

标委会委员工作情况报告

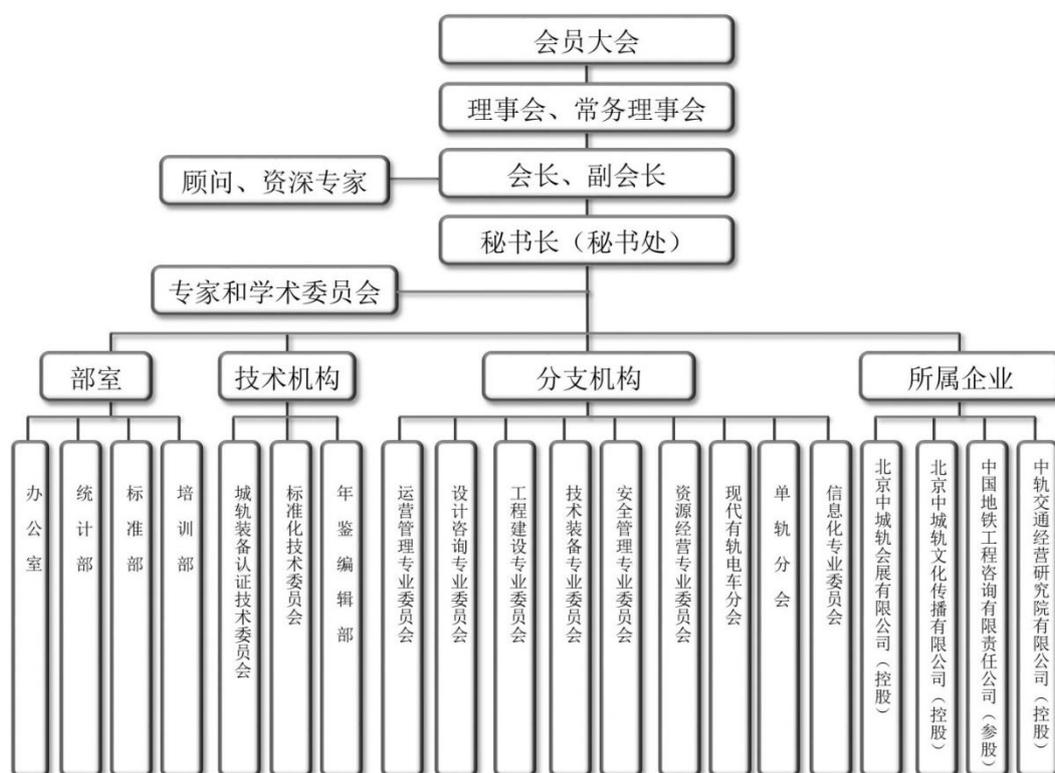
目 录

一、	标委会组建情况介绍	2
二、	标委会成立以来工作情况	5
三、	标委会经费使用及预算情况	18
四、	问题总结及下一步工作思路	19

2018 年 7 月

2017年5月22日，中国城市轨道交通协会发布《关于成立中国城市轨道交通协会标准化技术委员会的通知》(中城轨【2017】006号)，宣布协会标委会的成立。协会标委会是协会内设的技术机构，在协会组织结构图中与相关机构的关系如下图所示：

中国城市轨道交通协会组织机构图



下面我简单从标委会的组建、构成以及近一年的工作情况、经费预算以及经验教训总结等几个方面介绍标委会工作开展情况：

一、 标委会组建情况介绍

标委会委员参与工作一年来，有进有出，为了便于大家加深

对标委会的认识，我简要复述一下协会标委会的组建宗旨、过程以及委员的主要情况。

标委会组建宗旨：为科学支撑团体标准工作，使团体标准化工作科学、高效，协会决定组建中国城市轨道交通协会标准化技术委员会。

标委会的主要任务：提出协会标准化发展规划和技术措施建议，提出标准制修订年度计划的建议，组织开展团体标准的制定、修订和复审工作；负责团体标准制修订项目的立项审核工作；负责组织团体标准送审稿的审查工作，对标准中的技术内容、采用国际标准情况等提出审查结论意见等。

组建依据：

1、《团体标准化第 1 部分：良好行为指南》（GB/T 20004.1-2016）；

2、《全国专业标准化技术委员会管理规定》（国标委办[2009]3号）；

3、2015 年第 9 期协会办公会会议纪要（2015 年 10 月 22 日）以及 2015 年第 4 期协会专题会议纪要（2015 年 12 月 3 日）中关于建立工作机构建立专家团队的要求。

组建过程：

1、2016 年 9 月至 10 月：编制《中国城市轨道交通协会团体标准管理办法》的过程中，逐步理清团体标准制修订程序及管理规制，明确了标准化技术委员会的组织机构、主要职能、人员构

成、委员条件以及征集程序；

2、2016年11月至12月：发出征集“中国城市轨道交通协会标准化技术委员会”委员的函，进行了委员征集工作。征集范围为32家常务理事及以上城市轨道交通业主单位和协会7个专委会、分会。各相关单位积极推荐了委员人选，协会在推荐名单的基础上，进行了慎重研究，确定了41人的委员名单。41名委员，均有十年以上行业相关工作经验，均有从事企业标准、行业标准或国家标准的经验，学历均为本科及以上，其中硕士9人博士4人，为中级职称及以上，最大年龄60岁，最小年龄33岁，包含专业有车辆、铁道运输、铁道电气化、城市轨道交通工程、铁道信号、土木、桥梁结构、岩土工程、公路工程、计算机、自动化、无线通信、电力工程等。

3、2016年12月至2017年3月：经协会会长办公会、协会理事会审议通过标委会组建方案，协会向全体会员公示标委会委员名单。

4、2017年5月：公示结束后，成立标委会。

5、2017年6月：召开标委会成立大会。

标委会组织结构：

1、标委会是协会在城轨交通领域内，为协会团体标准的起草和技术审查等标准化工作提供技术支撑的非法人组织，在协会统一领导和管理下工作，其委员由会员中的城轨交通业主单位代表、协会专家和学术委、各专委会、分会等机构主抓技术或负责

标准化工作的专家组成。

2、标委会下设若干分技术委员会，专业领域设置与协会标准体系架构相适应，并且与协会专委会、分会机构的设置相适应；分技术委员会下设编制工作组。工作组由会员单位联合 3 家(含)以上单位组成，开展标准起草工作。

3、标委会设主任一名、副主任若干、秘书长一名，组成标委会领导班子；并设副秘书长若干名，协助秘书长处理标委会日常事务。标委会下设秘书处，负责标委会的日常工作。秘书处设在协会标准部。

4、协会还分别从标准化理论、标准化实践及标准化经验较强的三家单位聘请了三名专家，分别是中标院的邹传瑜、上海申通的刘加华和铁科院的赵天时，他们分别从在标准化理论与实践及标准体系、标准与产品认证等方面为标委会提供建设性指导。

标委会变动情况：

1、有轨电车分会、苏州高新有轨电车公司的委员已更换为冯爱军和纪开权；

2、广州地铁、上海申通、成都地铁、武汉地铁以及装备专委会推荐的委员因职务变动或分工调整正在变更委员中。

二、 标委会成立以来工作情况

协会标委会成立一年多来，已开展了 10 余次标准立项评估、审查等各类活动。截至 2018 年 7 月 5 日，共完成了 15 次

评估、审查和体系征求意见等活动，据标委会秘书处粗略统计，标委员会委员（顾问）44人共提出3100多条意见建议，平均每次审查或评审活动提出200多条，平均每人每次5.6条，平均每人参加活动11.6次。15次活动分别是：

1. 2017年第一批28项团体标准标委会函审；
2. 标委会启动会及2017年第一批28项团体标准会审；
3. 2017年第二批第一次团体标准函审；
4. 《中低速磁浮轨道交通工程质量验收规范》送审稿函审
5. 《轻型跨座式单轨设计导则》送审稿函审；
6. 《城市轨道交通车地综合通信系统（LTE-M）规范》送审稿函审；
7. 2017年第二批第二次团体标准函审；
8. 《城市轨道交通电动客车控制与诊断及牵引系统》送审稿函审；
9. 《现代有轨电车行车组织规范》、《现代有轨电车信号系统通用技术条件》、《现代有轨电车运营安全评价规范》、《现代有轨电车运营管理规范》送审稿函审；
10. 《中低速磁浮交通道岔系统工程质量验收规范》送审稿函审；
11. 《中低速磁浮交通车辆悬浮架通用技术条件》、《中低速磁浮交通车辆电磁铁》、《中低速磁浮交通车辆组装后检查与实验规范》送审稿函审；
12. 《轻型跨座式单轨设计导则》报批稿会审；
13. 《城市轨道交通车辆制动系统》送审稿函审；
14. 《城市地铁车辆车钩缓冲装置技术规范》送审稿函审；
15. 体系研究征求意见。

为方便统计，以下列出函审相关统计数据：

序号	活动	意见总数	委员参与程度	完成周期 (含秘书处处 理时间)	计划起始时间	实际完成时间	延迟时间	立项时间/ 立项至送 审周期
1	2017 年第一批 28 项团 体标准标委会函审	550	92.7%	24 天	2017/5/10 2017/5/23	2017/6/8	15 天	
2	《中低速磁浮交通轨道 工程质量验收规范》送 审稿函审	90	78%	27 天	2017/7/14 2017/7/28	2017/8/10	13 天	16 年 8 月 (11.5 个 月)
3	2017 年第二批第一次 团体标准函审 (8 大项 32 个)	197	80%	22 天	2017/7/19 2017/7/27	2017/8/10	14 天	
4	《轻型跨座式单轨设计 导则》送审稿函审	199	80%	45 天	2017/8/14 2017/8/28	2017/9/29	31 天	16 年 8 月 (12.5 个 月)
5	《城市轨道交通车地综 合通信系统 (LTE-M) 规	165	72%	50 天	2017/8/31 2017/9/21	2017/10/20	29 天	16 年 8 月 (13 个月)

序号	活动	意见总数	委员参与程度	完成周期 (含秘书处处 理时间)	计划起始时间	实际完成时间	延迟时间	立项时间/ 立项至送 审周期
	范》(19个)送审稿函审							
6	2017年第二批第二次 团体标准函审(34项)	483	85%	44天	2017/9/26 2017/10/13	2017/11/10	27天	
7	《中低速磁浮交通道岔 系统工程质量验收规 范》送审稿函审	131	82%	42天	2017/10/31 2017/11/15	2017/12/12	27天	16年8月 (15个月)
8	《现代有轨电车行车组 织规范》、《现代有轨电 车信号系统通用技术条 件》、《现代有轨电车运 营安全评价规范》、《现 代有轨电车运营管理规 范》送审稿函审	282	79%	30天	2017/11/09 2017/11/30	2017/12/8	9天	16年8月 (15个月)
9	《城市轨道交通电动客	426	89%	16天	2017/11/22	2017/12/8	9天	/

序号	活动	意见总数	委员参与程度	完成周期 (含秘书处处 理时间)	计划起始时间	实际完成时间	延迟时间	立项时间/ 立项至送 审周期
	车控制与诊断及牵 引系统》送审稿函审				2017/11/30			
10	《中低速磁浮交通车辆 悬浮架通用技术条件》、 《中低速磁浮交通车辆 电磁铁》、《中低速磁浮 交通车辆组装后检查与 实验规范》送审稿函审	138	66%	29 天	2017/12/18 2018/1/4	2018/1/16	12 天	16 年 8 月 (16.5 个 月)
11	《城市轨道交通车辆制 动系统》送审稿函审	189	68%	45 天	2018/3/15 2018/3/30	2018/4/25	25 天	/
12	《城市地铁车辆车钩缓 冲装置技术规范》送审 稿函审	97	75%	24 天	2018/6/11 2018/6/30	2018/7/5	5 天	/
注:	3 次立项评估	总计 2947	平均参与度为	平均完成时间	大部分计划时间为		平均延迟时	立项至送审

序号	活动	意见总数	委员参与程度	完成周期 (含秘书处处 理时间)	计划起始时间	实际完成时间	延迟时间	立项时间/ 立项至送 审周期
	9次送审稿审查	条	79%	为35天(含节 假日)	半个月		间为18天	时间大部分 超过一年, 平均为14 个月

报批阶段处理相关统计数据：

项目	编制组收到函审报告时间	编制组提交第一版报批稿时间/花费时间	编制组提交第二版报批稿/花费时间	报常务办公会批准时间	处理周期	备注
《中低速磁浮交通轨道工程质量验收规范》	2017/8/10	2017/11/3 (3个月)	2018/3/14 (3个月10天)	暂未	超过半年	1、采纳意见未修改到位、未采纳意见理由不充分、出现重大修改要求； 2、报批材料准备不充分
《轻型跨座式单轨设计导则》	2017/9/29	2017/12/20 (2个月20天)	2018/2/7 (1个月17天)	2018/2/9 报批 2018/3/29 办公会	4个月	因争议较大，第二次报批，采用会议评审方式
《城市轨道交通车地综合通信系统(LTE-M)规范》 (19个)	2017/10/20	2017/11/15 (1个月)	2018/5/28 (6个半月)	暂未	超过半年	1、1/3意见采纳未修改； 2、未进行19个规范的统一修改及统稿； 3、各规范之间不协调；部分规范性修改意见不采纳； 4、报批材料准备不充分

项目	编制组收到函审报告时间	编制组提交第一版报批稿时间/花费时间	编制组提交第二版报批稿/花费时间	报常务办公会批准时间	处理周期	备注
						5、恰逢大量报批稿报批以及5月份常务办公会的准备，标委会秘书处来不及处理
《中低速磁浮交通轨道岔系统工程质量验收规范》	2017/12/12	2018/1/23 (1个月10天)	2018/4/24 (3个月)	暂未	4个月余	1、报批材料准备不充分 2、恰逢大量报批稿报批以及5月份常务办公会的准备，标委会秘书处来不及处理
《现代有轨电行车组织规范》、 《现代有轨电车信号系统通用技术条件》、《现代有轨电车运营安全评价规范》、《现代	2017/12/8	2018/3/27 (3个月20天)	暂未反馈意见	暂未	3个月余	1、报批材料准备不充分 2、恰逢大量报批稿报批以及5月份常务办公会的准备，标委会秘书处来不及处理

项目	编制组收到函审报告时间	编制组提交第一版报批稿时间/花费时间	编制组提交第二版报批稿/花费时间	报常务办公会批准时间	处理周期	备注
《有轨电车运营规范》						
《城市轨道交通电动客车控制与诊断系统及牵引系统》	2017/12/8	2018/1/30 (1个月8天)	2018/3/26 (2个月)	2018/3/29 办公会	3个月余	出现采纳意见未修改到位、未采纳意见理由不充分、引用非标文件等问题，经标准化人员当面沟通解决
《中低速磁浮交通车辆悬浮架通用技术条件》、《中低速磁浮交通车辆电磁铁》、《中低速磁浮交通车辆组装后检查与实验规范》	2018/1/16	2018/5/15 (4个月)	部分反馈意见	暂未		1、报批材料准备不充分； 2、采纳意见未修改到位、未采纳意见理由不充分；部分问题须代行专委会职责的磁浮公司统筹解决； 3、恰逢大量报批稿报批以及5月份常务办公会的准备，标委会秘书处来不及处理

项目	编制组收到函审报告时间	编制组提交第一版报批稿时间/花费时间	编制组提交第二版报批稿/花费时间	报常务办公会批准时间	处理周期	备注
《城市轨道交通车辆制动系统》	2018/4/25	2018/5/28 (1 个月)	2018/6/8 (11 天)	2018/6/11	1 个月余	出现采纳意见未修改到位、未采纳意见理由不充分、引用非标文件等问题，经标准化人员当面沟通解决

由上表可以看出：

1、 立项评估时，标委会委员提出的意见最多，3次立项评估共 1400 多条，约占全部意见的一半。说明标委会对于立项非常的关注；

2、 9次标准送审稿审查中，单项标准提意见最多的属《轻型跨座式单轨交通设计导则》，共 199 条，按批次统计的话，对《城市轨道交通电动客车控制与诊断系统》及《城市轨道交通电动客车牵引系统》送审稿函审提的意见最多，共 426 条；说明标委会对于工程设计相关标准以及产品认证标准非常的关注，符合标委会大多数由建设单位及运营单位的组成的定位；

3、 从 2017 年 5 月 10 日起，至 2018 年 7 月 5 日，共 421 天，平均每 35 天完成一次审查或评估，除去国庆、春节等假期，平均不到一个月就要完成一次审查或评估；标委会的工作量相当大；

4、 根据每项审查或评估的实际起始时间，这 12 次函审共花费 398 天，平均每次需 33 天时间，去除秘书处处理时间的话，则每次函审需要一个月时间；

5、 函审计划完成周期一般视标准数量及标准成熟程度给出，最长的 LTE 标准（19 项）给了一个月时间，平均函审计划时间是半个月，但实际平均延迟时间为 18 天，说明在工作量为每个月都有一次函审的情况，这样的函审就变成了委员每个月的常规工作，相对于委员日常工作而言，增加了繁重的负担，很难按

时完成；

6、 有三次函审委员参与程度不能达到 75%，其中的两次是中低速磁浮三项及制动系统的函审，它们分别发生在 2017 年 12 月份以及 2018 年 3 月份，应该是年底工作繁忙及节后的假期效应；另一个委员参与程度不到 75%的标准是系列标准 LTE(19 项)，并且 19 项标准收获的意见数不如单个标准的轻型跨座式单轨设计导则，初步分析认为系列标准容量太大，不适合以函审方式进行，也说明标委会委员对于跨专业的通信、互联网技术重视程度一般；

7、 通过对每个委员（顾问）参与情况进行统计，发现轨道交通新兴运营公司、轨道交通运营规模大而成熟的运营公司对标准更为关注和重视，而轨道交通运营规模偏小、正处于大规模建设进程的城市业主单位相对不那么关注标准，这说明参与标准化的积极性与城市建设速度及运营成熟度相关；

8、 除了上述标委会委员的工作情况之外，通过统计数据，我们发现基本上所有立项的标准项目，从立项到送审，平均花费时间为 14 个月，最短的是 11 个月，长的需要 16.5 个月，而认证相关的标准，如牵引、制动、车钩等，能很快送审的主要原因是这些标准已经有三五年的编制基础了。因此，协会团体标准的标准制修订速度，与我们预想的短平快还是有很大差距的；

9、 再仔细看一下函审结束后到报批的时间，大多要 3 个月、4 个月乃至超过 6 个月的都很常见，说明在函审意见处理阶

段，需要花费大量时间达到意见的协商一致，而原技术装备专委会组织编制或发布的行业技术规范，之所以能快速通过标委会审查并且报批发布，与其坚实的编制基础或标准运行经验，以及主编单位的重视程度有很大关系，比如跨座式单轨设计导则，开会报批稿审查会时，一次就来 20 多个人，并且各个都是专业具体负责人个个都是教授级高级工程师。

10、除第 9 条说的原因之外，我们分析还有其他各式各样的因素在影响着标准的发布速度：1) 主编单位处理函审意见比较随意、不严谨，有些采纳的意见但实际未修改到位，有些不采纳的意见不能给出合理充分的理由，甚至直接说不采纳，有些委员们达成共识的重要修改意见不认真对待，反而要走捷径，等等；2) 有些系列标准体量很大，处理起来非常的困难，比如 LTE，19 个规范，关系紧密并且互相引用，编制组也没办法做到 19 个规范的一一统一修改及统稿，各规范之间也不能很好的协调，而处理这么大体量的标准，相信对于任何一个 TC 的秘书处都是很大挑战，何况是刚成立的机构；3) 有些主编单位不是执笔单位，相关意见层层转发，再层层上传，可能就跑偏了，这也说明我们需要在立项时多多思考主编单位的设置合理性；有些主编单位很热心的参加工作，却不知道是在参与团标，还以为是在写工程技术文件或者行业技术规范，章条段都不分、术语定义乱抄乱造、引用文件过期作废等，使得在处理一些问题时，重点导向解决工程现场问题而不是标准问题；4) 此外，有些重要原则性问题，比如

认证标准仅一个编制单位的问题，比如磁浮、装备、有轨电车的不同标准之间的协调，协会标准部协调起来很困难，如果专委会标准化工作人员能很好的理解并处理标委会的意见，如果专委会能发挥更大的协调作用，可能效果会更好；5) 另外，标准部人力紧张，捉襟见肘、自成瓶颈的事情也时有发生，等等。

11、最后再说一点，我们的函审意见，编制组都觉得不好改、好难改、不想改、不愿意改，甚至抵制改；我想这种情况在国标、行标审查时应该不会发生得这么多这么频繁；就像年轻人总是被磨练被“欺负”一样，年轻的组织也需要这样的经历；此外，标委会委员定位问题也需要思考，标委会的组成 3/4 都是业主单位，也就是说大部分都是从建设、设计以及使用的角度提意见，这些意见如何左右标准的修改完善，需要我们进一步思考。

三、 标委会经费使用及预算情况

2017 年协会的标准化经费预算 113.4 万，其中主要的经费是会议费 7.5 万，评审费 91 万，实际花费 43 万多，主要偏差情况是：

- 1、 会议费花了 3 万多，是预算的一半，实际主要会议都在协会会议室或专委会会议室以及会议承办单位召开了，节省了一半经费；
- 2、 评审费花了 38 万多，是预算的 40%，主要原因是因标准制修订速度变慢审查次数减少，以及标委会部分委

员未参加或未充分参加标委会活动导致的。

2018 年标委会经费仍然预算为 109 万，各项经费大致比例相同。

四、 问题总结及下一步工作思路

- 1、 标委会成立仅一年，工作效率和质量不够高，工作机制和运行方式尚不成熟，组织机构之间都处于熟悉、磨合阶段，需要进一步优化工作机制，提高效率和质量；
- 2、 标委会委员（顾问）工作量过大，目前的工作量已近似于委员的日常工作。而根据市场需求，协会团体标准的制修订项目数量会继续增加，大家还要继续努力工作，协会也将进一步研究如何在保证工作质量的情况下减轻委员工作量；
- 3、 标委会委员（顾问）审查或评估标准时，还要关注可行性、适用性、技术指标合理性、与相关标准的协调性等，还要关注标准规范性，如标准名称是否规范、引用标准是否过期、是否有悬置段等问题，审查范围和责任过大，应进一步研究如何界定委员的职责范围；
- 4、 函审有种种弊端，如委员之间缺乏交流和互动，意见难以达成共识，条件成熟的话，标委会将多组织委员

之间的交流互动；此外，评审立项提案时，如果工作领域与待审查项目的领域偏差较大，建议委员组织单位相关专业人员参与审查，或者选择弃权选项，使我们的评审意见更有针对性；

- 5、按照组织机构规划，标委会的工作需要与分技术委员会 SC 的配合，标委会秘书处的工作需要与 SC 秘书处人员紧密配合，但实际情况是双方之间配合密切度不够，各专委会、分会尚不能达到 SC 的要求，标准化基础比较薄弱；应在提高标准化基础上，逐步建立相应机构；协会也考虑到如何适应发展需要，考虑在有条件的专委会开展 SC 的试点，这次会议也提出一个试点方案，共讨论。
- 6、标委会委员对于函审审查或评估标准的关注程度，一定程度上反映城市轨道交通行业业主单位对于标准需求程度，今后协会应该加大关键装备及工程设计相关标准的投入；
- 7、标准审查、评估是一项细致繁杂的工作，标委会委员基本也都是各个单位技术骨干，部分委员参与标准审查工作的积极性存在一些问题，标委会的推荐与聘用机制需进一步调整，以进一步提高标委会委员的积极性；
- 8、国家团体标准化政策起步相较于其他国家较晚，目前仍处于摸着石头过河阶段，工作机制、标准与认证关

系、标准专利与版权问题等，都还在摸索中，有些问题已暂露头角，比如标准摘抄或引用其他组织标准导致的版权问题，有些可能会涉及侵权，这些都要引起我们大家的重视，并在实践中摸索管理经验。

进入 2018 年下半年，协会标委会秘书处将借标委会成立一年之际，进一步收集各方意见，总结标委会运行经验，结合协会发展现状，提出相关规制以及标准化工作运行方式方法的改进建议，为标委会委员（顾问）做好服务工作，强化自身能力建设以适应协会标准化工作发展需要。欢迎大家提出对协会标准化工作以及标委会秘书处的意见。