**全球环境基金（GEF7）**

**Pathways for Decarbonizing Transport towards Carbon Neutrality in China (P175561)**

**促进中国碳中和的交通脱碳路径项目(P175561)**

**利益相关方参与框架**

（初稿）

**项目管理办公室**

**2022年4月**

# 执行概要

全球环境基金（GEF-7）推出促进中国碳中和的交通脱碳路径项目（以下简称“本项目”），由世界银行担任国际执行机构，旨在通过提供国家层面的政策支持和省级层面的试点项目，促进中国交通运输行业实现脱碳。

本项目包括四个组成部分：（1）为中国交通运输行业实现碳中和提供国家层面的政策和技术支持；（2）支持省级（河南、江苏、山东）试点示范；（3）项目管理及能力建设；（4）监测评估。

本项目涵盖技术援助和实体工程子项目两类活动。目前国家层面和省级层面的技援子项目的建议书均在编制阶段，其实施主体、内容等细节尚未明确；省级试点实体工程子项目的活动内容、实施主体与方式也尚未确定。本框架是为这些技援子项目和实体工程子项目的实施细节确定后在项目实施阶段实施利益相关方参与制定的原则和策略。

本框架根据现有有限的项目信息对技援子项目和实体工程子项目涉及利益相关方进行了初步识别。

针对技援子项目，受项目影响方主要包括三大类：a)受技援子项目研究本身的影响，主要为野外调查的咨询研究人员；b)利益相关方参与不足以及弱势群体（包括城市和农村的低收入群体，尤其是对出行有特殊需求的人士，比如残障人士）不能公平有效参与及他们的意见或忧虑被忽略的风险；c)受技援子项目研究成果等下游活动的影响，主要包括：征地拆迁受影响人；城乡居民；交通运输相关设施建设运营影响的劳动者和社区及居民（包括少数民族）；部分企业及其职工，包括公路运输中的客运货运企业、物流企业、旅游公司以及客运站等以及汽车相关的原材料行业、零部件行业、整车行业企业等。技援子项目影响的弱势群体主要包括以下三类：a)城市和农村的低收入群体、残障人士、少数民族等等；b)交通运输实施建设征地拆迁或限制土地使用而影响的农户、少数民族；以及c)下游活动影响的部分小企业及职工，可能面临企业转型过程中下岗失业的风险。其他利益相关方主要包括相关部委、省级或地方决策部门、研究机构、设计单位、行业协会、科研院所、新闻媒体等。

针对实体工程子项目，受项目影响方主要包括：a) 项目直接工人、合同工人、主要供应商（如储能项目涉及的电池制造商和回收企业）工人；b)社区居民，包括相关设施周边社区居民；c)城乡居民。特别地，本项目下弱势群体可能包括以下三大类：a)包括加氢站、电池储能等实体工程子项目及其关联设施建设运营过程中受劳工与工作条件、职业健康与安全的影响的企业合同工人和主要供应商工人；b)受项目建设和运营过程中的噪音、扬尘、废气、废水、施工营地等干扰以及火灾、爆炸、化学物质泄漏、道路交通安全等影响的周边社区居民中的弱势群体，以及c)城乡居民中的低收入群体、老人、残障人士等。其他利益相关方主要包括主管项目落地（规划与自然资源部门）及负责各种审批、监管的各级机构和部门、社会团体、地方媒体、设计单位及承包商。

在项目准备阶段，中国交通运输部设立的国家项目办，与各省项目办以及省级试点子项目实施机构一起开展了前期的利益相关方参与和协商，包括信息披露以及与相关部委等的研讨咨询等，对项目的具体内容、利益相关方的识别以及环境与社会风险的分析、管理程序等进行了有意义的讨论，并就尽早开展利益相关方参与活动达成了一致。

在对利益相关方进行初步识别和分析的基础上，本框架明确了在技援子项目研究过程的不同阶段（即准备阶段、研究阶段和评审阶段）以及实体工程子项目实施的不同阶段（准备阶段、建设阶段、运营阶段），国家项目办、省项目办、省级试点子项目实施机构（也为实体工程子项目业主）以及技援子项目研究机构/设计单位等的职责，制定了相应的信息披露、利益相关方磋商的策略，包括主要的内容和方法，并对本项目的外部沟通机制和监测机制提出了要求。

特别的，本框架针对技援子项目和实体工程子项目分别提出了不同阶段开展利益相关方参与的要求：

* 技援子项目研究本身虽然并不会带来比较高的环境与社会风险，但其研究成果应用实施会涉及广泛的利益相关方，并带来较高的环境与社会风险。由此，尽早开始利益相关方参与十分重要。因此，在准备阶段，首先在工作任务大纲中应明确利益相关方参与的要求；在研究启动前，需要提出详细可行的利益相关方参与安排（可作为工作方案的一部分），并在研究阶段实施各利益相关方的参与活动；在评审阶段，就研究成果广泛征求各利益相关方的意见，并对研究成果进行完善。
* 实体工程子项目可能带来较高的环境与社会风险，应根据实体工程子项目的风险筛查，在准备阶段制定与其风险相称的利益相关方参与计划。根据现有的项目信息，实体工程子项目部分是在现有设施基础上升级，部分为在现有港口内新建，因此，针对实体工程子项目的环境与社会风险管理，现有设施的环境与社会尽调十分关键，由此，前期的利益相关方参与特别重要，利益相关方的诉求和需求应能反映到项目的设计中。本框架为实体工程子项目制定了一份利益相关方参与计划模板。实体工程子项目业主应在项目准备阶段制定利益相关方参与计划，以在项目准备阶段、建设阶段和运营阶段按照风险相称的方式开展和实施信息公开、利益相关方磋商及抱怨申诉处理等活动。

**目 录**

[执行概要 I](#_Toc98786659)

[1 项目简介 2](#_Toc98786660)

[1.1 项目背景 2](#_Toc98786661)

[1.2 项目内容 2](#_Toc98786662)

[1.3 项目类别 2](#_Toc98786663)

[1.4 机构安排 3](#_Toc98786664)

[1.5 本框架的目标 3](#_Toc98786665)

[2 利益相关方分析 5](#_Toc98786666)

[2.1 利益相关方的识别 5](#_Toc98786667)

[2.1.1 技援子项目的利益相关方识别 5](#_Toc98786668)

[2.1.2 实体工程子项目的利益相关方识别 13](#_Toc98786669)

[2.2 利益相关方的参与需求分析 16](#_Toc98786670)

[2.2.1 技援子项目 16](#_Toc98786671)

[2.2.2 实体工程子项目 18](#_Toc98786672)

[2.3 弱势群体的参与需求分析 19](#_Toc98786673)

[3 前期利益相关方参与活动的摘要 21](#_Toc98786674)

[3.1 已完成的利益相关方磋商活动 21](#_Toc98786675)

[3.2 已完成的信息披露活动 21](#_Toc98786676)

[3.3 已完成参与活动的发现与建议 24](#_Toc98786677)

[4 利益相关方参与策略 25](#_Toc98786678)

[4.1 责任和资源 25](#_Toc98786679)

[4.2 信息披露策略 28](#_Toc98786680)

[4.2.1 不同类型项目信息披露的主要内容 28](#_Toc98786681)

[4.2.2 不同类型项目信息披露的主要方法 30](#_Toc98786682)

[4.3 利益相关方磋商策略 30](#_Toc98786683)

[4.3.1 不同类型项目利益相关方磋商的主要内容 31](#_Toc98786684)

[4.3.2 不同类型项目利益相关方磋商的主要方法 33](#_Toc98786685)

[4.4 针对弱势群体的参与策略 34](#_Toc98786686)

[5 外部沟通与申诉处理机制 36](#_Toc98786687)

[5.1 外部沟通机制 36](#_Toc98786688)

[5.2 不同类型项目的申诉处理机制 37](#_Toc98786689)

[5.2.1 针对技援子项目的申诉机制 37](#_Toc98786690)

[5.2.2 针对实体工程子项目的抱怨申诉机制 38](#_Toc98786691)

[6 利益相关方参与的实施及监测 41](#_Toc98786692)

[附件1技援子项目利益相关方参与的要求 42](#_Toc98786693)

[附件2 实体工程子项目利益相关者参与计划模板 43](#_Toc98786694)

**表目录**

[**表2‑1 I类技援子项目涉及的利益相关方识别与分析** 6](#_Toc98786235)

[**表2‑2 II类技援子项目涉及的利益相关方识别与分析** 9](#_Toc98786236)

[**表2‑3 II类技援子项目弱势群体识别与分析** 12](#_Toc98786237)

[**表2‑4 实体工程子项目利益相关方识别与分析** 13](#_Toc98786238)

[**表2‑5 实体工程子项目弱势群体识别与分析** 16](#_Toc98786239)

[**表2‑6 技援子项目利益相关者参与需求分析** 16](#_Toc98786240)

[**表2‑7 技援子项目利益相关者参与需求分析** 18](#_Toc98786241)

[**表3‑1 已完成的利益相关方磋商活动** 22](#_Toc98786242)

[**表4‑1 国家项目办的职责** 26](#_Toc98786243)

[**表4‑1 国家项目办的职责** 26](#_Toc98786244)

[**表4‑2 省级试点子项目实施机构的职责** 28](#_Toc98786245)

[**表4‑3 技援子项目研究/设计机构的职责** 27](#_Toc98786246)

[**表4‑4 信息披露的主要内容** 29](#_Toc98786247)

[**表4‑5 信息披露的主要方法** 30](#_Toc98786248)

[**表4‑6 信息公开记录模板** 30](#_Toc98786249)

[**表4‑7 制定公众咨询和参与计划的模板** 32](#_Toc98786250)

[**表4‑8 利益相关方参与方式** 33](#_Toc98786251)

[**表4‑9 公众参与记录模板** 34](#_Toc98786252)

[**表5‑1 外部沟通联系方式** 36](#_Toc98786253)

[**表6‑1 利益相关者参与实施监测指示性指标** 41](#_Toc98786254)

**图目录**

[**图3‑1 本项目环境和社会文件初稿公示** 21](#_Toc98786695)

[**图5‑1 本项目的申诉处理机制** 38](#_Toc98786696)

# 项目简介

## 项目背景

中国经济的快速增长，伴随着结构和空间转型，导致了能源使用中温室气体(GHG)排放的急剧上升。作为世界上最大的温室气体排放国，中国在最新的国家自主贡献（NDC）中更新了其气候承诺，承诺到2030年达到碳排放峰值，到2060年实现碳中和。

交通运输是中国温室气体排放的主要贡献部门，随着收入的增加、城市化进程的继续、机械化的迅猛发展以及基础设施的不断建设，预计中国的客运量和货运运量将持续快速增长，温室气体排放在所有部门中增长速度最快，这使得该行业的减碳工作极其困难。

近年来国家及相关部门陆续出台了关于优先发展城市公共交通以及落实交通领域减碳措施的政策。发展新能源、智能网联汽车产业已被写入多省市的“十四五”规划和2035年远景目标中。预期在“十四五”阶段形成交通运输领域绿色生产生活方式，铁路、水运承担大宗货物和中长距离货物运输比例稳步上升，绿色出行比例明显提高，清洁低碳运输工具广泛应用，单位周转量能源消耗明显降低，交通基础设施绿色化建设比例显著提升，资源要素利用效率持续提高，碳排放强度稳步下降。目标到2025年，交通运输二氧化碳排放强度下降5%。

21世纪以来，通过与世界银行合作，中国利用全球环境基金 (GEF) 赠款，实施了一系列GEF项目，有效推动了交通运输行业发展。2022年，国家交通运输部拟申请全球环境基金7089万美元，实施促进中国碳中和的交通脱碳路径项目（即本项目），推进交通运输领域脱碳，以实现中国的碳目标。

## 项目内容

本项目旨在制定交通运输脱碳路线图，加强交通运输领域清洁能源创新和推广的政策框架，并在选定省份试点新出现的缓解措施，以扩大其规模，以实现中国的碳目标。项目总投资约7089万美元，其中GEF赠款1009万美元，国内配套资金6080万美元。本项目有以下四个组成部分，具体活动见**表1-1**：

**第一部分 - 国家层面交通碳中和路线图和政策框架：**将支持制定2030年实现交通运输行业碳达峰及2060年实现碳中和的国家路线图。

**第二部分 - 省级层面交通碳达峰和和碳中和试点示范：**根据与项目目标的一致性、对脱碳目标的潜在贡献以及可复制性，世行和交通运输部对提交给交通部提案进行联合审查，选定了三个示范省（山东、河南、江苏）试点示范活动，既包括政策研究活动，也包括实体工程实施。

**第三部分 - 能力建设：**加强交通运输脱碳创新知识交流和能力建设；支持项目推广；加强知识管理。

**第四部分 -监测和评估：**支持国家项目办公室及三个地方办公室进行监测和评估。

本项目主要包括技术援助子项目和实体工程子项目两大类项目活动。其中：技术援助子项目主要支持国家和省级低碳交通发展的政策、路线图、技术标准、可行性和设计研究等，以及相关的能力建设，包括两类：

* 第一部分国家层面的研究类项目和第二部分省级层面的政策、路线图、技术标准等研究类项目（除了江苏盐城港的可研、设计外）主要为**II类**技援子项目；
* 第三部分和第四部分项目活动主要包括项目经验交流、宣传、培训、监测和评估等促进能力提升的活动，属于**III类**技援子项目。

实体工程子项目包括河南省、山东省和江苏省的试点工程，主要为土建规模较小至中等的基础设施建设、设备采购和制造以及信息平台建设等三大类别，具体为：

* **基础设施建设，**包括：
  + 河南永城和浚县升级城乡客运货运物流一体化站点，新县为公交运营现有的分布式可再生能源发电建设储能设施；
  + 山东港加氢站建设；
  + 江苏盐城港可再生能源发电设施（海上风电场）、储能装置、充电换电设施以及制氢加氢一体化设施的建设；
* **设备采购和制造，**包括：
  + 河南永城和浚县采购新能源客车和充电设备，新县采购电动公交车；
  + 山东采购氢燃料电池公交车和氢能集装箱卡车，以及船舶便携式电源装置的生产；
  + 江苏盐城港采购电动卡车。
* **信息平台建设，**主要为河南的智能交通信息平台建设。

**表1-1：项目活动清单**

| **序号** | **主题** | **主要活动内容** | | **类型[[1]](#footnote-1)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **第一部分：国家层面交通碳中和路线图和政策框架** | | | | |
| 1A | 中国交通运输碳达峰和碳中和的战略和路线图 | 1.1.1 中国交通运输绿色低碳发展战略路径及推进机制研究  1.1.2 非营运车辆绿色低碳深度减排战略路径研究  1.1.3 公路沿线绿色能源设施建设发展对策研究  1.1.4 碳达峰碳中和背景下多种运输方式融合发展对策研究  1.1.5 交通运输碳减排潜力与成本评估研究 | | TA2 |
| 1B | 中国交通脱碳政策和技术标准框架 | 1.2.1绿色低碳发展政策模拟评估及标准体系研究  1.2.2 公路交通运输绿色低碳发展技术需求清单研究  1.2.3水路运输绿色低碳发展技术需求清单及标准研究 | | TA2 |
| 1C | 中国交通运输碳排放评估框架 | 1.3.1 交通运输碳排放监测调查方案研究及平台研发  1.3.2 公路基础设施全生命周期碳排放核算研究  1.3.3 水运基础设施全生命周期碳排放核算研究 | | TA2 |
| **第二部分：省级层面交通碳中和试点示范** | | | | |
| 2A | **山东省** | 路线图 | 交通排放数据收集、建模和脱碳场景模拟 | TA2 |
| 脱碳路线图 | TA2 |
| 交通运输清洁能源应用可行性研究 | TA2 |
| 氢燃料电池公交车试点 | 氢燃料电池公交车试点综合评估报告 | TA2 |
| 氢燃料电池公交车应用、储氢、加氢技术指南 | TA2 |
| 能力建设和研究推广 | TA3 |
| 在16个城市采购氢燃料电池公交车 | 实体工程 |
| 山东港口试点 | 山东港口的脱碳战略 | TA2 |
| 山东港口运营脱碳清洁能源、新技术和政策措施识别 | TA2 |
| 加氢站建设 | 实体工程 |
| 采购氢能集装箱卡车 | 实体工程 |
| 清洁能源船舶创新 | 内河航道船舶清洁能源使用研究和技术指南 | TA2 |
| 船舶便携式电源装置的研制（包括研发和第三方生产） | TA1/实体工程 |
| 2B | **河南省** | 路线图 | 交通排放数据收集、建模和脱碳场景模拟 | TA2 |
| 脱碳线路图 | TA2 |
| 城乡综合电力交通运输试点 | 永城和浚县城乡客运、货运、物流服务一体化可行性研究和实施方案 | TA2 |
| 升级永城、浚县客运、货运、物流服务运营平台和公共信息系统 | 实体工程 |
| 在永城和浚县建设和升级一些选定的终端，提供城乡一体化的客运、货运和物流服务 | 实体工程 |
| 新能源客车及充电设备采购 | 实体工程 |
| 整合电动汽车和分布式可再生能源 | 新县电动客车运营中最大程度利用现有可再生能源的电池储能技术研究 | TA2 |
| 为新县公交车运营安装现有分布式可再生能源发电的蓄电池 | 实体  工程 |
| 采购电动公交车 | 实体  工程 |
| 2C | 江苏省 | 路线图 | 交通排放数据收集、建模和脱碳场景模拟 | TA2 |
| 脱碳线路图 | TA2 |
| 绿色出行平台 | 绿色出行指标构建 | TA2 |
| 交通排放MRV系统的开发 | TA2 |
| 现有绿色出行试点项目的综合评估报告 | TA2 |
| 试点MaaS平台和绿色出行积分 | TA2 |
| 零排放港口试点 | 建设可再生能源发电设施（海上风电场），并为港口供电安装蓄电池储能装置 | 实体  工程 |
| 采购电动卡车、安装充换电设施和制氢加氢一体化设施 | 实体  工程 |
| **第三部分：能力建设** | | | | |
| 3A | 能力建设 | 3.1.1 开展关于脱碳运输创新的知识交流和能力建设  3.1.2项目宣传  3.1.3 知识管理活动 | | TA3 |
| **第四部分：监测与评估** | | | | |
| 4A | 监测  与评估 | 监测和评估项目，包括监测和评估温室气体减排的试点项目，并完成定期监测报告，中期报告，以及项目结束时的完工报告。 | | TA3 |

## 机构安排

本项目正式实施架构将在项目评估结束前确定，目前的设想安排如下：

**交通运输部**：为该项目的执行机构。

**国家项目管理办公室(NPMO)：交通运输部下设**国家项目管理办公室，将负责整个项目的日常管理，包括同世界银行的联络和试点的协调，以及国家组成部分的技术准备、项目产出的质量控制、采购管理、财务管理、环境稳定框架监测和项目的执行和执行。

**省级项目管理办公室(PMO)**：、江苏省交通运输厅、河南省交通运输厅、山东省交通运输厅分别成立了3个省级项目管理办公室。省级项目管理办公室将负责各省级子项目的日常管理，包括技术准备、项目产出的质量控制、采购管理、财务管理、环境安全框架监测和项目监测。

**项目督导委员会(PSC)：**将在国家层面设立一个项目监督委员会，提供全面指导和机构间协调。该委员会的成员包括财政部、交通运输部综合规划司和试点省份的交通运输部门。项目督导委员会将定期审核小组的架构，并按项目需要邀请新成员加入PSC。

## 本框架的目标

本框架适用于国家项目和省级层面所有技援子项目和实体工程子项目。根据世行环境与社会框架（ESF）及ESS10要求，利益相关方参与是贯穿项目周期的一个包容性过程。该过程的正确设计和实施，对管理技援子项目的环境与社会风险至关重要。

本利益相关方参与框架的主要目标包括：

基于现有的信息，识别分析利益相关方，为技援子项目和实体工程子项目建立后续利益相关方参与的系统方法提供指导；

在技援子项目研究过程的不同阶段（即准备阶段、研究阶段和评审阶段）以及实体工程子项目实施的不同阶段（准备阶段、建设阶段和运营阶段），明确国家项目办、省项目办、省级子项目实施机构等主体开展利益相关方参与的职责、策略和方法以及利益相关方参与过程管理的原则和程序；

建立外部沟通机制，并对未来承担技援子项目的研究机构和实体工程子项目实施机构明确建立申诉处理机制和监测机制的要求。

# 利益相关方分析

## 利益相关方的识别

交通行业脱碳涉及利益相关方众多且复杂。根据世行环境与社会标准10（ESS10）及项目的特点，本项目利益相关方包括：受影响方、其他利益相关方以及弱势群体。其中受项目影响方为受项目影响或可能受项目影响的个人或群体，这包括直接受影响人或间接影响人。其他利益相关方为可能与项目有利益关系的个人或群体。弱势群体是指因自身脆弱性因素的限制，在项目准备、实施及运行中更容易受到负面影响的人。本项目中相关脆弱性因素包括性别、年龄、身份、工作场所受环境的影响等。

由于本框架编制时，项目仍处于准备阶段，各子项目的具体内容尚未明确。因此，本阶段无法进行全面且详细的利益相关方识别和参与需求分析。一旦有更详细的项目研究活动信息，将在项目实施过程中对利益相关方进行更详细的识别。

## 技援子项目的利益相关方识别

**（1）II类技援子项目的利益相关方识别**

本项目的第一部分与第二部分的研究类项目均为II类技援子项目，包括：国家层面的研究和省级层面的研究。

**1）受项目影响的利益相关方**

此类项目活动涉及的受影响的利益相关方主要分为两种情况，一是技援子项目研究本身带来的影响，一是应用技援子项目研究成果等下游活动可能带来的影响。具体包括：

**技援子项目研究本身的影响**：这些研究活动本身不涉及实体工程子项目，本身的环境与社会风险较小。交通运输部和省交通局建立了完善的人力资源管理制度，并制定了相关的政策和程序，项目办相关管理人员作为政府公务员进行管理，完全符合国家劳动管理规定，劳工与工作条件涉及的风险低。技援子项目研究机构的研究人员均为高级技术人员，也能够受到国家法律制度的有效保护，相应的劳工与工作条件的风险也低。根据技援项目研究的性质，技援项目本身主要包括两类风险：1）项目管理人员和研究人员可能面临调查期间的旅行安全和健康风险（包括COVID-19疫情）、能否按法规要求足额支付差旅补助等；2）研究过程中利益相关方参与不足以及弱势群体（包括城市和农村的低收入群体，老人，尤其是对出行有特殊需求的人士，比如残障人士）不能公平有效参与及他们的意见或忧虑被忽略的风险。

**应用技援子项目研究成果等下游活动可能的影响：其中，II类技援子项目主要**这些研究一旦得以采纳和实施，则可能会引发下游的活动，增加基础设施投资，例如道路或桥梁改造，建造可再生能源发电、储存和传输设施，建造或升级客货运物流中心、巴士站，新建加氢站、充电桩等，从而对产生环境与社会风险和影响：

* **征地拆迁的风险和影响：**这些基础设施的建设会导致土地征收的风险和影响；
* **安全风险：**大量的加氢站、充电桩以及储能设施的建设以及新能源汽车（电动车、氢燃料电池公交车等）的使用，可能出现**道路交通安全风险**，以及氢泄露、电池自燃、火灾和爆炸等风险，从来带来**劳动者（包括在新能源设施场地工作的职工、新能源汽车驾驶员等）职业健康与安全的风险和影响**、**社区健康与安全的风险和影响**。
* **弱势群体被排除在外的风险（exclusive risk）:** 交通出行方式的改变（公共交通、主动出行active transport、共享出行等），道路、城市慢行系统、物流等基础设施的优化，都会改变居民的日常生活，包括消费、出行和旅游的模式、习惯，如果研究的政策措施、基础设施的设计方案、价格的制定等没有考虑弱势群体（包括低收入群体、老人、残障人士、少数民族等）的需求，可能导致这部分群体的出行不便或出行成本增加。
* **部分企业转型过程中的经营压力增加：**公路运输中的客运货运企业、物流企业、旅游公司以及客运站等，由于运输结构的调整、低碳排放的要求，购置新能源车辆，在转型初期经营压力上升；汽车相关的原材料行业、零部件行业、整车行业企业，随着低碳技术的采用、电能替代、交通运输结构调整等可能会导致这些行业企业生产成本提高，影响生产经营，其中大部分只能生产初级的劳动密集型和低附加值产品的零部件企业，转型难度更大。
* **大数据收集和使用的安全风险。**巨量的交通数据包含了大量的个人信息，这些数据的收集、传输、存储、分析过程都是依靠互联网传输进行，有可能由于黑客攻击导致信息泄露，从而产生信息安全的风险。

考虑到中国关于劳动保护的全面规定和地方当局日益加强的劳动检查，合同工人或初级供应工人被强迫劳动、童工劳动的风险很低。

由此，这些项目活动的受影响的利益相关方主要包括：

* **征地拆迁受影响人；**
* **城乡居民：**包括弱势群体，包括低收入者、老人、妇女、残障人士、少数民族等；
* **交通运输相关设施建设运营影响的劳动者**：包括在设施场地工作的职工、新能源汽车驾驶员等；
* **交通运输相关设施建设运营影响的社区和居民（包括少数民族）；**
* **部分企业及其职工，包括**公路运输中的客运货运企业、物流企业、旅游公司以及客运站等**；**汽车相关的原材料行业、零部件行业、整车行业企业等。

**2）其他利益相关方**

其他利益相关方主要包括：

* + 交通运输部及国家项目办；
  + 试点省交通运输厅及省项目办
  + 省级试点子项目实施机构
  + 相关部委、省级政府及相关决策部门：包括国家发改委、财政部、公路局/铁路局/民用航空局/海事局(棣属于交通运输部门)、中央宣传部、工业和信息化部、自然资源部、生态环境部、公安部、住建部、应急管理部、国家市场监督管理总局、国家机关事务管理局等主管决策部门以及3个省级政府及相关决策部门；
  + 社会团体：包括行业协会，如中国交通运输协会、中国汽车行业协会、民航环境与可持续发展研究中心、中国航空运输协会环境保护委员会、中国机场协会能源管理专业委员会；非营利性组织（如环境海洋保护委员会（MEPC）、世界自然基金会、绿色和平、大自然保护协会(TNC)）等；
  + 技援子项目研究机构；
  + 第三方专业机构和其他科研院所；
  + 新闻媒体等。

II类技援子项目利益相关方的识别与分析详见表2-2。

**表2‑2 II类技援子项目涉及的利益相关方识别与分析**

| **利益相关方** | | **对项目的影响力** | **受项目的影响** |
| --- | --- | --- | --- |
| **受项目影响方** | **技援子项目研究本身的影响** | | |
| 研究人员 | 对项目的研究工作起着关键的作用 | 可能会面临职业健康安全方面的影响； |
| 社会公众 | 对项目的影响小 | 项目研究过程中参与不足，无法享受项目带来的好处，甚至导致出行成本增加或出行不便。 |
| **应用技援子项目研究成果等下游活动可能的影响** | | |
| 征地拆迁受影响人 | 他们的参与和支持是这些研究类子项目能否顺利落实的基础。 | 面临征地拆迁影响 |
| 城乡居民 | 他们的参与和支持是这些研究类子项目能否顺利落实的基础。 | 交通出行方式的改变，道路、城市慢行系统、物流等基础设施的优化，都会改变居民的日常生活，包括消费、出行和旅游的模式、习惯；如果研究的政策措施、基础设施的设计方案、价格的制定等没有考虑他们的需求，出行可能更为不便或出行成本增加；在大数据时代，还面临隐私泄露等信息安全风险。 |
| 设施建设运营过程中影响的劳动者 | 他们的参与和支持是这些研究类子项目能否顺利落实的基础。 | 加氢站、充电桩以及储能设施的建设运营中可能出现氢泄露、电池自燃、火灾和爆炸等风险，从来面临劳动者职业健康与安全的风险和影响。 |
| 设施建设运营过程中影响的社区和居民 | 他们的参与和支持是这些研究类子项目能否顺利落实的基础。 | 加氢站、充电桩以及储能设施的建设以及新能源汽车（电动车、氢燃料电池公交车等）的使用，可能出现道路交通安全风险，以及氢泄露、电池自燃、火灾和爆炸等风险，从来导致社区健康与安全的风险和影响。 |
| 部分企业及其职工 | 他们的参与和支持是这些研究类子项目能否顺利落实的基础。 | 由于运输结构的调整、低碳技术及标准的采用、新能源设施建设等而导致初期经营压力上升；大部分只能生产初级的劳动密集型和低附加值产品的零部件企业，转型压力更大。 |
| **其他利益相关方** | 交通运输部及国家项目办 | 负责整个项目的日常管理，包括同世界银行的联络和试点的协调，以及国家组成部分的技术准备、项目产出的质量控制、采购管理、财务管理、环境稳定框架监测和项目的执行和执行。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 省级交通运输厅及省项目办 | 负责各省级子项目的日常管理，包括技术准备、项目产出的质量控制、采购管理、财务管理、环境安全框架监测和项目监测。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 项目督导委员会(PSC) | 提供全面指导和机构间协调；定期审核小组的架构，并按项目需要邀请新成员加入PSC。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 省级试点子项目实施机构 | 负责省级研究类子项目的实施，并对项目实施情况进行监督审查；聘请相关领域知名专家对项目进行技术咨询；组织项目成果审查和验收。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 相关部委、省级政府和相关决策部门 | 负责相关技术、路线、机制、政策、标准等的制定。 | 决策过程中面临省际间、行业间的协调难度。 |
| 民间社会团体，包括行业协会和非营利性机构等 | 为技援子项目研究提供支持，对技术、路线、机制、政策等提供建议和意见。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 技援子项目研究机构 | 负责政策研究项目的具体研究，对技术、路线、机制、政策等提供专业性建议和意见。 | 需要在项目的研发中考虑各利益相关方的需求，分析项目的环境与社会的风险和影响，并反映到研究成果中。 |
| 第三方专业机构和其他科研院所 | 为技援子项目研究提供支持，提供独立监测服务，对技术、路线、机制、政策等提供建议和意见。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 新闻媒体 | 采取多种形式开展交通脱碳的宣传教育。 | 项目对其无显著负面影响。 |

**3）弱势群体**

根据初步识别，本项目潜在的弱势群体主要包括技援子项目研究下游活动涉及城城乡居民中的低收入群体、老人、妇女、残障人士、少数民族等，交通运输实施建设征地拆迁或限制土地使用而影响的农户、少数民族；以及部分企业劳动者（尤其是合同工人），可能在设施建设运营过程中面临职业健康安全风险或者企业转型过程中面临下岗失业风险，见表2-3。他们往往处于较为弱势的地位，或是城乡居民中的低收入群体、出行不便的老人、或残障人士、居住在边远地区的少数民族，或是企业的蓝领工人，职业技能有限，或生计来源单一，信息渠道有限，很有可能在技援子项目研究过程中他们的诉求被忽视，因此，他们可能遭受到不成比例的潜在的下游风险和影响。

**表2‑3 II类技援子项目弱势群体识别与分析**

| **弱势群体** | **对项目的影响** | **受项目的影响** |
| --- | --- | --- |
| 征地拆迁影响的农户、少数民族 | 对项目的影响小 | 由于技援子项目研究成果的应用实施可能会引起土地利用方式的限制，导致生计方式的转变 |
| 城乡居民中的低收入群体、老人、妇女、残障人士、少数民族 | 对项目的影响小 | 项目研究过程中参与不足，无法享受项目带来的好处，甚至导致出行成本增加或出行更不方便。 |
| 部分企业劳动者，尤其是合同工人 | 对项目的影响小 | 可能在设施建设运营过程中面临职业健康安全风险或者企业转型过程中面临下岗失业风险 |

**（2）III类技援子项目的利益相关方识别**

第三部分和第四部分项目活动属于**III类**技援子项目，主要包括项目监测和评估、培训、研讨、参观、项目宣传推广、项目管理等促进能力提升的活动。涉及的利益相关方主要包括项目办、技援子项目研究机构等。他们对项目的重要性和影响力都较高。

## 实体工程子项目的利益相关方识别

由于实体工程子项目的具体内容、技术方案、具体选址等尚未确定，目前仅能初步识别涉及的利益相关方。一旦实体工程子项目的具体细节确定，各个子项目将准备利益相关方参与计划，对利益相关方进行详细的识别和分析。

**1）受项目影响方**

基于现有的项目信息，试点的实体工程子项目主要包括以下三大类别：

* **设施建设，**包括：
  + 河南永城和浚县升级城乡客运货运物流一体化站点；
  + 山东港加氢站建设；
  + 江苏盐田港可再生能源发电设施（海上风电场）、储能设施、充电换电设施以及制氢加氢一体化设施的建设；
* **设备采购，**包括：
  + 河南永城和浚县采购新能源客车和充电设备，新县采购电动公交车以及为公交运营现有的分布式可再生能源配套的蓄电池；
  + 山东在16个城市采购氢燃料电池公交车，山东港采购氢能集装箱卡车；
  + 江苏盐田港采购电动卡车。
* **信息平台建设，**主要为河南的智能交通信息平台建设。

根据目前各子项目实施机构的规划，这些设施建设项目的选址均是在现有净地（existing land holdings）上进行，不会涉及新征土地，因此用地的风险低，而且不太可能涉及文化遗产；项目的选址不会位于少数民族社区或者存在少数民族社区对拟议项目区域存在集体依附的情况，因此，实体工程子项目不会带来少数民族风险和影响。预计这些土建工程不会造成大量劳动力流入，因此，与劳动力流入有关的传染病传播、性剥削、性虐待和性骚扰(SEA-SH)风险被认为低。。

这些设施建设过程中可能对劳动者和周边社区带来健康和安全等方面的风险，比如制氢加氢站、储能设施等建设运营过程中可能发生氢泄露、火灾及爆炸而带来劳动者职业健康安全风险以及周边社区的健康安全风险，海上风电设施施工运营过程中可能出现吊机折臂、起重机失稳、桩锤坠落、强雷电天气电缆爆燃、火灾、溺水等带来的劳动者职业健康安全风险；交通站点建设等带来的施工干扰以及道路交通安全等。

设备采购本身不会带来较大的风险，主要为设备安装过程中对劳动者安全的风险，但是设备运行中的风险（包括劳动者职业健康安全风险、周边社区的健康安全风险）较大，包括：氢燃料电池汽车的火灾、爆炸以及所使用的加氢配套储存和灌注设备的安全风险；电动车的电池自燃风险等。客货运物流站点的升级以及新能源汽车的推广可能会使城乡居民出行和物流成本上升。

信息平台的建设本身不会带来较大的风险，主要为运营过程中的大数据收集和使用的安全风险，巨量的交通数据包含了大量的个人信息，这些数据的收集、传输、存储、分析过程都是依靠互联网传输进行，有可能由于黑客攻击导致信息泄露，从而产生信息安全的风险。

鉴于此，本项目实体工程子项目受项目影响方包括：

* **项目直接工人、合同工人、主要供应商（如储能项目涉及的电池制造商和回收企业）工人；**
* **设施周边社区及居民；**
* **城乡居民**

**2）其他利益相关方**

其他利益相关方包括项目办、省级试点子项目实施机构（包括县级交通运输部门、港口管理企业等）、地方政府相关部门、街道办事处/乡镇政府、社区居民委员会/村民委员会、民间社会团体（包括行业协会和非营利性组织）、承包商、主要供应商、地方媒体等。在政府部门中，项目关键审批部门包括国家或省级发改委、财政、应急管理、生态环境以及自然资源等行业主管部门。

实体工程子项目利益相关方的识别与分析详见表2-4。

**表2‑4 实体工程子项目利益相关方识别与分析**

| **利益相关方** | | **对项目的影响** | **受项目的影响** |
| --- | --- | --- | --- |
| **受项目影响方** | 直接工人、合同工人（比如承包商工人）、主要供应商工人 | 对项目的建设和顺利运营有着较主要的作用。 | 项目建设运营过程中面临职业健康与安全的影响（比如电储能、加氢站建设应用过程中可能产生泄漏、火灾和爆炸风险），其中合同工人还可能会受到工作条件的影响，主要供应商工人（比如储能项目涉及的电池制造商和回收企业工人）还可能会受到项目带来的严重安全问题的潜在风险。 |
| 设施周边社区及居民 | 他们的支持是项目建设顺利进行的基础。 | 可能受到加氢站、储能设施等生产、运输过程中可能出现泄露、火灾、爆炸等导致的社区健康安全影响。 |
| 城乡居民 | 他们的参与和支持是这些研究类子项目能否顺利落实的基础。 | 客货运物流站点的升级改造、新能源汽车的替代等有可能会在初期增加城乡居民的日常出行成本和便利性；信息平台建设可以会导致城乡居民面临隐私数据泄露等信息安全。 |
| **其他利益相关方** | 交通运输部及国家项目办 | 项目的总体协调和管理 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 省级交通运输厅及省项目办 | 各省子项目的协调和管理 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 省级试点子项目实施机构 | 负责工程项目的实施 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方发改委 | 负责工程项目的立项和审批。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方财政部门 | 管理工程项目的财务计划。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 公路局/铁路局/民用航空局/海事局 | 制定各自行业发展规划和政策并监督落实。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方生态环境部门 | 按权限分类审批建设项目环境影响评价文件；对建设项目竣工环境保护验收进行监督性检查；对排污许可进行审批和监管等 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方规划与自然资源部门 | 用地审批；用地规划的调整；核发相关用地许可文件 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 住房城乡建设部门 | 对项目（比如加氢站）选址和建设有决定权；负责设计审批、土建工程招投标、施工许可证、开展质检和安管工作、工程竣工备案等 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方应急管理部门 | 项目安全生产许可的审批和监督；负责危险化学品（包括氢）生产、贮存、使用、运输、经营的安全监管工作。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方市场监督管理部门 | 氢能特种设备、氢能标准和氢能资格认证 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方人力资源与社会保障部门、民政部门、妇联、残联等 | 保护劳动者、贫困群体、女性和残疾人的权益保护权益 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 街道办事处/乡镇政府民间 | 实施征地，处理社区居民的申诉等 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 社区居民委员会/村民委员会 | 负责社区工作的组织协调、处理社区居民的申诉等 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 设计单位 | 负责项目的设计 | 需要在项目的设计中考虑各利益相关方的需求，并关注环境与社会的风险和影响。 |
| 社会团体（包括行业协会和非营利性组织） | 对项目设计可提供建议，并对项目的实施有一定的监督作用 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 承包商 | 负责项目基础设施的建设和设备的安装 | 需按照项目实施机构的要求落实劳工管理、工作条件以及职业健康与安全等方面的政策制度；处理建设期周边社区的投诉 |
| 主要供应商 | 负责项目主要原材料、设备等的持续供应， | 需按照项目实施机构的要求落实劳工管理、工作条件以及职业健康与安全等方面的政策制度。 |
| 地方媒体 | 负责项目以及相关政策的宣传等 | 项目对其无显著负面影响。 |

**3）弱势群体**

根据初步识别，本项目潜在的弱势群体主要包括加氢站、电池储能等实体工程子项目及其关联设施建设运营过程中受劳工与工作条件、职业健康与安全的影响的企业合同工人和主要供应商工人，受项目建设和运营过程中的噪音、扬尘、废气、废水、施工营地等干扰以及火灾、爆炸、化学物质泄漏、道路交通安全等影响的周边社区居民中的弱势群体，以及城市和农村的低收入群体、残障人士等，（见表2-5）。他们往往处于较为弱势的地位，或是企业的蓝领工人，失业后再就业困难；或居住在欠发达的边远山区，生计来源单一，信息渠道有限。他们很有可能在项目建设运营过程中被排除在外，而可能遭受到不成比例的环境风险和影响。

**表2‑5 实体工程子项目弱势群体识别与分析**

| **弱势群体** | **对项目的影响** | **受项目的影响** |
| --- | --- | --- |
| 项目建设运营过程中的合同工人、主要供应商工人 | 对项目的影响小 | 项目建设运营中，合同工人面临工作条件、职业健康与安全的影响和风险；主要供应商工人可能会受到项目带来的严重安全问题的潜在风险。 |
| 项目周边社区居民中的弱势群体（包括贫困户、残疾、孤寡老人等） | 对项目的影响小 | 建设和运营过程中可能受到噪音、扬尘、废气、废水、施工营地等干扰以及火灾、爆炸、化学物质泄漏、道路交通安全的影响。 |
| 城市和农村的低收入群体、残障人士 | 对项目的影响小 | 项目研究过程中参与不足，无法享受项目带来的好处，甚至导致出行成本增加或出行更不方便。 |

## 利益相关方的参与需求分析

不同利益相关方对本项目拥有不同的需求。

## 技援子项目

表2-6对技援子项目的受项目影响方、其他利益相关方的参与需求进行了分析。

**表2‑6 技援子项目利益相关者参与需求分析**

| **利益相关方** | **具体利益相关方** | **参与需求分析** |
| --- | --- | --- |
| 受项目影响方 | 设计人员、研究人员 | 有完善的措施能够保障他们在出差以及野外考察时的健康与安全。 |
| 道路交通等设施建设征地拆迁受影响人 | 在项目预可研阶段及时开展项目建设的信息公开和有意义的磋商活动，了解受影响人的需求和建议，以优化设计；在征地拆迁过程中就征地拆迁的政策、标准等开展信息公开和有意义的磋商活动，了解受影响人的需求和建议并及时反馈和解决。 |
| 城乡居民 | 在技援子项目研究过程中应当针对城乡居民及时开展信息公开和有意义的磋商活动，提供机会聆听他们对交通运输结构、绿色出行、城市慢行系统建设规划、政策等方面的想法、顾虑和诉求，并在研究成果中体现，确保交通低碳发展过程中的包容性。 |
| 设施建设运营过程中影响的劳动者 | 在技援子项目研究过程中应当针对企业劳动者及时开展信息公开以及有意义的磋商活动，并在研究成果中考虑他们的诉求。 |
| 设施建设运营过程中影响的社区和居民 | 在技援子项目研究过程中应当针对社区及居民及时开展信息公开以及有意义的磋商活动，并在研究成果中考虑他们的诉求。 |
| 部分企业及其职工 | 在技援子项目研究过程中应针对这部分群体开展信息公开以及有意义的磋商活动，并在研究成果中考虑他们的诉求。 |
| 其他利益相关者 | 交通运输部及国家项目办 | 确保项目实施顺利进行。 |
| 省级交通运输厅及省项目办 | 确保项目实施顺利进行。 |
| 省级试点子项目实施机构 | 确保项目实施顺利进行。 |
| 相关部委、省级政府和相关决策部门 | 项目实施符合国家相关法律法规的要求，并符合国家双碳目标以及交通运输绿色发展等的相关规划；建立有效的跨区域跨行业的沟通机制 |
| 技援子项目研究机构 | 通过组织调研、研讨会、座谈、访谈等多种形式的参与活动，了解各利益相关方的需求和建议，在此基础上完成技援子项目研究。 |
| 民间社会团体，包括行业协会和非营利性组织 | 一是能从可及的渠道获取项目信息，项目信息应当通俗易懂；二是在相关政策、方案、技术等的研究的过程中应充分征求民间社会团体、科研院所、社会公众等的意见，并及时反馈各方的诉求和关切。 |
| 科研院所 |
| 社会公众 |
| 新闻媒体 | 参与关键的信息发布、公众会议、听证会等 |

## 实体工程子项目

表2-7对技援子项目的受项目影响方、其他利益相关方的参与需求进行了分析。

**表2‑7 技援子项目利益相关者参与需求分析**

| **利益相关方** | | **参与需求** |
| --- | --- | --- |
| **受项目影响方** | 直接工人、合同工人（比如承包商工人）、主要供应商工人 | 项目启动前期以及建设运营过程中及时进行信息公开并参与员工座谈会等活动，了解项目可能的职业健康与安全影响和风险以及减缓措施，提出的意见和建议能够纳入到相关的行动中；对于重大安全问题，需引入程序和缓解措施，以解决这些安全问题；提供多种渠道的申诉处理机制，能及时回应并解决员工的关切和诉求。 |
| 设施周边社区及居民 | 在项目建设前期以及建设运营过程中，应该通过定期的信息披露和定期参与磋商等方式，告知项目的内容、建设运营时间以及建设运营过程中可能的风险以及减缓措施；提供多种渠道的申诉处理机制，征求社区居民的意见和建议，并能及时提供反馈意见和解决办法。 |
| 社会公众 | 在项目建设前期以及建设运营过程中，应该通过信息披露和参与磋商等方式，告知项目的内容、建设运营时间，征求社会公众就项目建设内容、选址等的意见和建议，并能及时提供反馈意见和解决办法。 |
| **其他利益相关方** | 项目办/省级试点子项目实施机构 | 确保项目实施顺利进行。 |
| 地方发改委 | 通过合适的方式了解项目的合规性，确保项目实施符合当地经济发展及产业规划。 |
| 地方财政部门 | 通过合适的方式了解项目的合规性。 |
| 公路局/铁路局/民用航空局/海事局 | 通过合适的方式了解项目的合规性，确保项目实施的顺利进行。 |
| 地方生态环境部门 | 通过合适的方式了解项目的合规性，确保减缓项目的环境影响。 |
| 地方规划与自然资源部门 | 通过合适的方式了解项目的合规性，确保项目土地利用符合地方空间规划。 |
| 地方应急管理部门 | 通过合适的方式了解项目的合规性，确保项目的安全生产和运营。 |
| 地方市场监督管理部门 | 通过合适的方式了解项目的合规性，确保项目的安全生产和运营。 |
| 地方人力资源与社会保障部门、民政部门、妇联、残联等 | 通过合适的方式了解企业在用工年龄、工人工资及福利、工作条件、职业健康和安全等方面制度的合规性，并关注项目对弱势群体、残疾人和女性等的影响，保障这些群体的权益。 |
| 街道办事处/乡镇政府民间 | 在项目的建设与运营过程中，协助项目管理方召开针对社区居民的会议，并作为桥梁的作用，把社区居民的关切和诉求及时与项目管理方或相关政府部门沟通解决的办法。 |
| 社区居民委员会/村民委员会 |
| 设计单位 | 通过调研、研讨会、座谈、访谈等多种形式的参与活动，了解各利益相关方的需求，在此基础上优化项目设计。 |
| 社会团体（包括行业协会和非营利性组织） | 企业的设计、建设和运营过程中可邀请民间社会团体参与，倾听其意见或建议。 |
| 承包商 | 建立针对劳工和项目场地周边社区的申诉处理机制，及时回应并解决劳工和项目场地周边社区居民的关切和诉求。 |
| 主要供应商 | 建立针对劳工的申诉处理机制，及时回应并解决劳工的关切和诉求。 |
| 地方媒体 | 项目相关信息和文件的公开披露可以充分利用地方媒体。 |

## 弱势群体的参与需求分析

本项目可能涉及的弱势群体（包括少数民族），可能文化、技能水平相对较低，或者地处农村偏远地区，不熟悉智能化的生活手段（比如对智能手机、网络等新媒体的使用少），缺少话语权，他们的承受能力较弱，更容易遭受不成比例的损失，容易被排斥在外，无法充分参与协商进程。

因此，他们的参与需求与其他的利益相关方有较大的不同。具体包括：

* 尽可能采用面对面的信息告知和沟通的方式；
* 信息公开和磋商会议采用通俗易懂的语言；
* 磋商会议地点和时间应考虑他们的可及性；
* 技援子项目研究成果和实体工程子项目需要考虑技术标准、政策以及项目实施对他们的负面影响，并提供可行的缓解措施，包括补偿机制、再就业帮扶等。

**国家层面的技援子项目的下游活动**可能会对少数民族产生潜在的社会影响和风险，比如土地征用、劳工和工作条件、职业健康安全、社区安全等，此外，还有可能因为交通运输结构、布局等的调整而影响少数民族群体的日常出行习惯。对于少数民族，还需要考虑他们的语言、文化、身份、风俗习惯等方面的需求。

# 前期利益相关方参与活动的摘要

## 已完成的利益相关方磋商活动

项目准备期间，国家项目办与已开展了针对各相关部委以及三个省主管部门、行业专家、环境与社会专家以及代表性企业的咨询与磋商活动，主要围绕技援子项目的研究内容、可能的环境与社会风险、利益相关方的初步识别以及相应的环境和社会风险管理措施等方面进行了讨论。由于疫情情况，以上活动主要采取线上视频会议、电话、微信等方式进行。这些咨询与磋商活动的具体内容详见表3-1。

通过已完成的利益相关方参与活动，得到以下发现与建议：

* 交通运输脱碳涉及利益相关方众多且复杂，因此，无论是技援子项目还是实体工程子项目，需要尽早开展利益相关方的参与，并一直贯穿于整个项目周期；
* 技援子项目研究本身并不会带来比较高的环境与社会风险，应重点关注技援子项目研究成果应用等下游活动可能带来的环境与社会风险，其中应促进交通脱碳政策、技术、路线图等研究的包容性，确保研究的过程和成果能够考虑弱势群体的需求中；对于技援项目研究的成果，应通过各种方式和渠道，广泛征求各方意见，进行研究成果的完善。
* 根据目前的项目方案，初步鉴别实体工程子项目都是在现有设施基础上升级或港口内新建，不涉及新征用地，也不涉及少数民族，文化遗产的风险也低，主要的风险点集中在劳动者职业健康和安全、社区健康和安全等方面。尤其对于制氢加氢、储能项目以及氢燃料汽车的使用，需要特别重视安全问题。

## 已完成的信息披露活动

在项目准备阶段，根据上述参与活动，环境与社会专家根据各方意见和建议，完成了项目的环境与社会管理文件初稿。

项目的环境与社会管理框架、环境与社会承诺计划和利益相关方参与框架初稿已于2022年 月 日向公众及潜在的受影响人进行了公示（ ），以征求利益相关方的意见和建议（详见图3-1）。所收到的信息反馈，将酌情融入到最终的报告中。这些环境与社会文件的终稿将在世行审核通过之后再次公示，并于世行评估后在世行官网上公示。

**图3‑1 本项目环境和社会文件初稿公示**

**表3‑1 已完成的利益相关方磋商活动**

| **时间** | **利益相关方** | **主要议题** | **方式** | **发现或建议** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2022年1-2月 | 交通运输部、行业专家、各省交通运输厅、县交通运输局、企业代表 | 项目内容 | 线上视频会议、网络关键信息人访谈 | * 讨论项目内容，了解项目可能涉及的环境和社会风险 |
| 2022年2-3月 | 交通运输部、行业专家、河南省交通运输厅科技处/规划处、河南省交通运输事业发展中心  河南省鹤壁市交通运输局、永城市交通运输局、信阳市新县交通运输局、鹤壁市浚县交通运输局、郑州综合交通运输研究院有限公司、永城市交通运输控股集团有限公司、浚县惠龙公交有限公司等 | 河南省项目内容、环境与社会风险敏感点以及现有的管理措施 | 线上视频会议、网络关键信息人访谈 | * 了解拟建设子项目的用地情况，不涉及新征地。河南城乡客运物流站点基本上选取在现有设施基础上更新，或者选取现有净地； * 部分子项目用地拟选址的土地产权证已获取，部分有土地办理手续，尚未申请产权证，建议尽早获取产权证明； * 了解各县分布式光伏发电、纯电动新能源公交车安全保障制度的相关要求； * 针对大数据安全问题，了解河南省相关县现有的做法。 |
| 2022年2-3月 | 交通运输部、行业专家、山东省交通运输厅、济南市交通运输局、山东省港口集团有限公司、山东海运股份有限公司、山东交通学院等 | 山东省项目内容、环境与社会风险敏感点以及现有的管理措施 | 线上视频会议、网络关键信息人访谈 | * 环境与社会的主要风险点在于储能、绿氢生产和运输使用过程中可能产生的泄漏、火灾、爆炸等风险； * 了解拟建设子项目的用地情况，山东港的加氢站建设在港口内，不涉及新征地。 * 了解全省氢燃料电池公交车的运用现状，票价以及现有的安全措施。 * 了解氢的主要来源：济南公交加氢站调试用氢采购的是山东滨华氢能源有限公司生产的氢气；山东港口氢能来源是青岛炼化的副产氢气。 * 了解加氢站建设的审批流程以及地方的相关技术管理规范。山东省加氢站技术导则于2020年7月已出台。车用加氢站运营管理规范于2020年8月出台。针对氢安全，政府强调落实企业安全生产主体责任和各职能部门的监管责任，确保氢能产业链各环节的设计、制造、运营等符合安全标准规范。 |
| 2022年2-3月 | 交通运输部、行业专家、江苏省交通运输厅、江苏盐城港控股集团有限公司等相关企业 | 江苏省项目内容、环境与社会风险敏感点以及现有的管理措施 | 线上视频会议、网络关键信息人访谈 | * 环境与社会的主要风险点在于储能、绿氢生产和运输使用过程中可能产生的泄漏、火灾、爆炸等风险； * 了解拟建设子项目的用地情况，其中盐城港的充电换电站、加氢制氢一体站、储能设施等均选取港口内的位置，不涉及新征地； * 针对氢安全，政府强调落实企业安全生产主体责任和各职能部门的监管责任，确保氢能产业链各环节的设计、制造、运营等符合安全标准规范。 |
| 2022年3-4月 | 环境与社会专家、三省交通运输厅及相关企业 | 讨论各子项目的内容、可能的环境与社会风险以及现有的风险管理措施 | 视频研讨会 | * 进一步明确项目的内容以及环境与社会的主要风险点； |

# 利益相关方参与策略

本项目涉及众多的利益相关方，只有通过广泛的信息共享和披露并促使各利益相关方积极参与，技援子项目才能顺利开展，提出的技术方案、标准和政策等的实施才能得以顺利实施；实体工程子项目的建设和运营才能顺利进行。

本策略主要是针对技援子项目和实体工程子项目的利益相关方实施主体在项目研究/建设运营过程中的利益相关方参与而准备。**其中，**

* **针对技援子项目，实施主体包括国家项目办、省项目办、各级技援子项目研究机构/设计单位；**
* **针对实体工程子项目，实施主体主要为国家项目办、省项目办、省级试点子项目实施机构。**

通过明确各利益相关方的主要参与职责，根据项目研究的不同阶段而制定。主要包括：

* 进行信息披露，包括技援子项目的研究/设计内容以及成果报告摘要等的公开；
* 在不同的阶段与主要利益相关方进行磋商，就项目的研究/设计建议、相关的环境与社会风险和影响以及减缓措施进行讨论，征求各方意见和建议；
* 提供透明的反馈和申诉处理机制，以确保利益相关者的诉求得以解决。

## 资源

国家项目办和省项目办将聘请有资格的外部环境专家和社会专家提供项目管理支持，技援子项目研究机构和实体工程子项目实施机构将安排专人（focal point）负责项目的环境社会管理，所涉及的费用（包括外聘环境和社会专家或内部专人设置）应包含在各自相应的财务预算中。

## 职责

交通运输部对贷款的实施负责。交通运输部下设的国家项目办，作为项目总体实施机构，负责国家层面技援子项目的实施以及所有子项目环境与社会相关要素的日常管理。省项目办负责各省技援子项目的实施及其环境社会文件的相关准备，并监督实体工程子项目实施机构确保后者在本项目周期内按照世行的环境和社会管理要求实施实体工程。

本项目中，技援子项目的实施主要包括三个阶段，即：**1）准备阶段；2）研究/设计阶段；3）评审阶段**；实体工程子项目的实施主要包括三个阶段，即：**1）准备阶段；2）建设阶段；3）运营阶段**。在本项目利益相关方参与实施过程中，国家项目办、省项目办和省级试点子项目实施机构在不同的阶段均负有相应的职责，

**（1）国家项目办的职责**

表4-1列出了项目办在技援子项目和实体工程子项目实施的不同阶段的职责。

**表4‑1 国家项目办的职责**

| **项目类型** | **阶段** | **主要职责** |
| --- | --- | --- |
| **技援子项目** | **准备阶段** | * 就国家层面技援子项目的研究内容、相关的环境与社会风险与措施等的建议等开展相关的咨询和参与活动；准备国家层面技援子项目的包含利益相关方参与要求的工作计划大纲（TOR）； * 审核省级层面技援子项目的TOR（含利益相关方参与要求），提交世行审查。 |
| **研究阶段** | * 审查国家层面和省级层面技援子项目研究/设计机构的利益相关方参与方案以及利益相关方参与方案实施的情况。 |
| **评审阶段** | * 对国家层面和省级层面研究/设计成果进行公开，征求各利益相关方的意见。 |
| **实体工程子项目** | **准备阶段** | * 在外部环境与社会专家的支持下，通过开展利益相关方参与活动以及尽职调查，对省级层面实体工程子项目进行风险评级，并根据尽职调查结果，提出实体工程子项目需要补充的环境与社会文件，包括利益相关方参与计划； * 在外部环境与社会专家的支持下，审核省级层面实体工程子项目的环境与社会文件（包括利益相关方参与计划），并提交世行审查。 |
| **建设阶段** | * 在外部环境与社会专家的支持下，审核省级实体工程子项目的环境与社会半年度监测报告（包括利益相关方参与计划实施情况），并报送世行审查； * 在外部环境与社会专家的支持下，每年定期到各省现场调查监测一次。 |
| **运营阶段** | * 在项目关账前，在外部环境与社会专家的支持下，审核省级实体工程子项目的环境与社会半年度监测报告和完工报告（包括利益相关方参与计划实施情况及总结），并报送世行审查； * 在外部环境与社会专家的支持下，每年定期到各省现场调查监测一次。 |

**（2）省项目办的职责**

表4-1列出了项目办在技援子项目和实体工程子项目实施的不同阶段的职责。

**表4‑2 省项目办的职责**

| **项目类型** | **阶段** | **主要职责** |
| --- | --- | --- |
| **技援子项目** | **准备阶段** | * 就省级层面技援子项目的研究内容、相关的环境与社会风险与措施等的建议等开展相关的咨询和参与活动；准备省级层面技援子项目的包含利益相关方参与要求的工作计划大纲（TOR）； * 将省级层面技援子项目的TOR提交国家项目办。 |
| **研究阶段** | * 审查省级层面技援子项目研究/设计机构的利益相关方参与方案以及利益相关方参与方案实施的情况。 |
| **评审阶段** | * 对省级层面研究/设计成果进行公开，征求各利益相关方的意见。 |
| **实体工程子项目** | **准备阶段** | * 在外部环境与社会专家的支持下，通过开展利益相关方参与活动以及尽职调查，对省级层面实体工程子项目进行风险评级，并根据尽职调查结果，提出实体工程子项目实施机构需要补充的环境与社会文件，包括利益相关方参与计划； * 在外部环境与社会专家的支持下，审核省级层面实体工程子项目实施机构准备的环境与社会文件（包括利益相关方参与计划），并提交世行审查。 |
| **建设阶段** | * 在外部环境与社会专家的支持下，审核省级实体工程子项目的环境与社会半年度监测报告（包括利益相关方参与计划实施情况），并报送国家项目办； * 在外部环境与社会专家的支持下，每年定期到实体工程子项目现场调查监测一次。 |
| **运营阶段** | * 在项目关账前，在外部环境与社会专家的支持下，审核省级实体工程子项目的环境与社会半年度监测报告和完工报告（包括利益相关方参与计划实施情况及总结），并报送国家项目办； * 在外部环境与社会专家的支持下，每年定期到实体工程子项目现场调查监测一次。 |

**（3）省级试点子项目实施机构的职责**

表4-2列出了省级试点子项目实施机构在实体工程子项目实施不同阶段的职责。

**表4‑4 省级试点子项目实施机构的职责**

| **项目类型** | **阶段** | **主要职责** |
| --- | --- | --- |
| **实体工程子项目** | **准备阶段** | * 就实体工程子项目的技术方案、选址等涉及环境与社会风险和影响等开展相关的咨询和参与活动，了解各利益相关方的需求，从而优化项目设计； * 准备或补充与项目环境和社会风险相称的符合世行ESS10要求的环境与社会文件，包括利益相关方参与计划，并报送省项目办。 |
| **建设阶段** | * 按照利益相关方参与计划的要求，开展针对劳动者、周边社区等的信息披露和利益相关方参与活动，了解各方对项目建设的看法、意见和建议，及时解决相关诉求。 * 准备环境与社会半年度监测报告（包括利益相关方参与计划实施情况），并报送省项目办。 |
| **运营阶段** | * 按照利益相关方参与计划的要求，开展针对劳动者、周边社区等的信息披露和利益相关方参与活动，了解各方对项目运营期间的环境与社会风险和问题的看法、意见和建议，及时解决相关诉求；； * 准备环境与社会半年度监测报告和完工报告（包括利益相关方参与计划实施情况及总结），并报送省项目办。 |

**（4）技援子项目研究/设计机构**

表4-3列出了研究/设计机构在技援子项目实施的不同阶段的职责。

**表4‑3 技援子项目研究/设计机构的职责**

| **阶段** | **职责** |
| --- | --- |
| **准备阶段** | * 在技援子项目研究/设计启动初期，按照TOR的要求，准备符合世行ESS10要求的利益相关方参与方案，并报送国家项目办（国家层面技援子项目）、省项目办（省级层面技援子项目）。 |
| **研究阶段** | * 按照经世行审查通过的利益相关方参与方案，就子项目的研究/设计内容、相关的环境与社会风险与措施等的建议等开展相关的咨询和参与活动，并以季报形式向国家项目办（国家层面技援子项目）或省项目办（省级层面技援子项目）汇报实施情况。 |
| **评审阶段** | * 组织利益相关方参与活动，了解各方对报告成果的看法、意见和建议，相应进行修改完善，并及时反馈；更新后的研究成果报送报送国家项目办（国家层面技援子项目）或省项目办（省级层面技援子项目）。 |

## 信息披露策略

## 不同类型项目信息披露的主要内容

本项目的信息披露主要由国家项目办、省项目办、省级试点子项目实施机构（也为实体工程子项目业主）进行。需要进行信息披露的主要内容见表4-4。

对于技援子项目，国家项目办、省项目办、省级试点子项目实施机构应在项目准备阶段及时披露项目的内容、性质和持续时间，并公开外部沟通机制和申诉处理渠道以及利益相关方参与方案；在研究阶段，通过官网或者其他媒体向公众公开项目的潜在风险和影响以及缓解措施（尤其针对弱势群体）；在评审阶段，通过官网公开项目设计或研究成果草案，广泛征求意见。

对于实体工程子项目，省级试点子项目实施机构需根据国家和省项目办的要求，在准备阶段，在适当的地点，对受影响方（包括员工、社区、城乡居民等）及其他利益相关者（包括民间组织）公开按照ESSs要求准备的与子项目相关的项目文件（例如，环境与社会管理计划、劳工管理程序、利益相关方参与计划等），并在建设和运营阶段披露有关的任何环境和社会监测报告。信息公开计划将在实体工程子项目子项目利益相关者参与计划中详细说明。

**表4‑5 信息披露的主要内容**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **项目类型** | **阶段** | **信息披露的主要内容** |
| 技援子项目 | **准备阶段** | 技援子项目的内容、性质、持续时间；国家项目办、省项目办和省级试点子项目实施机构的外部沟通和申诉处理渠道；利益相关方参与方案。 |
| **研究/设计阶段** | 项目的潜在风险和影响以及缓解措施（尤其针对弱势群体） |
| **评审阶段** | 项目设计或研究成果草案以及终稿。 |
| 实体工程子项目 | **准备阶段** | 对于所有的实体工程子项目，应披露：   * 建设内容、建设时间； * 省级试点子项目实施机构的外部沟通和申诉处理渠道；   对于环境与社会风险等级为较高的实体工程子项目，还应披露：   * 环境与社会相关文件，包括环境与社会影响评价报告、环境与社会管理计划、劳工管理程序、利益相关方参与计划等。 |
| **建设阶段** | 对于环境与社会风险等级为较高的实体工程子项目：   * 环境与社会监测报告；竣工环保验收报告；更新的利益相关方参与计划等 |
| **运营阶段** | 对于环境与社会风险等级为较高的实体工程子项目：   * 环境与社会监测报告；排污许可证及执行报告等。 |

## 不同类型项目信息披露的主要方法

国家项目办、省项目办、省级试点子项目实施机构（也为实体工程子项目业主）将在适当的地点针对受影响方和其他利益相关者以通俗易懂的语言，及时发布以上信息。公示时间不少于7个工作日。针对不同类型的项目以及不同的利益相关者，应采取不同的信息公开的方法，见表4-5。

**表4‑6 信息披露的主要方法**

| **项目类型** | **信息披露的方法** |
| --- | --- |
| 技援子项目 | * **针对所有利益相关方**：以及技援子项目研究机构/设计单位的官方网站、微信公众号、电视等社会媒体。 * **特别地，针对项目受影响方**：国家项目办、省项目办、省级试点子项目实施机构组织召开相关主管部门、行业协会、企业代表、社会公众等的相关座谈会、咨询会等方式，充分了解受影响方的诉求，并征求意见和建议。 |
| 实体工程子项目 | * **针对所有利益相关方**：在省级试点子项目实施机构的网站上披露包括项目建设信息、环境社会相关文件和环境监测报告在内的信息和文件； * **特别地，针对受影响职工**：通过省级试点子项目实施机构的网站公告栏、宣传册、职工会议、微信号、QQ号等应用程序披露项目信息、劳工管理程序、申诉机制等信息。**针对受影响社区**：通过社区会议、宣传栏、宣传册或上门访问等方式公开项目信息、环境社会文件和环境监测报告等信息。 |

所有公开的信息都需进行完善的记录。表4-6提供了信息公开记录的模板。

**表4‑7 信息公开记录模板**

| **公开的信息** | **地点** | **方法** | **目标利益相关方** | **收到的意见及反馈** | **责任机构** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

## 利益相关方磋商策略

在技援子项目和实体工程子项目实施的不同阶段，国家项目办、省项目办、省级试点子项目实施机构将各自开展有意义的利益相关方磋商活动。有意义的磋商是一个双向的过程，应该：

* 从项目规划过程的早期开始，收集有关拟议项目的初期意见，并影响项目方案设计；
* 鼓励利益相关方进行反馈，特别是以此作为影响项目设计和让利益相关方参与识别和缓解环境和社会风险与影响的一种方式；
* 伴随风险和影响的出现持续进行；
* 事先公开和传播相关的、透明的、客观的、有意义的、易于获取的信息，以便在一个时间范围内，以文化契合的方式用相关的当地语言以及可以被利益相关方理解的形式与之进行有意义的磋商；
* 考虑并回应反馈；
* 支持受项目影响的各利益相关方进行积极的大范围参与；
* 不受外部操纵、干预、胁迫、歧视和恐吓。

## 不同类型项目利益相关方磋商的主要内容

具体来说，针对不同的项目类别，利益相关方磋商策略应有所不同。

**（1）技援子项目**

**1）国家项目办和省项目办**

国家项目办、省项目办在项目准备阶段和项目评审阶段应开展利益相关方参与活动。

**准备阶段：**在技援子项目启动前，国家项目办、省项目办向相关政府部门、行业协会、科研院所、代表企业和城乡居民等开展必要的咨询和协商活动，获取各利益相关方对技援子项目研究内容的看法和建议，了解各方需求和关切点，进一步明确技援子项目研究的目的、内容和任务要求。

在启动每项技援子项目之前，国家项目办、省项目办将在各自外部环境与社会专家的支持下，识别利益相关方的主要类别，在工作任务大纲（TOR）中制定遵循世行环境和社会标准10（ESS10）的利益相关方参与的要求（相关的要求要点详见附件1的第一部分），并提交世行审查。

**评审阶段：**组织开展跨省份、跨部门的包括主要的利益相关方的参与活动，包括相关决策部门、地方政府、行业协会、科研院所、企业代表、社会公众代表、新闻媒体等，就研究成果广泛征求各方意见，并及时反馈。

**2）技援子项目研究机构**

技援子项目研究机构应在技援子项目整个研究过程开展充分的利益相关方的参与。

**研究阶段：**在技援子项目研究启动时，技援子项目研究机构需根据TOR制定详细的利益相关方参与的安排（可作为工作方案的一部分）并通过国家项目办提交世行审查确认，相关的要点详见附件1的第二部分。该方案应确保及时提供相关的项目信息，构建畅通的利益相关方参与渠道，及时反馈各方的诉求和关切。在研究过程中，技援子项目研究机构将按照利益相关方参与的安排（可在研究过程中定期更新）开展信息公开和公众参与，并定期向国家项目办/省项目办报告利益相关方参与实施的情况。随着技援子项目研究的推进，该实施方案可以进一步完善并提交世行审查确认。

表4-7提供了制定公众咨询和参与计划关键内容的模板。

**表4‑8 制定公众咨询和参与计划的模板**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **日期** | **地点** | **主要活动** | **目标利益方** | **方法** | **责任机构** |
| 1 |  |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |  |  |
| 3 |  |  |  |  |  |  |

**评审阶段：**研究成果草案形成后，将参与项目办组织的或自行组织利益相关方参与活动，征询相关决策部门、地方政府、行业协会、科研院所、工业园区、企业代表、居民代表、新闻媒体等对研究成果草案的意见。根据反馈意见，对研究成果草案进行修改，并对收到的意见和建议进行反馈。

**（2）实体工程子项目**

省级试点子项目实施机构在项目准备阶段、建设阶段和运营阶段应开展利益相关方参与活动。利益相关方参与计划的广度和深度根据项目环境与社会影响的规模和复杂程度而各不相同。

**准备阶段：**根据目前的项目信息，实体工程子项目均是在现有设施或场地上升级或新建，因此，前期针对现有设施/场地的环境和社会调查中的利益相关方参与尤其重要。在实体工程子项目启动前，针对现有设施和场地的环境与社会审计，应针对包括相关政府部门、企业职工、周边社区居民在内的利益相关方开展有意义的咨询和磋商活动，评估现有设施和场地的环境和社会风险和影响及其管理情况，并积极获取各利益相关方对实体工程子项目建设内容的看法和建议，了解各方需求和关切点，并在此基础上准备项目的利益相关方参与计划（模板详见附件2），并提交省项目办审查，由后者提交给国家项目办。

**建设阶段**：主要任务为项目的环境与社会管理系统的落实和内部监测。开展包括直接工人、合同工人、主要供应商工人，征地拆迁受影响人，周边社区，少数民族社区居民、弱势群体等的参与活动，定期进行内部监测，检查环境与社会管理措施的执行情况，评估项目的环境与社会风险管理的有效性，发现可能存在的问题并同各利益相关方讨论解决方案以及时间节点。

**运营阶段**：主要任务为项目的环境与社会管理系统的落实和内部监测。开展包括直接工人、合同工人、主要供应商工人，周边社区，少数民族社区居民、弱势群体等的参与活动，定期进行内部监测，检查环境与社会管理措施的执行情况，评估项目的环境与社会风险管理的有效性，发现可能存在的问题并同各利益相关方讨论解决方案以及时间节点。

## 不同类型项目利益相关方磋商的主要方法

利益相关方参与的方法包括但不限于以下形式：

* 关键信息人访谈；
* 焦点小组讨论；
* 入户访谈；
* 问卷调查、网络公开征询意见；
* 公众会议；
* 研讨会、座谈会；
* 听证会等。

在项目的不同阶段，针对不同利益相关方的参与方式应有所不同，详见表4-8。其中对于弱势群体还应采用特殊的方式，以避免这部分群体被排除在外。对于弱势群体的参与安排详见本章4.4节。

**表4‑9 利益相关方参与方式**

| **项目类型** | **阶段** | **参与内容** | **参与时间** | **主要利益相关方** | **参与方式** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **技援子项目** | 准备阶段 | 讨论技援子项目的研究内容、方法等 | 技援子项目研究启动之前 | 相关决策部门、地方政府、行业协会、科研院所、企业代表、城乡居民等 | 研讨会、座谈会、问卷调查等 |
| 研究阶段 | 各利益相关方对技援子项目的技术方案、标准、政策等提出建设性意见。 | 技援子项目研究过程中 | 相关决策部门、地方政府、行业协会、科研院所、代表企业、城乡居民（包括弱势群体） | 研讨会、座谈会、关键信息人访谈、焦点小组座谈、入户访谈、匿名问卷调查等 |
| 评审阶段 | 听取各利益相关方对技援子项目研究成果的意见，进行修改完善，并及时反馈 | 技援子项目研究成果评审 | 相关决策部门、地方政府、行业协会、科研院所、代表企业、城乡居民（包括弱势群体） | 研讨会、座谈会、听证会、焦点小组座谈、入户访谈、匿名问卷调查、网络征询意见等 |
| **实体工程子项目** | 准备阶段 | 各方对现有设施/场地和拟建项目环境与社会风险和影响及管理措施的看法，对项目设计优化的建议 | 实体工程子项目建设启动之前 | 地方政府、受征地拆迁影响的社区居民、项目场地周边社区居民、职工、少数民族等 | 研讨会、座谈会、关键信息人访谈、焦点小组座谈、入户访谈、匿名问卷调查等 |
| 建设阶段 | 各方对项目建设带来的环境与社会风险和影响的认识、诉求和管理建议 | 实体工程子项目建设过程中 | 地方政府、项目场地周边社区居民、职工、少数民族等 | 研讨会、座谈会、关键信息人访谈、焦点小组座谈、入户访谈等 |
| 运营阶段 | 实体工程子项目运营过程中 |

所有的公众咨询和参与及其发现、建议等都将进行记录。表4-9提供了公众参与记录的模板。

**表4‑10 公众参与记录模板**

| **日期** | **地点** | **主要活动** | **主要方法** | **参与人员** | **责任机构** | **发现、建议及后续行动** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

## 针对弱势群体的参与策略

针对项目的弱势群体，在信息公开和磋商活动中应考虑他们的特点和需求。

**（1）信息公开策略**

由于这部分群体的文化、技能水平相对较低，可能居住在农村偏远地区，不熟悉智能化的生活手段（比如对智能手机、网络等新媒体的使用少），没有话语权，很容易被排除在技援子项目研究或实体工程子项目的设计以及建设之外，因此，针对这部分群体的信息公开需要考虑他们在文化水平、信息的获取能力等方面的弱势，采取通俗易懂的语言，通过告知的方式，以确保他们能够及时获取相关信息。

1. **磋商策略**

在磋商的过程中采用的方式应确保弱势群体自由表达他们的关注和建议，包括：

* 专门单独针对这部分群体召开座谈会，或者采取一对一的访谈等；
* 在沟通的过程中尽量使用地方的语言，在有必要的情况下，配备翻译人员；
* 应确保协商的方式、时间和地点适合他们的需求，比如针对农民的参与活动，尽量不要安排在农忙时间；针对企业职工的参与活动，尽量在工作场所开展参与活动；针对行动不便老人、残障人士等，应考虑他们出行的方便，可以通过社区、残联等机构来组织参与活动，了解这部分对出行有特殊需求的群体的需求和建议。
* 作为协商的一部分，应说明纳入他们的观点和/或不纳入他们的观点（若有）的理由，并及时反馈。

**国家层面的技援子项目研究将可能涉及少数民族地区或与少数民族相关**。这些技援子项目可能会对少数民族产生潜在的社会影响和风险，比如土地征用、劳工和工作条件、职业健康安全、社区安全等，此外，还有可能因为交通运输结构、布局等的调整而影响少数民族群体的日常出行习惯。因此，应确保技援子项目研究过程中与少数民族进行有意义的磋商，并将其意见纳入项目研究成果，使项目研究成果和风险管理建议能考虑少数民族文化、知识和习俗等因素，从而确保少数民族在将来下游活动实施过程中得到充分尊重，并可以和其他群体平等受益。在技援子项目的研究过程中将以文化契合以及性别和代际包容的方式开展信息公开和相关方参与，以符合世行环境和社会标准7（ESS7）的要求，主要包括：

* 尽早在少数民族社区进行技援子项目相关研究内容的信息披露，开展相关的调查协商活动，鼓励少数民族有效参与技援子项目研究涉及的规划、政策方案等的研究过程中；
* 在信息公开和参与活动中，采用少数民族的语言和文字（若有），尊重少数民族的民族习俗和禁忌；
* 为少数民族社区居民的决策过程提供足够的时间，少数民族的需求和诉求在合理的情况下需要反映到研究成果中；
* 研究成果的公示要考虑少数民族社区的可及性，并提供信息沟通和反馈的机制。

# 外部沟通与申诉处理机制

国家项目办、省项目办、省级试点子项目实施机构、技援子项目研究机构/设计单位都将建立针对本项目的外部沟通机制和申诉处理机制。

## 外部沟通机制

**（1）国家项目办、省项目办和省级试点子项目实施机构**

国家项目办、省项目办和省级试点子项目实施机构都将建立外部沟通机制，及时回应公众的询问和关切。

在项目实施阶段，若有任何问题，各利益相关方可通过表5-1中的方式联系项目办和省级试点子项目实施机构。在确认收到信息后，承诺及时跟进相关信息。

**表5‑1 外部沟通联系方式**

| **单位** | **渠道** | | **确认时间** |
| --- | --- | --- | --- |
| **国家项目办** | 电子邮件 | [gef7npmo@jtzyzg.org.cn](mailto:gef7npmo@jtzyzg.org.cn) | 2个工作日内 |
| 联系电话 | 010-65299082 | 立即或2个工作日内（若是留言） |
| **省项目办** | 电子邮件 | 河南：[changzhanban@126.com](mailto:changzhanban@126.com)  山东：[duhtao@shandong.cn](mailto:duhtao@shandong.cn)  江苏：[965372643@qq.com](mailto:965372643@qq.com) | 2个工作日内 |
| 联系电话 | 河南：0371-87165924  山东：16653120256  江苏：025-52853257 | 立即或2个工作日内（若是留言） |
| **省级试点子项目实施机构** |  |  |  |
| 河南 | 电子邮件 | 永城市交通运输控股集团有限公司：[ycgjbgs@126.com](mailto:ycgjbgs@126.com)  浚县惠龙公交有限公司: [165388883@qq.com](mailto:165388883@qq.com)  新县交通运输局:[xxjtjb@163.com](mailto:xxjtjb@163.com) | 2个工作日内 |
| 联系电话 | 永城市交通运输控股集团有限公司：0370-2716900  浚县惠龙公交有限公司:  13653927459  新县交通运输局:0376-2986348 | 立即或2个工作日内（若是留言） |
| 山东 | 电子邮件 | 山东交通学院：[shandongttlx@163.com](mailto:shandongttlx@163.com)  济南市城乡交通运输局：[jncxjtyswggjtc@jn.shandong.cn](mailto:jncxjtyswggjtc@jn.shandong.cn)  山东省港口集团有限公司： [zhaolh.aqjsb@sd-port.com](mailto:zhaolh.aqjsb@sd-port.com)  山东海运股份有限公司： [dengcf@sdshipping.cn](mailto:dengcf@sdshipping.cn) | 2个工作日内 |
| 联系电话 | 山东交通学院：13853102360  济南市城乡交通运输局：0531-62356062  山东省港口集团有限公司：0532-82982363  山东海运股份有限公司： 18661608981 | 立即或2个工作日内（若是留言） |
| 江苏 | 电子邮件 | 江苏省交通运输厅：965372643@qq.com  江苏盐城港控股集团有限公司： | 2个工作日内 |
| 联系电话 | 江苏省交通运输厅：025-52853257  江苏盐城港控股集团有限公司： | 立即或2个工作日内（若是留言） |

注: 项目实施前有关联系信息会进一步更新。

**（2）技援子项目研究机构/设计单位**

在技援子项目研究机构/设计单位确定后的一个月内，应建立外部沟通机制。该外部沟通机制将在技援子项目利益相关方参与方案或实体工程子项目项目利益相关方参与计划中进行说明。

## 不同类型项目的申诉处理机制

## 针对技援子项目的申诉机制

通常，项目的申诉机制（GRM）包括：1）针对项目工人的GRM，和2）针对相关社区和社会公众（包括少数民族）。

国家项目办、省项目办作为国家交通运输部和各省交通运输厅的办公室，已经制定并实施了一整套完善的针对直接工人的劳动管理系统，包括申诉机制，所有直接工人都可以轻松利用这些机制，并可以迅速解决问题，因此不需要新建针对项目办直接工人的申诉机制。技援子项目研究机构或设计单位一般为大中型科研机构或大专院校，这些机构与项目办类似，一般都具有完善的劳动者管理办法、良好的工作环境、完善的工会组织与职工申诉机制；职工也具有高素质，有足够的自我保护能力。国家项目办和省项目办在各子项目的工作任务大纲（ToR）有关的环境和社会（E&S）部分（参见ESMF***附件5*中的模板**）中将要求技援子项目研究机构/设计单位建立和维护正常运行的申诉机制，以收集和回复项目技术研究工作人员提出的投诉（如有）。

本项目将建立一套申诉处理机制来处理来自于社区和公众（包括少数民族）的诉求、抱怨。任何对项目有关切或抱怨的个人或组织，可以按照以下三级程序进行申诉：

阶段1：向相关技援子项目研究机构/设计单位提出申诉，技援子项目研究机构/设计单位需在10个工作日内进行反馈；

阶段2：如果投诉人对阶段1的答复或解决方案不满意，可以向省项目办或国家项目办提出申诉，项目办需在10个工作日内进行反馈。

阶段3：外部法律程序。如果受影响人对阶段2的答复或解决方案仍不满意，可以走外部法律程序。

具体流程如图5-1。



**图5‑1 本项目的申诉处理机制**

以上阶段不一定需要按照顺序逐级进行。投诉人可以选择任何一个渠道直接进行反映。

国家项目办、省项目办和技援子项目研究机构/设计单位将在各自网站上公开各类抱怨申诉处理机制。收到申诉后，各自的环境与社会专员会将其记录在申诉日志或简报中，并进行调查和处理。环境与社会专员应定期对这些日志或简报归类汇总并进行分析总结，发现抱怨和申诉主要的来源和原因，并及时和研究人员沟通，在合理且可行的情况下，优化技援子项目的研究内容。

## 针对实体工程子项目的抱怨申诉机制

根据前期初步识别，与环境和社会风险有关的抱怨和关切可能来自于几个主要的风险点，具体包括：

* **职工（包括直接工人、合同工人、主要供应商工人）**
* 职业健康与安全（Covid-19传播风险）
* 劳保用品（PPE）发放
* 工资福利和待遇等
* **社区健康与安全**
* 道路交通安全；
* 制氢加氢站、储能设施的火灾、爆炸风险；
* Covid-19传播风险等

因此，针对每个实体工程子项目，应建立针对劳动者和社区在内的申诉机制。

* 针对项目工人层面的申诉机制，即对直接工人、合同工人和主要供应商工人提供的一个申诉渠道。
* 针对受项目影响的居民和周边社区的申诉机制，即在项目的实施运行的整个生命周期中，对受影响的居民和设施周边社区等提供的一个申诉渠道。

根据目前的项目信息，实体工程子项目均是在现有设施或场地上升级或新建，因此，前期针对现有设施/场地的环境和社会尽职调查中，需对其针对劳动者和社区的申诉机制进行尽调，评估现有的申诉机制的建设和运营情况，如果与世行ESF的要求存在差距，应新建或完善现有的机制。

由于实体工程子项目的具体细节暂未确定，本框架仅对实体工程子项目的抱怨申诉机制的建立或完善确定原则性要求。一旦实体工程子项目确定，各实体工程子项目业主（也即省级试点子项目实施机构）应按照以下原则建立/完善并实施系统有效的抱怨申诉机制。

（1）针对受项目影响居民的申诉机制

该类申诉机制应包括以下几种渠道，社区居民、个人都可以通过其中任何一种或几种渠道进行反映。

1）实体工程子项目业主。每个实体工程子项目将设置专人负责收集与处理申诉，包括来自其他政府渠道的申诉。

2）政府部门，包括地方信访办、生态环境局、征地拆迁办等。申诉方式包括电话热线、网上平台、信访、接待日等形式。政府部门接收到跟项目有关的投诉之后，会反馈给项目实施机构。

3）社区组织，包括村民委员会/社区居委会、镇政府/街道办事处等。在接收到跟项目有关的投诉之后，会反馈给项目实施机构和相关主管部门。

受项目影响的任何社区、个人或组织都可以通过以上渠道提出申诉。各类申诉渠道应在各政府部门、实体工程子项目业主等官网上以及所在社区公布，包括申诉的程序、申诉解决的时间，并确保申诉程序以及决策的透明性；社区居民可以用不同的方式提交申诉，包括亲自提交、使用手机、短信息、信件、电子邮件或通过网站提交。

收到申诉后，实体工程子项目业主的专职人员会将其记录在申诉日志中，并调查申诉。一旦调查完成，该专职人员应立即以书面形式/通过致电/向申诉人发送短信的方式将决定/解决方案等通知申诉人。申诉日志应包括：收到申诉的日期、申诉人的姓名、申诉的简短说明、已采取的措施（包括补救措施/决议/结果）以及申诉的最终解决日期。所有的记录以及由此产生的决议将反映在年度环境和社会监测报告中。

（2）针对劳工的申诉机制

该种申诉机制应包括以下两种渠道，项目工人都可以其中一种或两种进行反映。

1）内部申诉渠道

实体工程子项目业主应建立且要求承包商和其主要供应商建立内部申诉机制，例如逐级报告制度或直接向人力资源部门或安全生产部门报告。

2）外部申诉渠道

外部申诉机制可包括地方人力资源和社会保障部门、妇联和总工会等渠道。申诉方式包括电话热线、网上平台、信访、等形式。政府部门接收到跟项目有关的投诉之后，会反馈给实体工程子项目业主。

各类申诉渠道将在各类政府部门、实体工程子项目业主、承包商和主要供应商的官网发布，并通过内部职工会议等方式公开，确保申诉程序和决策的透明；应提供不同的申诉方式，包括亲自提交、使用手机、短信息、信件、电子邮件或通过网站提交。

各机构应安排专职人员进行记录，形成申诉日志，并进行调查。一旦调查完毕，应立即以书面形式/通过致电/向申诉人发送短信的方式将决定/解决方案/行动通知申诉人。申诉日志应包括：收到申诉的日期、申诉人的姓名、申诉的简短说明、已采取的措施（包括补救措施/决议/结果）以及申诉的最终解决日期。所有的记录以及由此产生的决议将反映到年度环境和社会监测报告中。

项目工人还可以使用《劳动法》规定的调解程序，其基本程序如下：

* 阶段1：提出仲裁的当事人应在发生劳动争议之日起60天内向劳动争议仲裁委员会提出书面申请。一般而言，仲裁委员会应在收到申请后60天内作出裁决。当事人对仲裁裁决没有异议的，应当执行仲裁裁决。劳动争议仲裁委员会由劳动行政部门的代表、同级工会的代表和用人单位的代表组成。该委员会的主席应由劳动行政管理部门的代表担任。
* 阶段2：如果劳资纠纷的任何一方对仲裁裁决有异议，则可以在收到裁决后15天内向人民法院提起诉讼。

社区和个人如果认为自己受到该项目的不利影响，除了可以向该项目的申诉机制提出申诉，还可以向世界银行的申诉处理部门（GRS）提出申诉。该部门确保及时审查收到的投诉，以解决与项目有关的问题。受项目影响的社区和个人还可以向世界银行的独立检查小组提出投诉。有关如何向世界银行企业申诉救济局(GRS)提交申诉的信息，请访问<http://www.worldbank.org/en/projects-operations/products-and-services/grievance-redress-service>。有关如何向世界银行审查小组提交投诉的信息，请访问[www.inspectionpanel.org](http://www.inspectionpanel.org)。

Communities and individuals who believe that they are adversely affected by a World Bank (WB) supported project may submit complaints to existing project-level grievance redress mechanisms or the WB’s Grievance Redress Service (GRS). The GRS ensures that complaints received are promptly reviewed in order to address project-related concerns. Project affected communities and individuals may submit their complaint to the WB’s independent Inspection Panel which determines whether harm occurred, or could occur, as a result of WB non-compliance with its policies and procedures. Complaints may be submitted at any time after concerns have been brought directly to the World Bank's attention, and Bank Management has been given an opportunity to respond. For information on how to submit complaints to the World Bank’s corporate Grievance Redress Service (GRS), please visit <http://www.worldbank.org/en/projects-operations/products-and-services/grievance-redress-service>. For information on how to submit complaints to the World Bank Inspection Panel, please visit [www.inspectionpanel.org](http://www.inspectionpanel.org/).

# 利益相关方参与的实施及监测

国家项目办将负责审查和监督整个项目的利益相关参与方案的制定和实施，并要求省项目办、省级试点子项目实施机构、各类技援子项目研究机构在整个项目过程开展公正、公开、公平及信息透明的公众参与和协商，以确保项目各相关方利益得到保障，促进项目的顺利实施。国家项目办、省项目办、省级试点子项目实施机构、各类技援子项目研究机构将安排专职人员和费用预算来开展信息公开和公众参与活动。

在项目实施过程中，国家项目办、省项目办和省级试点子项目实施机构、各类技援子项目研究机构将负责记录所有利益相关者参与和信息共公开、抱怨申诉及反馈活动的所有记录。省级试点子项目实施机构、各类技援子项目研究机构按季度汇总向项目办汇报。项目办通过定期的报告制度，统一汇总以半年报形式向世界银行报告利益相关方参与方案制定、实施等情况。

**表6‑1 利益相关者参与实施监测指示性指标**

| **序号** | **指标** | **单位** | **频率** | **主要内容、发现及建议** | **责任机构** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1** | **技援子项目** | | | | |
| 1.1 | 准备阶段 | | | | |
|  | 参与活动 | 次数 | 季度 |  | 国家项目办、省项目办、技援子项目研究机构 |
|  | 参与人数 | 人数 | 季度 |  |
| 1.2 | 研究阶段 | | | | |
|  | 参与活动 | 次数 | 季度 |  | 国家项目办、省项目办、技援子项目研究机构 |
|  | 参与人数 | 人数 | 季度 |  |
|  | *其中：妇女* | 人数 | 季度 |  |
|  | *企业职工* | 人数 | 季度 |  |
|  | *农村居民* | 人数 | 季度 |  |
|  | *城镇居民* | 人数 | 季度 |  |
|  | *弱势群体（低收入者、老人、残障人士）* | 人数 | 季度 |  |
|  | *少数民族* | 人数 | 季度 |  |
| 1.3 | 评审阶段 | | | | |
|  | 参与活动 | 次数 | 季度 |  | 国家项目办、省项目办、技援子项目研究机构 |
|  | 参与人数 | 人数 | 季度 |  |
|  | *其中：妇女* | 人数 | 季度 |  |
|  | *企业职工* | 人数 | 季度 |  |
|  | *农村居民* | 人数 | 季度 |  |
|  | *城镇居民* | 人数 | 季度 |  |
|  | *弱势群体（低收入者、老人、残障人士）* | 人数 | 季度 |  |
|  | *少数民族* | 人数 | 季度 |  |
| 1.4 | 收到的抱怨和关切的数量 | 条 | 季度 |  | 国家项目办、省项目办、技援子项目研究机构 |
| 1.5 | 已处理的抱怨数和反馈数 | 条 | 季度 |  | 国家项目办、省项目办、技援子项目研究机构 |
| 2 | **实体工程子项目** | | | | |
| 2.1 | 准备阶段 | | | | |
|  | 参与活动 | 次数 | 季度 |  | 省项目办、省级试点子项目实施机构 |
|  | 参与人数 | 人数 | 季度 |  |
|  | *其中：企业职工* | 人数 | 季度 |  |
|  | 周边社区居民 | 人数 | 季度 |  |
| 2.2 | 建设阶段 | | | | |
|  | 参与活动 | 次数 | 季度 |  | 省项目办、省级试点子项目实施机构 |
|  | 参与人数 | 人数 | 季度 |  |
|  | *其中：企业职工* | 人数 | 季度 |  |
|  | *周边社区居民* | 人数 | 季度 |  |
| 2.3 | 运营阶段 | | | | |
|  | 参与活动 | 次数 | 季度 |  | 省项目办、省级试点子项目实施机构 |
|  | 参与人数 | 人数 | 季度 |  |
|  | *其中：企业职工* | 人数 | 季度 |  |
|  | *周边社区居民* | 人数 | 季度 |  |
| 2.4 | 收到的抱怨和关切的数量 | 条 | 季度 |  | 省项目办、省级试点子项目实施机构 |
| 2.5 | 已处理的抱怨数和反馈数 | 条 | 季度 |  | 省项目办、省级试点子项目实施机构 |

# 附件1技援子项目利益相关方参与的要求

**说明：**技援子项目研究本身虽然并不会带来比较高的环境与社会风险，但其研究成果应用实施可能会带来较高的环境与社会风险。因此，准备阶段中的工作任务大纲（TOR）中应明确利益相关方参与的要求，应包含的要点见本附件的第1部分；在研究启动前，研究设计机构在其工作方案中需要提出详细可行的利益相关方参与的安排，应包含的要点详见本附件的第2部分。

**1、工作任务大纲中利益相关方参与要求的要点**

* 利益相关方的识别；
* 利益相关方参与计划：信息公开，公众参与等
* 申诉机制；
* 责任计划，管理职能和职责；
* 实施利益相关方参与活动的资金（预算）与实施安排等。

**2、工作方案中利益相关方参与安排的要点**

* 技援项目研究的具体内容；
* 详细的利益相关方的识别以及分析：重点识别受负面影响的利益相关方（特别是弱势群体）以及与技援项目研究有关的关键决策部门，并分析他们对项目的影响和受项目的影响；
* 利益相关方参与的计划，包括参与内容、对象、时间、地点、方式等；
* 针对弱势群体参与的计划，包括参与内容、时间、地点、方式等；
* 相关机构的职责，如国家项目办、省项目办、技援子项目研究机构等
* 实施利益相关方参与的各主体的资金、执行职责和资源；
* 外部沟通机制以及申诉处理机制的详细安排；
* 考虑到COVID-19或其他传染性疾病的风险，说明利益相关方参与协商程序和替代手段的应急情况；以及
* 实施利益相关方参与活动的预算估算。

# 附件2 实体工程子项目利益相关者参与计划模板

***本模板使用说明：***

根据ESS10的要求，所有实体工程子项目均应按照项目的风险和影响进行比例相称的利益相关者参与。根据初步鉴别，本项目实体工程子项目的环境与社会风险为较高**，需要按照ESS10的要求制定和实施一份利益相关方参与计划**。本模板将在实体工程子项目的具体内容明确之后，指导项目实施机构制定利益相关者参与计划。利益相关方参与计划的广度和深度根据项目环境与社会影响的规模和复杂程度而各不相同。

1. **项目简介**
   1. **项目基本情况描述**

简要描述项目、项目阶段和建设目的。描述项目地点，在可能的情况下，包括项目地点和周边区域的地图，显示周边社区以及与敏感地点的距离。

* 1. **项目潜在的环境与社会风险**

对应于ESS2-ESS8的标准，概要分析项目潜在的社会和环境风险及影响，说明子项目需重点关注的较高风险点。

1. **利益相关者参与计划的目标**

根据世行环境和社会政策框架（ESF）及环境社会标准10——利益相关方参与和信息公开（ESS10）要求，利益相关方参与是贯穿项目周期的一个包容性过程。该过程的正确设计和实施，对成功管理项目的环境和社会风险至关重要。

实体工程子项目的利益相关者参与的主要目标包括（但不限于）：

* 建立系统的利益相关者参与方法，以帮助子项目实施机构识别利益相关者，并与他们建立并保持建设性关系，特别是受项目影响的各方；
* 利益相关方的参与贯穿于项目整个投资周期；
* 向利益相关者通报项目的情况，包括项目的目的、性质、规模和项目活动持续的时间，和任何潜在的与项目相关的影响和缓解计划；
* 识别利益相关者关注的问题、需求、抱怨及申诉，在项目设计中及环境和社会管理中考虑利益相关方的意见；
* 获取利益相关者对项目影响（尤其是环境和社会方面的影响）和缓解措施的反馈；
* 向社区反馈抱怨申诉的处理情况；
* 在项目决策和实施过程中，充分考虑利益相关者的意愿，避免和解决潜在的冲突。

1. **已实施利益相关方参与活动的简要总结**

如果子项目在项目准备阶段进行了信息披露和公众参与，描述针对哪些利益相关方采用了哪些参与方式哪些内容的相关活动，**特别需要说明已完成的参与活动对完善本子项目设计和管理的建议。**

按照表1提供格式总结已经开展的公众咨询和参与资料。

**表1 已实施公众参与和咨询的总结模板**

| **日期** | **参与人** | **参与方法** | **地点** | **参与人数** | **目的** | **发现/建议** | **后续行动** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

1. **利益相关者初步识别和分析**
   1. **利益相关方的识别**

根据世行环境社会标准10（ESS10）及本项目的特点，实体工程子项目利益相关方包括：受影响方、其他利益相关方以及弱势群体。其中：

* 受项目影响方为受项目影响或可能受项目影响的个人或群体，这包括直接受影响人或间接影响人。
* 其他利益相关方为可能与项目有利益关系的个人或群体。
* 弱势群体是指因自身脆弱性因素的限制，在项目准备、实施及运行中更容易受到负面影响的人。本项目中相关脆弱性因素包括性别、年龄以及受设施场地环境的影响等。

**需要注意的是，在实体工程子项目的利益相关方的识别过程中，需要根据项目的环境与社会风险和影响，详细识别子项目利益相关方，尤其是受影响项目的利益相关方；在项目的其他利益相关方中特别注意对项目的审批有关键影响力的政府部门。**

表2提供了一个典型实体工程的利益相关方识别表供参考。

**表2 实体工程子项目利益相关方识别示例**

| **利益相关方** | | **对项目的影响** | **受项目的影响** |
| --- | --- | --- | --- |
| **受项目影响方** | 直接工人、合同工人（比如承包商工人）、主要供应商工人 | 对项目的建设和顺利运营有着较主要的作用。 | 项目建设运营过程中面临职业健康与安全的影响（比如电储能、加氢站建设应用过程中可能产生泄漏、火灾和爆炸风险），其中合同工人还可能会受到工作条件的影响，主要供应商工人（比如储能项目涉及的电池制造商和回收企业工人）还可能会受到项目带来的严重安全问题的潜在风险。 |
| 设施建设场地周边社区居民 | 他们的支持是项目建设顺利进行的基础。 | 可能受到加氢站、储能设施等生产、运输过程中可能出现泄露、火灾、爆炸等导致的社区健康安全影响。 |
| 社会公众 | 他们的参与和支持是这些研究类子项目能否顺利落实的基础。 | 绿色出行、共享出行等的倡导等会改变公众的日常生活，包括消费、出行和旅游的模式、习惯。 |
| **其他利益相关方** | 交通运输部及国家项目办 | 项目的总体协调和管理 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 省级交通运输厅及省项目办 | 各省子项目的协调和管理 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 省级试点子项目实施机构 | 负责工程项目的实施 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方发改委 | 负责工程项目的立项和审批。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方财政部门 | 管理工程项目的财务计划。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 公路局/铁路局/民用航空局/海事局 | 制定各自行业发展规划和政策并监督落实。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方生态环境部门 | 按权限分类审批建设项目环境影响评价文件；对建设项目竣工环境保护验收进行监督性检查；对排污许可进行审批和监管等 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方规划与自然资源部门 | 用地审批；用地规划的调整；核发相关用地许可文件 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 住房城乡建设部门 | 对项目（比如加氢站）选址和建设有决定权；负责设计审批、土建工程招投标、施工许可证、开展质检和安管工作、工程竣工备案等 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方应急管理部门 | 项目安全生产许可的审批和监督；负责危险化学品（包括氢）生产、贮存、使用、运输、经营的安全监管工作。 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方市场监督管理部门 | 氢能特种设备、氢能标准和氢能资格认证 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 地方人力资源与社会保障部门、民政部门、妇联、残联等 | 保护劳动者、贫困群体、女性和残疾人的权益保护权益 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 街道办事处/乡镇政府民间 | 实施征地，处理社区居民的申诉等 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 社区居民委员会/村民委员会 | 负责社区工作的组织协调、处理社区居民的申诉等 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 设计单位 | 负责项目的设计 | 需要在项目的设计中考虑各利益相关方的需求，并关注环境与社会的风险和影响。 |
| 社会团体（包括行业协会和非营利性组织） | 对项目设计可提供建议，并对项目的实施有一定的监督作用 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 承包商 | 负责项目基础设施的建设和设备的安装 | 需按照项目实施机构的要求落实劳工管理、工作条件以及职业健康与安全等方面的政策制度；处理建设期周边社区的投诉 |
| 主要供应商 | 负责项目主要原材料、设备等的持续供应， | 需按照项目实施机构的要求落实劳工管理、工作条件以及职业健康与安全等方面的政策制度。 |
| 地方媒体 | 负责项目以及相关政策的宣传等 | 项目对其无显著负面影响。 |

* 1. **利益相关方的需求分析**

根据不同利益相关者在本项目中不同的角色，应通过焦点小组座谈、关键信息人访谈以及问卷调查等方法对不同利益相关者进行社会影响调查，识别不同利益相关方对本项目的需求，如语言需求、首选通知方式以及可能存在的特殊需求等，及其在项目实施的不同阶段对项目信息公开、咨询方面的需求。可以按照表3模板的模式列出针对利益相关方需求调查的结果。

**表3利益相关方需求摘要**

| **利益相关方** | **对项目的需求** | **参与的需求** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **信息公开的方式** | **公众参与的方式** | **语言需求** |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

这里需要指出的是如果拟实施的子项目存在不利的环境与社会风险或对少数民族的影响，子项目实施机构将聘请独立专家协助识别项目风险和影响，并进行利益相关者分析和参与计划。

有意义的协商过程不受外部操纵、干涉、胁迫、歧视和恐吓，其中包括：

* 在项目准备阶段中尽早开展有意义的咨询，收集对项目建议书和项目设计的初步意见，并在整个投资周期中进行积极和包容性的参与；
* 以可获取和文化上适当的方式，以相关的当地语言披露信息；
* 鼓励利益相关方及时提供反馈，并以文化上适当的方式对反馈作出回应，特别是作为为项目设计和利益相关方参与识别、减轻环境和社会风险及影响提供信息的一种方式；
* 确保所有受影响人都充分了解协商的情况，所有公共会议都对所有人开放，并在不同家庭和工作承诺的利益相关方方便的时间举行；
* 保存公众及其他咨询活动的书面记录，并在会后与与会者分享记录，并及时以可及的方式披露就公众咨询会上提出的问题所采取的行动；
* 根据为子项目设计的申诉处理机制，正确及时地处理收到的投诉和申诉。

1. **利益相关者参与方案**

利益相关方参与计划是基于利益相关方分析，特别是利益相关方参与需求分析而制定的。不同利益相关方在各子项目活动下，是根据项目准备、实施和运营三个阶段分别开展的。根据分析，在项目实施和运营期，各利益相关方参与需求大体一致。

子项目利益相关磋商计划的目的是：

* 定期与主要利益相关者机构协商，以告知项目的的目的、设计、内容和活动；
* 透明沟通交流机制，以确保利益相关者的需求和要求得到满足。
  1. **信息公开**

不同项目阶段所需披露的信息、信息披露的办法需要因地制宜、因人而异的考虑。实体工程子项目需在适当的地点通过受影响方和其他利益相关者可以理解的语言，及时发布项目环境和社会方面的信息，从而利益相关者可以对项目设计和实施丰富的意见。

**信息披露的内容主要包括：**

* 环境社会相关文件（根据项目的情况，可能包括项目环境与社会影响评价、劳工管理程序、利益相关方参与计划等）；
* 环境监测报告。

**信息披露的方式主要包括：**

* 其官网上披露；
* 对项目工人，通过子项目网站公告栏、宣传册/单张、工人会议、微信账号、QQ账号等应用程序披露；
* 针对受影响人和社区，通过社区公告栏、社区会议、发放宣传册/单张或上门访问等方式公开相关信息。
* 针对弱势群体，量身定制信息披露辅助措施包括家访、面对面访谈、提供合适的信息材料格式、必要时盲语等。

需将所有公开的信息都进行完善的记录。表4提供信息公开记录的模板。

**表4 信息公开记录模板**

| **公开的信息** | **地点** | **方法** | **目标利益相关方** | **责任机构** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

* 1. **公众咨询和参与策略**

利益相关者的磋商是一个双向的过程，将在整个项目周期内进行。积极和有意义的利益相关者参与能够有效解决复杂的社会问题，并获得公众对项目的了解、信任和支持。

因此，实体工程子项目将采取以下利益相关者磋商策略：

* 在项目计划过程中尽早开始有意义的磋商，以收集对项目建议书的初步看法并为项目设计提供信息；
* 考虑那些可能受项目不同影响/成比例影响的群体，以及那些具有特定信息需求（例如残疾、读写能力、性别、流动性、语言或可访问性方面的差异）的群体的特定需求，以相关的当地语言并以易于获取和适合当地文化的方式披露信息；
* 以表格的形式记录公共和其他咨询活动的书面记录（如表5所示）；
* 在会议结束后与参与者共享记录，并及时地披露对公众咨询会议上提出的问题或公开表达的不满所采取的行动；
* 鼓励利益相关方的反馈，并以文化适宜的方式及时地对反馈作出回应，特别是作为一种方法，使利益相关者了解项目设计和参与，以识别和减轻环境和社会风险与影响；
* 确保所有人都能参加所有公开会议，会议应在利益相关者方便出席的时间召开；
* 随着风险和影响的出现，持续不断进行利益相关方磋商；
* 支持与受项目影响的各方积极和包容的互动；以及
* 根据项目制定的申诉机制，及时妥善地处理收到的抱怨和申诉，处理抱怨申诉时确保投诉人不受外界操纵、干扰、胁迫、歧视和恐吓。

**表5 公众咨询和参与计划的模板**

| **序号** | **目标利益相关方** | **主要议题** | **日期** | **地点** | **方法** | **责任机构** | **发现/建议** | **下一步策略** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 劳工 |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 | 社区居民 |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3 | 受征地拆迁影响人 |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4 | 少数民族 |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5 | 关键政府部门 |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | …… |  |  |  |  |  |  |  |

* 1. **拟议策略纳入脆弱群体的意见**

由于弱势群体的承受能力较弱，更容易遭受不成比例的损失；而且有时也容易被排斥在外，无法充分参与协商进程，因此，需要采取适当措施和援助，以确保他们充分参与项目活动。针对弱势群体的参与活动的记录也可以采取表4的模板。

1. **实施利益相关方参与活动的资源及机构职责**

这里需要明确，按照项目利益相关参与计划及子项目环境与社会风险类别，子项目实施机构将安排环境与社会专人负责制定利益相关者参与计划和实施相应的活动，并保证足够的预算。

1. **抱怨申诉处理机制**

在项目实施和运营阶段，有必要及时回应人们的意见，以确保可以通过合理、合规的渠道咨询和解决与项目有关的所有需求和疑虑，因此，建立起一个规范完整的申诉机制对项目的顺利运营至关重要，并且所有的上诉记录以及由此产生的决议将通过年度环境和社会监测机制保存并向基金管理人报告。

**申诉机制的范围、规模、类型应与项目的潜在风险和影响的性质和规模相适应。**一般来说，实体工程子项目的申诉处理机制有主要包括两种类型：

第一种是项目层面申诉机制，主要针对受项目影响人和社区。

第二种是项目工人层面的申诉机制，主要针对直接工人与合同工人。

申诉处理机制的建设要充分尊重项目实施机构原有的机制，可以直接使用评估有效的申诉处理机制；如果现有的机制存在问题，可以通过补充或调整等方式来进行完善。

**申诉机制应包括以下各项要素：**

* 提供多种申诉渠道，包括亲自提交、使用手机，或者通过短信、信件、电子邮件或网站提交；
* 建立申诉书面记录的机制；
* 公开申诉程序，并指定申诉人等待申诉认可、得到回应和解决的时间；
* 申诉程序和决策过程的透明性；
* 在无法促成申诉解决时的上诉程序(包括上诉至国家司法机关)。

1. **监测和报告**

实体工程子项目实施机构将按照项目利益相关者参与计划制定针对该项目的详细的监测和报告制度，并通过日常监测和报告机制向项目办报告，项目办将把项目利益相关者参与计划实施纳入半年度环境和社会绩效监测和报告中。

1. 根据《技援与ESF技术说明》，世行将技援活动划分了三种类型。第一类技援：TA1，支持未来投资项目（无论是否由世行资金支持）的准备工作。第二类技援：TA2，支持政策、方案、规划、战略、法律框架等的制定。第三类技援：TA3，支持借款人的能力建设。 [↑](#footnote-ref-1)