

**全球环境基金信托基金资助**

**中国货运高效绿色**

**发展制度体系构建项目**

**环境与社会管理框架**

二〇一七年十二月

## 目录

1、	项目背景	2
2、	项目构成	3
3、	本框架编制目的及编制依据	4
4、	环境与社会风险和影响的识别和筛查	5
5、	环境与社会风险与影响管理措施	7
6、	管理程序与机构	10
7、	公众参与和抱怨申诉	11
8、	能力建设	12

---

## 1、项目背景

气候变化问题是当今人类面临的最重大、最紧迫的挑战之一。进入21世纪以来，本着建设全球人类共同命运体的理念，中国政府在应对气候变化、促进绿色低碳发展方面已经和正在进行着重大努力。一方面，中国政府努力促成国际合作，为《巴黎协定》达成以及应对气候变化的国家和地区间合作注入强大动力；另一方面，通过政府倡导和政策引领，形成推进绿色低碳发展、建设生态文明的浓烈社会氛围。中国政府不仅强化了绿色发展的顶层设计和制度建设，将绿色发展融入新的发展理念，以此为指导制定并发布了《“十二五”控制温室气体排放工作方案》、《国家应对气候变化规划（2014-2020年）》、《国家适应气候变化战略》等重大政策文件，而且在具体的经济和社会活动的具体层面，采取了强有力的政策措施，加快转变经济发展方式，调整经济结构，有效控制温室气体排放。根据国家发展改革委员会的报告，“十二五”期间，中国能源活动单位国内生产总值二氧化碳排放下降20%，超出了预定的下降17%的目标。预期到2020年，单位国内生产总值二氧化碳排放比2005年下降40%-45%。

交通行业是中国应对气候变化，实现绿色发展的重要领域之一。中国交通部门能源消费总量和石油消费量占全社会总量的比重分别为8.2%和35.3%，CO<sub>2</sub>排放约占全社会总量的12~15%。货运是交通运输行业温室气体、大气污染排放的重点领域。近年来，在中国政府的统一领导和推进下，交通运输部出台了一系列文件，并且展开重点企业能耗统计监测、天然气动力车船试点，实施燃料消耗量限值标准和发布燃料消耗量达标车型，开展甩挂运输推荐车型等一系列旨在促进节能减排，实现绿色交通的措施。2015年与2005年相比，营运车辆和营运船舶单位运输周转量二氧化碳排放分别下降15.9%和20%，民航运输吨公里油耗及二氧化碳排放均下降13.5%。

尽管政府已经努力推动，但中国的货物运输系统仍存在着运输结构不合理、耗能多、污染排放大等问题。

干线货物运输方面，道路运输在中国货运市场中占主导地位。能耗水平相对高、排放相对大的道路货运是货物运输的主导模式，货运汽车的氮氧化物和颗粒物排放量分别占全社会汽车排放总量的68%和79%；相对更绿色环保的铁路和水路运输却占比较低。2015年，道路货运量占全社会货运量达到76%，铁路和水运的比例分别为7.6%和13.8%。与发达国家相比，中国的道路运输占整个货运市场的比重偏高，铁路和水运的比重偏低。

在货物配送方面，中国的城市面临着越来越严重的交通拥堵和空气污染问题，城市货运排放正在成为城市空气污染的重要来源之一。根据《中国气候变化绿皮书（2013）》，城市排放的CO<sub>2</sub>占全国的90%、SO<sub>2</sub>占全国的98%，城市货运交通能耗占城市交通总能耗的30~40%。中国货运车辆仅占机动车总量10%左右，但其NO<sub>x</sub>和PM排放分别占机动车排放总量的68%和79%，已成为近年中国主要城市治理雾霾的重点领域。

---

交通运输行业目前能耗统计和监测体系还有待完善，特别是针对货运行业的能耗和碳排放监测能力比较薄弱，行业管理部门考核节能减排水平缺乏足够依据，对提升行业管理和科学决策水平的支撑能力不足。

为了克服上述存在的问题，探索货运集约、高效、绿色的发展路径，国家交通部向全球环境基金信托基金提出了“中国货运系统高效绿色发展制度体系构建”的项目计划。项目目标是通过项技术援助研究项目与试点投资项目在多式联运、城市绿色货运与货运环境管理体系等方面进行研究和示范性探索，开展“无缝衔接”的多式联运、高效绿色的城市货运和货运环境管理的顶层设计，并在广东、辽宁、山东、福建、湖北等地选取高度关联区域开展试点项目，积累经验，以解决当前中国货运领域结构不优、综合物流成本高、能耗大等突出问题，推动构建高效绿色的货物运输体系，促进货运行业实现结构性减排，在货运规模与效率增长的同时实现能耗与排放的下降，支撑中国2030年排放下降以及环境质量改善的国家战略目标。

## 2、项目构成

本项目致力于开展“无缝衔接”的多式联运、高效绿色的城市货运和货运环境管理的顶层设计，并选取高度关联区域开展试点项目，积累经验，以解决当前中国货运领域结构不优、综合物流成本高、能耗大等突出问题，推动构建高效绿色的货物运输体系，促进货运行业实现结构性减排，在货运规模与效率增长的同时实现能耗与排放的下降，支撑中国2030年排放下降以及环境质量改善的国家战略目标。本项目主要包括11个子项目，其中国家层面技术援助（TA）项目6项、省级和地方层面试点技术援助（TA）活动5项。这些项目涵盖了干线货运、城市货运及货运环境管理等多个领域，项目简要情况如表一所示。

表一：拟开展的子项目情况简要介绍

序号	项目名称	资助类型	承担单位	备注
1	中国促进多式联运中长期计划研究	技术援助	交通运输部	
2	中国多式联运标准和规则研究	技术援助	交通运输部	
3	中国干线货运高效、绿色发展行动计划	技术援助	交通运输部	
4	中国干线高效货运组织与管理计划	技术援助	交通运输部	
5	生态文明战略下长江经济带多式联运发展导则	技术援助	交通运输部	

6	城市绿色、高效货运配送导则	技术援助	交通运输部	
7	烟台渤海湾公水联运示范工程	技术援助	山东省 交通运输厅	
8	潍坊市城市绿色货运配送示范项目	技术援助	山东省 交通运输厅	
9	厦门海铁联运示范项目	技术援助	福建省 交通运输厅	
10	广东省城乡物流一体化配送	技术援助	广东省 交通运输厅	
11	湖北汉江内河多式联运能力提升与绿色航道发展	技术援助	湖北省 交通运输厅	

### 3、本框架编制目的及编制依据

编制本“环境和社会管理框架”的主要目的是确保最大程度地避免项目实施对环境和社会产生的不良影响，制定有效措施减缓或消除项目的负面效应，并根据世行环境和社会保障政策和中国的相关政策、法规进行管理和实施。

本“环境和社会管理框架”对未来子项目活动的执行，提供了环境和社会安保方面的程序、标准和要求。

作为项目法律协议的一部分，本“环境和社会管理框架”的内容包括项目目标、程序、机构设置和实施安排，以及对项目产生的环境与社会潜在影响的识别和管理。此外本框架还包括了公众参与、申诉机制。

编制本“环境和社会管理框架”的主要依据是《中国货运系统高效绿色发展制度体系构建项目建议书》、各子项目可行性研究报告、以及相关的中国国家法律法规和世行安保政策。

世界银行安全保障政策覆盖了多个领域。本项目准备阶段，项目办公室依据本项目可能涉及的世行安保政策进行了筛查，发现本项目活动都属于技术援助类活动（研究、信息体统开发、研讨会等），并不涉及土建工程。各项目将不会涉及土地征收和居民重新安置，对文化遗产、土著人群等也没有影响。主要的环境与社会影响可能会来自于本项目所编写的研究和行动计划对下一步工作的潜在影响，将在研究报告或行动计划中予以充分考虑。覆盖全国范围的特定项目，可能会引发世界银行政策OP4.10。此外，类如干线货运发展行动计划等活动，可能会造成潜在的下游的环境与社会影响；某些项目会对特定基础设施项目有推荐作用，可能会涉及土建工程，因此触发世界银行政策OP4.12，OP4.01以及OP4.04。

对于项目潜在的环境影响和社会影响的总体评价如下：

1) 本项目下 6 个国家层级技术援助研究项目以及地方示范性项目中的技术援助类项目，均不包含通常引致环境影响或社会影响的建设内容。因此，这些项目并不直接引致环境或社会影响；

2) 本项目下 5 个地方示范性项目，核心内容聚焦于绿色货运配送和多式联运的平台系统数据挖掘分析、管理体系和技术标准的构建。这些项目不涉及，或有充分的理由相信在目前阶段不涉及土木工程建设内容，这些项目不具有直接的环境或社会影响；

3) 如果国家层面和地方层面的研究成果或行动计划在将来被建议付诸实施，就有可能对环境和社会产生间接的影响。在研究和行动计划编制中应包括这些下游问题。

4) 其它活动包含了信息系统研发、数据分析、能力培训、宣传和推广研讨会。这些活动没有可能设想到的环境与社会影响。

5) 在湖北省进行的项目，即湖北汉江内河多式联运能力提升与绿色航道发展项目，包含在一个正在进行的世界银行贷款项目之中，这个贷款项目的名称为湖北省垭口内河项目。与垭口项目相关的环境与社会保障问题已经按照世界银行安保政策得到解决。

基于以上理由，在准备阶段，制定本“环境于社会管理框架”，对下一步以及项目实施过程中识别项目社会风险和影响，采取降低、减少和缓解这些风险和影响的措施做出框架性的安排。一旦识别出需要采取措施的社会风险和影响，就按照本框架文件规定的风险识别、风险应对措施、组织机构安排等展开工作，并且向世界银行提交相应的工作汇报。

#### 4、环境与社会风险和影响的识别和筛查

在项目准备阶段，根据各子项目提出的项目建设内容，项目办进行了初步的环境及社会风险及影响识别和筛查，其具体情况见表二。

表二：环境及社会影响筛查

序号	承担部门	项目内容	活动性质	环境影响	社会影响
1	交通运输部	中国促进多式联运中长期计划研究	总体研究	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	不涉及实体土木工程；可能产生下游环节的社会影响，如小型航运物流公司与从业个体

2	交通运输部	中国多式联运标准和规则研究	总体研究	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	不涉及实体土木工程；可能产生下游环节的社会影响，如小型航运物流公司与从业个体
3	交通运输部	中国干线货运高效、绿色发展行动计划	编制行动计划	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响。该计划可能包括针对具体基础设施项目的建议	可能产生下游环节的社会影响，一旦涉及具体基础设施项目，可能产生实体土木工程影响。
4	交通运输部	中国干线高效货运组织与管理计划	总体研究	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	不涉及实体土木工程；可能产生下游环节的社会影响，特别是对小型航运物流公司与脆弱群体
5	交通运输部	生态文明战略下长江经济带多式联运发展导则	导则编制	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	不涉及实体土木工程；可能产生下游环节的社会影响，特别是对小型航运物流公司与脆弱群体
6	交通运输部	城市绿色、高效货运配送导则	导则编制	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	不涉及实体土木工程；可能产生下游环节的社会影响，特别是对小型航运物流公司与脆弱群体
7	山东省交通运输厅	多式联运大数据分析	大数据分析	不涉及实体土木工程；无环境影响	不涉及实体土木工程；对项目受益者基础数据进行分析，关注劳工、脆弱群体、性别方面信息。
		宣传研讨	研讨会	不涉及实体土木工程；无环境影响	关注涉及到的脆弱群体、微小公司、女性劳动者
8	山东省交通运输厅	绿色城乡货运多式配送	数据收集分析；培训和研讨	不涉及实体土木工程；无环境影响	不涉及实体土木工程；对项目受益者基础数据进行分析，关注劳工、脆弱群体、性别方面信息。
9	福建省交通运输厅	电子商务平台发展	软件开发、硬件采购和安装	不涉及实体土木工程；无环境影响	不涉及实体土木工程 平台建设应该考虑到公众参与和申诉表达机制
		厦门港货运组织优化研究	总体研究	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能存在社会影响



10	广东省 交通运 输厅	广清城乡一 体化配送示 范，包括配 送组织计 划、配送通 用软件模块 研发、监测 和评估	总体研 究	正环境效益；不涉及实体 土木工程；对项目下游环 节可能产生环境影响	不涉及实体土木工程； 对项目下游环节可能存在社 会影响
		能力建设	培训和 研讨	不涉及实体土木工程；无 环境影响	涉及脆弱群体、微小货运企 业、女性就业等方面
11	湖北省 交通运 输厅	湖北汉江内 河一体化运 输发展提升 战略研究	总体研 究	正环境效益；不涉及实体 土木工程；对项目下游环 节可能产生环境影响	不涉及实体土木工程； 对项目下游环节可能存在社 会影响
		绿色航道发 展，传统航 标灯更换为 新型太阳能 航标灯	设备更 新	正环境影响；不涉及实体 土木工程	不涉及实体土木工程 对项目下游环节可能存在社 会影响

## 5、环境与社会风险与影响管理措施

基于上述对不同子项目可能存在的环境与社会风险和影响的筛查分析，项目管理办公室提出环境与社会管理框架，根据各子项目的具体内容，在项目准备和实施阶段将采取不同的针对性措施，进行项目环境与社会风险和影响管理。其详细内容见表三。

表三：环境及社会影响管理方案

序号	项目内容	环境影响	环境管理措施	社会影响	社会管理措施	负责机构	输出结果
1	中国促进多式联运中长期计划研究	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对多式联运开展后对下游环节可能产生的影响进行分析，提出消弭这些影响的措施	不涉及实体土木工程；可能产生下游环节的社会影响，如小型航运物流公司与从业个体	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对多式联运开展后对下游环节可能产生的影响进行分析，特别是对多式联运可能对微小货运企业与从业个体人员产生的影响进行评估，提出消弭这些影响的措施	研究实施单位	研究报告的相应章节

2	中国多式联运标准和规则研究	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对联运标准和规则可能对下游环节可能产生的影响进行分析，提出消弭这些影响的措施	不涉及实体土木工程；可能产生下游环节的社会影响，如小型航运物流公司与从业个体	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对联运标准和规则可能对下游环节可能产生的影响进行分析，特别是对微小货运企业与从业个体人员产生的影响进行评估，提出消弭这些影响的措施	研究实施单位	研究报告的相应章节
3	中国干线货运高效、绿色发展行动计划	不直接涉及实体土木工程；研究成果可能引起其它相关方的基础设施建设活动，对项目下游环节可能产生环境影响	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对行动计划可能产生的影响进行分析，提出消弭这些影响的措施。	可能产生下游环节的社会影响，一旦涉及具体基础设施项目，可能产生实体土木工程影响。	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对行动计划可能产生的影响进行分析，提出消弭这些影响的措施。	研究实施单位	研究报告的相应章节
			如果成果报告提出具体的基础设施建设的项目建议，则应该在识别影响的基础上为下游项目的准备工作编制 TOR		如果成果报告提出具体的基础设施建设的项目建议，则应该在识别影响的基础上为下游项目的准备工作编制包括安置行动计划（RAP）和社会评估（SA）的 TOR	子项目办公室	独立的报告
4	中国干线高效货运组织与管理计划	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对该计划可能产生的影响进行分析，提出消弭这些影响的措施。	不涉及实体土木工程；可能产生下游环节的社会影响，特别是对小型航运物流公司与脆弱群体	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对该计划可能产生的影响进行分析，对微小货运企业与脆弱群体产生的影响进行评估，提出消弭这些影响的措施。	研究实施单位	研究报告的相应章节
5	生态文明战略下长江经济带多式联运发展导则	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对长江经济带多式联运可能产生下游环节影响进行分析，提出消弭这些影响的措施。	不涉及实体土木工程；可能产生下游环节的社会影响，特别是对小型航运物流公司与脆弱群体	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对长江经济带多式联运可能产生下游环节影响进行分析，对微小货运企业与脆弱群体产生的影响进行评估，提出消弭这些影响的措施。	研究实施单位	研究报告的相应章节

6	城市绿色、高效货运配送导则	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对绿色货运配送可能产生下游环节影响进行分析，提出消弭这些影响的措施。	不涉及实体土木工程；可能产生下游环节的社会影响，特别是对小型航运物流公司与脆弱群体	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对绿色货运配送可能产生下游环节影响进行分析，对微小货运企业与脆弱群体产生的影响进行评估，提出消弭这些影响的措施。	研究实施单位	研究报告的相应章节
7	多式联运大数据分析	不涉及实体土木工程；无环境影响	尚未识别出环境风险和影响	不涉及实体土木工程；对项目受益者基础数据进行分析，关注劳工、脆弱群体、性别方面信息。	子项目办在委托数据分析任务时，要求研究者基于项目受益者基础信息，分析多式联运在劳工、脆弱群体、性别等方面产生的影响，对可能存在的风险提出解决思路 and 方案	实施单位	社会影响专题分析报告
	宣传研讨	不涉及实体土木工程；无环境影响	尚未识别出环境风险和影响	关注涉及到的脆弱群体、微小公司、女性劳动者	将受到影响的脆弱群体、微小公司、女性劳动者纳入宣传、培训对象	子项目办	
8	绿色城乡货运多式配送	不涉及实体土木工程；无环境影响	尚未识别出环境风险和影响	不涉及实体土木工程；对项目受益者基础数据进行分析，关注劳工、脆弱群体、性别方面信息。	基于项目受益者基础信息，分析多式配送在劳工、脆弱群体、性别等方面产生的影响，对可能存在的风险提出解决思路 and 方案	子项目办	社会影响专题分析报告
9	电子商务平台发展	不涉及实体土木工程；无环境影响	尚未识别出环境风险和影响	不涉及实体土木工程；平台建设应该考虑到公众参与和申诉表达机制	平台建设过程中建立公众参与和申诉表达机制；将公众参与成果纳入平台建设	子项目办	整合了公众参与意见的电子商务平台
	厦门港货运组织优化研究	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对厦门港货运组织优化可能产生下游环节影响进行分析，提出消弭这些影响的措施。	不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能存在社会影响	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对厦门港货运组织优化可能产生下游环节影响进行分析，提出消弭这些影响的措施。	研究实施单位	研究报告的相应章节

10	广清城乡一体化配送示范，包括配送组织计划、配送通用软件模块研发、监测和评估	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对一体化配送可能产生下游环节影响进行分析，提出消弭这些影响的措施。	不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能存在社会影响	项目办在提出研究计划的 TOR 中，明确要求，研究过程中，应该有专门章节对一体化配送可能产生下游环节影响进行分析，提出消弭这些影响的措施。	研究实施单位	研究报告的相应章节
	能力建设	不涉及实体土木工程；无环境影响	尚未识别出环境风险和影响	涉及脆弱群体、微小货运企业、女性就业等方面	将受到影响的脆弱群体、微小公司、女性劳动者纳入培训对象	子项目办	
11	湖北汉江内河一体化运输发展提升战略研究	正环境效益；不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能产生环境影响	子项目办在提出研究计划的 TOR 中，要求研究者用专门章节对汉江一体化货运可能产生下游环节影响进行分析，提出消弭这些影响的措施。	不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能存在社会影响	子项目办在提出研究计划的 TOR 中，要求研究者用专门章节对汉江一体化货运可能产生下游环节影响进行分析，提出消弭这些影响的措施。	研究实施单位	研究报告的相应章节
	绿色航道发展，传统航标灯更换为新型太阳能航标灯	正环境影响；不涉及实体土木工程	尚未识别出环境风险和影响	不涉及实体土木工程；对项目下游环节可能存在社会影响	尚未识别出社会风险和影响		

## 6、管理程序与机构

项目办根据项目本身环境与社会风险和影响以及世界银行项目准备和管理程序，进行环境与社会风险和影响的识别和管理。其基本程序是：

1.聘请环境和社会专家加入项目管理团队。项目管理办公室将分别聘请至少一名环境专家和社会专家作为项目团队成员。环境和社会专家至少有十年以上的从业经验，特别是熟悉世界银行的环境和社会安全保障政策，主持过类似项目环境和社会风险管理工作。

2.根据世界银行的安全保障政策以及世界银行专家团的意见，项目管理办公室为国家层级研究项目和地方层级子项目准备项目研究任务大纲（TOR），该任务大纲将详细列出清单，对各子项目研究和实施过程中的潜在环境社会风险与影响识别、风险管理措施、实施程序、过程中的公众参与等

环节做出具体要求。

3.各子项目根据任务大纲，安排专门机构或者人员，在具体的研究过程或者实施阶段，将环境社会风险和影响的识别和管理作为项目的重要内容进行安排。项目输出成果将包含环境社会风险和影响管理内容。

4.项目实施过程中世界银行对各子项目的环境社会风险和影响进行检查和监督，各子项目环境社会风险管理机构或者人员负责介绍相关工作情况和研究成果，并且根据世界银行的意见和要求改进相关工作。

5.项目结束阶段，项目管理办公室根据各子项目研究输出成果和实施阶段环境社会风险管理的内容，进行评估和验收。

由此，项目环境社会风险管理涉及的组织机构有：

(1) 项目管理办公室。其主要职责是明确项目构成、聘请环境社会咨询专家组建环境社会影响团队、为各子项目提出环境社会影响任务大纲、组织和督促各子项目环境社会风险管理任务落实、对环境社会风险管理实施情况进行验收评估。

(2) 各子项目管理办公室。其职责是负责本项目涉及的环境社会风险和影响的识别和管理。组建专门机构或者安排专门人员负责该项工作。如果委托第三方机构展开研究和开发工作，则应该将项目管理办公室的任务大纲所规定的任务和要求忠实转达，并且在实施过程中进行跟踪督促。各子项目管理办公室负责本项目社会环境风险和影响的管理工作的验收。

(3) 项目实施单位。各子项目实施单位的职责是根据任务大纲，结合项目本身特点，将环境社会风险和影响的识别、风险管理等工作纳入研究内容，制定具有可行性的消弭环境社会影响的具体措施和方案。

## 7、信息公开、公众参与和抱怨申诉

本环境与社会管理框架准备过程中，开展了信息公开和公众参与。项目团队与中央和地方相关部门和利益相关人进行了磋商和会谈，并将有关意见纳入了本框架。本框架全文已经公示。公示时间和地点如下：

2018年2月22日：[http://www.transformcn.com/Topics/2018-02/22/content\\_139827.htm](http://www.transformcn.com/Topics/2018-02/22/content_139827.htm)

2018年2月27日：

广东：<http://219.135.151.98:8099/logisticsWeb/wlzx/14157.jhtml>

湖

北：[http://www.hjyksen.cn/wz/web/xxgk\\_show.jsp?agent=10BZbFJXtQX5V2NICAGS1f/HpBJ6X/xF26eU/NEUVGn](http://www.hjyksen.cn/wz/web/xxgk_show.jsp?agent=10BZbFJXtQX5V2NICAGS1f/HpBJ6X/xF26eU/NEUVGn)

[o=&view\\_lbunid=750513123B3513545AAC0A8464591D90&unid=7602010B373734EC2B2C0A846413D390](http://www.xmcp.gov.cn/tzxx/hyxw/201802/t20180227_1851194.htm)

福建: [http://www.xmcp.gov.cn/tzxx/hyxw/201802/t20180227\\_1851194.htm](http://www.xmcp.gov.cn/tzxx/hyxw/201802/t20180227_1851194.htm)

烟台: [http://jtj.yantai.gov.cn/art/2018/2/27/art\\_310\\_885197.html](http://jtj.yantai.gov.cn/art/2018/2/27/art_310_885197.html)

潍坊: <http://www.wfjt.gov.cn/gzdt/4024.jhtml>

本项目在各子项目的研究和实施过程中，展开充分的公众参与活动，建立有效的不满和申诉表达机制。

在项目管理办公室提出的任务大纲中，将公众参与和建立申诉机制作为重要内容列出，贯穿研究和实施的全过程。

研究和子项目实施过程中，将通过多种有效的公众参与方式，收集信息和各利益相关方的不满和抱怨，对相关过程和结果进行详细的记录。

研究输出成果，要充分吸纳公众的意见和建议，反映公众参与带来的效果。公众参与和抱怨申诉机制的建立和运转情况，作为项目成果验收的指标之一。

## 8、能力建设

能力建设对于成功实施上述活动来说是非常关键。对于当前的机构安排，交通部项目办和各子项目办需加强能力建设，以使其更好地履行其应该承担的责任。能力建设的费用可由项目贷款资金或由中方的配套资金支持。

环境和社会保障的能力建设将包括两个方面：首先，项目办将决定各层面的人员配备需求和额外需要的人员配备。其次，为所有环境和社会方面的人员进行项目范围的保障培训。

### 环境和社会保障人员培训计划

	时间	人员	内容
1	项目初期	各项目办相关人员	世界银行项目的环境与社会保障管理基本政策、规定、理念、措施方面培训
2	项目初期	各项目办相关人员	世界银行项目的环境、社会保障计划的基本政策和规定研讨
3	项目中期	各项目办相关人员 各项目承担单位负责人	世界银行项目的环境、社会保障管理实务培训以及有关文档管理工作要求

---

4	项目后期	各项目办相关人员 各项目承担单位负责人	世界银行项目的环境保障文件和社会保障文件的实施、指导、监督、检测、评估等方面工作
---	------	------------------------	--