

项目合同编号：25-39R

陕西省交通运输厅 2025 年度交通科研项目

合 同 书

项目名称：基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究

承担单位：长安大学

项目负责人：张圣忠

通讯邮编、地址：陕西省西安市碑林区南二环中段 710064

传真、电话：029-82334506

起止年限：2026 年 3 月至 2028 年 3 月

陕西省交通运输厅制

项目合同编号：25-39R

陕西省交通运输厅 2025 年度交通科研项目

合 同 书

项目名称：基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究

承担单位：长安大学

项目负责人：张圣忠

通讯邮编、地址：陕西省西安市碑林区南二环中段 710064

传真、电话：029-82334506

起止年限：2026 年 3 月至 2028 年 3 月

陕西省交通运输厅制

一、项目主要研究内容

1. 主要研究内容

(1) 国内外道路货运行业信用体系建设及行业信用管理经验借鉴

梳理国内外在道路货运信用监管领域的制度设计与实践经验，重点分析其在信用信息归集机制、失信惩戒模式以及政企数据共享边界等方面的成熟经验，重点关注评价指标地方标准的制定逻辑、政企数据对接接口的规范设计以及分级分类结果在监管场景中的应用路径；选取代表性企业开展深度调查，了解其内部信用评分机制的商业数据沉淀维度，以及企业信用评价与政府监管对接过程中的堵点与突破，提炼出对陕西省具有直接借鉴意义的管理实践。

(2) 国内道路货运行业信用体系建设及行业信用管理现状分析

从政府、行业、道路货运企业及道路货运驾驶员四个层面，分析陕西省道路货运行业信用体系建设的机遇与挑战，摸清陕西省道路货运行业信用体系建设出现的主要问题和深层成因。

(3) 道路货运行业信用管理需求分析

通过问卷调查、座谈访谈、实地调研等方式对交通运输主管部门、各类道路货运企业、货主及道路货运驾驶员开展专题调研，从监管需求、市场需求与驾驶员权益保障需求三个维度，深入剖析行业信用管理的核心诉求，并明确政企合作的关键空间。

(4) 道路货运行业信用评价体系研究

坚持问题导向与目标导向相结合，在明确各类主体对信用体系的核心诉求与政企协同切入点的基础上，系统设计基于政企合作的道路货运行业信用体系建设框架，明确体系的总体架构与核心模块。

在此基础上，围绕评价指标体系构建、评价数据采集路径、科学选取评价方法三个层面展开系统研究，形成科学、可操作的信用评价体系。

（5）道路货运行业信用管理模式研究

立足推动道路货运行业治理体系和治理能力现代化的根本要求，基于政企合作的基本思路，围绕“谁来管、怎么管、管什么”的核心问题，系统研究适应新业态特征的信用管理模式，重点从政企合作中多主体角色的合理定位、信用评价结果应用路径和信用体系落地保障机制三个方面展开。

2. 技术关键

（1）构建覆盖不同主体的道路货运行业信用评价体系，重点研究基于大数据与平台的评价指标和数据采集问题。

（2）研究具有多样适配性的道路货运行业信用评价方法，重点研究区块链技术在道路货运信用评价中的应用。

（3）提出道路货运行业信用管理新模式，重点研究跨地区、跨领域的信用管理机制。

3. 依托工程（依托工作）

本项目依托陕西省“信用交通省”建设中的道路运输行业信用体系建设任务。

二、考核指标

1.预期目标

(1) 研究设计基于政企合作的道路货运行业信用体系建设框架；

(2) 遵循定性与定量、客观与主观、静态与动态指标相结合的原则，构建多维度的信用评价指标和方法体系；

(3) 基于政企合作的基本思路，构建“政府引导、企业参与、市场应用”的信用管理模式。

2.主要技术经济指标（具体的技术经济参数）

本项目属于软科学研究项目，相关指标以体系科学性、模型精准度及方案可行性评定为主。

(1) 道路货运行业信用评价体系构建：构建 1 套道路货运行业信用评价体系，评价指标覆盖传统道路货运企业、网络货运企业、道路货运驾驶员等不同市场主体，评价方法适配不同评价对象。

(2) 陕西省道路货运行业信用体系建设政策建议：形成《关于加快推进陕西省道路货运行业信用体系建设的建议》。

3.经济和社会效益

经济效益：通过构建政企合作的道路货运信用体系，有效降低交易双方的搜寻与信任成本，规范市场主体行为，优化市场秩序，营造公平透明的竞争环境。同时，引导行业资源向诚信企业集聚，推动省内货运业向规模化、集约化转型升级，从而显著提升陕西道路货运的市场信誉与核心竞争力，吸引更多优质投资与商业机遇。

社会效益：基于政企合作的道路货运行业信用体系的建立有助

于全方位改善行业形象，保障不同类型、规模市场主体的合法权益，维护行业稳定与社会和谐；此外，通过政企协同提升行业治理效能，为相关法律法规的修订与完善提供实践支撑，有力推动交通运输领域的法治化建设进程。

4.成果提供形式

（1）研究报告：《基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究》；

（2）政策建议：《关于加快推进陕西省道路货运行业信用体系建设的建议》；

（3）发表道路货运行业信用体系建设方面的学术论文 1~2 篇。

4. 其他考核指标

无

三、项目年度计划内容及考核目标

年度	计划内容及考核目标（每栏限 125 字）
2026.03-2026.05	计划内容：全面梳理国内外有关道路货运行业信用体系建设的政策和实践，总结发展经验，同时编制调研方案。 考核目标：形成《道路货运行业信用管理的政策总结与经验借鉴》。
2026.06-2026.08	计划内容：通过实地调研、座谈、问卷等方式对交通运输主管部门、交通运输部运输服务司、道路货运行业协会、货运企业、货主企业开展调研，摸清陕西省道路货运信用管理现状。 考核目标：形成《陕西省道路货运行业信用管理现状分析报告》。
2026.09-2026.11	计划内容：基于政策梳理、调研总结与现状分析，从政府、行业、企业和驾驶员层面对道路货运行业信用体系需求进行系统分析。 考核目标：形成《陕西省道路货运行业信用体系建设需求分析报告》。

2026.12-2027.02	计划内容：开展道路货运行业信用评价体系研究，构建评价指标体系，研究数据采集路径，科学选取评价方法。 考核目标：形成基于政企合作的道路货运行业信用评价指标体系。
2027.03-2027.05	计划内容：开展道路货运行业信用管理模式研究，研究政企合作中政府角色的合理定位，探索信用评价结果应用路径，研究信用体系落地保障机制。 考核目标：形成道路货运行业信用管理模式。
2027.06-2027.08	计划内容：研讨论证道路货运行业信用评价指标的科学性和可操作性，以及道路货运行业信用管理模式的有效性和可推广性，并针对研究薄弱环节组织补充调研，最终形成研究报告。 考核目标：形成《基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究》研究报告。

2027.9-2027.11	计划内容：联合地方企业和行业主管部门开展基于网络货运平台的道路货运行业信用评价体系和管理模式的验证工作。 考核目标：形成可验证可推广的道路货运行业信用评价体系和管理模式。
2027.12-2028.02	计划内容：修改完善研究成果，形成最终研究报告与政策建议，发表学术论文 1~2 篇，申请结题验收。 考核目标：形成《基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究》研究报告、《关于加快推进陕西省道路货运行业信用体系建设的建议》和论文成果。

四、项目经费

项目总经费：19.7 万元
交通运输厅补助：19.7 万元
自筹资金：0 万元

经费支出预算表

科 目	总经费 (单位：万元)	厅补经费 (单位：万元)
(一) 直接费用	16.00	19.70
1. 设备费	0.00	0.00
(1) 购置设备费	0.00	0.00
(2) 试制设备费	0.00	0.00
(3) 设备改造与租赁费	0.00	0.00
2. 业务费	10.00	10.00
(4) 材料支出	0.00	0.00
(5) 测试化验实验加工支出	0.00	0.00
(6) 燃料及动力支出	0.00	0.00
(7) 差旅支出	0.00	0.00
(8) 会议支出	0.00	0.00
(9) 国际合作与交流支出	6.00	6.00
(10) 出版/文献/信息传播/知识产权事务/ 印刷支出	4.00	4.00
(11) 其他支出	0.00	0.00
3. 劳务费	6.00	6.00
(12) 劳务性支出	4.00	4.00
(13) 咨询专家支出	2.00	2.00
(二) 间接费用	3.70	3.70
4. 管理费	1.70	1.70
5. 绩效支出	2.00	2.00
合 计	19.70	19.70

五、项目绩效目标

一级指标类别	二级指标类别	明细指标	指标值
产出类指标	知识产权	1.专利授权数（项）	
		（1）授权发明专利	
		（2）实用新型	
		（3）外观设计	
		2.软件著作权授权数（项）	
		3.发表论文（篇）	1~2
		（1）其中 SCI 索引收录数	
		（2）其中 EI 索引收录数	
		（3）其他	1~2
		4.著作（部）	
		5.制订标准数（项）	
		（1）国际标准	
		（2）国家标准	
		（3）行业标准	
		（4）地方标准	
		（5）企业标准	
		（6）科技报告	1
	其他成果	1.填补技术空白数	
		（1）国际	
		（2）国家	
		（3）省级	
		2.获奖项数	
		（1）国家奖项	
		（2）部、省奖项	
		（3）地市级奖项	
		3.其他科技成果产出	
		（1）新工艺（或新方法模式）	
		（2）新产品（含农业新品种）	
		（3）新材料	
		（4）新装备（装置）	
		（5）平台/基地/示范点	
		（6）中试线	
		（7）生产线	

一级指标类别	二级指标类别	明细指标	指标值
产出类指标	其他成果	4. 研究开发情况	
		(1) 小试	
		(2) 中试（样品样机）	
		(3) 小批量	
		(4) 规模化生产	
	人才引育	1. 引进高层次人才	
		(1) 博士、博士后	
		(2) 硕士	
		2. 培养高层次人才	
		(1) 博士、博士后	
		(2) 硕士	
		3. 培训从事技术创新服务人员（人次）	
		4. 是否设立科研助理岗位	
	产业化情况	1. 开放共享仪器设备数（台/套/只等）	
		2. 科研仪器设备利用率（%）	
		3. 孵化科技企业（个）	
		4. 转化科技成果（个）	
效果类指标	经济效益	1. 新增产值（万元）	
		2. 新增销售（万元）	
		3. 新增出口创汇（万美元）	
		4. 新增利润（万元）	
	社会效益	1. 新增税收（万元）	
		2. 新增就业人数	
		3. 就业培训（人次）	
		4. 带动农民增收（万元）	
		5. 培训和指导科技服务（人次）	
		6. 新增产业带动情况	
		7. 技术集成示范（项）	
		8. 建立示范基地（亩数）	
		9. 节约资源能源	
		10. 环保效益	
其他需要说明的情况			

六、承担单位或研究人员分工

1. 分工安排

长安大学是项目承担单位，主要负责核心理论研究与方案设计，包括研判道路货运行业发展趋势，构建科学的信用评价指标体系与协同治理机制，牵头组织制定调研方案并开展实地调研工作等。

陕西省道路运输事业发展中心是项目参与单位，其隶属于陕西省交通运输厅，为正处级公益一类事业单位，是承担全省道路运输行业事务性工作的核心职能机构，主要负责行业层面的政策指导与业务咨询，包括提供最新的行业政策解读与辅导，协助项目组协调各地市管理部门开展调研联络工作，并为研究成果在行业监管层面的落地应用提供政策通道与行政支持。

陕西延长石油物流集团有限公司是项目参与单位，作为国内大宗物资与危化品物流领域的骨干国企，主要负责提供落地场景与技术验证支持，包括开放真实的业务运营场景，依托其现有的数字化物流平台为信用评价体系的植入提供数据接口与技术支持，并在其业务核心区，如榆林区域选取典型运输线路开展合作试点与验证工作。

七、项目参加人员表

项目承担单位：长安大学							
参与单位（排序）：陕西省道路运输事业发展中心、陕西延长石油物流集团有限公司							
项目负责人							
序号	姓名	出生年月	工作单位	职称/职务	专业	在项目中担任具体工作	签名
1	张圣忠	1978.09	长安大学	教授	交通运输	组织项目实施，总体负责项目方向、进度	张圣忠
主要研究人员							
2	刘德智	1977.08	长安大学	副教授	物流工程与管理	行业信用体系建设框架研究	刘德智
3	孙荣庭	1983.10	长安大学	讲师	管理科学与工程	行业信用评价体系研究	孙荣庭
4	李倩	1984.09	长安大学	教授	物流工程与管理	行业信用管理模式研究	李倩

5	崔亚慧	1985.10	陕西省道路运输事业发展中心	中级经济师	物流工程与管理	行业信用管理现状调研分析	高文彬
6	宋文哲	1998.03	陕西省道路运输事业发展中心	中级工程师	交通运输规划与管理	行业信用管理模式研究	宋文哲
7	汪婷	1987.11	陕西延长石油物流集团有限公司	中级工程师	项目管理	行业信用管理现状调研分析	汪婷
8	顾鑫	1984.01	陕西延长石油物流集团有限公司	高级工程师	信息系统管理	行业信用管理模式研究	顾鑫
9	刘台莉	2002.03	长安大学	博士研究生	物流工程与管理	行业信用评价体系研究	刘台莉
10	柴文彬	1997.09	长安大学	博士研究生	物流工程与管理	行业信用管理需求分析	柴文彬
11	张欣	1996.03	长安大学	博士研究生	管理科学与工程	行业信用管理现状调研分析	张欣
12	曾苗华	2002.05	长安大学	硕士研究生	物流工程与管理	行业信用管理现状分析	曾苗华
13	高奕坤	2002.02	长安大学	硕士研究生	管理科学与工程	行业信用管理需求分析	高奕坤

14	于司墨	2002.06	长安大学	硕士研究生	物流工程与管理	国内外典型案例与分析	于司墨
15	武姗	2004.05	长安大学	硕士研究生	物流工程与管理	国内外典型案例与分析	武姗

八、信息表

项目合同编号	25-39R	密级	/	A: 机密 B: 秘密 C: 内部					
项目名称	基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究								
项目实施所在地	陕西省西安市	起止年限	2026 年 3 月至 2028 年 3 月						
总 经 费	19.7 万元	厅 拨	19.7 万元						
第一承担单位	单位名称	长安大学							
	所在地	陕西省西安市					代码	610100	
	通讯地址	陕西省西安市碑林区南二环中段					邮编	710064	
	单位性质	(1) 1.大专院校 2.科研院所 3.企业 4.其他					代码	10710	
参与单位	序号	单 位 名 称							
	1	陕西省道路运输事业发展中心							
	2	陕西延长石油物流集团有限公司							
	3								
项目负责人	姓 名	张圣忠	性别 (1) 1.男 2.女		出生年份		1978		
	学 历	(1) 1.研究生 2.大学 3.大专 4.中专 5.其他							
	职 称	(1) 1.高级 2.中级 3.初级 4.其他							
	联系电话	18700870080 029-61105231		电子邮箱		szzhang@chd.edu.cn			
项目联系人	姓名	孙荣庭		性别		男			
	联系电话	13630255384 029-82334506		电子邮箱		sun@chd.edu.cn			
项目组人数	15	高级	4	中级	4	初级		其他	7
主要研究内容 (100 字以内)	本项目按“政府引导、企业参与、市场应用”的思路,在系统分析道路货运行业信用体系建设现状与发展需求的基础上,系统研究道路货运行业信用评价体系及管理模式。								
成果属性	E	A: 新技术 B: 新工艺 C: 新材料 D: 新产品 E: 软科学 F: 装备 G: 其他							
成果形式	A、F	A: 专著、论文 B: 样机、样品 C: 试验工程、产品 D: 示范工程 E: 产品 F: 其他							

九、共同条款

合同各方应共同遵守《陕西省交通运输厅科研项目管理办法》。

1.合同执行过程中，乙方如需修改合同某项条款，应向甲方提出变更内容及理由的申请报告，经甲方审核同意后实施。未接到正式批准以前，双方仍须按原合同条款履行，否则后果由自行修改条款的一方负责。

2.乙方因任何主观或客观原因（如：与大纲评审内容有出入，挪用经费、技术措施或某种条件不落实等）致使计划无法执行而要求解除合同的，需取得甲方书面同意且应视不同情况，部分或全部退还所拨经费；出现上述情况的，甲方有权单方解除本合同且视不同情况要求乙方部分或全部退还所拨经费。

3.乙方的厅补助经费及自筹经费应按国省有关科研经费使用范围开支。

4.项目执行过程中，甲方提出变更合同有关内容时，要与乙方协商达成书面协议。

5.项目完成后，乙方必须按要求向甲方提交一套真实、完整、详细的技术资料及样机，并提出项目验收申请报告，由甲方审查后组织验收。

6.合同正本一式捌份，甲方单位伍份，承担单位叁份。

7.本合同经双方签章后生效，规定内容执行完毕后自然失效。

十、合同签约各方

合同甲方：

负责人：（签字）

联系人：（签字）

电 话：029-88869067



合同乙方：（承担单位） 长安大学

单位负责人：（签字）

项目负责人：（签字）

电 话： 18700870080

陈建 2026年3月27日

科研项目专用章（公章）

2026年 03月 24日

财务负责人：（签字）

账 户 名：

开户银行：

账 号：

长安大学
102007335073
中国银行西安翠华路支行

陕西交通科技项目科研诚信 承诺书

本单位承诺在科研项目实施过程中，遵守科学道德和科研诚信要求，严格执行《陕西省交通运输厅科研项目管理办
法》的规定和科技项目合同书约定，保证所提交材料的真实性，确保专款专用。如违背以上承诺，愿意承担相关责任，并同意主管部门将相关失信信息记入公共信用信息系统。

项目承担单位：长安大学（盖章）

项目负责人：张忠

2026 年 3 月 24 日

项目编号：25-39R

2025 年度陕西省交通运输厅科研项目 研究大纲

项目名称：基于政企合作的道路货运行业信用体
系建设研究

申请单位：长安大学（盖章）

联系人：张圣忠

电 话：18700870080

陕西省交通运输厅制

2026 年 3 月

目 录

一、项目研究的背景和必要性.....	1
二、前期科研及工作基础.....	9
三、实施方案.....	23
四、项目承担单位及参加单位概况.....	31
五、项目依托工程（工作）情况及其他必要支撑条件.....	36
六、项目经费估算及资金筹措情况.....	39
七、项目绩效指标.....	40
八、预期目标、成果提供形式及经济社会效益.....	42
九、其它需要说明的问题.....	43
十、申请单位意见.....	43

一、项目研究的背景和必要性

1. 研究背景

我国道路货运行业规模庞大、主体分散且竞争激烈，行业长期面临信用体系建设滞后与市场竞争无序交织的复杂局面。为破解行业难题，国家高度重视行业信用体系建设，并持续出台政策，推动跨部门、跨层级的协同监管。2019年，《交通强国建设纲要》明确指出构建以信用为基础的新型监管机制；2020年，交通运输部出台系列意见，要求加强数据的开放共享和结果运用，释放货运平台数据价值以支撑诚信建设，确立了以信用监管为基础、“双随机、一公开”为基本手段的新型监管体系。2022年，《“十四五”现代物流发展规划》强调加强现代物流信用体系建设，加强物流企业信用信息归集共享与依法公开。2025年，中共中央办公厅、国务院办公厅印发的《关于健全社会信用体系的意见》提出要构建覆盖各类主体的社会信用体系，夯实社会信用体系数据基础，健全以信用为基础的监管和治理机制；交通运输部印发的《2025年交通运输领域信用建设工作要点》强调要进一步研究建立健全交通运输领域基于信用评价的分级分类差异化监管模式，更好地服务全国统一大市场，积极推动交通运输领域信用建设高质量发展；2026年，《中华人民共和国国民经济和社会发展规划第十五个五年规划纲要》将社会信用列为建设全国统一大市场基础制度规则，将信用体系建设列为激活社会主体经营活力的重要因素；2026年，交通运输部、国家发展改革委、国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局联合印发了《关于健全交通运输行业信用体系的实

实施意见》，围绕“制度、数据、应用”三个维度，部署重点任务和举措，推动信用与交通运输各领域各环节深度融合。由此看出，随着国家对构建以信用为基础的新型监管机制提出了明确要求和细化意见，对跨地区、跨领域信用信息共享与分级分类监管也提出了更高标准。构建基于政企合作的信用评价体系，通过打通政务数据与企业商业数据的壁垒，实现对道路货运企业、道路货运驾驶员等全链条主体的精准画像与动态监管，是推动道路货运行业向规范化、高质量发展发展的关键。

从地方实践层面来看，各省积极探索具有区域特色的行业信用管理路径。江苏省在2022年出台了《江苏省交通运输行业信用管理办法》，提出要推动长三角区域交通运输信用评价转换与互认，拓展在跨省交通运输行政许可、监管执法等方面信用监管应用，推进信用信息共享、信用监管联动，随后出台了《“苏锡常通”信用交通一体化联动发展（2024-2026年）行动方案》，细化了跨省信用数据联动举措；在2024年出台了《江苏省道路运输从业人员信用管理办法》，将交通运输基础设施经营方和道路运输从业人员均纳入信用管理体系，探索政务监管数据与物流平台业务数据的融合。浙江省交通运输厅2021年出台的《浙江省交通运输行业信用工作管理办法（试行）》，2023年出台的《浙江省道路运输企业信用管理实施细则》和《浙江省道路客运和危险货物运输分级分类动态监管办法》，将道路货运企业、道路货运驾驶员及交通运输基础设施经营方纳入信用评价体系，构建了涵盖安全生产、经营履约与服务质量的多层次量化评价指标；

山东省交通运输厅 2025 年制定《山东省交通运输安全生产信用管理实施办法》，将货运物流的安全生产信用经验制度化，利用信用评价结果差异化调整抽查频次，实现信用机制对道路货运市场运行的健康引导；河南省交通运输厅印发《2025 年河南省交通运输领域信用建设工作要点》，鼓励依法开展公路养护市场、道路客货运输、“四客一危”船舶等货物运输市场信用评价，推动各类经营主体纳入信用管理范畴。陕西省交通运输厅在 2018 年联合印发的《创建“信用交通省”实施方案》标志着省内货运信用管理从治超等单点治理正式迈向全链条体系化建设；2019 年出台的《信用信息管理办法（试行）》划定了货运企业、营运车辆、从业人员三大主体的数据口径，助力信息的标准化归集；2023 年印发的《交通运输信用体系建设工作要点》拓展了信用在市场准入、招投标及“信易+”等场景的刚性应用；2025 年修订了《陕西省道路危险货物运输企业质量信誉评价办法》，标志着全省道路货运信用管理正式迈入分领域、可量化、可追溯的精准监管新阶段。相较于先行地区，陕西省在道路货运行业信用体系建设方面稍显滞后，有关信用数据“归集难、共享难、流转难”的问题仍较为突出，信用治理效能与物流行业降本提质增效的高质量发展需求不协调、不匹配，在一定程度上制约了区域物流要素的高效流动及融入全国统一大市场的步伐。

从行业层面来看，道路货运行业信用体系主要依托物流公共服务平台和企业物流平台加以构建并推广应用。国家交通运输物流公共信息平台利用全国运政系统数据提供信用信息查询服务，依据交通运输

部发布的《交通运输公共信用信息条目（2025年版）》，已推动跨部门、跨层级数据的共享；中国物流与采购联合会协调全国各地物流平台与相关企业成立中国物流与采购联合会物流平台诚信公约联盟，并自2007年开展物流企业信用评价工作以来，按照《物流企业信用信息管理办法》《物流企业信用评级管理办法》等规定积极开展物流企业信用评价工作，制定新的团体标准《物流企业信用评价（征求意见稿）》；在诚信联盟基础上，根据国家发展改革委等多部委印发的《物流服务平台加强信用建设实施联合惩戒备忘录》的有关要求，中国物流与采购联合会组织开展物流行业“黑名单”共享，联合惩戒失信行为的工作，但该平台缺乏动态的政府数据和经营行为数据，无法满足行业事中事后监管的需要。

从企业实践层面来看，随着网络货运的蓬勃发展，头部数字物流平台已率先探索出基于业务数据的动态信用管理模式。满帮集团改变了传统依赖静态资质的评价方式，其信用体系深度绑定货主与道路货运驾驶员的真实交易轨迹，利用平台采集订单履约率、客诉率、运费支付时效、评价等多维度动态数据，构建了双向的信用分级模型，证明了业务动态数据在打破评价难方面的巨大价值。中储智运不仅沉淀了海量的物流运输数据，更积极探索企业数据与外部信用数据的融合，将信用评价结果直接转化为供应链金融服务，通过建立“信用+风控”模型，为平台上的中小微物流企业和道路货运驾驶员提供运费保理、信用贷款等赋能服务，为行业展示了信用资产“商业化、金融化”的成功路径。路歌物流聚焦末端运力与驾驶员行为画像的生态信

用，针对货运市场最底层、最庞大也最难监管的卡车驾驶员群体，依托其“卡友地带”社区，整合驾驶员的互助行为、违章记录、驾驶轨迹与履约态度等数据，建立了一套以驾驶员行为信用为核心的评价体系。综上，平台企业的探索为货运信用体系建设提供了宝贵的数据基础与实践经验。然而，其信用评价结果虽然在内部业务中有所应用，但各平台间仍普遍存在数据标准不一、评价结果互认困难等问题，且与政府行政监管数据的深度融合尚不充分，面向行业监管与公共服务场景的应用落地能力仍有待提升。随着行业治理需求日益复杂，单一信用体系的局限性与新挑战也逐渐凸显，新业态也催生出一系列新的治理挑战，如网约货运驾驶员的劳动者权益保障及算法规则公平性问题。这些因素不仅影响行业稳定，更是构建健康信用生态不可忽视的潜在风险。

整体而言，受我国道路货运市场结构松散、行业自律机制薄弱等客观因素制约，当前以政府主导或企业自建为主的单一信用体系存在监管覆盖不全、服务功能不足等现实瓶颈。由于缺乏跨主体、跨层级的数据融合与协同治理，道路货运行业中各类失序问题依然突出：一是市场交易层面的乱象频发，如虚假订单、恶意压价、运费拖欠等现象；二是经营层面违规风险上升，数据造假、虚开发票等问题时有发生；三是从业者权益保障机制不完善，驾驶员的劳动关系认定、社保覆盖及平台算法规则的公平性问题仍未得到有效回应。这不仅严重扰乱市场秩序、损害行业整体形象，也推高了货运经营的风险与成本，制约了行业向规模化、组织化、集约化方向健康发展，难以满足物流

业降本提质增效的现实需求。因此，推动形成政府引导与企业数据深度融合的“政企合作”共建模式，成为响应国家信用体系建设政策导向、提升政府行业治理效能、打破行业信用数据孤岛和构建科学信用评价体系的必然选择，也是加快构建统一开放、竞争有序的道路货运市场体系的关键路径。

2. 研究目的

本研究期望通过构建基于政企合作的道路货运行业信用体系达成理论与实践层面的目的如下：

（1）拓展政企协同治理理论，创新信用评价指标体系构建，丰富道路货运行业信用评价方法体系。

本项目突破传统以政府为主导的单一治理视角，系统分析不同货运企业与政府协同合作的权责边界与动力机制，拓展了政企协同治理理论的内涵；在评价指标体系上，针对道路货运行业市场主体多元的特征，构建覆盖不同类型道路货运企业、道路货运驾驶员以及兼顾货主的多元主体分类指标体系，推动政务数据与企业数据深度融合，实现定性指标与定量指标、静态指标与动态指标的有机结合；在评价方法体系上，比较多种方法和技术的适用场景，推动行业信用评价从经验判断向数据驱动转型，为道路货运行业信用体系建设提供系统的理论支撑与方法指引。

（2）提升行业监管效能，推动道路货运行业高质量发展。

针对当前陕西省道路货运行业政企权责边界模糊、协同机制不畅、数据割裂等问题，通过打通交通运输政务数据与本地骨干道路货

运企业商业数据,构建信用信息共享、协作共用的政企合作信用体系,实现监管数据的动态融合与实时互享,推动信用评价与分级分类监管深度融合,充分发挥信用在事前、事中、事后全链条监管中的基础性作用,提升交通运输行业治理能力。同时,针对现有信用评价体系深度、广度以及动态评价不足的问题,完善覆盖多主体、多领域的信用评价标准体系,促进企业诚信经营,提高服务质量,降低交易风险与成本,营造公平竞争市场环境,加快行业转型升级,为交通强国、信用中国建设提供有力支撑。

3. 项目概括

本项目将全面梳理国内外道路货运行业信用体系建设实践和优秀经验,在系统分析陕西省道路货运行业信用体系建设现状与发展需求的基础上,研究构建“政府引导、企业参与、市场应用”的道路货运行业信用评价体系和道路货运行业信用管理模式,为交通运输管理部门构建道路货运行业信用指标体系提供科学参考,推动道路货运行业信用建设和高质量发展。

4. 市场需求前景

本项目研究主要服务于道路货运行业监管升级、道路货运市场主体运营优化及政府治理体系建设,其需求主要体现在:

(1) 道路货运行业监管效能和治理现代化水平提升的需求

我国道路货运行业市场化程度高,市场规模巨大,信用体系建设不完善严重制约了道路货运行业的转型升级和高质量发展。通过构建基于政企合作的道路货运行业信用体系,建立健全信用评价分级分类

差异化监管模式，可以实现信用信息的全面规范归集与跨地区、跨领域的共享，推动信用监管效能的显著提升，还可以提升道路货运行业治理效能和现代化水平，构建诚信经营、公平竞争的道路货运发展环境。

（2）货运企业、平台及驾驶员等主体对提升整体运营效率的需求

道路货运行业市场主体众多且分散，市场竞争激烈，存在虚假货源、恶意拖欠运费、无序压价竞价、数据造假等违规乱象，推高了行业整体的交易成本与信任成本，并且网络货运业态的快速发展进一步加剧了驾驶员群体因平台算法规则、市场信息不对称产生的信任风险。通过构建基于政企合作的道路货运行业信用体系，引导资源向守信、优质的主体集中，提升行业规模化、组织化、集约化水平，也将直接帮助市场主体降低经营与融资风险，进一步促进道路货运行业的降本增效。

（3）助力信用中国和陕西“信用交通省”建设的需求

中共中央办公厅、国务院办公厅《关于健全社会信用体系的意见》要求社会信用体系与经济社会发展各方面各环节深度融合。基于政企合作视角，构建科学的道路货运行业信用评估框架，提出适用范围广和可操作性强的信用评价指标和方法体系，是将信用理念转化为治理效能的关键举措。不仅能服务于银行、保险及征信机构，为其评估物流企业风险与信用等级提供可靠依据，更能为全国社会信用体系及陕西交通运输行业信用建设提供可操作、可推广的管理工具。

5. 在国民经济发展中的作用

一是降低物流交易成本与经营风险，推动道路货运行业高质量发展。当前道路货运行业普遍存在车货匹配信息不对称、信用缺失导致交易成本高、中小微运力融资难等问题，阻碍了物流行业的集约化发展与效率的提升。通过构建政企合作的道路货运行业信用体系，能够有效降低市场主体间的交易成本，改善“劣币驱逐劣币”的市场乱象，同时通过信用资产的金融化应用，降低中小货运企业的融资成本，从而优化行业营商环境，落实国家关于物流业“降本增效”的战略部署，推动道路货运行业向高质量发展转型。

二是健全道路货运行业信用治理体系，助力陕西“信用交通省”建设。构建基于政企合作的道路货运行业信用体系是转变政府职能、创新监管方式的重要抓手，能够打破政务数据与企业数据的壁垒，提升行业治理效能与服务水平，有助于实现交通运输治理体系和治理能力现代化。同时，通过探索政企数据融合、动态信用评价，可为陕西省作为“交通强国”建设试点省份积累一批可复制、可推广的制度成果与技术标准，为全国行业信用建设提供“陕西方案”。

二、前期科研及工作基础

1. 研究现状

交通运输是国民经济中具有先导性、基础性、战略性的产业，而道路货运在货物运输行业中占据主导地位。随着我国经济社会的持续快速发展，道路货运需求大幅增加，货物运输市场的规模不断扩大，道路货运行业的信用体系建设重要性日益凸显。目前国内外的相关研

究主要包括以下几个方面:

(1) 交通运输行业的信用建设现状研究

当前,针对长期存在的信用信息不全面、数据壁垒等痛点,国内外关于交通运输及物流行业信用体系的研究已形成较为系统的理论与技术体系。

在信用数据治理和技术应用方面,邵贵平(2016)针对国家交通运输物流公共信息平台的信用信息不全面和货主企业信用评估能力不足问题,提出引入第三方信用评估机构和阶梯式信用评估服务^[1];刘若阳等人(2019)利用区块链技术建立多源征信追溯系统,以应对传统征信中遇到的数据壁垒、信息孤岛和单一维度静态征信等问题^[2];Abbasi W A 等人(2019)研究了物联网技术在供应链金融中评估信用风险的应用,为信用风险测度提供了支持^[3];刘若阳等人(2023)进一步基于不完全信息理论建立信用寻租约束模型,验证了区块链交易环境在物流服务供应链信用信息流转中的作用^[4]。

在平台构建与标准体系方面,朱镇远等人(2024)以高速“绿通”通行场景为例,运用信息生态理论分析信用信息平台的构成要素与构建模式^[5];陈炼等人(2024)基于系统化治理思想,构建包含运输效率、安全管理、信用评价和服务质量等多个维度的具有分级和量化特征的道路货运稳健性发展监管体系^[6];赵玮等人(2025)则从协同视角出发,提出了涵盖基础通用、信用信息、评价、应用及协同管理五大模块的交通运输信用标准体系框架^[7]。

综上,国内外对交通运输行业信用建设的研究已取得多方面进

展，呈现出技术驱动与场景拓展的明显趋势。然而，多数成果集中于技术或模型层面的优化，多偏向政府单向监管或企业商业行为，缺乏在政企合作框架下，关于数据共享边界、信用互认标准及责任收益分配的系统性制度研究。

（2）交通运输企业信用体系建设研究

当前，学术界关于交通运输企业信用评价的研究已由定性现状分析转向精细化的量化评估与风险治理，研究大多集中于信用评级和信用提升方面。

在企业信用评价量化方面，弓永章等人（2018）分析了我国公路货运企业面临的信用不足与资金短缺等问题，并提出信用提升建议^[8]；刘帅等人（2018）进一步构建了涵盖物流需求方、供应方及平台三方关联的公路物流公共信息平台信用识别评价模型^[9]；许旺土等人（2022）采用组合客观赋权法对交通运输企业进行评级，揭示了信誉考评指标权重随信誉等级降低而减少的特征^[10]；吕安涛等人（2024）构建了包含基本信息、奖励表彰、信誉考评和行政处罚四个方面的交通运输企业综合信用评价指标体系，并强调了行政处罚在政府考核中的核心地位^[11]。

在评价模型构建与风险分析方面，Su-Han Woo 等人（2021）使用了 Z-score 和 O-score 模型分析了全球物流和航运公司的信用风险因素，提供了可供财务人员评估信用风险的科学模型和财务指标^[12]；Yu-shan Hu 等人（2021）针对道路运输企业高违约风险问题建立了考虑企业数据的信息量、波动性和差异性的信用评价模型，证实了加强

管理监督对提升信用水平的积极作用^[13]；刘若阳等人（2021）构建集对-变权 Markov 模型，用于预测中小物流企业的信用风险趋势^[14]。Xinyu Ji 等人（2024）构建了系统动力学模型识别了关键风险因素及影响信用风险的机理，为物流企业信用风险管理提供了支撑^[15]。赵燕等人（2026）以中小微企业为研究对象，系统剖析了六个地区的综合信用评价模式在数据来源、指标体系、运行机制三个方面存在的结构性风险，提出中小微企业综合信用评价法律风险的预防路径^[16]。

在网络货运新业态下的信用治理方面，作为推动道路货运发展的一种新运输形式，网络货运平台重新定义了货主、运力集成商、小微运力企业与运输中介等企业之间关系，其信用问题受到广泛关注^[17]。庞瑞琪等人（2022）基于演化博弈理论，构建了网络货运平台与小微运力企业的动态博弈模型，分析了平台融资监管对小微运力风险的影响^[18]；杨洋等人（2024）设计了以信用度为核心的奖惩机制，发现承运人信用度、奖惩力度和协同成本共同影响主体选择，提出了信用管理、奖惩措施和价值共创三个方面的可持续发展对策^[19]；Xu L 等人（2024）聚焦于公路运输供应链的金融场景，对比分析了以上下游企业和网络货运平台为主体的两种供应链金融信贷融资模式，为不同模式授信额度和利率提供决策支持^[20]。裴童心等人（2025）基于共益型企业理论，揭示了网络货运平台在演进中导致实际承运人贡献数据却收益递减的结构性矛盾，强调在平台信用体系建设中应将数据从私有资产重新定义为生态公共资源，构建多方共赢的数据收益分配格局，实现平台效率与劳动者权益的协同发展^[21]。

综上，交通运输企业及网络货运平台的信用评价已在指标构建、量化模型及博弈机理等方面取得了一定成果，共同表明信用治理是实现多方主体利益协调与生态可持续发展的关键。然而，现有研究在构建涵盖从数据源头到结果应用、融合新兴平台业态的信用协同和治理机制等方面仍有待深化，在平台信用治理中考虑算法规则、劳动关系的研究尚显不足。

（3）道路货运企业信用评价指标研究

国内外学者针对物流及道路货运行业的特性，从不同维度构建了多层次、场景化的指标体系，呈现出从静态信用评估向动态建模深化的发展趋势。

在综合性评价指标方面，Wang L 等人（2010）从信用理念、信用能力、信用环境、信用历史四个维度构建了第三方物流企业信用评价指标体系^[22]；韩嵩（2017）引入大数据视角，将企业经营基础、动态财务、用户反馈和政府信用记录、法院执行记录等跨部门异构数据纳入考量^[23]；刘丽颖（2021）运用层次分析法，从宏观和微观两个层面选取 11 个核心指标，构建了物流商户信用评价体系^[24]。

在特定主体与场景化指标构建方面，Kulak 等人（2005）基于物流服务成本、物流服务柔性、物流服务质量、业务处理能力和延迟到货率五个层面构建了运输企业的信用评价指标体系^[25]；常连玉等人（2017）从产品服务质量、产品成本、财务、多式联运技术、合作兼容性等方面，构建了无车承运人合作伙伴选择指标体系^[26]；弓永章等人（2018）从货运企业的主体信用、现场作业信用、货运代理信用三

个层面细化了公路货运企业信用识别指标体系^[8]；黄焱等人（2025）针对大件运输行业信用监管的现实需求，研究设计了一套包含企业基础信用、行业监测信用、加扣分项的层次化的信用评价指标体系^[27]。

在底层数据与驾驶行为的动态评价方面，Fu P H 等人（2018）将信息化水平视作评价物流企业信用的重要权重^[28]；陈炼等人（2024）利用全国道路货运监测数据，从衡量运输主体履行合同承诺的能力、反映服务质量和客户满意度以及评估主体金融信用和稳定性等维度提出了具体、可量化的信用评价底层指标^[6]；杨样等人（2024）以网络货运平台司机驾驶行为数据为核心，从运输风格、运输风险、运输效率和运输偏好四个维度构建了一个覆盖驾驶全流程的信用评价指标体系^[29]；谢泗薪等人（2023）从信用、质押物等六个风险点构建信用评价指标体系和量化风险等级，为中小型物流企业提供了新的风险管理思路和融资渠道^[30]。

综上，现有研究在指标构建上日趋多元与细化，但重点大多集中在通用型的物流企业评价或特定融资场景的风险识别，评价体系往往偏重通用框架或局部场景，未能充分贴合道路货运行业运营分散、生态复杂的独特性，基于政企合作开展多主体、动态性和系统性的信用评价研究有待加强。

（4）道路货运企业信用评价方法研究

国内外学者针对道路货运及物流行业的信用评价，探索了从定性分析到定量建模、从静态评估到实时监控的多样化方法体系。

在传统统计与多准则综合评估方法使用方面，Wang L 等人

(2010)运用模糊层次分析法(F-AHP)确定评估指标的权重,获得可以相互比较的综合信用等级评估值^[22]; Luo Y 等人(2013)与 Mou W M 等人(2018)通过模糊层次分析法(F-AHP)或模糊综合评价法,有效解决了企业信用评价中指标权重的模糊性与主观性问题^[31,32]; 江玉杰等人(2018)构建博弈赋权-TOPSIS 评价模型,得出物流服务质量和运输成本是无车承运平台选择物流服务商的关键因素^[33]; Liu X G 等人(2015)采用模糊综合评价法构建物流财务风险评估模型,确定了物流财务风险水平^[34]; Elmira Parviziomran 等人(2024)引入了 Altman Z 分数作为信用评价的关键评级指标,用于量化各公司的违约风险并划分信用安全区、灰色区与危险区,将信用评价直接转化为银行融资的定价依据^[35]。

在人工智能算法与非线性风险建模方面,刘帅等人(2018)运用 PCA-BP 神经网络建立网络货运平台合作伙伴选择评价模型^[36]; 邬聪颖等人(2019)选择了模糊神经网络构建物流企业信用评价模型^[37]; Abbasi W A 等人(2019)采用支持向量机和逻辑回归方法建立了供应链财务信用风险评估模型,对企业的信用进行了划分^[3]; 杨洋等人(2024)展示了一套从数据分类到信用评分的完整、先进的数据建模流程,利用自组织映射神经网络与 K-means 进行等级优化,并结合随机森林与信用评分卡确定分值区间,实现了数据建模的闭环^[29]。

在前沿技术驱动下的动态融合评价方面,黄锥良等人(2022)构建了基于区块链技术的物流行业信用监管系统,提出加快区块链技术与物流行业信用监管的深度融合,提出信用监管效率的对策^[38]; 沈倩

(2024)利用区块链技术,结合全球定位系统、全程冷链流通技术、全程温控技术解决农产品冷链物流效率低下、信用缺失、产品质量安全难追溯等突出问题^[39]。陈炼等人(2024)采用合成指数法,对底层指标进行归一化和无量纲化处理得到信用评价分指数,采用自适应熵权法,根据数据离散度动态调整权重,合成了道路货运稳健性指数^[6]。黄焱等人(2025)提出“静态年度评价+动态记账式评价”的混合模型,实现年度固定周期静态信用评价加无固定周期动态记账式信用动态评价,实现了信用监管的敏捷性与客观性^[27]。

综上,现有研究已形成传统决策分析、机器学习建模、多源指数融合、技术赋能监管以及静动结合评估等多方法并存的格局。然而,各类方法在实务中的系统集成度、对行业复杂运营场景的适应性,多元主体评价方法体系的科学性、有效性、操作性仍需平衡,有待进一步研究。

总体而言,现有研究对交通运输企业的信用评级量化、指标体系建设、方法集成应用方面的研究较为丰富。然而,立足于道路货运行业向规模化、集约化、数字化转型的现实需求,当前成果在研究视角上,对“政企合作”协同治理视角的关注不足,缺乏对政府部门、平台企业、行业协会等多主体角色互动机制与权责配置的系统探讨,尚未构建起开放协同、共建共治的信用治理理论框架;在研究方法上,缺少政企数据融合机制下的联合建模、跨平台信用互认及分级分类监管等可操作性路径的研究,理论成果向治理实践的转化机制尚不健全;在指标选取上,尚未充分体现道路货运行业多领域、多层级、多

主体的特征，也未能深入结合网络货运、平台经济等新业态下的信用风险要素，有待提升对行业转型升级的实际支撑作用。因此，未来研究需进一步围绕政企协同视角，以数据驱动、动态治理和多元共建为导向，优化信用体系指标设计，推动信用评价与道路货运行业高质量发展实现深度融合。

2. 项目前期科研及现有工作条件

（1）前期科研情况

项目负责单位为长安大学，项目研究团队与陕西省交通运输行业管理部门长期以来保持着密切的合作关系，对陕西省道路运输行业信用体系建设的关键问题和未来发展方向有较为准确的把握。

项目研究团队长期从事道路货运行业信用体系建设相关研究，取得多项创新性成果。2009年，团队负责人主持完成教育部科学技术研究重点项目《物流服务链信用风险识别、评估与控制研究》，揭示了物流服务链信用风险形成机理与演化规律，构建全过程信用风险识别与量化评估模型，提出风险防控策略与激励机制；2017年，团队承担陕西省道路运输管理局招标项目《陕西省无车承运人监测平台系统》《陕西省道路运输信息化顶层设计架构研究》，协助主管部门梳理全省交通信息化资源，明确新业态数字化监管框架；2019年与中交智运有限公司合作完成《中交智运物流征信系统及信用评价体系研究》，成果获2021年中国公路学会运输与物流创新成果一等奖；2020年合作完成《基于多源数据的道路货运企业信用评价研究》，构建多源数据信用评价指标体系，提出基于信用的行业监管模式与公共服务

方案。项目负责人在信用风险，道路运输、物流体系建设等领域主持完成多项科研项目，均取得良好科研成果，具备开展本项目研究工作的能力。

（2）现有工作条件

项目研究团队所在的长安大学是国家教育部直属的高等院校、国家首批“211工程”重点建设大学、国家“985优势学科创新平台”建设高校、国家“双一流”建设高校，学校拥有交通运输、公路交通、道路桥梁领域优良的科研条件，现有国家级实验教学中心5个、省部级实验教学中心19个，有国家工程研究中心2个、国际联合实验室1个、省部级重点研究基地91个。近年来获得国家科学技术进步奖一等奖、二等奖23项，年度授权专利1000余项。

本次研究项目依托于长安大学经济与管理学院，学院拥有教育部工程研究中心，省级工程研究中心，省级实验教学示范中心，陕西哲学社会科学重点研究基地，陕西省学科创新引智基地，西安市重点实验室，西安市国际科技合作基地，陕西（高校）哲学社会科学重点研究基地；陕西高校新型智库和西安市科技创新智库，在运输经济、交通运输规划与管理领域具有突出的研究优势。学院拥有SPSS、LISERAL、SAS、PROMODEL、LINGO、FLEXSIM等多种统计、优化仿真软件，可以进行模拟仿真、计算和数据挖掘，为本项目的顺利完成、实现预期研究目标提供坚实的硬件条件。

项目负责人与研究团队主要成员均是道路运输与规划管理研究领域的青年骨干力量，成员年龄、职称、学历结构合理。团队成员研

究专业为道路运输、规划管理、物流管理、信息化等，具有丰富研究经验，能够保证项目正常进行，并取得预期研究成果。项目研究团队完成国家自然科学基金项目、教育部科学技术研究重点项目、陕西省自然科学基金基础研究计划项目等 20 余项国家和省部级项目研究，先后承担了 50 余项行业主管部门及交通物流类企业的决策咨询项目。研究团队与陕西省交通运输行业主管部门、陕西省交通物流公共信息平台建设单位、国有大型物流企业、龙头网络货运企业均保持紧密的合作关系，能够为项目研究及成果应用提供充分条件。

3. 参考文献

- [1] 邵贵平.国家交通运输物流公共信息平台信用体系建设现状与对策[J].商业经济研究,2016,(17):91-92.
- [2] 刘若阳,申威,唐长虹.基于区块链技术的中小物流企业多源征信追溯系统[J].征信,2019,37(10):32-36.
- [3] Abbasi W A, Wang Z, Zhou Y. Research on measurement of supply chain finance credit risk based on Internet of Things[J]. International Journal of Distributed Sensor Networks,2019, 15(9).
- [4] 刘若阳,史稳健,焦洋洋,等.区块链交易环境下中小微物流企业信用寻租约束机制研究[J].系统科学与数学,2023,43(05):1276-1294.
- [5] 朱镇远,金真,吴齐阳.信息生态视域下交通信用信息平台构建分析——以河南省高速“绿通”车辆为例[J].征信,2024,42(03):18-25.
- [6] 陈炼,王馨梓,赵南希.考虑运行稳健性的道路货运发展量化监管[J].公路交通科技,2024,41(S1):428-434.

- [7] 赵玮,王燕,赵谦,等.区域协同视域下的交通运输信用标准体系构建研究[J].运输经理世界,2025,(28):63-65.
- [8] 弓永章,储雪俭.公路货运融资及定价信用识别研究[J].价格理论与实践,2018,(11):139-142.
- [9] 刘帅,唐伯明,刘松.公路物流公共信息平台信用判别与风险防范研究[J].公路交通科技,2018,35(03):151-158.
- [10] 许旺土,文琰杰.基于组合客观赋权法的交通信用评级方法[J].重庆交通大学学报(自然科学版),2022,41(04):27-32.
- [11] 吕安涛,高勇斌,韩汶,等.基于博弈论组合赋权-TOPSIS 法的交通运输企业综合信用评价[J].山东大学学报(理学版),2024,59(09):88-97.
- [12] Woo S H, Kwon M S, Yuen K F. Financial determinants of credit risk in the logistics and ship industries[J]. Maritime Economics & Logistics, 2021, 23(2): 268-290.
- [13] Hu, Yu-shan, Zhu, Chun-lei, Credit Evaluation Model of Road Transportation Enterprises Based on the Combination Weighting Method[J].Mathematical Problems in Engineering, 2021 (1) ;1-10.
- [14] 刘若阳,申威,唐长虹.基于变权 Markov 链的中小物流企业信用风险集对预测[J].系统工程,2021,39(02):138-149.
- [15] Ji X, Chen J, Gu J, et al. A Study on Credit Risk of Small and Medium-sized Logistics Enterprises Based on System Dynamics[J]. Procedia Computer Science, 2024, 242: 340-347.
- [16] 赵燕,毛芷贻,肖伟志,等.中小微企业综合信用评价地方实践的法

- 律风险与预防路径[J/OL].征信, 2025, (12): 66-74 [2026-01-08].
- [17] 张家硕,张浩.车货匹配平台对货车运输行业的影响探究[J].经营与管理,2021,(11):181-185.
- [18] 庞瑞琪,储雪俭,杨玉彬.数字信任监管与小微运力企业融资信用风险——基于网络货运平台的演化博弈分析[J].上海大学学报(自然科学版),2022,28(06):970-980.
- [19] 杨洋,马丹丹,刘子妮.考虑信用度的平台与承运人价值共创演化博弈分析[J/OL].上海海事大学学报,1-12[2024-10-22].
- [20] Xu L, Liu F, Chu X. Granting analysis of the credit financing of the platform-type highway transportation supply chain[J]. Plos one, 2024, 19(7): e0303807.
- [21] 裴童心,杨洋,连旭.网络货运平台演进路径与数据权益失衡治理[J/OL].中国流通经济,1-15[2026-01-08].
- [22] Wang L, Wang Z, Zou Y. Research on Credit Evaluation of 3PL Enterprises Based on FAHP[J]. Management & Engineering, 2015 (20): 13.
- [23] 韩嵩.大数据环境下物流企业信用评价的变革[J].中小企业管理与科技,2017, (07):132-133.
- [24] 刘丽颖. 供应链物流商户信用评级体系研究 [J]. 合作经济与科技, 2021, (18): 190-192.
- [25] Kulak O, Kahraman C. Fuzzy multi-attribute selection among transportation companies using axiomatic design and analytic hierarchy

- process[J]. Information Sciences, 2005, 170(2-4): 191-210.
- [26] 常连玉,胡大伟,陈海蓉,甘家华,陈海燕.基于 PCA-AHP 模型的无车承运人合作伙伴选择研究 [J]. 计 算 机 应 用 研 究 , 2017,34(08):2340-2344.
- [27] 黄焱,戴剑军,陈凤乾,等.基于多源数据融合的大件运输企业静动态信用评价模型及应用研究[J/OL].湖南交通科技,1-8[2026-01-08].
- [28] Fu P H, Yin H B. Logistics Enterprise Evaluation Model Based On Fuzzy Clustering Analysis[J]. Physics Procedia, 2012, 24(part-PC):1583-1587.
- [29] 杨洋,裴童心,郭丰杰,等.基于网络货运平台司机驾驶行为的信用评价体系构建[J].物流技术,2024,43(06):119-132.
- [30] 谢泗薪,薛冰欣,徐何思.乌卡时代基于云模型的互联网物流金融风险评价与战略防控——基于中小型物流企业视角[J].价格月刊,2023,(09):83-94.
- [31] Luo Y, Chen Z. Client Credit Evaluation Index System of Logistics Enterprises Based on Fuzzy Comprehensive and Analytic Hierarchy Process; proceedings of the Information Computing and Applications, Berlin, Heidelberg, F 2013//, 2013 [C]. Springer Berlin Heidelberg.
- [32] Mou W M, Wong W K. Financial Credit Risk Evaluation Based on Core Enterprise Supply Chains[J]. Sustainability, 2018,10,3699.
- [33] 江玉杰,韩晓龙.无车承运人业态下的物流服务商选择研究[J].计算机应用研究,2018,35(12):3733-3737.

- [34] L Xingui and L. Ming, "The Third Party Logistics Financial Credit Evaluation Model Research Based on Uncertain Information," 2015 International Conference on Intelligent Transportation [C]. Big Data and Smart City, Halong Bay, Vietnam, 2015: 935-938.
- [35] Parviziomran E, Elliot V, Bergqvist R. Financing dynamics in sustainable heavy-duty road transport: An agent-based modeling approach [J]. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 2024, 132: 104258.
- [36] 刘帅,姜丽.基于 PCA-BP 神经网络的无车承运人合作伙伴选择研究[J].铁道运输与经济,2018,40(10):45-50.
- [37] 邬聪颖,杨孔雨.基于定量分析的物流企业信用评价可行性研究[J].物流科技,2019,42(11):25-28.
- [38] 黄锥良,刘兰英,邵博,等. 基于区块链技术的物流行业信用监管问题及对策研究 [J]. 海峡科学, 2022, (06): 76-80.
- [39] 沈倩. 基于区块链技术的农产品冷链物流优化策略研究 [J]. 科技创新与应用, 2024, 14 (28): 18-22.

三、实施方案

1. 拟解决的关键问题

(1) 构建道路货运行业信用评价体系建设框架, 破解道路货运信用评价数据共享共用难题。针对当前道路货运行业信用体系建设中政府数据与企业数据存在壁垒、政企权责边界模糊、协同机制不畅等现象, 系统分析行业监管与市场运营两个维度的信用管理需求, 厘清

政府与平台型物流企业在信用建设中的功能定位与合作空间，探索政企数据双向赋能、评价结果互认共享的协同治理机制，构建基于政企合作的道路货运行业信用体系建设框架。

（2）研究具有科学性、可操作性的信用评价指标及方法体系，破解道路货运信用评价不精准的问题。针对现行信用评价体系对关键市场主体覆盖不全，评价结果难以真实反映信用水平等现象，遵循定性与定量相结合、客观和主观相结合、静态和动态相结合的基本原则构建评价指标体系；针对不同评价对象及评价指标体系，研究设计符合要求的信用评价模型，比较研究多种评价方法的适用性，建立科学高效、分类适用的信用评价方法体系。

（3）提出基于信用的道路货运行业管理新模式，破解道路货运信用评价结果运用难题。针对当前信用评价结果与行政审批、日常监管、金融服务等实际应用场景脱节等现象，基于政企合作的基本思路，研究行业信用管理的新方式、新手段，探索政府、行业“共享共治共赢”的信用管理新机制和落地路径，形成可操作、可持续的道路货运行业信用管理模式。

2. 主要研究内容及实施方案

（1）国内外道路货运行业信用体系建设及行业信用管理经验借鉴

通过系统的文献研究与案例比较，梳理国内外在道路货运信用监管领域的制度设计与实践经验，为构建政企合作的信用评价体系提供科学依据。研究将聚焦相关发达国家，重点分析其在信用信息归集机

制、失信惩戒模式以及政企数据共享边界等方面的成熟经验；深入调研国内先行地区的典型实践，重点关注评价指标地方标准的制定逻辑、政企数据对接接口的规范设计以及分级分类结果在监管场景中的应用路径；选取代表性企业开展深度调查，了解其内部信用评分机制的商业数据沉淀维度，以及企业信用评价与政府监管对接过程中的堵点与突破，提炼出对陕西省具有直接借鉴意义的管理实践。

（2）道路货运行业信用体系建设及行业信用管理现状分析

从政府、行业、道路货运企业及道路货运驾驶员四个层面，分析陕西省建设道路货运行业信用体系建设机遇与挑战，摸清陕西省道路货运行业信用体系建设出现的主要问题和深层成因。在政府层面，加强与交通运输部运输服务司及部公路科学研究院的对接，准确把握道路货运行业信用体系建设的新形势、新要求；在行业层面，调查行业协会在信用标准制定、推行以及黑名单共享机制中的作用和失效根源；在企业层面，选取陕西省内典型道路货运企业开展实地调研，了解其内部信用管理机制和对政府信用评价的认知度与配合度；在驾驶员层面，重点关注其在平台算法评价体系下的信用生成逻辑，以及现有信用体系对驾驶员权益保障的覆盖程度，从而为政企合作视角下道路货运信用评价体系的构建提供问题导向和实证支撑。

（3）道路货运行业信用管理需求分析

在科学研判道路货运行业转型升级发展趋势的基础上，通过问卷调查、座谈访谈、实地调研等方式对交通运输主管部门、各类道路货运企业、货主及道路货运驾驶员开展专题调研，从监管需求、市场需

求与驾驶员权益保障需求三个维度，深入剖析行业信用管理的核心诉求，并明确政企合作的关键空间。在监管需求层面，重点分析交通运输管理部门在事前准入、事中监测、事后惩戒等环节对信用信息的应用程度，梳理当前监管中因数据缺失导致的痛点。在市场需求层面，聚焦货主企业对运力可靠性的甄别需求、货运企业对合作方履约能力的评估需求以及金融机构对基于信用的风控需求，厘清市场主体在交易撮合、运力采购、融资保险等场景中的信用信息缺口。在驾驶员权益保障层面，重点摸清货车司机在平台算法评价体系下的诉求与期待，分析当前信用管理中对货车司机群体的制度性忽视及其引发的矛盾。

（4）道路货运行业信用评价体系研究

坚持问题导向与目标导向相结合，在明确各类主体对信用体系的核心诉求与政企协同切入点的基础上，系统设计基于政企合作的道路货运行业信用体系建设框架，明确体系的总体架构与核心模块。在此基础上，围绕评价指标体系构建、评价数据采集路径、科学选取评价方法三个层面展开系统研究，形成科学、可操作的信用评价体系。

一是构建评价指标体系。针对道路货运行业市场主体多元化的特点，针对传统道路货运企业、网络货运企业、道路货运驾驶员等不同对象，设计差异化的评价指标体系；在确定信用评价维度后，遵循定性指标与定量指标相结合、客观指标和主观指标相结合、静态指标和动态指标相结合的基本原则，充分挖掘政务数据、行业数据和业务数据，从基础资质、经营行为、服务质量、安全信用、合规经营等维度

构建多维指标体系。针对网络货运平台信用管理与货车司机权益保障治理难题，研究劳动关系认定、社保覆盖、算法公平性等与信用评价的关联关系和指标体系，增强从业者的获得感与行业稳定性。

二是评价数据采集路径。针对信用数据的采集范围、挖掘深度、共享方式等问题，研究建立分级分类的数据管理机制，明确不同主体的数据使用权限，探索政府数据与企业数据融合应用的合规路径，在保障企业合法权益的前提下提升数据价值。面向货运市场主体，研究信用评价数据的产生逻辑、存储方式及提取方法；面向政府主管部门，研究交通运输、市场监管、税务等部门信用数据的互联互通机制，明确数据共享的接口标准、更新频率及权限管理，推动监管数据向政企信用平台有序开放；面向其他信用平台及第三方机构，探索建立基于大数据驱动的信用数据采集方式，研究平台间的数据共享与商务合作模式，如建立数据互认机制、联合建模合作等。

三是科学选取评价方法。针对不同类型评价对象的特点，研究差异化的评价方法选择策略。对于大型货运物流企业，可综合运用层次分析法（AHP）与模糊综合评价法（FCE），注重指标权重的主观判断与评价结果的模糊性处理；对于中小微企业及个体驾驶员，可采用随机森林、逻辑回归等大数据算法，基于大量历史数据预测违约概率或信用等级；对于动态信用监测需求，可探索信用迁移模型，实时追踪市场主体信用状态的动态变化。在方法创新上，聚焦大数据挖掘深度与动态监测的有机结合，利用长短期记忆网络对企业及驾驶员的信用迁移趋势进行时间序列预测，同时探索区块链技术在大数据环境下

厘清信用数据的公开边界与使用权限的应用。

（5）道路货运行业信用管理模式研究

立足推动道路货运行业治理体系和治理能力现代化的根本要求，基于政企合作的基本思路，围绕“谁来管、怎么管、管什么”的核心问题，系统研究适应新业态特征的信用管理模式，重点从以下方面展开：

一是研究政企合作中政府、企业等多主体角色的合理定位。分析政府在信用体系建设中的功能边界、作用方式，强化全链条的安全监管职能；探索政府与市场在信用管理中的协同机制，在发挥政府监管和引导作用的同时，注重维护市场自我调节与健康运转的空间。

二是探索信用评价结果应用路径。研究信用评价结果与行业监管手段的嵌入机制，推动信用分级分类在“双随机、一公开”监管中的差异化应用；研究跨区域跨部门信用联动的协同机制，重点解决跨省信用信息互认与数据联通问题，推动信用管理从“评而不用”走向“用而有效”。

三是研究信用体系落地保障机制。研究信用应用场景的优先序与推进策略，深化重点领域信用服务应用与操作规范，完善信用信息公示和安全保护制度的各项举措，健全守信激励和失信惩戒机制，确保研究成果具备可操作性和实际推广价值。

3. 技术路线

（1）研究技术方案

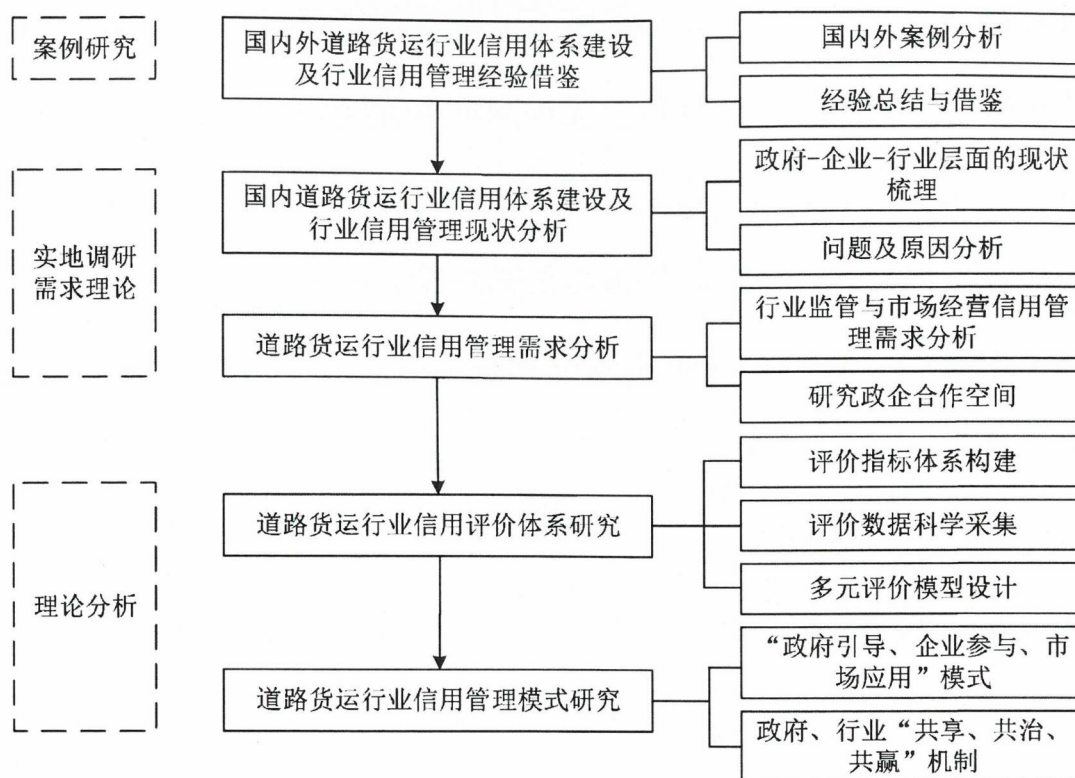


图 1 技术路线图

在国内道路货运行业信用体系建设及行业信用管理现状的分析中，首先，通过文献研究与案例梳理，系统收集国内外相关学术论文、政策文件及行业报告，形成对行业信用体系建设的初步认知，明确研究重点与调研方向。在此基础上，开展实地调研，综合运用深度访谈、问卷调查等方式，深入陕西等典型地区的交通运输主管部门、行业协会、货运企业及驾驶员群体，全面摸清当前信用体系建设的实际进展、运行痛点及各方诉求。基于调研资料，结合需求理论，从行业监管与市场运营两个维度深入剖析信用管理的核心需求，厘清政府与企业在信用建设中的权责边界与合作空间，最终形成问题清单与需求分析报告，为后续体系构建提供精准指导。

在构建基于政企合作的道路货运行业信用体系研究中，坚持以问

题和目标为导向，在需求分析基础上开展体系框架设计。首先，运用德尔菲法或层次分析法，分类构建覆盖道路货运企业、道路货运驾驶员、货运平台等市场主体的信用评价指标体系。其次，设计政企协同的数据采集机制，明确政务数据与企业数据的对接标准、共享边界及隐私保护方案。再次，通过比较分析层次分析法、模糊综合评价、Logistic 回归等模型，针对不同评价对象选取适宜的信用评价方法，并探索区块链等技术在数据可信存证中的应用。最后，构建政企合作的信用管理模式，明确政企职责分工与“共建—共享—共治—共赢”的运行机制，形成完整的道路货运行业信用体系建设框架，为后续模式研究与方案制定提供技术支撑。

(2) 工作流程

在充分明确本项目研究内容及拟解决的关键问题的基础上，结合研究的技术路线图，对本项目的研究工作流程作出安排。

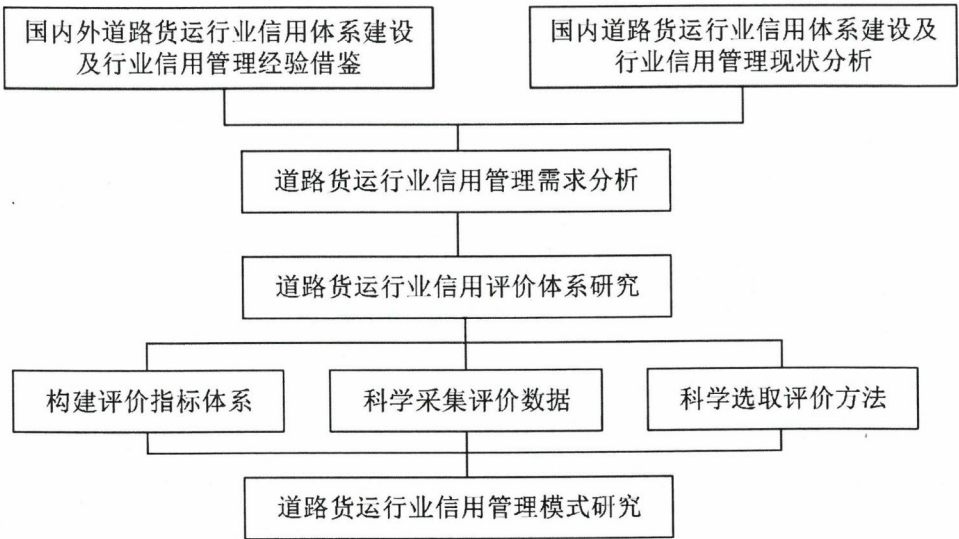


图 2 研究工作流程图

4. 后续技术改造或基本建设计划的衔接

本项目构建的基于政企合作的道路货运行业信用评价体系及数据融合标准,将直接指导陕西省道路货运信用信息服务平台的规划与建设,同时融合应用于陕西延长石油物流集团有限公司等骨干企业的数字化管理系统升级改造工作中,并逐步在陕西省进行初步推广。

5. 有关技术经济指标

本项目属于软科学研究项目,相关指标以体系科学性、模型精准度及方案可行性评定为主。

(1) 道路货运行业信用评价体系构建:构建1套道路货运行业信用评价体系,评价指标覆盖传统道路货运企业、网络货运企业、道路货运驾驶员等不同市场主体,评价方法适配不同评价对象。

(2) 陕西省道路货运行业信用体系建设政策建议:形成《关于加快推进陕西省道路货运行业信用体系建设的建议》。

四、项目承担单位及参加单位概况

1. 单位概况

长安大学为项目承担单位,陕西省道路运输事业发展中心和陕西延长石油物流集团有限公司为参加单位。

(1) 长安大学

长安大学直属国家教育部,是教育部和交通运输部、国土资源部、陕西省人民政府共建的国家“211工程”重点建设大学,是国家“985工程”优势学科创新平台建设高校。长安大学物流管理研究团队围绕国家发展战略,面向交通物流战略需求,研究方向齐全、特色鲜明;

生源质量良好，师资队伍实力雄厚，课程实践教学扎实，人才质量保障体系完备。近年来，面向物流产业发展和国家与社会的重大物流需求，团队承担国家和各省市交通物流产业的重大技术攻关项目和横向合作课题。有多项科研课题获国家及省部级科技进步奖，已成为西部大开发中科研、生产及人才培养的重要基地和中心，具有承担各类重大科技攻关项目的实力。多项技术被企业应用，取得巨大经济效益。本课题研究依托的就是长安大学物流管理与交通运输工程这两大主干专业，课题组涵盖两大专业的教授科研团队，为课题的进行提供了坚实的技术支撑。

（2）陕西省道路运输事业发展中心

陕西省道路运输事业发展中心隶属于陕西省交通运输厅，为正处级公益一类事业单位，是承担全省道路运输行业事务性工作的核心职能机构。中心深度参与拟订全省道路客货运行业的政策法规、发展规划与标准规范，承担主导全省“道路运输行业信息化、信用体系建设与应用管理”的工作。作为全省货运信用治理的政府端行政管理主体，中心汇聚并掌握着全省货运企业资质、从业人员诚信考核、行政处罚等权威政务基础数据，在货运信用评价规则制定、信用等级评定、分级分类监管及跨部门联合奖惩等关键环节发挥着监管职能。在本课题的政企合作框架中，中心可充分发挥政策导向与政府端数据支撑优势，指导符合陕西实际的信用评价模型构建，推动政务监管底座数据与骨干物流企业动态运营数据的深度融合。

（3）陕西延长石油物流集团有限公司

陕西延长石油物流集团有限公司（以下简称“物流集团”）是国内大宗物资与危化品物流领域的骨干国企。在综合实力方面，物流集团近年来实现跨越式发展，2025 年位于“中国物流企业 50 强”第 37 位，年营业收入超 112 亿元，年运输总量达 6600 余万吨，其庞大且多元的道路货运全链条业务，为信用体系研究提供了极其丰富的测试样本和应用场景。在道路货运信用体系建设的核心支撑与实践能力上，集团具备行业领先的数字基建与数据壁垒突破优势。其搭建的道奇智能物流综合服务平台，打通了“网络货运、生产运输、车联网、运力交易、车后云商”五大核心业务模块，并实现 1800 套 5G 终端直连工业互联网，沉淀了海量真实的订单履约、运费结算、行车轨迹与安全驾驶等动态运营数据，可探索与政务信用评价深度融合；更依托其运力交易与车后赋能服务，为本课题提供了落地场景和验证环境，助力探索新时代道路货运信用体系管理建设的新模式和新手段。

2.技术力量及人员构成

姓 名	单 位	性别	年龄	技术 职称	专业	在项目中担任 具体工作
张圣忠	长安大学	男	47	教授	交通运输	组织项目实施， 总体负责项目 方向、进度
刘德智	长安大学	男	48	副教授	物流管理	行业信用体系 建设框架研究
孙荣庭	长安大学	男	42	讲师	管理科学 与工程	行业信用评价 体系研究
李倩	长安大学	女	41	教授	物流工程 与管理	行业信用管理 模式研究

崔亚慧	陕西省道路运输事业发展中心	女	40	中级经济师	物流工程与管理	行业信用管理现状调研分析
宋文哲	陕西省道路运输事业发展中心	女	28	中级工程师	交通运输规划与管理	行业信用管理模式研究
汪婷	陕西延长石油物流集团有限公司	女	39	中级工程师	项目管理	行业信用管理现状调研分析
顾鑫	陕西延长石油物流集团有限公司	男	42	高级工程师	信息系统管理	行业信用管理模式研究
刘台莉	长安大学	女	24	博士研究生	物流工程与管理	行业信用评价体系研究
柴文彬	长安大学	男	28	博士研究生	物流工程与管理	行业信用管理需求分析
张欣	长安大学	女	29	博士研究生	管理科学与工程	行业信用管理现状调研分析
曾苗华	长安大学	男	23	硕士研究生	物流工程与管理	行业信用管理现状调研分析
高奕坤	长安大学	女	24	硕士研究生	管理科学与工程	行业信用管理需求分析
于司墨	长安大学	女	23	硕士研究生	物流工程与管理	国内外典型案例与经验分析
武姗	长安大学	女	21	硕士研究生	物流工程与管理	国内外典型案例与经验分析

3.各自承担的主要工作

项目负责人对项目整体情况负责，全面把控项目研究进度、统筹协调各方资源，负责信用体系顶层设计及关键技术路线的审定。

长安大学作为项目承担方，主要负责项目总体规划与管理，核心

理论研究与方案设计，包括围绕道路货运行业信用体系建设的新形势、新要求，研判道路货运行业发展趋势，开展现状和需求分析，牵头组织制定调研方案并开展实地调研工作，负责完成全部报告的撰写，并完成论文的发表。

陕西省道路运输事业发展中心主要负责行业层面的政策指导与业务咨询，包括提供最新的行业政策解读与辅导，协助项目组协调各地市管理部门开展调研联络工作，并为研究成果在行业监管层面的落地应用提供政策通道与行政支持。

陕西延长石油物流集团有限公司主要负责提供落地场景与技术验证支持，包括开放真实的业务运营场景，依托其现有的数字化物流平台为信用模型的植入提供数据接口与技术支持，并在其业务核心区，如榆林区域选取典型运输线路开展合作试点与验证工作。

4.项目主要负责人情况

张圣忠，教授，工学博士，应用经济学博士后，美国内华达大学里诺分校访问学者，现任长安大学经济与管理学院教授、博士生导师，长安大学教务处处长、创新创业学院院长，中韩物流研究院院长，“智慧物流与供应链管理”陕西高校创新团队负责人，2011年入选“教育部新世纪优秀人才支持计划”，兼任陕西省物流与采购联合会专家委员会主任、陕西省物流学会副会长、中国公路学会运输与物流分会副秘书长、陕西省公路学会运输物流分会主任、西部陆海新通道建设专家（第一批）等社会职务，长期从事智慧物流与供应链管理、风险管理、运输经济等相关研究，主持并完成国家自然科学基金青年项目、

教育部高等学校博士学科点专项科研基金、教育部新世纪优秀人才支持计划项目等 20 余项国家和省部级课题的研究工作，先后承担了 40 余项交通运输行业主管部门及交通物流类企业的决策咨询项目；出版专著 1 部，公开发表学术论文 70 余篇，其中 20 余篇被 SSCI/SCI/CSSCI 检索。

五、项目依托工程（工作）情况及其他必要支撑条件

1. 依托工程（工作）概况

本项目依托“信用交通省”建设任务。此项工作有利于陕西省深入贯彻落实党中央、国务院、交通运输部关于交通运输领域信用建设和省委、省政府“信用交通省”建设任务，对加强和规范全省交通运输信用管理具有重要意义。

2. 投资来源

陕西省交通运输厅补助 19.7 万元。

3. 工程进度与项目科研进度的配合

陕西省“信用交通省”工程已基本完成信息平台的搭建，但在动态监管、政企数据融合、应用试点仍存在不足。本项目将紧密配合“信用交通省”的建设需求，依托现有平台基础，按以下计划开展针对性研究与试点攻关：

（1）2026.03-2026.05，系统梳理国内外关于货运行业信用体系、政企数据治理、平台经济监管等领域的学术文献、政策文件与实践经验，为陕西省构建道路货运行业信用体系提供参考借鉴；完成道路货运行业信用体系建设的相关资料收集，编制调研方案。

(2) 2026.06-2026.08, 通过实地调研、座谈访谈、问卷调查等方式对交通运输主管部门、交通运输部运输服务司、道路货运行业协会、货运企业、货主企业开展专项调研, 摸清陕西省道路货运信用管理现状与问题。

(3) 2026.09-2026.11, 基于前期政策梳理、调研总结与现状分析, 从政府、行业、企业和驾驶员层面, 对道路货运行业信用管理需求进行分析。结合陕西省乃至全国的行业特征, 研究设计政企合作共建框架。重点解决政企权责边界划分、数据交互标准、隐私安全保护等关键问题, 提出具有可操作性的建设思路。

(4) 2026.12-2027.02, 开展道路货运行业信用评价体系研究, 针对不同类型信用评价对象, 构建涵盖合规经营、安全生产、履约能力、社会责任等多维度的科学信用评价指标体系; 采集多层次相关评价数据, 运用大数据分析与计量模型, 研究设计对应的信用评价模型和方法。

(5) 2027.03-2027.05, 开展道路货运行业信用管理模式研究, 分析政府在政企合作信用体系中的角色定位, 探索政府、企业与市场在信用监管中的权责边界, 探索信用评价结果的应用路径, 研究信用体系落地保障机制。

(6) 2027.06-2027.08, 组织相关部门研讨论证道路货运行业信用评价体系的科学性和可操作性, 以及道路货运行业信用管理模式的有效性和可推广性, 并针对研究薄弱环节组织补充调研。

(7) 2027.09-2027.11, 联合地方企业和行业主管部门开展基于

网络货运平台的道路货运行业信用评价体系和管理模式的验证工作。重点验证评价模型的准确性及管理模式的可行性，据此对建设方案进行全面修订与完善。

(8) 2027.12-2028.02，基于补充调研资料与验证工作结果，系统梳理研究成果，形成最终研究报告、学术论文及政策建议，申请项目结题验收，完成项目验收资料归档，并提炼核心成果进行宣贯。

4. 组织管理形式

本项目根据前期分析与研究，由项目负责人进行总体协调，组织相关学科人员进行联合项目攻关，并依据研究专题划分项目小组，各小组负责人协调工作。陕西省道路运输事业发展中心对项目研究方向、信用监管需求和成果应用落地提出指导意见，陕西延长石油物流集团有限公司为研究成果提供应用平台及试点验证场景，长安大学对项目进度安排与经费支出进行全过程审查管理，确保项目按期高质量完成预期成果。

六、项目经费估算及资金筹措情况

对经费估算及资金筹措情况说明，提供所需经费测算说明。

经费投入（万元）		经费支出（万元）			
科 目	估算数	科 目	总经费	厅补经费	其他经费
省交通运输厅补助	19.70	合 计	19.70	19.70	0.00
工程配套研究经费	0.00	1.设备费	0.00	0.00	0.00
单位自筹	0.00	（1）购置设备费	0.00	0.00	0.00
其他经费	0.00	（2）设备改造与租赁费	0.00	0.00	0.00
		2.业务费	10.00	10.00	0.00
		（1）材料费	0.00	0.00	0.00
		（2）测试化验实验加工费	0.00	0.00	0.00
		（3）燃料动力费	0.00	0.00	0.00
		（4）差旅费/会议费/国际合作与交流费	6.00	6.00	0.00
		（5）出版/文献/信息传播/知识产权事费	4.00	4.00	0.00
		（6）其他费用	0.00	0.00	0.00
		3.劳务费	6.00	6.00	0.00
		（1）专家咨询费	2.00	2.00	0.00
		（2）聘用人员劳务费	0.00	0.00	0.00
		（3）其他劳务费	4.00	4.00	0.00
		（二）间接费用	3.70	3.70	0.00
		4.管理费	1.70	1.70	0.00
		5.绩效支出	2.00	2.00	0.00

七、项目绩效指标

一级指标类别	二级指标类别	明细指标	指标值
产出类指标	知识产权	1、专利授权数（项）	
		（1）授权发明专利	
		（2）实用新型	
		（3）外观设计	
		2、软件著作权授权数（项）	
		3、发表论文（篇）	1~2
		（1）其中 SCI 索引收录数	
		（2）其中 EI 索引收录数	
		（3）其它	1~2
		4、著作（部）	
		5、制订标准数（项）	
		（1）国际标准	
		（2）国家标准	
		（3）行业标准	
		（4）地方标准	
		（5）企业标准	
		6、科技报告	1
	其他成果	1、填补技术空白数	
		（1）国际	
		（2）国家	
		（3）省级	
		2、获奖项数	
		（1）国家奖项	
		（2）部、省奖项	
		（3）地市级奖项	
		3、其他科技成果产出	
		（1）新工艺（或新方法模式）	
		（2）新产品（含农业新品种）	
		（3）新材料	
		（4）新装备（装置）	
		（5）平台/基地/示范点	
		（6）中试线	
		（7）生产线	

一级指标类别	二级指标类别	明细指标	指标值
产出类指标	其他成果	4、研究开发情况	
		(1) 小试	
		(2) 中试（样品样机）	
		(3) 小批量	
		(4) 规模化生产	
	人才引育	1、引进高层次人才	
		(1) 博士、博士后	
		(2) 硕士	
		2、培养高层次人才	
		(1) 博士、博士后	
		(2) 硕士	
		3、培训从事技术创新服务人员（人次）	
		4、是否设立科研助理岗位	
	产业化情况	1、开放共享仪器设备数（台/套/只等）	
		2、科研仪器设备利用率（%）	
		3、孵化科技型企业（个）	
		4、转化科技成果（个）	
效果类指标	经济效益	1、新增产值（万元）	
		2、新增销售（万元）	
		3、新增出口创汇（万美元）	
		4、新增利润（万元）	
	社会效益	1、新增税收（万元）	
		2、新增就业人数	
		3、就业培训（人次）	
		4、带动农民增收（万元）	
		5、培训和指导科技服务（人次）	
		6、新增产业带动情况	
		7、技术集成示范（项）	
		8、建立示范基地（亩数）	
		9、节约资源能源	
		10、环保效益	
其他需要说明的情况			

八、预期目标、成果提供形式及经济社会效益

1. 项目预期目标

- (1) 研究设计基于政企合作的道路货运行业信用体系建设框架;
- (2) 遵循定性与定量、客观与主观、静态与动态指标相结合的原则, 构建多维度的信用评价指标和方法体系;
- (3) 基于政企合作的基本思路, 构建“政府引导、企业参与、市场应用”的信用管理模式。

2. 提交的研究成果及其形式

- (1) 研究报告: 《基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究》;
- (2) 政策建议: 《关于加快推进陕西省道路货运行业信用体系建设的建议》;
- (3) 发表道路货运行业信用体系建设方面的学术论文 1~2 篇。

3. 经济、社会、环境效益分析

本项目属于软科学研究项目, 无可量化的经济和社会效益。

经济效益: 通过构建政企合作的道路货运信用体系, 有效降低交易双方的搜寻与信任成本, 规范市场主体行为, 优化市场秩序, 营造公平透明的竞争环境。同时, 引导行业资源向诚信企业集聚, 推动省内货运业向规模化、集约化转型升级, 从而显著提升陕西道路货运的市场信誉与核心竞争力, 吸引更多优质投资与商业机遇。

社会效益: 基于政企合作的道路货运行业信用体系的建立有助于全方位改善行业形象, 保障不同类型、规模市场主体的合法权益, 维

护行业稳定与社会和谐；此外，通过政企协同提升行业治理效能，为相关政策法规的修订与完善提供实践支撑，有力推动交通运输领域的法治化建设进程。

九、其它需要说明的问题

无

十、申请单位意见

项目依托“信用交通省”建设任务开展研究工作，申报单位及参加单位按要求加强项目组织管理，并落实配套经费和人员保障。



单位负责人：（签字）

陈建勋

科研项目专用章

2026 3 24

基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究 大纲评审意见

2026年3月17日，陕西省公路局受陕西省交通运输厅委托，在西安主持召开了《基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究》（项目编号：25-39R）项目大纲评审会。与会专家（名单附后）听取了项目组的汇报，审阅了项目研究大纲，经质询讨论，形成如下评审意见。

- 一、项目研究内容全面，研究目标明确，技术路线可行。
- 二、项目组成单位合理，前期研究基础扎实，依托工作落实，经费预算符合规定，具备开展研究工作的条件。
- 三、预期成果覆盖研究目标，与研究内容的逻辑框架契合。

与会专家一致同意该项目研究大纲通过评审。

建议：

- 1.加强信用需求调研分析；
- 2.深入研究信用体系参与方的权责边界及数据安全。

主任委员：李文明

2026年3月17日

专家审查意见表

项目名称	基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究				
专家姓名	李晓明	职务/职称	正高工	专 业	交通运输工程
专家单位	陕西公路隧道博物馆			联系电话	13609196577

评 审 意 见

总体评价：内容全面、目标明确，技术路线可行，同意通过大纲评审

建议：

- 1. 加强研究政府在信用体系中的介入程度，维护市场自我健康运转；
- 2. 研究信用数据的挖掘深度和公开范围，维护企业合法权利
- 3. 厘清信用体系的主体范围和数据使用权限程度。

评审专家（签字）：李晓明

2026 年 3 月 17 日

（本意见入档，填写工整，纸面不敷，可另加纸）

专家审查意见表

项目名称	基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究				
专家姓名	王剑	职务/职称	正高	专 业	交通规划
专家单位	陕西西咸城际铁路公司			联系电话	15332281111

评 审 意 见

该研究项目符合国家交通强国建设纲要、国民经济和社会发展“十四五”规划以及交通部的相关要求，在全面梳理道路货运行业信用体系建设现状和系统分析道路货运行业信用建设需求的基础上，构建政府引导、企业参与、市场作用的评价体系建设框架，为推动道路货运行业高质量发展提供信用保障。研究大纲内容全面，研究思路清晰，技术路线可行，同意评审大纲。

- 建议：1. 严格把握政府监管、市场决定的原则，将规则体系交给市场；
2. 建议推广以大数据为基础的评价体系和信用系统。

评审专家（签字）：

王剑

2026 年 3 月 17 日

（本意见入档，应填写工整，纸面不敷，可另加纸）

专家审查意见表

项目名称	基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究				
专家姓名	甘国良	职务/职称	正高	专业	道路运输
专家单位	广西交通投资发展集团			联系电话	13809198825

评审意见

项目研究内容全面，目标明确，技术路线可行；研究
人员组成合理，前期基础工作扎实，依托工作落实，具备
开展研究工作条件，同意大纲通过评审。

建议：

1. 梳理研究内容，突出信用体系建设和管理重点；
2. 研究人员组成中补充参考单位相关人员；
3. 整合项目近期目标，完善绩效指标。

评审专家（签字）：

甘国良

2026年3月17日

（本意见入档，应填写工整，纸面不敷，可另加纸）

专家审查意见表

项目名称	基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究				
专家姓名	虞明远	职务/职称	原主任/研究员	专 业	交通经济
专家单位	交通运输部公路科学研究院			联系电话	13801350160

评 审 意 见

总体上，课题组研究基础扎实，提交的研究内容全面、技术路线合理、方法科学、研究重点突出、研究目标明确、研究人员构成合理，同意通过研究大纲评审。

建议：

- 1、进一步加强与部运输司的对接，准确把握交通运输部近期出台的道路货运行业信用体系建设的相关政策和新形势、新要求；
- 2、进一步强化项目调研和座谈，切实摸清陕西省道路货运信用体系建设存在问题；
- 3、进一步突出网络货运平台企业和货车司机的权益保障要求。

评审专家（签字）：

2026 年 3 月 17 日

（本意见入档，应填写工整，纸面不敷，可另加纸）

专家审查意见表

项目名称	基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究				
专家姓名	卞雪航	职务/职称	副研究员	专 业	交通科技、交通经济
专家单位	交通运输部科学研究院			联系电话	18610600670

评 审 意 见

总体意见：本课题研究目标明确，思路清晰、技术路线可行，同意通过大纲评审。

具体意见建议：

一是破题角度，可重点研究分析下政企合作对于道路货运行业信用体系建设的作用、优势，主要的影响因素等。

二是货运行业跨省信用联动及系统数据联通问题，是否可从政企合作的角度提出一定的解决方法和措施。

评审专家（签字）：

卞雪航

年 月 日

（本意见入档，应填写工整，纸面不敷，可另加纸）

基于政企的道路货运行业信用体系建设研究 (项目编号: 25-39R)

大纲评审专家委员会名单

序号	评审会职务	姓名	工作单位	所学专业	从事专业	签名
1	主任委员	李晓明	隧道博物馆	交通运输工程	交通运输工程	李晓明
2	委员	王剑	陕西西阎城际铁路有限责任公司	公路与城市道路	交通规划	王剑
3	委员	曹可勇	陕西交控科技发展有限公司	道路与铁路工程	道路工程	曹可勇
4	委员	卞雪航	交通运输部科学院	交通规划与管理	交通规划与管理	线上评审
5	委员	虞明远	交通运输部公路院	交通规划与管理	交通规划与管理	线上评审

专家意见处理表

项目名称：基于政企合作的道路货运行业信用体系建设研究

(项目编号： 25-39R)

序号	姓名	建议内容	处理意见 (逐条回应，详细说明修改情况)
1	李晓明	1.加强研究政府在信用体系中的介入程度，维护市场自我健康运转； 2.研究信用数据的挖掘深度和公开范围，维护企业合法权利厘清信用体系的主体范围和数据使用权限程度。	1.采纳。在道路货运行业信用管理模式研究中，项目组将对政企合作中各类主体角色的权责关系进行分析，加强政府在信用体系建设中的功能边界、作用方式研究，探索政府与市场在信用管理中的分工协同机制，确保在发挥政府引导作用的同时，注重维护市场自我调节与健康运转。 2.采纳。在道路货运行业信用评价体系研究中，项目组将强化对信用数据的采集范围、挖掘深度、共享方式等问题的分析，明确信用体系的主体范围和数据使用权限程度。
2	王剑	1.严格把握政府监管、市场决定的原则，将规则体系交予市场； 2.建设推广以大数据为基础的评价体系和应用系统。	1.采纳。在道路货运行业信用评价体系研究中，项目组将强化对信用数据的采集范围、挖掘深度、共享方式等问题的分析，明确不同主体的数据使用权限；在道路货运行业信用管理模式研究中，强化对信用数据采集、使用和公开的安全问题分析，探索政府数据与企业数据融合应用的合规路径，强调在维护市场自我健康运转和保障企业合法权益的前提下提升数据价值。

			2.采纳。在研究内容中信用评价体系研究方面，项目组将强化基于平台的大数据挖掘在信用评价体系和后续应用过程中的作用研究。
3	曹可勇	1.梳理研究内容，突出信用体系建设和管理重点； 2.研究人员组成中补充参加单位相关人员； 3.整合项目预期目标，完善绩效指标。	1.采纳。将“基于政企合作的道路货运行业信用体系框架”研究内容整合至道路货运行业信用评价体系研究中，同时对道路货运行业信用评价体系研究、道路货运行业信用管理模式研究这两部分的内容进行了优化。 2.采纳。在研究人员组成中补充了参加单位相关人员； 3.采纳。已删除研究大纲的项目预期目标中“系统梳理道路货运行业信用体系建立研究现状”和“明确道路货运行业信用体系建设发展需求和发展目标”内容；在项目绩效指标中新增人才引育方面内容。
4	卞雪航	1.破题角度，可重点研究分析政企合作对于道路货运行业信用体系建设的作用、优势，主要的影响因素等； 2.货运行业跨省信用联动及系统数据互联互通问题，是否可从政企合作的角度提出一定的解决方法和措施。	1.采纳。在后续研究过程中，项目组将针对行业主管部门和道路货运企业单独开展信用评价的数据采集和信息共享中面临的难题，在现状分析和需求分析部分，进一步强化政企合作对于道路货运行业信用体系建设的必要性和作用的研究；在信用管理模式部分强化政企合作的方法和路径研究。 2.采纳。道路货运行业跨省信用联动及系统数据联动问题也是本研究重点关注的问题之一，在研究过程中，拟通过构建跨平台信用数据共享机制，以及在信用管理模式中探索跨省联运模式、联合惩戒、

			执法数据共享等路径，有效破解此类问题。
5	虞明远	1.进一步加强与部运输司的对接，准确把握交通运输部近期出台的道路货运行业信用体系建设的相关政策和新形势、新要求； 2.进一步强化项目调研和座谈，切实摸清陕西省道路货运信用体系建设存在问题； 3.进一步突出网络货运平台企业和货车司机的权益保障要求。	1.采纳。一是在研究大纲中补充交通运输部近期出台的《关于健全交通运输行业信用体系的实施意见》等相关政策，并优化了具体研究内容；二是在后续研究过程中，将开展针对交通运输部运输服务司及部公路科学研究院的专项调研，以更好地把握道路货运行业信用体系建设的新形势和新要求； 2.采纳。项目组将在研究过程中，通过问卷调查、座谈访谈、实地调研等方式，面向交通运输主管部门、各类道路货运企业、货主及道路货运驾驶员广泛开展专题调研，切实摸清陕西省道路货运行业信用体系建设中存在的主要问题； 3.采纳。在后续研究过程中，项目组将通过深入的调研，明确网络货运平台企业和货车司机的权益保障要求，在道路货运信用评价体系建设和道路货运行业信用管理模式的研究中，进一步加强平台算法公平性、驾驶员权益保护等研究。

大纲评审委员会专家（签字）：李晓明

项目负责人（签字）：王明