

隧道结构、机电、装修等专业进行建模深化设计,采用协同方式进行碰撞检查、净空分析、成果复核等。采用 BIM 三维技术施工模拟,指导现场施工,协调各专业工序,减少施工干扰、设计变更、人机待料等问题,积极尝试智能建造,提高建造效率和管理水平。

4.6 公共空间绿色基础设施实践探索

绿色基础设施侧重于解决城市化过程中的生态保护、气候变化等问题,着重于关注城市内外绿色空间的质量、生物多样性等多重联系,以及绿色基础设施在维护城市景观、提升公众健康等方面的作用。

何山路隧道保障地面自然环境和开放空间相互连接形成的网络,保护城市生态系统的完整性;项目采用海绵城市设计手法,利用雨水湿地、生态滞留池等设施提高水体的自净能力,设计人工土壤渗滤等辅助设施对水体进行循环净化,海绵设施结合雨水管道系统共同作用,实现雨水安全排放,海绵设施指标透水铺装率 12.2%,综合径流系数 0.418,下沉式绿地率 42.3%,年径流总量控制率为 80%,实现交通基础设施与绿色基础设施融合,使城市水文生态系统形成良性循环。

响应低碳环保理念,项目采用新技术降低隧道能耗,隧道全线采用模块化 LED 光源,将隧道照明系统分为多级控制模式,按晴天、多云、阴天、重阴、夜间和下半夜等不同时段不同场景采用不同的隧道照明亮度,相比传统模式每年可以节约 40% 的用电量。

5 基础设施运行维护集约化策略

隧道在建设阶段全要素全过程统筹管养需求,系统化设计隧道运营期间的监控、消防、防灾、智能化控制、应急救援等,设置监控中心,独立设备区等,保障隧道运营安全。何山隧道监控中心设计按照覆盖高新区范围内的各类隧道运行维护要求,实现区域隧道运行维护集约化。

6 项目效益

作为重大基础设施,何山路西延工程在实现交通功能的同时,提升空间环境品质,实现了土地资源集约化利用和改善区域投资环境等效益。

项目占地面积约 282 亩,其中地上面积约 143 亩,用于隧道出入口、地面道路网完善及景观建设,地下面积约 139 亩,用于隧道建设,实现用地、交通与景观等多要素土地资源集约化利用。项目建成后提升片区空间环境品质,改善区域投资环境,助力属地一些招商引资项目落地,生命健康小镇已顺利落成。

7 对策与建议

近年来,基础设施越来越趋向于综合性、复杂性,悉地(苏州)在设计中坚守“让城乡更美好”的企业使命,践行“生态环保、可持续发展”理念,注重技术的更迭升级,致力于打造绿色基础设施,为未来城市建设发展探索更有成效的创新模式。

城市基础设施融合化面临技术挑战、管理挑战、人才挑战,技术挑战融合化涉及大土木行业,单专业的技术规范体系、单行业的政策法规不适应基础设施融合化规划建设,管理挑战涉及到跨部门协调、政策制定、法规遵守等方面,人才挑战涉及融合理念的大土木行业复合型创新人才,注重培养具有规划建筑、岩土地质、工程建设、城市管理、城市安全等多学科知识的人才。在摸清城市基础设施融合化家底的基础上,建议

7.1 完善城市基础设施融合化发展顶层设计

在规划阶段,针对不同城市的特点,制定适宜的基础设施未来发展规划,将其纳入城市设计与城市更新规划中。在设计阶段,加强基础设施之间的联系,统筹基础设施本身的功能可移植性和可发展性,避免资源浪费。在建设阶段,坚持先规划、后建设,先地下、后地上的原则,更新现行的基础设施建设标准规范,鼓励相关部门、企业等参与技术标准编制,开展先行先试工作。

7.2 加强城市基础设施融合化发展的技术研发

针对各部门的需求,持续推进研发城市基础设施融合化建造技术,推进城市基础设施信息化、智能化、低碳化运行体系,利用大数据、人工智能、数字孪生等现代信息技术,构建基础设施智能管理平台,推广城市基础设施融合化建造技术,探索中国式现代化的城市基础设施融合系统研究。

7.3 加强城市基础设施融合化发展的政策倾斜

制定城市基础设施融合化政策,推动城市基础设施融合化发展。对城市基础设施融合化项目建立评价参考依据,基本建设程序的融合审批,并给予相关示范工程、用地审批政策倾斜和资金补贴,以利城市基础设施支撑城市空间环境提升。

参考文献

- [1] 中国交通工程学科建构与探索-徐吉谦教授学术思想文集 徐吉谦等著,东南大学出版社
- [2] 从邻避到迎臂-城市基础设施建设融入城市生活.何镜堂;陈思翰;苏朝浩.中国园林,2023,39(4):40-46
- [3] 多规融合、精细设计——新时期工程专项规划设计研究[J].林渊.福建建筑,2020,(04):20-26.

Research on the Construction of Credit System in Road Transport Industry-Taking the Management of Freight Vehicles in Lingshou County as an Example

Zengzhang Li

Lingshou County Transportation Comprehensive Law Enforcement Brigade, Shijiazhuang, Hebei, 050899, China

Abstract

The development of a credit system serves as a pivotal mechanism for standardizing the road transport market and enhancing industry governance efficiency. This study addresses the pain points in freight vehicle management within Lingshou County by optimizing the credit system, improving regulatory precision, standardizing market practices, and reducing safety risks. These measures aim to drive the freight industry toward standardized, intensive, and high-quality development, thereby supporting the sustainable growth of regional economy and society. Targeting current challenges such as incomplete institutional frameworks, insufficient information sharing, inadequate evaluation applications, and suboptimal regulatory capabilities, the research proposes optimization strategies across four dimensions: institutional refinement, data governance, scenario expansion, and capacity building. The findings provide actionable pathways for establishing a credit system in county-level road transport operations, offering significant reference value for standardizing freight market order, mitigating safety risks, and advancing high-quality industry development.

Keywords

Road transport; Credit system; Freight vehicle management; County-level practice; Lingshou County

道路运输行业信用体系建设实践研究——以灵寿县货运车辆管理为例

李增章

灵寿县交通运输综合执法大队, 中国·河北 石家庄 050899

摘要

信用体系建设是规范道路运输市场秩序、提升行业治理效能的关键抓手。本文聚焦灵寿县货运车辆管理痛点, 通过优化信用体系建设, 提升执法监管精准度, 规范市场秩序, 降低安全风险, 推动货运行业向规范化、集约化、高质量发展转型, 助力区域经济社会持续健康发展, 针对当前制度体系不完善、信息共享不足、评价应用不深入、执法监管能力有待提升等问题, 从制度完善、数据治理、场景拓展、能力建设四个维度提出优化策略。研究成果为县域道路运输行业信用体系建设提供了可操作的实践路径, 对规范货运市场秩序、降低安全风险、推动行业高质量发展具有重要参考价值。

关键词

道路运输; 信用体系; 货运车辆管理; 县域实践; 灵寿县

1 引言

随着行业规模扩大, 货运车辆超限超载、非法营运、违规改装等失信行为时有发生, 不仅扰乱了公平竞争的市场秩序, 更带来了严重的交通安全隐患。在此背景下, 构建科学完善的信用体系, 将信用管理贯穿于货运车辆准入、运营、退出全生命周期, 成为提升行业治理效能的必然选择。交通运输主管部门明确提出, 要建立健全道路运输市场诚信法规体系、信息征集披露体系、评价体系与失信惩戒体系, 为县

域信用体系建设提供了政策遵循。

2 灵寿县货运车辆管理与信用体系建设现状

2.1 货运车辆管理基本情况

2.1.1 管理主体与职责分工

灵寿县交通运输综合执法大队作为核心管理机构, 承担着县域道路运输行业管理、路政执法、超限超载查处等职责, 编制125名, 下设执法中队覆盖全县主要交通干线与货运集中区域。协同灵寿县公路管理站、道路运输服务中心, 形成“执法监管—养护保障—服务支撑”的协同管理格局, 负责货运车辆准入审批、年度审验、动态监控、违法查处等全流程管理。

【作者简介】李增章(1991—), 男, 中国河北石家庄人, 本科, 助理工程师, 从事道路运输组织管理研究。

2.1.2 货运行业发展特征

灵寿县货运车辆以中型、重型载货汽车为主，主要承担建材、煤炭、农产品等物资运输，运输线路集中于234国道、201省道及县乡公路，部分车辆涉及跨区域运输。受产业结构影响，货运需求呈现“旺季集中、淡季分散”的特点，给日常监管带来较大压力^[1]。

2.2 信用体系建设基础与初步实践

依据交通运输部《关于进一步加强道路运输市场诚信体系建设的意见》等政策要求，灵寿县结合实际制定了《道路运输企业质量信誉考核实施细则》《货运车辆驾驶员诚信考核办法》等制度文件，明确了信用考核的主体、内容、标准与程序，将诚信考核与市场准入、年度审验、评优评先等挂钩。

初步建立货运行业信用信息档案，归集企业与从业人员的基本信息、违法违规记录、事故责任信息、质量信誉考核结果等静态数据。通过与公安交管、应急管理、市场监管等部门的初步协作，实现部分信用信息的共享互认，为信用评价提供数据支撑。

3 灵寿县货运车辆信用体系建设的实践探索

3.1 搭建多部门协同信用监管机制

3.1.1 建立联席会议制度

成立由交通运输、公安、应急、市场监管、税务等部门组成的信用体系建设领导小组，定期召开联席会议，协调解决信用信息共享、联合执法、奖惩联动等问题，形成“各司其职、密切配合、齐抓共管”的工作格局。

3.1.2 推进信用信息共享

依托灵寿县政务服务数据平台，搭建道路运输信用信息共享子平台，整合各部门掌握的货运企业与车辆相关信用信息，包括交通违法记录、事故处理信息、工商登记信息、纳税信用等级、安全生产标准化等级等。制定统一的数据标准与接口规范，实现信用信息的实时归集、更新与查询，打破“数据孤岛”^[2]。

3.2 完善信用激励与失信惩戒机制

3.2.1 激励措施

政策扶持：对A级货运企业，在政府物流项目招投标、财政补贴申领、信贷支持等方面给予优先考虑，支持企业扩大经营规模、升级运输装备。

市场激励：引导物流园区、货主单位等在选择合作伙伴时，优先选择信用等级高的企业与车辆，通过市场机制推动诚信经营。

荣誉表彰：对诚信经营表现突出的企业与个人，授予“诚信示范企业”“诚信驾驶员”等荣誉称号，在行业内进行宣传推广。

3.2.2 惩戒措施

行政惩戒：对失信主体，采取限制经营范围、暂停营运资格、吊销经营许可等措施；将严重失信主体列入“黑名单”，在政府采购、招投标等活动中予以限制。

市场约束：向社会公开失信主体信息，包括企业名称、

车辆牌号、驾驶员姓名、失信行为、处罚结果等，接受社会监督，提高失信成本。

跨域联动：与周边地区建立失信联合惩戒机制，实现“一处失信，处处受限”，遏制跨区域失信行为。

3.2.3 强化技术赋能信用体系建设

运用动态监控技术：依托北斗定位系统、智能视频监控终端等设备，对货运车辆的行驶轨迹、行驶速度、驾驶行为等进行实时监控，自动识别超速、疲劳驾驶、偏离路线等违规行为，将相关信息实时推送至信用信息平台，作为信用评价的重要依据。

推广电子证照与电子运单：全面推行货运经营许可证、车辆营运证等电子证照，实现证照信息的电子化存储与查询；推广电子运单制度，将运单信息与信用信息关联，实现运输全过程可追溯，为信用评价提供精准数据支撑。

4 灵寿县货运车辆信用体系建设存在的问题

4.1 制度体系不够完善

4.1.1 信用评价指标有待优化

部分评价指标不够细化、量化，如“服务质量”“社会责任”等指标缺乏具体的考核标准与数据支撑，导致评价结果的客观性、准确性不足；指标设置未能充分体现灵寿县货运行业的特点，针对性不强。

4.1.2 配套制度不健全

缺乏信用修复机制，失信主体在整改后难以通过合法途径恢复信用等级，不利于引导失信主体主动纠错；信用信息安全管理制度不完善，存在信息泄露风险；部门协同监管的具体操作规程不明确，影响协同监管效率。

4.1.3 制度执行不够严格

部分制度条款在实际执行过程中存在打折扣、搞变通的情况，如信用评价结果与市场准入、政策扶持等挂钩不够紧密，激励与惩戒措施未能完全落实到位，影响了制度的权威性与实效性。

4.2 信息共享与数据质量存在短板

4.2.1 部门协同不畅

虽然建立了联席会议制度，但部分部门对信用信息共享的重视程度不够，存在数据壁垒，如公安交管的部分违法记录、市场监管的企业经营异常信息等未能及时、全面归集到信用信息平台，导致信用画像不够完整。

4.2.2 数据质量不高

信用信息存在更新不及时、数据不准确、维度不全面等问题。部分企业与从业人员的基本信息发生变更后未及时上报，违法违规记录未能实时录入系统；缺乏动态运营数据，如车辆装载情况、运输时效等数据，影响信用评价的科学性。

4.3 信用评价与结果应用不够深入

4.3.1 评价方法较为单一

目前主要采用人工审核与静态数据统计相结合的评价方法，缺乏大数据、人工智能等技术的应用，评价过程效率不高，容易出现主观偏差；动态评价机制不够健全，难以实