

# 关于交通运输市场中公路交通经济节能的分析

齐丽丰

内蒙古赤峰市翁牛特旗交通运输管理所

DOI:10.18686/bd.v1i6.430

**[摘要]** 制定出相关的法律法规政策或成立相关职能部门,在交通行业中形成基于节能为目的的管理机制,从企业、运载工具和驾驶员的市场准入与退出以及相应的激励机制入手,是建立良好的交通运输市场秩序,有效地实施交通节能措施的必要基础。

**[关键词]** 交通运输;节能管理

## 1 节能管理机制的原则

节约能源、降低油耗是建立企业市场准入与退出机制的主要目标,因此,建立良好的行业节能管理机制首先应该保持与节约能源、降低油耗这一目标相一致。只有在坚持公平、公正、公开原则的基础上,整个运输市场处于健康的运作环境中,才能保持良好的发展势头。企业退市,涉及各方面之间的利益,有传导快、范围广、影响大的特点,因此对待企业的退出应该保持审慎的原则。任何一个运输企业的从业

或退市都直接影响到人们生活的便捷度,所以在考虑运输企业的准入与退出时应该坚持便民的原则。

## 2 市场准入机制

### 2.1 企业的市场准入

#### 2.1.1 企业的准入条件

在批准企业进入市场时,不仅应考虑市场需求情况,同时也应该考虑申请企业的具体情况。其中,申请企业应有详细的能源使用计划、长远的节能方案以及可操作节能措施,

同时,在企业结构中应设置专门的节能部门来专职负责制定节能计划,对能源消耗情况进行监督、审查、统计并定期向企业决策者及相关主管部门汇报能耗以及能源利用率等情况。

### 2.1.2 准入模式

对于交通运输企业的准入可以分为两种类型。第一种:对于新组建的企业,可以根据其资金情况,投入设备的节能程度,将其分为节约能源型和一般耗能型两类。对于符合节能型条件的新组建企业,可以在批准市场准入的过程中适当放宽部分条件,比如可以放宽市场需求条件的限制,以此来加速现行企业中的浪费能源型企业的淘汰。第二种:企业现行已经处于交通运输行业中,根据其经营中的能源消耗利用率,将节能型企业作为重点发展企业,在该企业的后续经营过程中,重点扶持此类企业,可以在申请新的运输路线时,优先考虑此类企业,拓展其经营范围。

## 2.2 运载工具的市场准入

### 2.2.1 节能型车认定指标体系

运载工具主要是指企业用于营运的车。不同类型的运载工具对能源的消耗情况不同,因此,首先应该确定影响车的能源消耗的一系列指标,形成一个完善的节能型车认定指标体系。对不同等级的运载工具确定一个准入指标,只有在达到准入指标的情况下,该运载工具才可被批准进入运输市场进行营运。考虑到技术的进步情况,准入指标应该是一个动态指标,随着社会技术的进步而由相关部门进行即时修订。

### 2.2.2 新能源车的市场准入

目前营运车主要以消耗不可再生能源为主,对于一些通过新技术,采用替代能源来作为驱动能源的新型节能运载工具,只要符合营运运载工具的其它准入要求者,应适当降低准入门槛,积极推进其使用。

## 3 市场退出机制

### 3.1 企业的市场退出

对于需要被淘汰退出市场的运输企业而言,其退出方式可以分为两种。一种为非节约能源型企业,在市场经济的条件下,高成本投入使其不能在与同行业中的节约能源型企业的竞争中胜出,而被市场逐渐淘汰。另一种为能源使用情况极不合理的高能耗、低能源利用率的国有企业,对此类企业则由国家相关部门做出退出机制强制退出市场的决定。

### 3.2 运载工具的市场退出

目前我国对运载工具的强制退市有一定的要求,但是在要求中一般以运载工具的使用年限和行驶里程为标准,未考虑能源的使用情况。

因此,应该在运载工具的强制退出条件中加入基于节约能源的考虑,使运载工具能够保持较低的能耗水平,主要应该从营运能耗指标、需要退出的运载工具、退出模式、运载工具退市后续管理几个方面进行规范。

### 3.3 驾驶员的市场退出

评定驾驶人员的节能情况,可以针对运载工具的保养、维修以及能源利用率情况来对驾驶人员进行能源使用情况评定,并可与驾驶员的准入中提到的节能培训相结合,对于已经取得节能等级证书的驾驶员,定期根据其工作给出新的评定,对于不符合节能等级要求的驾驶员给予降级或取缔节能等级证书或强制退出运输市场的处罚。

## 4 市场激励机制实现方式

市场经济是有别于计划经济的,不可能完全依靠强制性手段来达到约束市场的作用。因此,为了更好地约束市场,除了强制手段以外,加入激励机制是必不可少的。激励机制主要为政府针对企业,建议政府要出台鼓励企业实现节能目标的支持性政策,包括政策支持、财政支持、融资支持和技术支持等,主要可以从以下几个方面来实现:

### 4.1 财政支持

这是最直接的激励方式,经过考核评定,对节能状况良好的企业实行财政支持,使其拥有充足的资金在节能运输领域内更好、更快地发展。同时制定节能指标,对于达到低耗能标准的企业给予税率优惠等。

### 4.2 政策支持

对节能状况良好的企业,可以在政策方面实行一定的倾斜,以使其在发展过程中受到较少的限制,特别是在线路牌的发放等方面给予一定的优先权。

### 4.3 技术支持

技术进步是经济和社会发展的首要推动力量,交通科技的发展不仅推动了交通经济,而且还推进了交通节能和交通环保。使先进的交通节能技术在社会及企业之间推广,提供技术上的支持,使更多的企业在节能技术上能得到保证。

### 4.4 报废激励

特别是在运载工具的报废方面,既要减少其繁杂的报废程序,同时也要对主动进行运载工具报废的企业进行适当的经济补偿,并且在购置新车方面给予适当的优惠。

## 5 结语

综上所述,交通运输行业节能管理应以运输行业的主要参与对象企业、运载工具、驾驶员为主,建立健全良好的准入与退出机制。同时,在法律方面,推动节能相关立法,形成完善的法律体系和建立相关的执法部门,使准入与退出机制有法可依、执法到位。在政策方面进行市场激励,培养市场的节能意识,推动节能产业的发展,最终形成由市场主导的行业节能行为。

## 参考文献:

- [1]张振东.智能交通系统概述及国内外发展状况.山东:山东理工大学.2010
- [2]苏振.深圳市智能交通发展研究.大连:大连海事大学.2012
- [3]甘琴瑜.RFID在智能交通物联网中的研究与应用.2012