**全球环境基金（GEF7）**

**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**

**交通运输部国家项目管理办公室**

**2022年8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，旨在制定国家和省级层面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兴技术，以实现交通运输领域的碳中和目标。

本项目包括四个组成部分：（1）国家层面的碳中和路线图和政策框架；2）在选定省份（河南省、江苏省和山东省）试点实施交通运输领域碳达峰及碳中和；3）能力建设；以及4）项目管理、监测和评估（M&E）。

本项目涵盖三类技术援助活动，在实施阶段编制了相应的任务大纲（TOR）。技援活动的详细内容和范围将在实施期间确定。为了有效地管理利益相关方参与，依照世行《环境与社会框架》（ESF）中的环境与社会标准10（ESS10）编制了本利益相关方参与框架（SEF），其中提出了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活动涉及利益相关方进行了初步识别。一旦有更详细的项目活动信息，将在项目实施过程中对利益相关方进行更详细的识别。

针对技援活动，受项目影响方主要包括三大类：a）受技援活动研究本身的影响，主要为野外调查的咨询研究人员；b）城市和农村居民（包括低收入群体，尤其是对出行有特殊需求的人士，比如残障人士），存在利益相关方参与不足以及不能公平有效参与及他们的意见或忧虑被忽略的风险；c）受技援活动下游活动的影响，主要包括：征地拆迁受影响人；城乡居民；工人（包括直接工人、合同工人和主要供应商工人）；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。技援活动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）相关设施施工和运行期间征地拆迁或限制土地使用影响的农户和少数民族；c）设施施工和运行期间或制造期间受工作条件以及职业健康和安全（OHS）影响的合同工人和主要供应商工人；d）施工和运营期间受噪声、扬尘、废弃、污水、施工营地、火灾、爆炸、化学品泄漏、交通事故等影响的附近社区居民当中的弱势群体；以及e）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、负责项目决策和实施的省级和地方部门、技援活动承包商、制造企业、行业协会、科研院所、社会团体、新闻媒体等。

在项目准备阶段，中国交通运输部设立的国家项目办，与各省项目办一起开展了前期的利益相关方参与和协商，包括信息公开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活动研究过程的不同阶段（即准备阶段、研究阶段和评审阶段），国家项目办、省项目办以及技援活动承包商等的职责，制定了相应的信息公开、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，本框架针对技援活动提出了开展利益相关方参与的要求：

* 技援活动研究本身虽然并不会直接带来比较高的环境与社会风险，但可行性研究、运行方案、技术设计及其他研究成果的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。

**目录**

[执行概要 I](#_Toc110502454)

[1 项目简介 3](#_Toc110502455)

[1.1 项目背景 3](#_Toc110502456)

[1.2 项目内容 3](#_Toc110502457)

[1.3 机构安排 5](#_Toc110502458)

[1.4 本框架的目标 5](#_Toc110502459)

[2 利益相关方分析 6](#_Toc110502460)

[2.1 利益相关方的识别 6](#_Toc110502461)

[2.1.1 第一类技援活动 6](#_Toc110502462)

[2.1.2 第二类技援活动 8](#_Toc110502463)

[2.1.3 第三类技援活动 11](#_Toc110502464)

[2.2 利益相关方的参与需求分析 11](#_Toc110502465)

[2.2.1 第一类技援活动 11](#_Toc110502466)

[2.2.2 第二类技援活动 12](#_Toc110502467)

[2.2.3 第三类技援活动 13](#_Toc110502468)

[2.3 弱势群体的参与需求分析 13](#_Toc110502469)

[3 前期利益相关方参与活动的摘要 14](#_Toc110502470)

[3.1 已完成的利益相关方磋商活动 14](#_Toc110502471)

[3.2 已完成的信息公开活动 14](#_Toc110502472)

[4 利益相关方参与策略 18](#_Toc110502473)

[4.1 资源 18](#_Toc110502474)

[4.2 职责 18](#_Toc110502475)

[4.3 信息公开策略 19](#_Toc110502476)

[4.3.1 不同类型项目活动信息公开的主要内容 19](#_Toc110502477)

[4.3.2 不同类型项目活动信息公开的主要方法 20](#_Toc110502478)

[4.4 利益相关方磋商策略 20](#_Toc110502479)

[4.4.1 项目活动利益相关方磋商的主要内容 20](#_Toc110502480)

[4.4.2 项目活动利益相关方磋商的主要方法 21](#_Toc110502481)

[4.5 针对弱势群体的参与策略 22](#_Toc110502482)

[5 外部沟通与申诉处理机制 23](#_Toc110502483)

[5.1 外部沟通机制 23](#_Toc110502484)

[5.2 项目活动的申诉处理机制 23](#_Toc110502485)

[6 利益相关方参与的实施及监测 25](#_Toc110502486)

[附件1项目活动利益相关方参与的要求 27](#_Toc110502487)

**表目录**

**[表2‑3 第二类技援活动涉及的利益相关方识别与分析](#_Toc110502488)** [9](#_Toc110502488)

**[表2‑4 第二类技援活动弱势群体识别与分析](#_Toc110502489)** [11](#_Toc110502489)

**[表2‑6 技援活动利益相关者参与需求分析](#_Toc110502490)** [12](#_Toc110502490)

**[表3‑1 已完成的利益相关方磋商活动](#_Toc110502491)** [16](#_Toc110502491)

**[表4‑1 国家项目办的职责](#_Toc110502492)** [18](#_Toc110502492)

**[表4‑2 省项目办的职责](#_Toc110502493)** [19](#_Toc110502493)

**[表4‑3 技援活动承包商的职责](#_Toc110502494)** [19](#_Toc110502494)

**[表4‑4 信息公开的主要内容](#_Toc110502495)** [20](#_Toc110502495)

**[表4‑5 信息公开记录模板](#_Toc110502496)** [20](#_Toc110502496)

**[表4‑6 制定公众咨询和参与计划的模板](#_Toc110502497)** [21](#_Toc110502497)

**[表4‑7 利益相关方参与方式](#_Toc110502498)** [21](#_Toc110502498)

**[表4‑8 公众参与记录模板](#_Toc110502499)** [22](#_Toc110502499)

**[表5‑1 外部沟通联系方式](#_Toc110502500)** [23](#_Toc110502500)

**[表6‑1 利益相关者参与实施监测指示性指标](#_Toc110502501)** [25](#_Toc110502501)

**图目录**

**[图3‑1 本项目环境与社会文件初稿公示](#_Toc110502502)** [15](#_Toc110502502)

**[图3‑1 本项目环境与社会文件终稿公示](#_Toc110502503)** [15](#_Toc110502503)

**[图5‑1 本项目的申诉处理机制](#_Toc110502504)** [24](#_Toc110502504)

# 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1009万美元，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

本项目旨在制定国家和省级层面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兴技术，以实现交通运输领域的碳中和目标。项目GEF赠款资金1009万美元。本项目有以下四个组成部分，具体活动见**表1-1**，位置图见**图1-1**：

**第一部分－国家层面交通碳中和路线图和政策框架（GEF赠款344万美元）：**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－特定省份交通碳达峰及碳中和试点示范（GEF赠款565万美元）：**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核，选定了三个示范省（山东、河南、江苏）试点示范活动。

**第三部分－能力建设（GEF赠款40万美元）：**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－项目管理、监测和评估（GEF赠款601,743美元）：**支持国家项目办公室及三个省项目办进行项目管理以及监测和评估。

**表1-1：项目活动清单**

| **序号** | **主题** | **主要活动内容** | **类型[[1]](#footnote-0)** |
| --- | --- | --- | --- |
| **第一部分：国家层面的碳中和路线图和政策框架** |
| 1A | 制定交通运输脱碳线路图。 | 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 | TA2 |
| 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 |
| 1B | 制定交通运输脱碳的国家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 | TA2 |
| 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 |
| 1C | 制定交通运输排放的核算及评估框架。 | 1.3.1交通运输需求、能耗和碳排放现有统计体系、核算及监测机制完善评价 | TA2 |
| 1.3.2各级政府之间数据收集和监测机构安排设计 |
| **第二部分：在选定省份试点实施交通运输领域碳达峰及碳中和** |
| 2A | **山东省** | 为支持山东省碳达峰制定交通运输脱碳路线图和战略 | TA2 |
| 对进行中的氢燃料电池电动公交车（FCEV）试点工作的经济、技术、运营和环境影响进行综合评估，从而制定FCEV技术指南 | TA2 |
| 为山东省港口制定近零排放战略并开展示范 | TA2 |
| 内河船舶能效改善和清洁能源利用示范，旨在支持电动船舶便携式电源装置研发（R&D） | TA1 |
| 2B | **河南省** | 为支持河南省碳达峰制定交通运输脱碳路线图和战略 | TA2 |
| 示范城乡客运交通与物流相结合的交通服务模式，开展农村客运及物流服务需求研究，为河南省选定县域的城乡综合客货运服务提供战略研究、可行性分析、运营方案，以及配套服务平台系统的设计架构和系统要求。 | TA1 |
| 在新县开展近零排放公交站场示范，从而支持关于近零排放站场和换乘设施开发的技术研究，涵盖节能建筑设计、绿色可再生建筑材料以及可再生能源的利用和储存。 | TA2 |
| 2C | **江苏省** | 为支持江苏省碳达峰制定交通运输脱碳路线图和战略 | TA2 |
| 建立绿色出行平台的技术援助 | TA2 |
| 为盐城港制定近零排放战略并开展实施，包括可再生能源一体化和储存以及一体化制氢加氢 | TA2 |
| **第三部分：能力建设** |
| 3A | 能力建设 | （i）开展关于脱碳运输创新的知识交流和能力建设；（ii）讲座和培训；以及（iii）知识管理活动。 | TA3 |
| **第四部分：项目管理、监测和评估** |
| 4A | 项目管理、监测和评估 | （i）进行项目日常管理，包括采购、财务管理、环境与社会管理；以及（ii）对本项目各个部分进行监测和评估，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、中期审查报告（MTR）以及项目结束时的完工和结果报告（ICR）。 | TA3 |

如表1-1所示，本项目仅包括国家层面和三个试点省份的三类技术援助活动：

* 第一类技援－支持未来投资项目的准备工作，包括：

a）示范城乡客运交通与物流相结合的交通服务模式，开展农村客运及物流服务需求研究，为河南省选定县域的城乡综合客货运服务提供战略研究、可行性分析、运营方案，以及配套服务平台系统的设计架构和系统要求。

b）电动船舶便携式电源装置样机的研发，很可能由一家现有航运物流服务供应商实施。

* 第二类技援－支持政策、方案、规划、战略或法律框架的制定，包括：

a）制定中国和三个试点省份的交通运输脱碳路线图；

b）交通运输脱碳国家政策框架和技术标准，以及交通运输排放监测、核算及评估框架研究；

c）对山东省进行中的氢燃料电池电动公交车试点工作进行技术评估并制定指南；

d）山东省港口和盐城港近零排放战略研究，包括为近零碳排放的陆地和水上交通运输确定财务上可行的清洁能源、新技术和政策措施；

e）江苏省绿色出行平台技术研究，包括绿色出行指标、数据监测系统、全省监测、报告及核验（MRV）体系、出行即服务（MaaS）框架和绿色出行信用；

f）河南省新县公交站场近零排放站场和换乘设施开发的技术研究。

* 第三类技援－支持借款人的能力建设：第三和第四部分中的能力建设、项目管理和监测支持。

## 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：

**交通运输部和国家级项目管理办公室（NPMO）**：负责整体项目的实施，包括所有四个项目组成部分，并指导国家项目办和三个省交通运输部门。在交通运输部职业资格中心下成立的国家项目办将负责整个项目的日常管理，包括与世行的联络和试点的协调，以及技术准备、项目产出的质量控制、采购管理、财务管理、ESF监测及项目第1、3、4部分的监测与评估。

**各交通运输厅和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、山东省交通运输厅将负责项目组成2下的各自活动，并就关键项目实施问题与交通部和世界银行进行沟通。江苏、河南和山东三个省分别成立了三个省级项目管理办公室，其中：江苏省项目办直接设在江苏交通运输厅；而河南项目办设在河南省运输事业发展中心，山东项目办设在山东交通科学研究院，这两个机构都是其交通运输厅的下设机构。这三个项目办将负责各自项目的日常管理，包括技术装备、项目产出的质量控制、采购管理、财务管理、ESF监测以及项目的监测和评估。各省项目办将与国家项目办密切联系，并就其活动的实施进度和对世行政策的遵守情况向国家项目办报告。

**项目指导委员会（PSC）：**在2022年9月30日前国家层面将设立一个项目指导委员会，提供全面指导和机构间协调。该委员会的成员包括交通运输部综合规划司和试点省份的交通运输部门的高级官员。

## 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活动。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，对管理技援活动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，为技援活动建立后续利益相关方参与的系统方法提供指导；

在技援活动研究过程的不同阶段（即准备阶段、研究阶段和评审阶段），明确国家项目办、省项目办和技援活动承包商开展利益相关方参与的职责、策略和方法；

建立外部沟通机制，并为技援活动承包商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，各活动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。

## 第一类技援活动

第一类技援活动的利益相关方主要包括：

* 1. **受项目影响方**

项目活动涉及的受项目影响方包括受第一类技援活动可行性研究或技术设计影响的利益相关方，以及可能受第一类技援活动所支持未来投资影响的利益相关方，包括：

**技援活动研究本身的影响**：这类项目活动涉及的受影响利益相关方主要是受可行性研究和技术设计本身的影响。这类活动的环境与社会风险较低。可行性研究和技术设计过程中涉及实地调查，有可能引起交通事故、溺水、当地传染病传播（包括新冠肺炎疫情）的风险。

**第一类技援活动支持的未来投资的潜在风险：**如果这类可行性研究或技术设计加以实施，将会产生环境与社会影响和风险。

根据现有信息，第一类技援活动将支持以下活动：

* 示范城乡客运交通与物流相结合的交通服务模式，开展农村客运及物流服务需求研究，为河南省选定县域的城乡综合客货运服务提供战略研究、可行性分析、运营方案，以及配套服务平台系统的设计架构和系统要求；
* 山东省电动船舶便携式电源装置样机的研发。

目前的两项第一类技援活动位于现有的被占用土地上，并非位于少数民族社区或者少数民族社区集体依附的区域内。在实施期间，本项目可能包含支持未来实体投资可行性研究或技术设计（例如电池储能系统和制氢加氢设施）的其他第一类技援活动，有可能产生征地移民和少数民族风险。

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）风险被认为很低。

制氢加氢设施和电池储能系统的施工／运行可能会给劳动者和附近社区带来火灾和安全风险，例如氢气泄漏、火灾或爆炸、扰动和交通事故。

设备采购不会产生较高风险，主要风险为设备安装期间的安全风险。然而，运行期间可能存在风险（包括职业健康和安全风险以及社区健康和安全风险），包括氢燃料电池汽车火灾和爆炸、储氢和加氢设备的安全风险及电池自燃风险。

信息平台建设不会产生重大风险，但在数据收集和使用过程中会给城乡居民带来安全风险。大量交通运输数据包含大量个人信息，这些数据的收集、传输、存储、分析过程都是依靠互联网进行，有可能由于黑客攻击导致信息泄露，从而产生信息安的风险。

因此，下游活动的受项目影响方包括：

* 直接工人和合同工人；
* 受征地拆迁影响者，包括少数民族；
* 设施周边社区和居民；
* 城乡居民
	1. **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；
		- 省项目办；
		- 省级政府部门：包括发改委、自然资源、工业和信息化、生态环境、应急管理和国家市场监督管理部门等；
		- 负责项目活动实施的区县政府部门；
		- 街道办事处／乡镇政府和社区／村民委员会；
		- 设计机构；
		- 社会团体：包括行业协会和非营利组织；
		- 技援承包商；
		- 主要供应商；
		- 地方媒体等。

第一类技援活动利益相关方的识别与分析详见表2-1。

**表2‑1** **第一类技援活动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** | **技援活动研究本身的影响** |
| 研究人员 | 在可行性研究或技术设计中起着关键的作用 | 可能会面临职业健康和安全方面的影响。 |
| **第一类技援活动支持的未来投资的潜在风险** |
| 直接工人、合同工人和主要供应商工人 | 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和安全的影响（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（比如储能活动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。 |
| 受征地拆迁影响者，包括少数民族 | 他们的参与和支持是这些技援活动能否顺利落实的基础。 | 面临征地拆迁影响 |
| 设施周边社区和居民 | 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、运输过程中泄露、火灾、爆炸等导致的社区健康和安全影响。 |
| 城乡居民 | 他们的参与和支持是这些技援活动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；信息平台建设可以会产生信息安全风险。 |
| **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 | 省级活动的协调和管理 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 负责项目活动实施的区县政府部门 | 负责项目活动下游活动实施和运行的审批和监督 | 项目对其无显著负面影响。 |
| 街道办事处／乡镇政府；社区／村民委员会 | 针对项目活动的下游活动，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。 |
| 技援活动承包商 | 负责项目可行性研究和技术设计 | 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和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， | 需按照省项目办的要求落实劳工管理、工作条件以及职业健康和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. **弱势群体**

根据初步识别，受第二类技援活动下游活动影响的潜在弱势群体主要包括：i）下游活动建设、制造和运营过程中受工作条件及职业健康和安全影响的合同工人和主要供应商工人；ii）施工、制造和运营期间受噪声、扬尘、废弃、污水、施工营地、火灾、爆炸、化学品泄漏、交通事故等影响的附近社区居民当中的弱势群体；以及iii）城乡低收入居民、残疾人等（请参见表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2‑2** **第一类技援活动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** |
| --- | --- | --- |
| 合同工人和主要供应商工人 | 对项目的影响小 | 在建设、制造和运营中，合同工人面临工作条件、职业健康和安全的影响和风险；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。 |
| 受征地拆迁影响的农村和少数民族居民 | 对项目的影响小 | 研究成果的应用可能会造成土地使用限制和生计变化。 |
| 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。 |

## 第二类技援活动

第二类技援活动的利益相关方主要包括：

**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，一是技援活动研究本身带来的影响，一是应用技援活动研究成果等下游活动可能带来的影响。具体包括：

**技援活动研究本身的影响**：这些研究活动本身不涉及实体工程，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。技援活动承包商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。根据技援活动的性质，技援活动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（包括新冠肺炎疫情）、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。

**应用技援活动研究成果等下游活动可能的影响：**其中，第二类技援活动研究成果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）职业健康和安全的风险和影响**、**社区健康和安全的风险和影响**。
* **弱势群体被排除在外的风险：**交通出行方式的改变（公共交通、主动出行、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，并由此可能导致职工的失业。
* **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，合同工人或主要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，比如低收入者、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；
	+ 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4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；
	+ 技援活动承包商；
	+ 第三方专业机构和其他科研院所；
	+ 新闻媒体等。

第二类技援活动利益相关方的识别与分析详见表2-３。

**表2‑1 第二类技援活动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** | **技援活动研究本身的影响** |
| 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和安全方面的影响； |
| 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。 |
| **应用技援活动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技援活动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技援活动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技援活动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和安全的风险和影响。 |
| 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技援活动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，从来导致社区健康和安全的风险和影响。 |
| 部分企业及其职工 | 他们的参与和支持是这些技援活动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 | 负责各省级项目活动的日常管理，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。 |
| 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 | 为技援活动提供支持，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。 |
| 技援活动承包商 | 负责政策技援活动的具体实施，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 | 为技援活动研究提供支持，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活动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和安全风险或者企业转型过程中面临下岗失业风险，见表2-4。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，很有可能在技援活动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2‑2 第二类技援活动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 | 由于技援活动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和安全风险或者企业转型过程中面临下岗失业风险 |

## 第三类技援活动

第三部分和第四部分项目活动属于**第三类**技援活动，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、技援活动承包商等。他们对项目的重要性和影响力都较高。

## 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。

## 第一类技援活动

表2-5对第一类技援活动的受项目影响方、其他利益相关方的参与需求进行了分析。

**表2‑3** **第一类技援活动利益相关方参与需求分析**

| **利益相关方** | **参与需求** |
| --- | --- |
| **受项目影响方** | 设计和研究人员 | 在出差和实地考察过程中，有良好措施保障他们的健康和安全。 |
| 直接工人、合同工人和主要供应商工人 | 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和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。 |
| 受征地拆迁影响者 | 在预可行性研究阶段应当与他们进行信息公开和有意义的协商，从而收集他们的需求和建议，同时优化项目设计。在征地拆迁期间应当与他们进行信息公开和有意义的协商，从而收集他们的需求和建议，并及时给予反馈意见。 |
| 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公开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，应该通过信息公开和参与磋商等方式，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** | 交通运输部及国家项目办 | 确保项目实施顺利进行。 |
| 省交通运输厅和省项目办 | 确保项目实施顺利进行。 |
| 负责项目活动实施的区县政府部门 | 通过合适的方式了解项目的合规性，确保项目的顺利实施。 |
| 街道办事处／乡镇政府；社区／村民委员会 | 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。 |
| 技援活动承包商 | 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。 |

## 第二类技援活动

表2-6对第二类技援活动的受项目影响方、其他利益相关方的参与需求进行了分析。

**表2‑3 技援活动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和安全。 |
| 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 | 在技援活动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，并在研究产出中体现，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 | 在技援活动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，并在研究产出中考虑他们的诉求。 |
| 设施建设运营过程中影响的社区和居民 | 在技援活动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，并在研究产出中考虑他们的诉求。 |
| 部分企业及其职工 | 在技援活动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，并在研究产出中考虑他们的诉求。 |
| 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。 |
| 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 |
| 技援活动承包商 | 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活动研究。 |
| 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 |

## 第三类技援活动

能力建设活动（第三类技援活动）可能以网络方式进行，或者在现有建筑物内依照国内新冠肺炎疫情风控政策开展，不会涉及土建工程，从而不需要对相关活动进行环境与社会评价。第三类技援活动主要利益相关方的要求是制定培训计划时应当考虑时间和地点因素并具备文化适宜性，而且能够有效地管控新冠肺炎传播风险。

## 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（比如对智能移动、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；
* 技援活动研究成果需要考虑技术标准、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。

**国家层面技援活动的下游活动**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、职业健康和安全、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四个省主管部门、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，主要围绕技援活动的研究内容、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与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，对于技援活动而言，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；
* 第一类技援活动中的研究不会产生较高的环境与社会风险。根据初步识别，这些活动的下游活动会产生中等程度的影响，尤其是职业健康和安全、社区健康和安全等方面。将在技援活动实施前对现有设施和备选航运物流服务供应商进行环境与社会审计，以确定其过往绩效及合规性，而且提出适当的措施和行动来缓解相关问题（如有）。针对这些活动，应当特别关注可行性研究和技术设计中环境与社会风险管理方面的建议；
* 除进行实地调查的工人受到的中等职业健康和安全风险外，第二类技援活动研究本身并不会直接造成不利的环境与社会影响。然而，这类技援活动涉及广泛的利益相关方参与，而且在技援成果实施期间会产生下游环境与社会影响。环境与社会风险和影响的显著性因下游活动的类型、地点和规模而异。虽然大部分影响是可预测、可逆转、局部性而且很容易规避／缓解的，但空间范围较大，因此某个地区一段时间内下游活动集中开展有可能产生累积性影响。应当关注这类活动，将环境与社会风险管理方面的建议纳入最终研究成果中，而且应当通过各种方式完善技援活动项下的研究成果；

## 已完成的信息公开活动

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4月在以下官方网站上向公众及潜在的受影响人进行了公示（<https://www.jtzyzg.org.cn/LTPU/LEAP/home/html/newsDetail.html?newsid=1b52ec35538a460784cc69a763ea6fee&&newstype=0102>（国家项目办）、<http://www.yz.ha.cn/zwgk/show_10727.html>（河南省），<http://jtyst.jiangsu.gov.cn/art/2022/4/28/art_41780_10434280.html>（江苏省）以及<http://jtt.shandong.gov.cn/art/2022/4/28/art_14101_10299905.html>（山东省）），征求了利益相关方的意见和建议（详见图3-1）。所收到的信息反馈，已融入到最终的报告中。这些环境与社会文件的终稿已通过了世行审核并再次公示。

****

****

**图3‑1 本项目环境与社会文件初稿公示**

**图3‑2 本项目环境与社会文件终稿公示**

**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与社会风险
 |
| 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、河南省交通运输学会、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 | * 了解拟实施第一类技援活动下游活动的用地情况，不涉及新征地；
* 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；
* 了解拟实施第一类技援活动下游活动的用地情况，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；
* 了解拟实施第一类技援活动下游活动的用地情况，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。
 |
| 10月27日 | 环境与社会专家、四省交通运输厅及相关企业 | 讨论各项活动的内容、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 | * 进一步明确活动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公开并促使各利益相关方积极参与，技援活动才能顺利开展，提出的技术方案、标准和政策等的实施才能得以顺利实施。

本策略主要是针对项目活动不同阶段的利益相关方参与而准备。**其中实施主体包括国家项目办、省项目办和技援活动承包商；**

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：

* 进行信息公开，包括技援活动的研究／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

国家项目办将招聘一名环境专家和一名社会专家，为上述活动提供支持，相关资金来自本项目第四部分。省项目办将指定至少一名内部环境与社会专员，在国家项目办环境与社会专家的支持下，负责协调利益相关方参与活动并对相关技援活动的环境与社会绩效进行监测。省项目办承诺提供保障充分资金来聘请内部环境与社会联系人。技援活动承包商将安排联系人负责项目的环境社会管理，所涉及的费用（包括外聘环境与社会专家及内部联系人）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，负责国家层面技援活动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活动的实施及其环境社会文件的相关准备，并确保技援活动承包商在本项目周期内按照世行的环境与社会管理要求实施技援活动。

本项目中，项目活动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**。在本项目利益相关方参与实施过程中，国家项目办和省项目办在不同的阶段均负有相应的职责，

**（1）国家项目办的职责**

交通运输部职业资格中心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、环境与社会监测和评估以及项目实施。国家项目办将设立环境与社会管理团队，其中包括至少一名环境专家和一名社会专家，负责本项目总体环境与社会管理。表4-1列出了国家项目办在技援活动实施的不同阶段的利益相关方参与职责。

**表4‑1 国家项目办的职责**

| **阶段** | **主要职责** |
| --- | --- |
| **准备阶段** | * 就国家层面技援活动的研究内容、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；准备国家层面技援活动的包含利益相关方参与要求的工作计划大纲（TOR），提交世行团队审查和批准；
* 审核省级层面技援活动的计划大纲（含利益相关方参与要求），提交世行团队审查；
* 审查技援活动承包商提交的技援工作方案，以保证工作方案包含SEP、环境与社会分析以及工人权利、健康和安全保障的安排；
* 对技援活动承包商针对现有或实施中设施、项目或活动编制的环境与社会审计提供技术支持并进行审查，并将审计报告提交给世行团队审查和批准。
 |
| **研究／设计阶段** | * 审查国家层面和省级层面技援活动承包商的利益相关方参与方案并监测其实施情况；
* 监督技援活动承包商和技援活动实施过程，以保证符合ESF；
* 对技援产出提供技术支持并进行审查，以保证产出符合任务大纲，并将技援产出提交给世行团队审查和批准。
 |
| **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。
 |

**（2）省项目办的职责**

**各交通运输厅和省级项目管理办公室（PMO）**：江苏、河南和山东三个省分别成立了三个省级项目管理办公室，其中：江苏省项目办直接设在江苏交通运输厅；而河南项目办设在河南省运输事业发展中心，山东项目办设在山东交通科学研究院，这两个机构都是其交通运输厅的下设机构。这三个项目办将负责各自项目的日常管理。表4-1列出了省项目办在技援活动实施的不同阶段的利益相关方参与职责。

**表4‑2 省项目办的职责**

| **阶段** | **主要职责** |
| --- | --- |
| **准备阶段** | * 就省级层面技援活动的研究内容、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；准备省级层面技援活动的包含利益相关方参与要求的工作计划大纲（TOR）；
* 将省级层面技援活动的计划大纲提交国家项目办；
* 对于第一类技援活动，在技援活动实施前对现有设施和备选航运物流服务供应商进行环境与社会审计，以确定其过往绩效及合规性，提出适当的措施和行动来缓解相关问题（如有），而且向国家项目办提交审计报告进行审查。
 |
| **研究／设计阶段** | * 审查省级层面技援活动承包商的利益相关方参与方案并监测其实施情况。
 |
| **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。
 |

**（3）技援活动承包商**

技援活动承包商将承担技援活动实施期间环境与社会管理的主要责任。表4-3列出了技援活动承包商在技援活动实施的不同阶段的利益相关方参与职责。

**表4‑3 技援活动承包商的职责**

|  |  |
| --- | --- |
| **阶段** | **职责** |
| **准备阶段** | * 在技援活动研究／设计启动初期，按照任务大纲的要求，准备符合世行ESS10要求的利益相关方参与计划（作为工作方案的一部分），并报送国家项目办（国家层面技援活动）或省项目办（省级层面技援活动）审查；
* 对于支持详细项目设计的第一类技援活动，利益相关方参与计划不仅要包含设计期间的利益相关方参与，还应当包含符合世行ESS10要求的未来实施期间的利益相关方参与计划。
 |
| **研究／设计阶段** | * 实施世行审查通过的利益相关方参与计划，并以半年报形式向国家项目办（国家层面技援活动）或省项目办（省级层面技援活动）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（国家层面技援活动）或省项目办（省级层面技援活动）。
 |

## 信息公开策略

## 不同类型项目活动信息公开的主要内容

本项目的信息公开主要由国家项目办和省项目办进行。需要进行信息公开的主要内容见表4-4。

国家项目办和省项目办应在项目准备阶段及时公开技援活动的内容、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。

**表4‑4 信息公开的主要内容**

|  |  |
| --- | --- |
| **阶段** | **信息公开的主要内容** |
| **准备阶段** | 技援活动的内容、性质、持续时间；国家项目办和省项目办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。 |

## 不同类型项目活动信息公开的主要方法

国家项目办和省项目办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活动以及不同的利益相关者，应采取不同的信息公开的方法。

所有公开的信息都需进行完善的记录。表4-5提供了信息公开记录的模板。

**表4‑5 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

在技援活动实施的不同阶段，国家项目办、省项目办和技援活动承包商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与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。

## 4.4.1 项目活动利益相关方磋商的主要内容

**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**：在技援活动启动前，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活动研究内容的看法和建议，了解各方需求和关切点，进一步明确技援活动的目的、内容和任务要求。

尤其针对第一类技援活动，省项目办将在实施技援活动前与工人、社区、居民和主管机关就现有设施和航运物流服务供应商进行协商，从而了解他们对技援活动的态度和建议、他们的需求和关切，并且进一步确定可行性研究或技术设计。

在启动每项技援活动之前，国家项目办和省项目办将在各自国家项目办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与社会标准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），并提交世行审查和批准。

**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）技援活动承包商**

技援活动承包商应在技援活动整个研究过程开展充分的利益相关方的参与。

**研究阶段**：在技援活动研究启动时，技援活动承包商需根据任务大纲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，技援活动承包商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和省项目办报告利益相关方参与实施的情况。随着技援活动研究的推进，该实施方案可以进一步完善并提交世行审查确认。

表4-6提供了制定公众咨询和参与计划关键内容的模板。

**表4‑6 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。

## 4.4.2 项目活动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4-7。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4‑7 利益相关方参与方式**

| **阶段** | **参与内容** | **参与时间** | **主要利益相关方** | **参与方式** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 准备阶段 | 讨论技援活动的研究内容、方法等 | 技援活动研究启动之前 | 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活动的技术方案、标准、政策等提出建设性意见。 | 技援活动研究过程中 | 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活动研究成果的意见，进行修改完善，并及时反馈 | 技援活动研究成果评审 | 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 |

所有的公众咨询和参与及其发现、建议等都将进行记录。表4-8提供了公众参与记录的模板。

**表4‑8 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（比如对智能移动、网络等新媒体的使用少），没有话语权，很容易被排除在技援活动的设计之外，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。

**国家层面的技援活动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、职业健康和安全、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，应确保技援活动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。在技援活动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，以符合世行环境与社会标准7（ESS7）的要求，主要包括：

* 尽早在少数民族社区进行技援活动相关研究内容的信息公开，开展相关的调查协商活动，鼓励少数民族有效参与技援活动研究涉及的规划、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、省项目办和技援活动承包商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）国家项目办和省项目办**

国家项目办和省项目办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中的方式联系国家项目办和省项目办。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 | 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山东：sdjtjnjp@shandong.cn江苏：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） |

注：项目实施前有关联系信息会进一步更新。

**（2）技援活动承包商**

在技援活动承包商确定后的一个月内，应建立外部沟通机制。该外部沟通机制将在技援活动利益相关方参与方案项目利益相关方参与计划中进行说明。

## 项目活动的申诉处理机制

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）。

国家项目办和省项目办作为国家交通运输部和各省交通运输厅（或其下设机构）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。技援活动承包商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）有关的环境与社会（E&S）部分（参见ESMF***附件5*中的模板**）中将要求技援活动承包商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：向相关技援活动承包商提出申诉，技援活动承包商需在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、省项目办和技援活动承包商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，优化技援活动的研究内容。

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)。

# 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，并要求省项目办和技援活动承包商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、省项目办和技援活动承包商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。

国家项目办、省项目办和技援活动承包商将分别开展参与活动，如第4章所述。国家项目办将设立环境与社会管理团队，其中包括至少一名环境专家和一名社会专家，负责本项目总体环境与社会管理，相关资金来自本项目第四部分。省项目办将指定一名环境与社会联系人，在国家项目办环境与社会专家的支持下，负责协调利益相关方参与活动并对相关技援活动的环境与社会绩效进行监测。省项目办承诺提供保障充分资金来聘请内部环境与社会联系人。

相关利益相关方参与活动主要由技援活动承包商进行。如本框架第4章所述，技援活动任务大纲确定了相关的利益相关方参与要求。相应的工作方案将明确开展利益相关方参与活动的详细安排和和资源（人员和资金），相关费用包含在技援合同中。

在项目实施过程中，国家项目办和省项目办、技援活动承包商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、技援活动承包商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** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **项目活动** |
| 1.1 | 准备阶段 |
|  | 参与活动 | 次数 | 季度 |  | 国家项目办、省项目办、技援活动承包商 |
|  | 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、技援活动承包商 |
|  | 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 |  |
|  | *少数民族居民* | 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、技援活动承包商 |
|  | 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 |  |
|  | *少数民族居民* | 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、技援活动承包商 |
| 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、技援活动承包商 |

# 附件1项目活动利益相关方参与的要求

**说明**：技援活动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，技援活动承包商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**

* 技援活动研究的具体内容；
* 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）以及与技援活动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、省项目办和技援活动承包商；
* 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；
* 考虑到新冠肺炎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人员、预算估算和资源。
1. 根据《ESF-技援活动技术说明》，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-0)