

城市交通节能的创新政策协同新视角研究

New Perspective of Energy-saving of City's Traffic in Policy Coordination and Innovation

郑朝成 ZHENG Chao-cheng

(南京交通职业技术学院, 南京 211188)

(Nanjing Vocational Institute of Transport Technology, Nanjing 211188, China)

摘要: 以我国城市交通现状为例, 总结我国城市交通特点, 分析城市交通发展存在的问题, 提出城市交通节能减排政策协同、创新驱动, 为我国城市交通节能减排提供软实力支撑。

Abstract: Current situation of urban traffic situation was introduced to summarize its characteristics, and analyze problem existing in the development of urban traffic. Therefore, policy coordination and innovation in traffic were put forward to provide soft power support for energy saving and emission reduction in urban transportation.

关键词: 城市交通; 政策协同; 创新驱动

Key words: traffic; policy coordination; innovation driven

中图分类号: F206

文献标识码: A

文章编号: 1006-4311(2017)22-0049-02

DOI: 10.14018/j.cnki.cn13-1085/n.2017.22.019

1 我国城市交通节能减排政策的现状

“有无相生, 难易相成, 长短相形, 高下相倾, 音声相和, 前后相随”, 任何事物都是在矛盾双方相互依赖的过程中不断发展, 城市交通亦然。21 世纪是城市化浪潮汹涌的时代, 但与此同时, 生态污染、交通堵塞等问题日益显现, 城市交通如何做到既快速发展, 又节能减排, 就亟需寻找矛盾的平衡点, 实现城市交通更快、更稳地发展^[1]。

我国城市交通的特点:

1.1 交通拥堵严重

随着汽车保有量的增多, 城市病拥堵日趋严重。根据交通运输部科学研究院、清华大学等权威机构披露的

《2016 年度中国主要城市交通分析报告》2016 年, 我国济南、哈尔滨、北京为全国最为拥堵的三座城市, 其高峰拥堵延时指数分别为 2.173、2.116、2.061, 平均时速仅为 19.853、21.477、23.144km/h。以江苏南京为例, 在 2014 年第一季度, 南京的拥堵延时指数为 2.29, 平均延迟时间、平均速度分别为 21.74 分钟、24.18km/h。同年二季度, 南京已退出前 10 名, 至第三季度, 南京在 39 个参与排名的城市中已退至第 21 位, 拥堵情况大为改善。在 2016 年, 南京的拥堵排名进一步下降, 已降至第 27 位, 全天平均拥堵延时指数为 1.771。

1.2 环境污染加重

交通环境污染主要为汽车尾气、颗粒物、声污染等。根据环境保护部发布的《2016 年中国机动车环境管理年报》, 我国已连续七年成为世界机动车产销第一大国, 2015 年, 全国机动车保有量达到 2.79 亿辆。随着机动车保有量快速增加, 我国部分大城市空气污染呈现复合污染格局, 如监控的北京、上海等 9 座城市的移动排放源对 PM2.5 的

基金项目: 江苏省高校哲学社会科学研究指导项目“低碳交通引导下的城市交通发展模式研究”(项目批准号: 2016SJD630040)。

作者简介: 郑朝成(1986-), 男, 江苏姜堰人, 讲师, 博士, 研究方向为交通节能减排。

根据工期绩效指数预测的竣工日期为:

$$ECD = OPD / SPI = 12 / 0.864 = 13.89 \text{ 月}$$

对考察节点后的工作, 假设其仍按照原施工进度计划速度进行, 在第 8 个项目月计划完成 103 万元, 而实际完成挣值为 89 万元。根据原施工进度计划, 第 7 个项目月末就应该完成挣值 90 万元, 此时项目实际进度比原计划已延期约 1 个月, 所以最终竣工工期 ECD 为 $ECD = OPD + 1 = 12 + 1 = 13 \text{ 月}$ 。

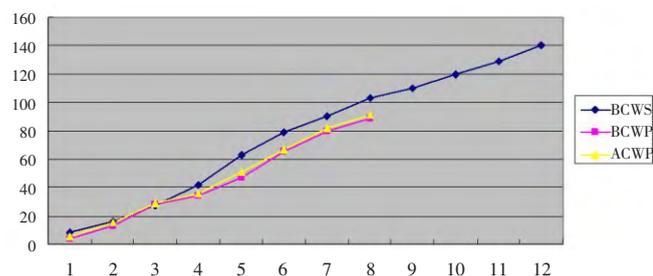


图 3 项目成本—进度挣值图

4 结语

挣值法将费用和工期结合起来考虑的方法, 仅仅对某一项子项目因成本超支而导致整个项目的超支进行控制, 不能考虑更深层次的原因, 例如资源单价的变化^[5], 但仍然是一种行之有效的管理方法。挣值法在公路 EPC 建设工程成本控制上的应用, 有利于加强项目管理, 减少风险, 提高收益。

参考文献:

- [1]袁景森, 彭想林. 施工项目成本管理的影响因素及对策[J]. 施工技术, 2010(36): 470-472.
- [2]王玉峰. 挣值法在水利工程造价管理中的应用[J]. 山东水利, 2010(5): 38-39.
- [3]长青. 工程建设项目成本—进度挣值方法的改进与应用研究[D]. 天津: 天津大学, 2007.
- [4]付文俊. 水利水电工程进度控制及其优化[D]. 陕西: 西安理工大学, 2006.
- [5]罗桂平. 工程项目成本构成与影响因素研究—基于工程项目成本的数据挖掘[D]. 成都: 西南财经大学, 2011.

贡献范围为 15%—52.1%。2015 年,全国机动车排放污染物如图 1 所示,其中 NO_x 排放高达 76.37%。而汽车排放的污染物在机动车排放污染物的比例均超过八成。

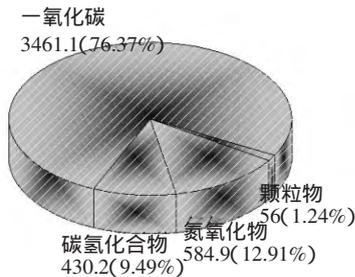


图 1 2015 年全国机动车排放污染物
数据来源: 2016 年中国机动车环境管理年报。

1.3 交通事故增多

随着我国进入汽车化社会进程的加快,道路交通事故频发。图 2 显示 2007—2012 年我国道路交通事故以及死亡人数,2012 年发生道路交通事故 204196 起,共计有 59997 人死亡,平均每天死亡 59997 人,预计随着我国进入汽车社会,城市规模的增加,在今后相当长时间内,交通事故发生次数和死亡人数将进一步上升。

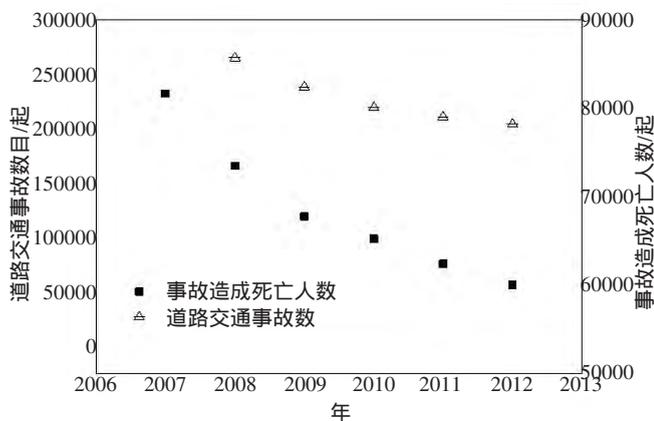


图 2 道路交通事故与死亡人数

2 我国城市交通节能减排政策

“十三五”时期,我国社会、经济社会发展进入一个新的历史阶段,交通运输也将进入新的发展时期,依据国务院发布的《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划的通知》,交通运输是基础性、先导性、战略性产业,是把握引领经济发展新常态、推进供给侧结构性改革、推动国家重大战略实施、支撑全面建成小康社会的客观要素。交通运输,节能先行。作为国家节能减排和应对气候变化的重点领域之一,交通运输要真正成为发展的先行官,必须大力发展绿色交通,这是全面落实“四个全面”战略布局、加快建设生态文明的客观要求,是交通运输业主动适应经济新常态、加快转变发展方式、推动行业转型升级提质增效的必然选择,也是建设现代综合交通运输体系的必然途径。

“节能减排”源自 2006 年《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》,2007 年,国务院发布《关于印发节能减排综合性工作方案的通知》再次将“节能”、“环保”的重要性提到了崭新高度,城市交通节能减排的思想应运而生。2011 年,交通运输部印发“十二五”公路养护管理发展

纲要,明确十二五期间研究推广符合资源节约、节能减排的绿色养护技术,如沥青路面再生和温拌、水泥路面就地利用、废旧轮胎橡胶利用等循环利用技术。同年 10 月,交通运输部印发“道路运输业“十二五”发展规划纲要的通知”,提出今后需强化节能减排制度,加强节能减排政策引导,加快应对气候变化能力建设,推广节能管理经验来大力发展绿色道路运输,实现城市交通运输行业节能减排。2012 年,国务院发布“关于城市优先发展公共交通的指导意见”,明确发展公共交通,建设综合交通枢纽,优化换乘中心,提升公交分担的总目标。2016 年,国家发改委发布《关于切实做好全国碳排放权交易市场启动重点工作的通知》专项支持碳排放权交易相关工作。

3 政策建议

为了能够实现最大程度的城市交通节能减排,同时又能够合理地调整交通结构,提高城市交通的运行效率,减少拥堵和环境污染,可以从以下几个方面来解决:

3.1 坚持生态本位

子钓而不纲,弋不射宿。城市道路交通不仅是一个功能性的空间载体,更是一种安全、舒适、宜行的环境,同时,城市交通发展必须充分考虑生态环境和自然资源的承载力,崇尚自然发展规律,使得交通发展被生态环境承载所制约。毋庸置疑,交通发展肯定会向周遭环境排放一定量污染物,但不能突破环境容量,必须与环境承载力相平衡,减少索取,节约资源^[2]。

3.2 推进公交优先

优先发展公共交通是当今世界的共识,通过加大城市公共交通运输力,加强城市轨道交通、有轨电车建设,同时通过“城市交通政策与城市交通战略、公共政策体系的衔接”,引导广大居民理性选择公交出行,提高公共交通服务质量,增强公共交通分担率,从而保障政策的前瞻性^[3]。

3.3 深化科技创新

2017 年是实施“十三五”规划的重要一年,是供给侧结构性改革的深化之年,也是推进交通运输改革发展的重要一年。根据政府工作报告,交通运输在稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险方面继续承担先行官作用。如何加快综合交通,提升智慧交通,打造绿色交通,构建平安交通,实现面向世界和面向未来的交通运输,政策驱动、科技创新是主攻方向,这就需要加强重大关键技术研发和推广应用,大力推进“互联网+”、大数据、云计算、物联网等现代信息技术在交通运输领域的应用,促进智慧交通与绿色交通的深度融合;加强绿色交通科研基础能力建设,健全技术创新和服务体系,全面提升科研水平;组织实施绿色交通科技专项行动,充分发挥政府的引导作用和企业的主体作用,建立绿色交通科技投入稳定增长机制。

参考文献:

[1]陆化普,毛其智,李政,贺克斌,帅石金,张希良.城市可持续交通:问题、挑战和研究方向[J].城市发展研究,2006(5):91-96.
[2]何玉宏.城市绿色交通论[M].北京:光明日报出版社,2015:79-80.
[3]李艳卿.浅谈公交优先对城市综合发展的作用[J].价值工程,2011(21).