督的重点对象。印发《关于持续提升交通运输安全生产分类分级和精准靶向监管工作的通知》，明确要求各级行业主管部门在开展各类督导检查前，必须提前查询企业安全生产信用等级，原则上每次活动检查安全生产信用 B 级及以下企业数量占该次检查企业总数的比例不低于 50%，切实加强精细化管理，提高监管执法针对性。进一步加强精准靶向监管工作指导督促，2024 年以来共组织开展检查、安全诊断企业 234 家次，其中安全生产信用 B 级及以下企业 146 家次，占比 62.4%；发现处置问题隐患 1394 个，其中重大隐患 71 个。诊断情况及时向全系统通报，分析存在问题，督促落实整改，开展信用惩戒，并提出加强和改进安全生产工作的意见，以点带面，促进整体安全管理水平提升。

三是加强信息共享共用。归集省、市、县三级行业主管部门对交通运输企业安全生产信用评价数据，通过“信用交通·山东”实现与“信用山东”网站、交通运输部“信用交通”网站数据推送。按“四个一”工程要求完成

数据对接、集成，将归集的数据全部共享至省大数据局前置库，切实加强与发展改革、行政审批、公安、应急管理、市场监管等部门共享、共用，形成共治合力，截至目前，共享数据资源目录 40 个，共享数据 46.2 万余条。积极与发展改革部门沟通联系，将安全生产信用激励措施纳入全省降低招标投标交易成本措施，及时将严重失信企业推送至“信用中国（山东）”，依法实施惩戒。

（三）加强监测预警，推进安全生产治理向事前预防模式转变。

依托安全生产信用管理信息化平台，全力打造“全省交通运输安全生产数据汇聚及风险隐患监测预警”大数据应用。加强数据归集汇聚，将省、市、县三级交通运输主管部门督导检查、执法处罚、信用评价等监管数据，以及交通运输重点领域企业风险防控、隐患排查整治、信用自评等主体责任落实数据汇聚至一个数据库，创建企业安全生产信用画像，生成企业全生命周期记录，建立安全生产信息共享和可追溯机制，实现全过程信息化管理。加强数据分析研判，建立动态化、差异化预警体系，设定分类指标和预警阈值，通过对安全生产信用等级、企业画像等数据归集分析，及时发出重点领域、重点企业、重点问题预警提醒。截止 2024 年底，已通过印发文件、开展工作督导、现场调研座谈、电话提示提醒等多种方式，作出安全生产信用预警提醒 430 余次，积极推进安全生产治理模式向事前

预防转变。

三、取得成效

截至目前，全省已有 3461 家重点领域企业作出安全生产信用承诺，3234 家完成定级，其中 AA 级企业 52 家、A 级企业 698 家、B 级企业 2144 家、C 级企业 281 家、D 级企业 52 家、行业失信企业 7 家；列入“重点关注名单”106 家，完成规模散小企业定级 58235 家；全省各级行业主管部门作出安全生产失信记录 2.22 万条，平台产生有效信用数据 1262.7 万条。该做法被山东省人民政府办公厅确定为“优化营商环境”典型案例，连续两年被山东省大数据局确定为“大数据应用典型案例”。

9. “信用+船检” 助推船舶检验高质量发展

山东省交通运输厅推荐

一、总体情况

为贯彻落实《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》，山东省交通运输厅针对经营主体“散小弱”“重生产、轻质量”“重效益、轻安全”，诚信经营意识淡薄等突出问题，在船舶检验领域创新开展信用管理，通过推行信用承诺、实施分级分类监管、开展信用修复、推动数字赋能等手段，构建了“守信受益、失信受限”的信用监管格局，为诚信企业提供了更多的发展机遇和空间，对失信企业形成了有效的制约和震慑，助推船舶检验高质量发展。

二、主要做法

2021年，山东省交通运输厅率先在青岛开展船舶检验信用管理试点工作，在开展信用承诺、实施信用监管、创新小型船舶优化检验等方面形成可复制、可推广的经验。2023年11月，青岛船舶技术服务中心以信用管理为基础的小型船舶检验优化试点创新做法荣获交通运输部海事局“最佳创新奖”。在青岛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，实现了山东省全境“信用+船检”惠民便企场景应用。

（一）推行信用承诺。

结合检验申请，推动船舶设计、修造、运营等单位开展信用承诺，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。威海对游艇建造企业开展开工前检验工作，根据企业不同情况制定相应措施：对做出信用承诺，取得权威机构认可，满足船检法定技术及生产条件的企业，受理其检验申请，并对其采取激励措施，后续船舶开工前检验工作采取抽查的方式，节省开工前检查时间，缩短船舶建造周期；对做出信用承诺，未取得权威机构认可，或不满足船检法定技术及生产条件的企业，协助企业进一步完善整改；对未做出信用承诺，未取得权威机构认可的企业，暂时将其列入重点关注名单，申请开工前检验时，对其信用管理、技术条件、生产设施等方面进行重点检查。烟台帮助企业制定标准格式的质量证明书、报检项目表与检验单，制定了检验前自检项目清单，大大缩短了检验通过时间。济宁实行船方自检制度，编制《内河船舶自检项目表》，结合《内河小型船舶安全与环保技术状况声明书》《信用承诺书》，船方船员自检，航运企业负责船方自检落实，船检机构进行监督，并给予相应优化或惩戒措施，构建行政监督与社会监督相结合的监管机制。

（二）实施分级分类监管。

将船舶及其所有人或经营人、船舶设计单位、船舶修造厂、船用产品厂、检测检验机构 5 个责任主体纳入信用管

理范围，制定细化 47 项失信行为，对发生 47 项失信行为之一的船检经营主体，纳入“重点关注名单”，同时通过检验实施、海事监管信息收集、船舶变更检验机构及船东意见反馈等方式多维度收集信用信息，对经营主体进行信用画像，并根据经营主体信用画像建立差异化监管机制。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”“容缺办理”等便利化措施；二是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；三是根据船舶的不同风险等级，推行船舶自检和承诺声明书制，实施免检、便利发证等政策，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。在失信主体认定过程中，多途径收集信用信息，坚持审慎监管，严格履行告知、听取当事人陈述申辩等程序。对纳入“重点关注名单”的经营主体，严格按照相关法律法规和信用管理制度进行约谈、通报、限期整改、加强检验、撤销证书文书等。济南先后与潍坊、东营海事建立协作联动机制，将诚信与平时检验挂钩，诚信检验与安全检查合作联动，建立检验分级制度，对不落实经营主体安全质量主体责任，危害水上运输安全的失信行为敢于“亮剑”严管。

（三）开展信用修复。

坚持服务为先，畅通信用修复渠道，积极引导企业开展信用修复，主动纠正失信行为。对失信主体在规定期限

内积极主动纠正失信行为、消除不良影响的经营主体，推动企业“知信、守信、用信”。枣庄对列入“重点关注名单”的船舶加强监督帮扶，结合营运船检的机会，送发船舶自检项目表，加强安全教育，有效提高其安全责任意识 and 能力，在观察期内无其他违规情况发生，表现良好的，将其移出“重点关注名单”。信用管理实施以来，累计有 8 家企业、32 艘船舶退出“重点关注名单”。

（四）推动数字赋能。

在山东省交通运输行业信用信息综合管理平台设置“船舶检验”应用模块，包含“船舶经营人信息”“船舶信息”和“重点关注名单”三大主要功能，各船舶检验机构依托“信用交通·山东”平台统一开展信用管理，实现全省范围内船舶检验业务领域信用信息的互联互通和协同共享，逐步建立船舶检验业务领域经营主体的“一户式”信用档案。济宁聚焦解决异地营运船舶检验难题，依托济宁智慧港航“济港通”平台，在全省地方船检系统率先探索营运船舶远程视频检验，成立“云船检”创新工作室，研发“云船检”系统，将微信小程序和 PC 端管理后台作为载体，为用户提供线上船检预约、视频一键连线、检验结果查询、通知领取证书等服务，与 PC 端服务系统共同搭建了线上服务平台，结合线下窗口，建立起“三位一体”综合服务体系，提高了船检效率。不断优化完善“云船检”应用系统功能，增加船方自检模块，船方根据检验项目、检

验工序进行自检，然后将自检相关资料信息拍照上传到“云船检”系统，验船师进行审核，督促船舶所有人、船舶修造企业落实企业自检制度和安全生产主体责任，确保船舶检验质量。截至目前，已累计检验船舶 1371 艘次，减少碳排放约 16000 吨，降低行政成本 500 余万元，为船企船员节约成本 2000 余万元。“云船检”系统获得国家计算机软件著作权登记证书，获评“山东省新型智慧城市优秀案例”。

三、取得成效

目前山东省检验登记船舶 13356 艘，涉及船舶及其所有人、经营人 1908 家，船舶图纸设计单位 64 家，船舶修造厂 101 家，船用产品厂 12 家，检修检测服务机构 122 家。船舶检验信用管理工作开展以来，涉及经营主体违法违规相关通报及险情、事故明显减少，船舶所有人信用守法意识明显增强，有效促进了行业自律，维护了市场公平竞争，优化了营商环境。

（一）船舶检验工作效率明显提高。

容缺办理、信任检验、免于检验、替代检验等守信激励措施的实施，简化了船舶检验流程，缩短了检验周期，节省了时间成本，提高了经营主体经济效益和市场竞争力，让守信主体得到了更多的实惠和便利，提升了守信主体的获得感。全省共有 43 家船舶所有人或经营人、7 家船舶图纸设计单位、30 家船舶修造厂、1 家船用产品厂、5 家检修检测服务机构被列入“守信激励名单”，对守信船厂实施船

船舶建造批量检验（信任检验）669艘次，实施营运船舶分类检验130艘次，对守信船舶所有人免于年度检验649艘次、免于中间检验50艘次、免于船舶外部检查46艘次，对信用较好、风险较小的船舶实施集中检验1648艘次、替代检验317艘次，享受便利措施船舶占应检尽检船舶比例达52.74%。船舶建造、检验、发证周期平均提前了约1个月，船舶生产企业经济效益明显提升。

（二）经营主体守法诚信意识明显改善。

失信措施的实施，立起了“警示牌”。截至目前，共有45家船舶所有人或经营人、3家船舶设计单位、6家船舶修造厂、3家检修检测服务机构被列入“重点关注名单”，限制便利措施17次、警示约谈38次、通告2次、限期整改34次、加强检验130次、撤销船检证书10次，让失信主体体会到了“失信难行”。经营主体落实主体责任意识和能力得到加强，“守信受益、失信受限”的氛围日趋浓厚。造船企业和设计单位主动作为，打造了“规范规矩、严把程序、按图施工、遵守工艺、严控焊接、资料真实、严格资质、阳光公正、风清气正”的造船环境和诚信自律的良好氛围。

（三）检验监督效能和服务水平明显提升。

实施船舶检验信用管理，大大减轻了验船师的工作量，使其将工作重点放在风险高的检验监督事项上，更能精准地分析识别风险来源，增强了服务与监督的针对性，进一

步提高了船舶检验工作的效率及监管能力，既有效缓解了“船多人少”的困境，又促进了风险隐患精准防范和化解。

10.信用构建“两客一危”“五个一”安全监管新模式

河南省交通运输厅推荐

一、总体情况

河南省交通运输厅聚焦道路运输领域监管难点、痛点，紧紧围绕“人、车、路、企”等关键要素，以信息化为依托，以信用为支撑，以重构制度流程标准为重点，建立省、市、县三级监管体系，搭建智能化管理服务平台，积极打造“信用+两客一危”监管应用场景，推动企业“红、黄、绿”三色附码分级分类监管，实现行业监管由事后处罚向事前信用风险预警、事中分级分类精准监管转型。综合交通运输管理服务平台每天交换车辆实时定位数据约4亿条、高速出入口和门架通行数据2000万条。今年以来累计监测发现“两客一危”事后违法违规总量21405条，办结率99.20%，违法失信行为得到实时监测、及时预警、及时干预、及时终止、闭环整改。分级分类监管试点地区累计评价红码企业42家（次），黄码企业372家（次），监管效率提高约30%，绿码企业占比上升至98%以上，“信用+智慧”双管齐下的行业安全监管模式已初步构建。

二、主要做法

（一）整合数据资源，搭建“一方平台”。

整合行业内运政许可、车辆动态定位、高速（干线）

公路通行记录、行政执法以及公安交管行车证信息、企业注册登记等 21 大类数据资源，打通壁垒、整合贯通，搭建数字化、智能化综合交通运输管理服务平台，建立以智慧为驱动、以信用为支撑的行业安全信用监管新模式。截至目前，已实现对超速、疲劳驾驶、关闭动态监控、包车牌与线路不符、异地经营及车辆技术年审过期等 39 类客运、41 类危货、11 类普货等共计 117 类违法违规失信行为的实时监测报警。同时，依托综合交通运输管理服务平台，制定 28 条非法营运判断规则，对车辆高速行车轨迹、行驶时段和上下站位置等各类数据，进行综合比对、分析、筛选，自动生成疑似非法营运车辆信用预警信息，执法机构接收预警信息后即时调度执法力量布控拦截、核查处理，做到及时发现、迅速处置、精准管控，严查严处非法营运和失信行为，保护合法经营者权益，全力营造法治、公平、有序的运输市场秩序。

（二）重塑制度标准，建立“一套体系”。

围绕综合交通运输管理服务平台应用，研究制定了“1+1+N”制度流程，构建全省统一的平台运行管理、违法违规线索处置、问题隐患整改监督、结果运用跟踪督办、白名单库管理等工作机制与规范。将违法违规失信线索划分为三类情形，完善信用风险监测、信用预警等功能，指导各地开展分类处置。将布控拦截 2 次及以上的，且无违法失信记录，确认无违法营运行为的客车，以及企业自用车

辆、大型活动时租赁的合规经营车辆纳入白名单库管理，原则上不予布控拦截，减少出行不便，提高监管效能。建立综合监管工作专班，组建综合指挥中心，统一明确责任单位和部门，对于监测发现的涉嫌违法违规事项，采取工单流转、线上线下结合的方式，统一流程、各司其职、全程跟踪、形成闭环。全省交通运输系统共建成 145 个综合调度指挥中心，已形成统一协调、分级负责、全面监管、快速响应、联合惩处的省市县三级监管新体系，实现指挥布控、拦截查处、抄告反馈、行刑衔接、信用惩戒的全链条监管。

（三）深挖数据资源，探索“一个构架”。

深度挖掘管理服务平台各类数据信息，制定出台《河南省道路运输“两客一危”经营者安全生产分级分类动态监管办法（试行）》，探索建立“一企业一安全码，一地区一安全等级”的分级分类新构架。对全省“两客一危”企业，以季度为周期开展评价，确定企业“红、黄、绿”三色安全信用“画像”，实现自动打分、实时赋码、透明公正。对“绿码”企业依法提供各类政策资金支持；对“红码”企业依法采取限制性措施，取消其行业评优评先、示范试点评选等资格，不给予政策资金倾斜支持，切实做到安全信用管理分级分类、奖惩分明、精准高效。按照“全面推开、试点探索”的原则，指导开封、洛阳、平顶山、焦作、濮阳五市开展试点探索，在跨部门联合协作、全程入企指

导服务、重载普货领域分级分类监管等方面取得可推广、可复制的经验做法。

（四）突出结果运用，强化“一抓到底”。

坚持问题导向，对综合管理服务平台监测发现的违法违规线索、安全生产事故风险、12328服务热线投诉频率高的违规失信事件等问题紧盯不放、一抓到底，强化突出问题重点监管这一关键环节，对相关管理部门及企业整改落实严格督查问效、严肃问责处置。对涉及安全生产严重违法的经营者依法严格监管，并按周、月、季、年四个周期对省辖市、运输企业进行安全信用排名。先后对综合管理服务平台监测发现涉嫌违法违规行为严重的市县印发《警示函》313份、《督办通知》36份，对120个（次）市县交通运输主管部门进行通报批评，组织对15个市县交通运输局主要负责人进行了约谈，累计通报信用良好的企业333家、违规告警车占比较高的企业321家，形成有力震慑。

（五）立足服务企业，实现“一网通办”。

立足管理服务平台中的“服务”职能，开发建设企业网上服务大厅，涵盖企业日常安全管理、运政业务提醒、运营补贴申请、违规事项处理等共计百余项功能，实现“一网通办、一键通达”。对企业经营许可证即将到期、车辆道路运输证即将到期、车辆技术等级评定即将到期等事项提醒警示；对事中违规信息实时告警、实时推送、实时干预；对事后违规失信信息主动认领、指导整改；对风险

隐患双重预防机制、安全生产标准化、安全生产责任制、应急管理、教育培训、车辆检查、安全嘱咐等企业主体责任落实事项提供开放窗口，满足企业日常管理需求。将企业信用“画像”、等级评价等信息同步推送，督促企业加强整改，帮助企业规范安全运营。同时，开发了网上服务大厅的微信公众号、小程序，通过手机随时随地进行管理操作，最大程度便企利企，搭建了政企之间高效畅通的沟通渠道，实现信息互联互通，提升道路运输整体服务水平，提高对企服务的高效化和精准化。

三、取得成效

目前河南省道路运输行业监管已初步具备“四个再造、五个转变”的创新。“四个再造”即：从线下到线上的监管模式再造，从线下“人”管到线上“数”管的监管手段再造，从人工流转到自动流转的监管流程再造，从边界不清到公开透明的监管制度再造。“五个转变”即：由人管向技管的转变，由被动应付向主动作为的转变，由人海战术向精准打击的转变，由大水漫灌向精准滴灌的转变，由传统现场监管向数字远程监管的转变。依托监管平台和三级监管体系，监管流程高效透明，管理、服务有机统一，已初步形成“让合法诚信经营经营者对监管‘无感’，放手发展，让违法失信经营者无所遁形”的数字化治理模式。

（一）“两客一危”监管效能显著提高。

据5个试点地市反馈，日常监督检查工作已主要依托分

级分类评价结果开展，重点对红黄码企业开展入企检查和帮扶指导，彻底改变以往无方向、无重点、漫灌式的检查方法，监管效率提高约 30%，监管效能显著提升。

（二）企业本质安全水平明显提升。

自开展道路运输“两客一危”安全生产分级分类监管工作以来，全省红码、黄码企业数量由最初的 189 家下降至 28 家，降幅达 85%，绿码企业占比上升至 98%，企业本质安全水平显著提升。

（三）“两客一危”车辆违规行为实时监测及时预警。

自事中监管功能上线至今，共发现 17055 辆车产生 53522 条报警信息，认领率、处置率、抽查合格率分别达 100%、100%、91.12%。今年以来，监测发现“两客一危”事后违法违规总量 21477 条，办结率 97.48%，违规失信行为得到实时监测、及时预警、及时干预、及时终止、闭环整改。

（四）超速疲劳车辆数和次数显著下降。

每月疑似车辆数呈现递减趋势，与 1 月份相比，12 月份“两客一危”疲劳驾驶车辆数、时长分别下降 68%、83%；超速次数下降 68%。

（五）报警信息量显著下降。

“两客一危”事中月均报警总量由运行初期最高 4400 余条/每月降至目前 1200 余条/每月；相比 1 月份，12 月份“两客一危”事后违规信息总量下降约 33%。

（六）报警信息处置质量明显提高。

自事中监管功能上线以来，地市处置合格率较去年初提高约 21 个百分点，目前每月合格率保持在 96%左右；地市事后违规失信行为月均处置率保持在 90%左右。

（七）非法营运得到有效打击。

累计对 2810 辆次疑似非法营运车辆实施布控拦截，现场查扣涉嫌非法营运车辆 47 辆次、违规营运车辆 48 辆次，有效规范了道路运输市场秩序。

11.多措并举完善交通建设市场信用管理

福建省交通运输厅

一、总体情况

自 2006 年以来，福建省交通运输厅与福建省重点项目建设领导小组办公室合作构建健康有序的公路水运建设市场（不包含地方铁路和民航项目），通过修订完善《福建省交通建设市场信用考核管理办法》，逐步建立起一套覆盖公路建设项目全过程及所有参建单位的信用考核机制，采用“四不两直”考核方式，引入综合评分定级和直接考核定级相结合的双重考核模式，建立动态调整机制，将企业信用等级与其工程项目招标投标挂钩，推行电子招投标系统，开发了专门的信用信息管理系统，有效遏制了违法违规现象，进一步提升了工程质量和安全管理水平。

二、主要做法

（一）完善信用考核评价，健全信用体系。

一是考核覆盖全面，评分相互制衡。经逐年修订完善，福建省公路建设市场信用考核范围涵盖公路项目建设管理（代建）、勘察设计、设计咨询、施工、监理、试验检测等所有参建单位，考核内容涵盖项目招投标、基建程序、前期工作、工程进度、质量、安全、资金管理、后期服务、维稳和廉政建设等实施情况，参与信用评价的单位包括相

关主管部门、质量监督部门、造价管理部门、项目业主、设计咨询单位、设计审查专家。省级交通运输主管部门不参与具体考核评分，对各考核单位按其管理职责重要性设置不同评分权重，按权重计算综合得分，使得任何考核单位都无法左右考核结果。考核单位结合日常督查工作开展考核，不另行组织专门性考核。考核时采取“四不两直”方式，且随机确定考核人员、随机确定考核合同段，提升督查效果。

二是双重定级方式，规范定级程序。对不同的从业单位（人员），综合考虑其在建设市场中的重要性，以及考核工作本身的工作量、时效性和可操作性，分别采取不同类型的考核方法。对与项目建设有直接相关的从业单位采取综合评分定级和直接考核定级相结合的双重考核法，对其他从业单位（人员）仅进行直接考核定级法。直接考核定级仅对项目实施过程中存在的违法违规、严重不履约行为进行动态定级，既解决考核量大、容易“走过场”的问题，又抓住市场管理关键环节及主要参建主体，努力达到“事半功倍”的效果。福建省交通运输厅还制定了《交通建设市场信用考核厅内工作规程》，涵盖了考核办法修订、年度综合考核定级、直接考核定级、暂停或取消信用结果使用资格和调整执行时限，明确厅内处室、厅直单位职责分工，进一步规范内部制度、流程和程序。

三是修正失衡评分，确保公平客观。为督促参评部门

客观公正地开展考核工作，福建省交通运输厅对各市交通运输局不平衡评分进行修正，对考核单位评分差别较大的，视情降低其评分权重。抵消或削弱个别考核单位不正常评分对综合得分的影响。实行事前项目清单公示、事中考核得分及定级初评结果公示、事后考核结果通报公示制度，并要求各考核单位考核得分可追溯，发现偏差及时予以修正。省级交通运输主管部门不参与具体考核评分，只当裁判，不存在任何调整考核评分的权限，不存在任何“调整变通”空间。

（二）用好信用考核奖惩，营造守信氛围。

福建省交通运输厅全面推行电子招投标，在电子交易系统设置时优化评标方法，全面推行“信用分+合理低价”。

一是以效益为驱动，体现优质优价。将企业信用等级与其切身利益挂钩，在项目招标中设定“企业信用分”、“主要人员信用分”等方式，使不同信用等级企业享受不同的从业待遇。由于施工招标采用“合理低价法”，AA级企业即使提高报价，凭借信用分优势，也可中标，体现“优质优价”，使信用良好企业真正能从中得到实惠。

二是加强动态管理，促进诚信经营。为防止信用等级为AA级、A级的从业单位承揽过多的工程建设任务，规定了信用结果使用自动失效机制，AA级中标3个标段、A级中标2个标段的，AA级、A级信用分奖励规定失效，其后参加的投标，信用分按B级处理。同时为加强考核过程动

态管理，对 AA 级、A 级的从业单位，出现履约能力较差、工程进展滞后或工程质量、安全管理不力等情况，暂停或取消其 AA 级、A 级信用结果使用资格，安全生产事故报告认定为责任事故的，直接考核定级为 C、D 级；对 C、D 级的从业单位，整改有力的，适当缩短 C、D 级执行时限。

（三）做好信用信息归集，打下良好基础。

一是制定管理制度，建立信息平台。福建省交通运输厅结合实际开发公路水路建设市场信用信息管理系统，建立信息录入、公众查询平台，并印发《公路水运建设市场信用信息管理实施细则》，明确信用信息采集、审核、发布和变更程序，规定发布信息的范围、内容，良好信息、不良信息定义等，规范信用信息管理工作。

二是压实各方责任，加强互联互通。坚持政府推动、各方参与的原则，进一步明确了信用信息归集共享工作的责任单位。项目信息由项目业主负责录入发布，从业单位基本信息由从业单位负责录入，其中业绩信息由业绩所在地交通运输主管部门负责审核，省级交通运输主管部门负责校对公开；良好、不良和行政处罚信息由作出决定的相关主管部门负责录入公开。组织专人审核全国公路建设市场信用信息管理系统中涉闽业绩信息和企业基本信息，以省级系统已有项目档案进行对照核实，确保审核质量，提高审核效率。省级系统与部系统建立链接，除企业录入外，还可从部系统直接导入相关信息。

三是挂钩行业管理，促进信息更新。为督促项目业主、从业单位做好信息录入工作，将信息录入与行业管理相挂钩。不但列入信用考核的项目信息从系统自动生成，从业单位投标和资质升级填报的企业、人员业绩也以交通运输部公路建设市场信用信息管理系统或省级系统发布的信息为准，未发布或与发布的信息不符的不予认定，促使从业单位不断更新完善信息。

三、取得成效

（一）建设市场秩序明显好转。

针对借牌投标、串通投标、低价抢标及转包、违法分包等问题实施信用考核，将考核结果直接与项目招投标挂钩，奖优罚劣，提高信用良好企业中标率，每年保证 2-3 个合同段，企业无需通过围标、串标即可获得市场份额，促使企业自觉加强诚信管理，促进公路水运建设市场健康良性发展，因招投标违法违规或发生安全生产事故被直接定级为不良等级的企业逐年减少。自 2016 年以来，综合评分定级的从业单位已累计有 7472 家次，其中 AA 级及 A 级占 51%，C 级及 D 级占 3%，基本反映全省市场实际。

（二）工程质量安全水平明显提升。

从业单位只要出现质量安全问题，将被信用扣分，出现质量安全事故，将被直接定级为 C 级或 D 级，促使企业高度重视项目管理，自觉提高质量安全意识，提升质量安全管理水平。2006 年信用考核为 AA 级及 A 级企业仅占

15%，C级企业占11%；2023年AA级及A级企业占80%，C级企业占0.2%；表明信用良好企业逐年增加，信用不良企业基本实现合法清退。全省公路水运工程交工质量检测合格率、工程质量抽检合格率大幅度提高。公路工程实体抽检合格率较“十三五”同期提高5%，材料抽检合格率比“十三五”提高3.7%；水运工程实体抽检合格率较“十三五”同期提高4.5%，材料抽检合格率较“十三五”同期提高1.9%。全省省级监督项目质量安全违法行为行政处罚案件数起数（31起）较“十三五”同期（90起）下降66%。

12. “信管家” 高效信用修复助力企业增信减负

广东省交通运输厅推荐

一、总体情况

为鼓励支持违法失信经营主体自我纠错、重塑信用，及时化解因行政处罚给企业带来的不良影响，珠海市交通运输局在“双书同达”机制基础上持续深化信用修复服务举措，着力打造“信管家”一站式信用修复便民服务品牌，助力构建“放管结合、宽严相济、进退有序”的信用监管新格局。自推行“信管家”一站式信用修复便民机制以来，2024年珠海市交通运输局共办理信用修复预先告知与申请审核业务789宗，邮寄信用修复申请表143份，实现信用修复预先告知率和事后提醒率100%。

二、主要做法

（一）信用修复服务再前移，“双信同达”实现处罚、修复一次办理。

推行信用修复“双信同达”预先告知制度。聚焦企业办理信用修复“不知晓”“跑腿多”“效率低”等痛点难点堵点问题，珠海市交通运输局在推行“双书同达”工作机制的基础上，有机融合行政处罚程序和信用修复程序，在行政处罚办案流程中实行“双信同达”预先告知。即在作出行政处罚决定前，通过短信平台同步发送“行政处罚事

先告知信息”和“信用修复预先告知信息”，提示失信行为影响、最短公示期、《行政处罚信用信息修复申请表》下载网址及填写要点等。企业根据信息指引，在接受行政处罚当天便可提交信用修复申请表，一次办完接受处罚和修复申请两项业务。同时，向企业派发《信用修复服务指南》小册子，详细指导失信主体在最短公示期满后自行在“信用中国”网站提交材料终止公示。“双信同达”通过流程重塑将信用修复服务再次前移，实现行政处罚处理和信用修复申请审核“一窗受理、一次办结”，为失信主体提供便捷、高效、优质的信用修复服务，切实提高经营主体办事满意度、获得感。

（二）实施清单式分类审核管理，把好信用建设“方向盘”。

《失信行为纠正后的信用信息修复管理办法（试行）》明确，提前终止行政处罚信息公示除完全履行行政处罚决定规定的义务外，还需要“纠正违法行为”，行政机关在审核信用修复申请时，需要对“整改情况”作出核实；针对信用修复申请审核，实行“分类认定”“清单式管理”。为满足“履行处罚决定”“纠正违法行为”双重审核要求，实现即申即审，解决审核“纠正违法行为”存在的执法文书记载不明、认定争议大等难题，珠海市交通运输局经过反复研究，确定根据“违法状态是否继续”“是否需要积极行为改正”等行政法理论进行分类认定的思路，对常用的六

百余项处罚事项编制审核清单，形成实施清单化分类审核信用修复申请常态机制。根据清单，违法行为没有继续状态、无需采取积极行为消除不良后果的，允许失信主体以“承诺模式”纠正，企业签署承诺书即可出具同意意见；违法状态继续、需要采取积极行为改正违法行为的，要求以“闭环模式”纠正，在企业整改完成后向其出具审核同意意见。信用承诺与践诺闭环管理的做法，体现了宽严相济的原则导向和正面激励的价值遵循，为窗口快速出具审核意见，提高信用服务效率提供了保证。

（三）推行“双向邮寄”帮办代办服务，实现企业异地办事“少跑腿”。

交通运输行业“点多、线长、面广”，异地企业为办事还需要专门出一趟差，如果资料不齐还要反复折腾，办事成本居高不下。对此，珠海市交通运输局聚焦企业跨区域经营和异地办事需求，在信用修复工作中推行“双向邮寄”帮办代办便民服务。针对企业接受行政处罚时因未携带申请表、外地企业不便亲临办理，或者因有其他特殊情况需要补充整改材料等情形，窗口帮办代办人员告知企业可以通过“双向邮寄”的方式进行办理。失信主体可将《信用修复申请表》按要求寄送至处理窗口，行政机关审核通过后以中国邮政速递物流 EMS 及时将表格免费寄回信用修复申请人。“双向邮寄”打破了空间界限，避免了舟车劳顿，让企业享受到办事“少跑腿”的便利，为企业减轻了经济

负担。

（四）加强部门联动工作力度，“事后提醒”“服务上门”指导帮扶企业修复信用。

2024年下半年，珠海市交通运输局与市发展改革局加强部门联动工作力度，不断丰富“信管家”服务的内容和维度，助企重塑信用，进一步优化营商环境。一方面，结合全市交通运输领域企业高频失信行为专项治理工作，邀请市发展改革局共同参与，采用“请进来”集中指导和“走出去”服务上门双管齐下。一是组织失信企业参加信用修复专题培训，强化企业主体责任意识。二是组建专项工作组联合发改部门深入企业，面对面解疑释惑，提供个性化修复方案，采取“一对一”跟踪和“手把手”辅导方式，确保每家企业都能顺利完成信用修复，一周内完成了44家高频失信企业922条历史失信信息修复。另一方面，针对逐案人工跟踪费时费力的难题，借力市发改局“信用珠海”平台提出系统提升改造建议，处罚机关在报送行政处罚信息时增加报送行政相对人的手机号码，处罚决定上网公示后和最短公示期满，“信用珠海”平台向企业两次自动推送提醒短信，提示企业及时修复，以微小的成本向企业提供了高效的“管家式”提醒服务。

三、取得成效

珠海市交通运输局自推行“信管家”信用修复新机制以来，失信主体进行信用修复的意愿更加强烈，企业诚实

守信意识持续提升，为推动建设交通高质量发展提供了信用支撑和服务保障。“信管家”更加便捷、更加高效、更加贴心、更加专业的便企惠企服务受到了市场经营主体的广泛赞誉，取得了较好的社会反响。

2023年，珠海市交通运输局综合执法高新支队（现四支队）推行行政处罚决定和行政处罚信息信用修复告知“双书同达”机制的做法被广东省依法治省办评选为“道路交通安全和运输执法领域专项整治典型案例”，并入选交通运输部《落实执法规范化长效机制工作简报〔2023〕第21期》典型案例。2024年6月，新华社刊文报道“信管家”信用修复便民利企做法。8月，“信管家”创新做法被国家发改委点名推广。9月，珠海市就《高效办好信用修复“一件事”的工作方案》征求意见，决定在全市推广交通运输局“信管家”便民利企服务做法。同年，“信管家”入选交通运输部“四基四化”执法为民服务品牌典型案例。2025年1月，珠海市委依法治市办发布了2024年度法治政府建设十大创新实践案例。经书面评审、集中评审、专家评审、实地复核等环节，该局《打出“信管家”高效信用修复“组合拳”助力企业增信减负驶入“快车道”》案例入选珠海市2024年度法治政府建设十大创新实践案例。

13.创新信用评价小积分 实现船舶过闸高效率

广西壮族自治区交通运输厅推荐

一、总体情况

广西水系发达、河流众多，西江作为我国西南出海水路运输大通道，承载了广西内河航运 90%的运量，大量煤炭、水泥等资源经此运往粤港澳大湾区。随着广西水运事业不断发展，目前已有航运企业 397 家，拥有船舶 8442 艘，船舶运力 1866 万吨，部分船闸通过能力日趋饱和。例如，长洲船闸由于清水冲刷、航道整治等因素，坝下河床下切，水位下降明显，枯水期一线、二线船闸长时间因上下游水位差超过设计最大运行水头而退出运行，导致近年来屡次出现季节性船舶滞航现象，对船闸通航效率提出了更高要求。为维护公平竞争市场秩序，进一步提升船闸通航效率，缓解过闸船舶拥堵问题，广西创新应用信用评价结果，于 2023 年 8 月印发实施以信用评价结果为基础、基于效率提升的《长洲船闸过闸船舶积分管理办法（试行）》（以下简称《办法》），将信用评价结果应用过闸中，提升船闸过闸效率，促进水运经济高质量发展，更好服务粤港澳大湾区经济腹地。

二、主要做法

（一）强化评价指标，系统开展信用评价工作。

广西壮族自治区交通运输厅印发实施《水路运输市场信用信息管理实施细则》、成立广西水路运输市场信用评价领导小组，规范了广西水路运输市场信用评价工作。开展了全区年度水路运输市场信用评价，进一步细化了信用评价指标，从企业基本信息、企业经营情况、良好情况（加分项）、一般失信行为（扣分项）、严重失信行为（扣分项）等5个方面共94个指标进行评价，共评价393家企业，其中获得AA级企业5家、A级企业334家。

（二）强化调研论证，积极推动积分管理办法出台。

多次深入广西各地市航运企业调研，共同交流目前船舶过闸进出闸不够紧凑，过闸行为不够规范，过闸效率仍需进一步提升的现状，充分讨论如何规范过闸行为，进一步提升过闸效率的办法，广泛收集意见，最终采用激励为主的管理办法激发船舶过闸积极性和配合度，从而提升船闸过闸效率。同时，借鉴国内船闸过闸效率提升研究的先进经验，结合广西内河水运特点，以提高船闸通航安全、高效为原则，制订《办法》，并于2023年8月8日开始实施。

（三）强化技术创新，有效保障船舶高效率过闸。

针对过闸船舶船长驾驶技术参差不齐可能造成船舶进出闸碰撞船闸闸门安全风险，西江集团自主研发了拥有自主知识产权的一种具有结构简单、易操作、碰撞消能、碰撞后无需停航、可自行恢复使用、可推广的新型重力消能式船闸闸门防撞装置，成功应用在长洲三线四线船闸，在

提升船闸过闸效率的同时保障船闸安全。同时，研发建设长洲船闸过闸效率管理系统，通过运用北斗导航技术、图像视觉识别、AI算法训练等技术感知过闸全流程行为数据，进行积分计算及评价，实现长洲船闸智能高效过闸目标。

（四）强化积分运用，合理用好信用评价结果。

《办法》规定，船舶初始分值设定为400分“基本分”，船舶安全过闸，用时小于或等于标准时长的，就能得到“加分”；而船舶如有“瞒报谎报或瞒报吃水”“遮挡船名”等违反过闸秩序的行为，将面临被减分的惩罚。奖惩分明的积分制度，利用更多的“奖”来鼓励船员“守信”。同时，按照《办法》积分等级分为三个星级，对高星级船舶可以利用积分兑换优先放行服务。比如三星级船舶，可享有积分兑换过闸排队往前跳号服务资格，每20积分可兑换往前跳60个排队号。船舶过闸排队的先后一直是船企间的热门话题，影响着航运秩序。《办法》通过对所有船舶“一船一档”建立信用档案，积分信息定期公布公开透明，起到维护水运市场秩序公平的作用。

（五）强化监督机制，让船企更加满意。

建立西江船闸社会监督员机制。从行业相关部门、航运企业、船东代表、沿江企业聘请人员担任社会监督员，并印发《长洲船闸过闸积分管理办法（试行）监督方案》，确保《办法》实施公正公开透明。《办法》实施一年多来，已对184841艘次船舶进行评价积分，其中有1169艘次船舶

对评价积分结果进行了异议申请，异议申请率仅为 0.63%。西江船闸调度中心严格按照规定对申诉船舶过闸行为及过闸时长进行核查并将核查结果反馈船舶，其中异议申请成功船舶 493 艘次，异议申请成功率为 42.17%，无船舶对异议申请核查结果进行投诉。同时，积分管理办法当中的积分激励机制使得船员和航运公司在过闸过程中更加注重效率和安全，过闸船舶能够通过积累积分来换取更优先的过闸顺序，从而增强了安全高效过闸的主观能动性和积极性。

三、工作成效

《办法》实施一年多来，船舶在过闸过程中发生的违规行为和安全事故次数显著下降，通航秩序明显改善，过闸效率有效提升。目前过闸时间最快为 75 分钟，相较于之前提升了约 25%。

（一）助力通航效率。

《办法》实施一年多来，长洲船闸过货量呈现明显的增长态势，实现过货量达 3.09 亿吨，同比增加约 6658 万吨，增长 27.44%；年单向过货量增加约 5000 万吨，超过长洲三线（或长洲四线）船闸年设计单向通过能力，相当于再造一个长洲三线（或长洲四线）船闸。

（二）降交通物流成本。

由于过闸效率的提升，船舶待闸时间进一步缩短，年平均待闸时长下降 10.8 小时，减少了因待闸而产生的船舶运营成本，加快了货物流通，降低了物流成本。

（三）提升社会认可度。

截至 2024 年底，长洲船闸已根据《办法》对 184841 艘次船舶进行评分，共有 2271 艘次船舶兑换积分，共计兑换 200760 分，享受跳号服务 2271 次。“信用过闸”成为了船东、船员满意常用的一项服务举措，得到社会各界认可。

14.拓展“信易+” 打造交旅融合新场景

重庆市交通运输委员会推荐

一、总体情况

为深入贯彻落实习近平总书记关于社会信用体系建设的重要指示精神，重庆市北碚区交通运输委员会立足新发展阶段、贯彻新发展理念，最大程度释放信用红利，以交通运输“信易+”为工作抓手，以“重庆‘巴适’江东·1314自驾环线”（即“北碚区西山环线”）为载体，先试先行、主动作为，在全市率先探索实施交通运输领域“信易+交通旅游”模式，大胆尝试搭建交通强市大框架下的交通“信易+”应用场景，为全区交通运输诚信企业谋福利、促发展，进一步推进交通信用“惠企利民兴商”工作向深向实。同时充分发挥交通“先行官”作用，促进乡村旅游增长，打造交通运输企业、旅游、乡村产业多方共赢新格局，推动形成交通和旅游同频共振、互促共进的新发展局面。

二、主要做法

（一）科学构建应用场景，赋能乡村旅游发展“加速器”。

一是严格标选试点企业。北碚区交通运输委员会对照《重庆市道路运输信用管理实施细则》《重庆市水上交通信

用管理实施细则》等评价标准，按照“一企一评”的形式对辖区符合信用考核的480家道路运输企业进行信用等级考核，重点围绕企业日常管理工作、企业从业人员等要素进行评分打分。经考核，2023年，道路运输AA级企业10家、A级企业20家，B级企业416家，C级企业28家。北碚区A级以上水路运输企业6家。全区信用等级A级及以上交通运输企业共计36家，企业员工3700余人。

二是精心策划实施方案。明确激励对象。以全区信用等级A级以上的交通运输企业为主要激励对象范围，企业所有员工均可享受沿线商家相关优惠政策和服务。以制度保驾护航。研究制定“1+12”政策配套措施，确保“信易+交通旅游”交通信用应用场景有章可循，“1”为1个方案，即《北碚区发展改革委员会 交通运输委员会“信易+交通旅游”实施方案》。“12”为12项优惠条款，包括《北碚区旅游集散中心商品折扣条款》《环线内民宿住宿免押金条款》《北碚区旅游团购优惠条款》等。组织召开联席会，联合区发展改革委、文旅委、市场监管局、5个街镇社区等部门街镇组织召开交通运输企业联席会、“重庆‘巴适’江东·1314自驾环线”沿线景点商家联席会等各类会议14次，共同谋划交通“信易+”应用场景具体事宜，达成共识。

三是建立信用企业员工识别码。为确保方案的顺利实施，委托中国移动重庆北碚分公司开发了一套“北碚区交通运输诚信企业查询码”小程序，用于商家景点区分普通

游客和诚信企业员工。企业及企业员工到指定商家、景区等地方游玩地方，扫码录入相关数据，小程序即可展示企业名称和信用等级。商家景区确认信息后将给予相应的优惠折扣和优质服务。

（二）主动搭建信用消费场景，打造诚信经营良性循环“生态圈”。

一是匠心打造特色交通旅游环线。北碚区交通运输委员会精准施策，以西山环线为核心，通过道路提档升级、完善沿线基础设施、设置观景点等形式，匠心打造了一条全长84公里的“重庆‘巴适’江东·1314自驾环线”，串联北碚江东片区的5个街镇二十余处旅游热点与特色产业，通过乡村道路串联方式，构建了一个全方位、闭环式的旅游体验生态圈，实现了“吃、住、行、游、购、娱”一站式服务。

二是布局“信易+”消费体验场景。为了深化“信易+交通旅游”模式的应用，在环线沿线筛选出承诺优惠商家景区96家，其中民宿20家、农家乐14家、酒店2个、餐馆饭店33家、景点6个、其他商家12个，农产品采摘点9处。布置了“北碚区交通运输诚信企业查询码”96套，为企业员工提供了“吃住行玩”全方面的消费场景。

三是成立环线“交旅信用联盟”，共筑诚信基石。为了进一步强化诚信经营的氛围，倡议并成立了环线“交旅信用联盟”。所有加入联盟的商家均需签署“诚信承诺书”，

承诺在商品质量、交易过程、服务态度、履约能力及问题解决等方面严格把关，保证产品和服务能过五关，即“质量关、公平公正关、服务周到关、言出必行关、问题解决关”。联盟的成立，既确保了交通运输企业员工能享受到优质服务体验，更为北碚区乡村旅游的可持续发展奠定了坚实的诚信基础。

（三）点面结合，内外发力，广泛宣传交通信用新场景。

一是强化内部宣传。将优惠政策内容送到区内 36 家 A 级以上运输企业，确保企业知晓，为企业员工主动送去“吃住游玩”消费优惠，享受守法诚信经营执业为企业和员工带来的红利。

二是广泛宣传引导消费。举办“贯彻党的二十大·建设新重庆——发言人来了”重庆“巴适”江东·1314 自驾环线发布活动及主题采访、“重庆‘巴适’江东·1314 自驾环线启动仪式”以及邀请 60 多网红达人实地打卡曝光等形式，全方位、多角度地展示了环线的独特魅力，扩大环线的知名度、影响力。

三、取得成效

（一）创新交通“信易+”应用场景，树立行业新标杆。

成功开创了全市首个以信用交通为核心的旅游名片场景应用新模式，通过精心打造 84 公里的“重庆‘巴适’江东·1314 自驾环线”，实现了信用、交通、旅游、产业及人

文等多元素的深度交融与统一规划运营，丰富了交通“信易+”场景应用的内涵，为其他地区提供了可借鉴经验。

(二) 构建交通、旅游、产业融合发展新生态。

交通运输企业在参与旅游活动过程中，凭借其良好的信用记录成功换取了实实在在的优惠与折扣，提升了企业员工的凝聚力和守法诚信共识。环线沿线的商家也迎来了前所未有的发展机遇，据统计，重庆“巴适”江东·1314自驾环线打造以来，沿线各类商家共计接待游客350万人次/年，营业收入同比上年度增长10%。茶叶、果蔬、花木等农产品产业发展迅速，今年上半年，江东片区第一产业增速在3%以上，北碚区最远街镇金刀峡镇达到了14%；第三产业增速在4.5%以上，有效带动了地方经济的发展。

(三) 以“信易+”为引擎，营造良好营商环境。

“信易+交通旅游”模式的成功实践，为企业经济发展开辟了新的增长点。交通运输企业代表通过实地体验，深刻认识到这一模式所蕴含的巨大商业价值和发展潜力。重庆公路运输（集团）有限公司北碚分公司下属的“北碚区旅游集散中心”积极响应，主动寻求与北碚区交通运输委的合作，致力于提供更高品质的商品和服务。同时，北碚区税务局也积极行动，筛选出800余家“A级纳税人企业”，表达了与沿线产业深入合作的强烈意愿。此外，广泛吸纳了住宿、餐饮、文创产品、旅游产品、特色产品等商家入驻环线。据统计，今年以来，环线串联的5个街镇工商个体

户注册达 7300 余家，同比增长 9%。

15.信用赋能“两客一危”企业精准监管

四川省交通运输厅推荐

一、总体情况

“两客一危”企业安全风险高、事故危害大，是交通运输行业监管的重点领域，传统方式难以有效监管，迫切需要创新监管理念和监管方式。在这样的背景下，四川省交通运输厅道路运输管理局建立了“以信用评价为基础，信用画像为拓展”的监管体系，开展了全省“两客一危”企业大数据画像分析工作，依托运政大平台汇聚沉淀的大量数据，按照“分类分步”原则，建立量化评价指标体系，设置5个维度、22项指标，对全省道路运输“两客一危”企业进行了大数据画像，画像结果数据应用于强化对企业的精准监管和社会公众信息服务。

二、主要做法

（一）构建三套标准体系，实现风险“可识”。

一是构建科学指标评价体系。为了客观真实、全面反映运输企业运营风险，以安全生产、经营管理、服务质量和社会责任4个信用评价内容为基础，扩展出车辆、人员、事故、处罚、监管5个维度，聚焦可能诱发安全事故的风险隐患，一个风险隐患设置一个可量化指标。“两客一危”企业共性指标包括超期年审车辆占比、车辆二级维护频率、

车辆道路运输证记分、车均交通违法量、车均重点交通违法量、重点监控人员占比、驾驶证记9分至11分驾驶员占比、驾驶证记12分及以上驾驶员占比、人员伤亡事故数、企业运政处罚数、违法违规通报数、未接主防车辆占比、二级报警处理率、行业监管异常数据量、行业监管异常数据核查处理率、车辆卫星定位上线率；危货企业单独指标还包括电子运单异常率、电子运单签发率。指标体系涵盖了“两客一危”企业日常生产经营各个环节，同时按照潜在危害影响程度，分类设置指标权重分值，风险隐患越大设置的分值权重越高，鲜明识别潜在风险的评价导向。

二是构建多源数据支撑体系。纵向依托全省“一张网”数字监管，汇聚了省、市、县级交通运输主管部门和企业四级涉企日常运行、监管数据，包括940余家“两客一危”企业、4.3万辆车辆、6.1万名驾驶员许可、车辆二级维护等数据。横向汇集交通、公安等行业管理部门的执法处罚数据，包括驾驶员记分数据、驾驶员交通违法数据、车辆违章数据、行业管理部门执法检查处罚数据等，形成跨层级、跨部门数据的综合应用。通过对涉企数据的汇聚、清洗、整合，构建了“两客一危”企业运行监管大数据库，有力支撑画像指标量化计算。

三是构建信用画像评分体系。开发企业信用画像分析系统，系统中设置各项指标分值和权重，可根据实际需求方便快捷对相应指标进行修正，不断优化权重指标系数，

实现运输企业评价指标自定义配置，使风险评估更加灵活、可视化、可追溯，有效提升了信用画像结果的科学性和准确性。基于评价模型，系统自动进行风险评级，将企业划分为高、中、低风险三个等级，生成企业信用画像，全面揭示企业运营的潜在风险。

（二）构建两个直达端口，实现风险“可视”。

一是直达基层行业管理部门。建设信用画像展示系统，并入运政大平台，实施“一键登录”。全省各级交通运输主管部门便捷登录系统，查看本辖区内企业信用画像。画像结果以列表化、条目式展示，低、中、高三类风险企业情况一目了然，通过逐级“下钻”功能，能够精细化查看每辆车、每名驾驶员的每一条扣分记录，行业管理部门对辖区内企业既可看全貌、也可了详情。

二是直达“两客一危”企业。建设直达企业的服务平台，企业登录后可实时查询最新的画像评分结果详情，掌握自身得分情况、扣分项及管理薄弱点，及时发现自身在安全管理方面存在的不足，并制定针对性的改进计划，逐步消除安全隐患，进一步落实安全管理责任。

（三）构建三种监管方式，实现风险“可治”。

一是企业主动监管。一份画像结果就是一张企业信用“体检”报告，指标中每一条问题都反映了企业管理过程中的一个薄弱点。企业通过直达端口，整体直观掌握自身

问题，逐条查漏补缺，积极主动整改，进一步落实主体责任，增强安全管理能力，消除安全风险隐患。

二是精准重点监管。画像结果将“两客一危”企业风险等级分为高、中、低三个等级，其中高风险企业多项指标得分较低，反映出该类企业安全生产管理存在较多问题。各级交通运输主管部门在日常“双随机、一公开”检查过程中，提高对高风险企业的抽查比例和频次，并结合画像精准查找企业问题根源，同时对低风险的守信企业做到“无事不扰”，实现了差异化的信用分级分类监管。

三是综合协同监管。将信用画像工作纳入四川质量强省建设考核指标，高风险企业占比变化情况与各市（州）人民政府考核挂钩，提升地方政府重视程度。深入开展协同监管，与公安部门在共享数据的基础上推进画像结果互信共认，进一步增强了监管合力。

三、取得成效

（一）数据综合应用不断深化。

通过开展“两客一危”企业信用画像工作，运用跨部门、多系统数据精准识别道路运输企业安全生产营运风险，将信用监管和数据监管有机结合，实现了行业数据从“孤立使用”向“综合应用”的转变，有力推进了全省交通运输高质量发展。

（二）企业安全管理水平不断提升。

截至2024年，四川省交通运输厅共开展了4个批次的

企业信用画像，帮助企业增强了风险自查、主动防控意识，引导企业提高了运营管理水平。在此期间，全省 900 多家“两客一危”企业的 11 项指标数据得到显著提高，主防二级报警处理率从 80%左右提升至 98%以上，企业车辆平均二级维护频率从每年 2.67 次提升到约 3.47 次，超期未年审车辆占比从 1.46%降低至 0.39%，道路运输证记 15 分以上的重点监控驾驶员占比从 0.15%降低至 0.09%。

（三）行业监管模式实现“三个转变”。

企业信用画像的应用有效提升了信用管理效能，实现了行业监管的三个转变。一是实现监管向“精准治理”转变。通过企业风险量化评级，管理部门能够有效识别高风险企业，集中资源对“重要少数”企业进行差异化管理。二是实现监管向“事前预防”转变。定期形成信用画像结果，提前掌握风险企业并采取预防措施，实现信用全链条监管。三是实现监管向“协同治理”转变。集成跨部门数据资源，推动信用赋能数字化水平提升，形成协同共治的行业治理新格局。实施“两客一危”企业信用画像工作，在强化企业安全管理方面发挥了显著作用，有效预防了事故发生，成为行业管理的重要手段，2024 年全省道路运输生产安全事故同比下降了 17%。

16. 信用建设推动出租汽车行业治理提质增效

云南省交通运输厅推荐

一、总体情况

为进一步规范昆明市出租汽车行业市场秩序，昆明市交通运输局多举措创新“信用+”应用场景，制定完善一系列制度，并组织实施，不断提升行业治理能力。经过持续治理，企业规范经营、安全发展意识不断增强，从业人员服务质量不断提升，驾乘矛盾得到有效缓解。

二、主要做法

（一）制度建设“重拳出击”，促进诚信管理有章可循。

为推进昆明市出租汽车行业诚信建设，形成制度化、规范化，自2019年以来，昆明市出租汽车管理局（现为昆明市运输和港航事业发展中心）先后出台《昆明市巡游出租汽车行业重点驾驶员信用分级分类管理办法》《昆明市主城五区巡游出租汽车行业星级驾驶员评选和奖惩管理制度（暂行）》《昆明市网络预约出租汽车行业重点驾驶员信用分级分类管理暂行办法》《昆明市主城五区网络预约出租汽车安全风险分类分级管控和隐患排查治理工作指引（2022年版）》《关于明确行业三星级以上称号的驾驶员在昆明长水国际机场快速进入出租汽车候客通道有关事项的通知》等文件，将昆明市出租汽车驾驶员的服务与安全行为纳入

信用监管，有效规范了出租汽车行业的经营服务行为。

（二）关键要素“精准施策”，促进平台公司合规经营。

昆明市运输和港航事业中心联合昆明市交通运输综合行政执法支队，从“人、车、环境、管理”四要素入手，紧盯平台公司安全生产主体责任落实、驾驶员及车辆管理、动态监管、交通违法隐患消除等，进行检查和量化考核。昆明市综合行政执法支队以合规化推进为抓手，对违反安全生产法律法规、非法接入车辆、驾驶员等为切入点，采取“线上+线下”的方式开展执法检查，责令即时或者限期整改，并量化打分，评分结果对外公示。根据评分结果，确定信用等级，实行分级分类监管。市运输和港航事业中心适时开展复查核实，对整改不到位、整改效果不明显的平台公司，反馈昆明市交通运输综合行政执法支队依法依规处理。

（三）科学评定“激励先进”，规范驾驶员行为。

开展巡游出租汽车驾驶员服务质量信誉考核，建立科学评价体系与综合评定机制。考核采用数据由平时巡游出租汽车管理、评选、投诉、处罚数据汇总生成，避免大面积、形式化的检查考评，减轻驾驶员考核负担，主要以“年度行业星级驾驶员名单”、“年度行业百名优秀出租汽车驾驶员名单”、“驾驶员在岗继续教育完成情况”、“行业重点驾驶员名单（四个名单）”为参考，将巡游出租汽车驾驶员服务星级从低到高依次分为一、二、三、四、五星五

个等级，并根据服务星级评定结果实行差异化表彰奖励。同时，建立“一票否决负面清单”，严肃处理严重违法违规行为，建立“优秀表现晋升机制”，畅通快速晋升通道。

（四）高频失信“重点突破”，强化问题整改。

以安全稳定为抓手，对高频失信行为的网约车平台企业，联合市发展和改革委员会、行业协会开展警示约谈，要求企业强化管理，减少违法行为。按照法律法规规定，坚决清退不合规的人和车，不得向无运营资格的车辆、人员违规派发订单，把好准入关，维护司乘人员合法权益。

（五）信用修复“鼓励整改”，提升行业形象。

建立车辆所有人信用修复处理机制。对被列入重点车辆所有人名单的企业，如对认定结果有异议，可以向昆明市运输和港航事业中心或者网约车平台公司提出书面申诉；对认定结果无异议的，及时整改，消除安全生产隐患。每半年向社会公布一次网约车车辆所有人信用分类分级管理名单，对主动消除不良影响和积极整改的，撤销不诚信行为记录，降低风险等级。

三、取得成效

（一）持续监管有成效，出租汽车行业态势稳。

通过对出租汽车行业持续开展信用监管工作，网约车平台公司、网约车车辆所有人、驾驶员诚信经营意识不断提高，安全生产主体责任逐步压实，服务质量显著提高，投诉率明显下降，行业安全形势总体较为平稳。

（二）信用信息作支撑，树行业诚信典型。

累计在“云南省交通运输信用信息交换与共享平台”归集信用信息数据 36.6 万条，为信用联合惩戒提供基础支撑；依据日常检查情况和平台信用信息数据，持续开展对出租汽车驾驶员信誉考评工作。截至目前，对出租汽车行业 14000 余名巡游出租汽车驾驶员进行服务信用星级评定，评定星级驾驶员共计 3710 人，其中：一星级 1151 人，二星级 1371 人，三星级 663 人，四星级 490 人，五星级 35 人。星级驾驶员较上年增加 24 人。针对三星级以上驾驶员，按规定实行激励措施，树立行业先进典型，增强驾驶员诚信获得感。按照《昆明市网络预约出租汽车行业重点驾驶员信用分级分类管理暂行办法》，认定公布 159 名网约车行业失信人员名单，昆明市 18 家网约车平台均已不再向此类人员提供派单服务。

（三）完善信用体系促发展，营造诚信文明社会氛围。

通过建立完善出租汽车行业信用体系，引导和促进驾驶员加强管理、保障安全、诚信经营、优质服务，昆明市出租汽车行业质量管理水平得到了提高，促进了出租汽车行业健康稳定和谐发展，更好地满足人民群众出行需要。

17. “告知承诺+容缺办理”助力政务服务“加速度”

交通运输部海事局推荐

一、总体情况

“告知承诺”和“容缺办理”孕育于当前经济高质量加速发展时代背景下的民声民盼，航运企业在办证过程中有时由于不便或者疏忽会缺失个别材料，为减少企业来回跑动次数、降低船舶运营成本，上海海事局以“高效办成一件事”为改革牵引，大力推行“告知承诺+容缺办理”服务模式，积极探索“告知承诺”和“容缺办理”的政策叠加“双轮驱动”，即对于信用良好的航运企业，在基本审批条件具备、申报材料主件齐全的情况下，可先予受理审批，允许其在领证时或者限期补齐相关非关键性材料，改变了“材料不齐不能办”的情况，大幅提高了办事效率，节省了办理周期与时间。该政策红利惠及70余家航运企业以及1400余艘船舶，预期每年可为企业节约经济成本近亿元。

二、主要做法

（一）转理念，创新模式提效能。

上海海事局将传统的“申请材料齐全且符合法定形式后再受理”审批模式转变为“边受理边完善材料”的容缺办理模式，并结合工作实践，科学梳理适用“告知承诺+容缺办理”的覆盖范围。瞄准船舶全生命周期高频急迫事项，

按照便民利企最大化原则，以一次性告知补正、企业群众诚信守诺为基础，探索一批风险可控、纠错成本低且能够通过事中事后监管有效防范风险的“告知承诺+容缺办理”事项 11 项，极大提升企业“一次办成率”。同时，拓宽材料补正方式和途径，允许申请人通过邮政寄递、电子扫描等方式补正容缺材料，实现企业群众“少跑腿”，大幅提升政务服务容缺效能。

（二）强监管，从严从紧抓闭环。

上海海事局探索“告知承诺+容缺办理”实现全流程闭环管理。依托海事信用信息平台，精准查询申请人信用状况，严格把关，对海事信用等级较差或者差的单位，不适用“告知承诺+容缺办理”制度。对适用的单位，由其出具“承诺书”或者“履约保函”，精准承诺“兑现”期限。在受理后，由相关专员全程跟踪其补正情况，是否按期补正相关材料，对于未及时履行承诺的企业，及时敦促其尽快补齐材料，同时告知其将不再适用该便利举措。

（三）打组合，扩面增效聚胜势。

为最大化提升企业“首办成功率”“一次办成率”，上海海事局首创政务服务场景式清单，涵盖船舶登记及相关业务、油污（残骸）保险证书和无线电许可等 3 大类 16 项 52 个具体业务场景，助力企业又好又快办成事。实施政务服务说“不”报告制，要求政务窗口工作人员对企业群众提出的不属于本单位（部门）受理范围、不符合申请条件

或法律法规不明确的咨询和申请事项，特别是涉及个性化的申请事项，不得简单直接回答“不行”，确保“告知承诺+容缺办理”落到实处。推出高频极简政务一次申请批量办结服务，允许部分简易事项企业群众可以“多条船舶一次办”“重复材料交一次”。

三、取得成效

（一）由“先补”到“后补”，实现双向减负双向奔赴。

对于海事管理机构而言，将有限的行政资源发挥最大的服务优势，在容缺办理的情况下先行审批，减少因同一受件的重复审核带来的行政资源浪费，可以将更多的资源释放到其他的事务审批中，将极大提升行政服务效能。对企业而言，将相关非关键性材料的缺失导致的补正流程后置，减少其来回跑动将大大提升政务服务体验度和满意度。

“告知承诺+容缺办理”串起了海事与企业之间相向而行的“无形桥”，也悄然成为海事政务服务口碑乘势而上的“流量密码”。

（二）由“暂停”到“不停”，实现企业成本大幅降低。

传统的审批模式除了让申请人多跑路，还会让船舶陷入“停航”难题，对于航运企业则可能面临“一日千金”的损失。而以“承诺”的方式替代非关键性材料，由“齐全”到“容缺”办理的模式转换，则大幅降低企业的试错成本和跑动成本，助力船舶“不停航”无缝衔接各个船期。实施“告知承诺+容缺办理”后，最快可当场办结，受理时

间能够前置数日至数月不等，极大压缩首次提交材料后的“办成时间”，帮助大量船舶实现运输环节少停航，为企业减少大量非生产性停泊时间，更大激发航运市场活力。以“滄海3”轮融资租赁船舶为例，通过前置帮办和专员帮办，在不影响船舶正常营运的情况下，该船从申请注销登记到办妥所有权仅耗时2个工作日，节约经济成本几十万元。

（三）由“事前”到“事中事后”，促进航运市场良性发展。

“告知承诺+容缺办理”是对传统政务服务行政审批制度的创新破局，“事前”审核到“事中事后”跟踪监管的重心转移，促进了航运市场的良性竞争和有序发展，实现“守信企业高效办”“不良企业按部就班办”。创新模式使得良好航运企业能够更加灵活地应对市场变化，比如在船舶运力调整方面，船舶的相关证书办理如果能够快速通过容缺办理完成，企业就可以迅速根据市场需求增加或减少船舶运力。在国际航运市场中，货物运输需求的时效性很强，企业运营效率的提高有助于其在市场竞争中占据有利地位。同时，在受理或者审批后续会对企业的承诺进行核查，对于未履行承诺的企业进行相应措施，将促使企业更加重视自身的合规性建设，在整个航运市场中形成一种诚信经营、依法依规办事的良好氛围，从而促进航运市场的规范化发展。

18. “平安箱运 绿色快航” 服务港航经济高质量发展

交通运输部海事局推荐

一、总体情况

背靠长三角一体化等国家战略的太仓港，集装箱年吞吐量超 800 万标箱，连续 14 年领跑长江，稳居全国第 8、全球前 20。随着太仓港口快速发展，长江太仓段船舶流量剧增，集装箱船舶进出港作业频繁密集；同时因辖区“南港北锚”布局，集装箱船舶航行、停泊、作业需频繁横越航道，船舶违规横越等违法行为时有发生，船舶碰撞风险高。为积极贯彻长三角海事监管与服务保障一体化工作部署，自 2022 年以来，太仓海事局试点实施内河诚信集装箱船舶“绿色快航”激励机制，联合码头为 20 艘守信集装箱船舶提供“当天到港、当天靠泊、当天作业”等便利服务，并取得了良好的社会反响。太仓海事局积极扩大试点服务范围，于 2024 年全面启动“平安箱运·绿色快航”扩容工程，累计对进出太仓港作业的 1486 艘集装箱船舶进行严格筛选和认定，并将来自 55 家航运公司的 210 艘集装箱船舶纳入“平安箱运 绿色快航”守信激励名单。随着一系列守信激励措施相继实施，以信用为基础的安全监管与服务保障效能得到了显著提升，助推集装箱船舶“全过程不违规不违法”示范创建。

二、主要做法

“平安箱运·绿色快航”是太仓海事局聚焦集装箱船舶安全监管与服务保障的守信激励机制。该工作机制依据长三角海事监管服务一体化等工作部署，坚持“信用+智慧”双轮驱动，通过建立运行“1+5+N”集装箱船舶信用评价和联合奖惩的工作模式（“1”是指建立以“信用管理全覆盖”为核心的新型监管机制；“5”是指依托智慧海事监管系统、长江航运信用管理系统、太仓海事局智能选箱系统、数字孪生系统以及太仓港智能选船系统等五大信息化系统功能保障；“N”是指构建海事、港口、码头、船公司多元主体的“平安箱运”党建联盟），联合多元主体对到港集装箱船舶的信用状况、违法情况、安全风险和港口贡献度等多项参数进行评估筛选，形成并发布“平安箱运·绿色快航”守信激励名单，同时依托信息化系统实现集装箱船舶作业高效调度、船舶风险有效管控、信用状况动态评估、违法行为动态清零。

（一）明确船舶准入条件。

全力打造集装箱船舶“全过程不违规不违法”示范区，牵头成立“平安箱运”党建联盟，将党建合力凝聚为发展合力，联合海事、港口、码头等单位建立港航协调管理机制，共同研究明确“绿色快航”守信激励名单准入条件，构建“一年无违章、两年无安检滞留、三年无等级事故、无信用惩戒、无重点跟踪、无C类船舶”的“六无”准入

标准，将一年内在太仓港累计作业不少于 12 艘次的守信集装箱船舶纳入“平安箱运·绿色快航”守信激励名单，以“守信江海畅通”的市场氛围推动集装箱运输企业提升船舶安全和防污染管理水平。

（二）创新守信激励举措。

与相关部门和单位建立联合激励机制，对纳入守信激励名单的集装箱船舶，实施降低现场检查频次、审慎开具安检缺陷、优先待泊作业、开通绿色通道等便利举措；依托太仓水上绿色服务区，优先享受内河船舶生活垃圾、生活污水接收、生活物资配送和内河船员接送等免费服务；在辖区集装箱码头上下游设置并运行多个内河小型集装箱船临时待泊点，推动集装箱码头作业效能和集装箱船舶周转效率大幅提升。

（三）实行失信退出机制。

抓牢“船公司、船舶、船员”关键三要素，建立“绿色快航”船舶退出机制，实行定期动态评估和调整，引导集装箱船舶严格遵守水上交通安全管理规定，自觉维护航行秩序和良好船舶状况。增强集装箱船舶违法行为识别和查处力度，成立长江干线首支无人机大队，布设海事系统首批 4 座智能无人机场，常态化、全时段开展立体巡航，“绿色快航”船舶发生违法行为、安检滞留等失信行为一律退出激励名单并实施更为严格的监管，确保所有集装箱船舶“进得来、放得开、出得去”，引导船舶真正从“不敢

违”“不能违”到“不想违”转变。

（四）强化船舶保障措施。

针对“南港北锚”港口特殊布局，建立集装箱运输协调快速反应处置中心，创建水上“红绿灯”监管模式，推出高峰流交通“三三四四”管控法，实施集装箱船舶横越和锚泊精准监管，有效破解船舶违规横越难题。成立平安箱运青年工作室，与上海海事、太仓海关等部门建立联合查验机制。自主研发集装箱智能选箱系统，创新“选筛查处信”五步开箱工作法，年查处危险货物谎报瞒报违法行为居长江干线之首，有效保障了辖区载运危险货物集装箱船舶航行安全。

（六）推动信用共享共治。

充分发挥太仓港“毗邻苏沪、联通江浙、起承江海”的长江集装箱干线区位支点效应，积极贯彻落实《长三角海事监管领域信用管理合作备忘录》等工作要求，联合宁波、洋山港海事局积极推进长三角集装箱船舶信用管理一体化建设，推动建立长三角区域集装箱船舶信用认定和管理合作机制，探索实施“江海直达”集装箱船舶守信激励和失信惩戒机制，以覆盖宁波、洋山、太仓港的集装箱船舶信用监管“小三角”为载体，探索打造长三角交通信用一体化建设样板。

三、取得成效

（一）推动船舶周转效率大幅提升。

自 2022 年集装箱船舶“平安箱运·绿色快航”守信激励举措实施以来，经过多轮扩容升级，已累计便利船舶装卸作业 5595 艘次，完成装卸作业量约 62.53 万标箱，为航运公司节约资金成本约 1.1 亿元，基本实现“绿色快航”集装箱船舶“当天到港、当天靠泊、当天作业”，船舶周转率大大提高，绿色快航品牌取得了良好经济效益。

（二）有效降低船舶横越碰撞风险。

针对“南港北锚”特殊港口布局，为“绿色快航”船舶设置南岸专属待泊点，已累计服务集装箱船舶 2.6 万艘次，占比 17%的集装箱船舶获“直进直出”便利，日均减少船舶横越次数达 100 余次，集装箱船舶横越碰撞风险大幅下降，水上通航秩序日趋平稳，辖区连续 4 年实现“零等级事故、零人员伤亡、零水域污染”，以信用为基础的长江箱运安全监管示范样板效应逐步凸显。

（三）助力海事分级分类精准执法。

实体化运行港航一体化协调中心，依托智慧海事监管系统、长江航运信用管理系统等信息化手段探索精准监管，对“绿色快航”船舶降低抽查比例，减少检查频次，将有限的海事执法力量进一步向重点监管船舶倾斜，为优化执法资源配置提供了有力支撑，为分级分类精准执法提供了具体方案，为推进实现集装箱船舶“全程不违规不违法”和突出违法行为动态清零摸清了实践路径。

（四）积极营造绿色港航生态氛围。

在“绿色快航”船舶优先享受生活垃圾、生活污水接收免费服务等守信激励举措的引导下，辖区集装箱船舶污染物接收频次、船舶岸电使用率显著提升，船员节能减排、船舶防污的意识显著提升，在潜移默化中港航绿色低碳、节能减排的氛围得到巩固。针对新三样产品实施包容审慎、科学监管，助力外安全快速出海，2024年保障新能源汽车出口15.61万辆，锂电池储能柜出口5278台，全年总货值预计约800亿元。

（五）大力构建安全诚信营商环境。

以“平安箱运·绿色快航”为载体，推进“信用+智慧”海事新型监管机制建设，对诚信守法、规范经营者实施联合激励，对失信违法、扰乱市场者进行严格查处，以精准监管服务实现对船舶的“无事不扰、违章必查、违法必纠”，让诚信守法者畅通无阻，助力太仓港口枢纽能级提升，助推长三角海事监管与服务保障一体化建设。

19.描绘信用长江“13458”信用数字化蓝图

交通运输部长江航务管理局推荐

一、总体情况

为贯彻落实《交通运输部办公厅关于加快推进长江航运信用体系建设的意见》，长江航务管理局以“信用体系化、体系数字化”为引领，扎实推进信用理念、制度、手段与长江航运全领域各环节的深度融合，充分挖掘数据潜能、发挥数据赋能，形成了以“13458”为特征的信用数字化模式，即：“一套制度、三端服务、四色赋码、五维画像、八大场景”。建设运行“长江航运信用管理与服务系统”（以下简称“信用长江”），形成行业全覆盖和一体化运行格局，创新构建动态四色赋码和信用数字画像智能评价机制，使得评价更精准、信用管理更智能、信用服务更便捷、信用应用更丰富。

二、主要做法

（一）一套制度总领信用数字化方向。

2023年以来，长江航务管理局先后出台“1+N+5”信用制度集，为信用数字化奠定了制度基础。“1”是《长江航运信用管理规定》，明确了长江航运信用管理的基本概念、管理模式、信用评价方法等内容，为信用建设提供了顶层设计支撑。“N”是管理制度，包括《长江航运信用信息管

理办法》《长江航运信用评价管理办法》等，进一步细化了信用信息内容、评价细则、联合奖惩方式等具体实施路径，为信用业务模型向数字化模型演进提供了运行逻辑支撑。

“5”是制度配套清单，包括：经营主体、信用信息、信用行为目录、激励行为和惩戒行为等五个清单，清单实行动态调整，进一步实现了信用信息标准化、规范化、动态化管理，为信用数字化运行提供了基础数据支撑。目前，遵循“1+N+5”制度机制的“信用长江”2.0版已正式上线运行，形成了航运行业中规模最大、数据最全、服务最广的信用数据库，为长江航运开启“信用数字化”时代奠定坚实基础。

（二）三端服务助力信用数字化赋能。

长江航务管理局根据行业用户特征和业务场景特点，首创了“两网三端一体化”大信用运营服务矩阵。“门户端”为“信用长江”网站，主要针对岸基从业人员群体，方便其使用桌面终端开展信用业务应用；“移动端”为“长江e+”信用微信小程序，更加便于水上从业群体通过手机端便捷使用；“管理端”为“运算与管理系统”，除开展信用大数据自动归集运算处理外，还针对长航系统内部公职人员实现信用业务办理。“信用长江”通过内外网交互、多终端联动，实现了信用数据的个性化供给和一体化运营。用户可不受场景限制、不受终端制约，随时随地使用“信用长江”，通过精准匹配个性化需求，体验信用信息查询、生成信用

报告、获取诚信知识，办理信用加分申诉，申请普惠金融贷款等服务。通过信用数字化服务，有效地让经营主体切实感受到“以数促信，以信致用”。

（三）四色赋码驱动信用数字化监管。

长江航务管理局重点以船舶违法违规行为为切入点，从安全生产事故、行政检查、行政处罚、三峡通航管理等方面对经营主体违法违规行为进行梳理，最终认定失信扣分为 83 项；同时重点考量符合行业发展方向、鼓励政策的守信加分行为，包括安全监管、运输经营、绿色发展、荣誉表彰等 30 项。通过加减分确定主体的信用等级并实施“绿蓝黄红”赋码管理，并实时面向社会发布，形成评价公正、分布合理、导向鲜明的“纺锤形”经营主体结构，通过全景展示、智能派单检查等途径，开展数字化、精准化监管。“四色信用码”作为一款新型的信用监管工具，为健全以信用为基础的新型监管机制提供了核心驱动。

（四）五维画像突出信用数字化服务。

长江航务管理局从安全、经营、市场、公共、成就五个维度制定了 70 项综合信用评价标准，旨在以“数”的形式对主体信用建设发展水平给予精准画像，从而判断其信用状况，分析生命力、抗风险能力和未来发展趋势。数据实时推送给金融保险、融资租赁、船员服务、货主码头等经营主体，将信用结果与价值获得直接挂钩，充分体现其服务化属性，让信用数据会“画像”，主体信用能“变现”

成为现实。同时，长江航务管理局还将经营主体“五维数字信用画像”作为长江航运评选年度“十佳、百佳信用标杆”的主要依据，并据此对信用标杆提供更多、更优的奖励与扶持。

（五）八大场景推动信用数字化落地。

为改善以往信用结果应用重监管、轻服务、获得感不强等情况，长江航务管理局创新八大“信用+”应用场景，即：信用+船员管理、港口选船、货主选船、便利锚泊、诚信过闸、船舶洗舱、融资保险、畅享服务区，引导经营主体自觉从“让我用”到“我要用”转变。五家航运企业引入“信用+船员管理”机制，采用信用报告进行尽职背景调查，将信用数据与评优考核挂钩。江阴港码头开展“信用+港口选船”，将信用数据作为选择转运船舶的重要依据之一，守信船舶可享受“绿色通道”。武汉新五里等水上服务区开展“信用+畅享服务区”应用，对守信船舶、船员提供加油享优惠、快递享优惠、优先靠泊、优先生活物资配送、免费专家问诊等服务。南京龙潭等洗舱站成为首批“信用+便利洗舱”试点单位，针对绿码船舶给予洗舱优惠，优先洗舱、加急洗舱。一批信用良好的民营企业凭借“信易贷”与银行达成合作意向，标志着“信用+融资保险”领域迎来新的突破与发展。此外“信用+货主选船”场景也同步在重庆等地危化品货主企业试点，“信用+诚信过闸”场景在扬州施桥船闸等陆续展开。“信用+”正以“小切口”为突破，

以点扩面推动长江航运信用数字化全面落地。

三、取得成效

（一）信用长江全面运行，信用数据共享联动。

从2023年12月“信用长江”系统1.0版上线以来，功能从34项拓展至52项，真正实现了“两网三端一体化、四码五维智能化、查看办贷全覆盖”，惠及更多的用户群体。系统归集行业数据580余万条，社会公共数据30万条，产生信用评价记录60万余条，信用评价数据已推送至国家综合交通运输信息平台、长江航务管理局“智能监管系统”“智能驾驶舱”系统、长江海事局“智能管理平台”、长江三峡通航管理局“三峡综合监管平台”。为助力交通信用一体化建设，长江航务管理局为沿江各省（市）10余家交通运输主管部门开通了“信用长江”专用账户，提供了全景信用查询、信用行为录入、信用数据管理等定制功能，有效打破了长江流域各省市的信用信息“孤岛”，实现了信用数据的共享联动。

（二）三船主体全面覆盖，信用意识显著增强。

目前，“信用长江”系统中船公司、船舶、船员（以下简称“三船”）主体总量已由1.0版时的37万扩充至45万，基本覆盖参与长江航运生产活动的“三船”主体。归集的信用基础数据由479万条跃升至580余万条，用户信息平均完善度由56.13%提升至87.15%，用户数据更加完整、全面。新增信用评价记录43万条，信用画像更加客观、精准。“三

船”注册激活用户数大幅攀升，航运企业由 2800 家增长至 3835 家，长江干线海事安全与防污染管理体系公司全覆盖；船舶由 3900 艘激增至 24336 艘，基本覆盖长江常年航行船舶，通过三峡船闸的标准化船舶全覆盖；船员由 1.5 万增长至 7.5 万，自发注册使用“信用长江”微信小程序的船员越来越多。2.0 版上线以来，系统访问量已突破 28 万次，信用报告累计下载数量 12840 次。随着系统的推广、行业从业人员信用意识的提升，信用长江系统反应出的信用事件曲线明显呈下降回归态势，“三船”主体失信事件由 2023 年月均 1007 件，下降至 2024 年月均 926 件，且严重失信事件和主体数量长期保持在个位数。长江航运整体信用状况得到明显改善。

（三）航运信用加速融合，创新治理逐步彰显。

长江航运信用建设通过“信用长江”系统实现有效的数字化运行，将碎片化的数据串成线、连成面、织成网，有效促进了信用要素与航运要素的数字化融合，在优化和创新行业治理方面，逐步体现出它的重要性。720 家绿码航运企业、7265 条绿码船舶、6670 名绿码船员通过“信用+”应用场景，在长江沿线享受到便利性服务和政策性优惠等信用礼遇，行业治理开始显现由“他律”到“自律”的转变。为有效提升行业治理的靶向性，长江沿线海事机构依托信用之网，综合应用监管、奖惩、修复等信用工具，构建“业务触发——信用核查——精准选船——自动反馈”

闭环机制，实现了“对守信监管对象无事不扰、对失信监管对象无处不在”良好效果。

