

C 目录 Contents

加快转变发展方式,推进绿色交通运输体系建设	1
积极谋划,抓好开局,努力开创交通运输低碳发展新局面	4
深入贯彻落实科学发展观,全面推进资源节约型和环境友好型港口发展	14

综 合 篇

一、我国能源消费现状	21
二、我国交通运输行业能源消费现状与特点	22
三、我国公路水路交通运输能源消费现状与工作成效	23
四、我国公路水路交通运输节能减排目标和任务	28

行 业 部 署 篇

一、加强组织领导、周密部署节能减排与低碳发展工作	37
(一)成立交通运输部节能减排工作领导小组及其办公室	37
(二)组织召开重要会议研究部署节能减排与低碳发展工作	37
(三)印发年度交通运输行业节能减排工作要点	39
(四)印发《公路水路交通运输节能减排“十二五”规划》	39
(五)印发《关于公路水路交通运输行业落实国务院“十二五”节能减排综合性 工作方案的实施意见》	40
二、认真落实国务院节能减排重点任务	40
(一)实施燃料消耗量限值标准	40
(二)对客车实载率低于 70% 的线路不投放新运力	41
(三)推行公路甩挂运输	42
(四)加强公共机构节能	42
三、开展千企行动、倡导共同责任	42
(一)启动“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动	42
(二)举办以“绿色交通”为主题的中国交通发展论坛	43
(三)组织开展港口机械节能操作巡回演讲活动	44
(四)举办推广天然气汽车座谈会	44
(五)召开“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动总结会暨低碳交通 运输体系城市试点启动会	45

四、大力推进低碳交通运输体系建设城市试点	46
(一)组织开展低碳交通运输体系研究	46
(二)启动低碳交通运输体系建设城市试点工作	46
(三)举办低碳交通运输体系建设城市试点培训班	46
(四)召开低碳交通运输体系建设城市试点推进会	47
(五)举办低碳交通运输发展政策培训班	47
(六)组织开展节能减排技术研究和成果应用	48
(七)组织开展节能减排监测考核试点工作	48
五、有效组织开展节能减排示范应用	48
(一)组织开展交通运输行业节能减排示范项目	48
(二)推进电子不停车收费联网	49
(三)组织开展 RTG“油改电”和靠港船舶使用岸电	49
(四)组织开展半导体照明产品应用示范工程项目	49
(五)港航携手共建绿色水运	49
(六)组织开展“十二五”期第一批全国重点推广公路水路交通运输节能产品(技术)推选工作	50
六、全力做好交通运输节能减排专项资金管理工作	50
(一)印发《交通运输节能减排专项资金管理暂行办法》	50
(二)发布交通运输节能减排专项资金申请指南(2011 年度)	51
(三)召开交通运输节能减排专项资金申请工作布置会	51
(四)召开交通运输节能减排专项资金项目专家评审会	51
(五)开展下一年度交通运输节能减排专项资金申请项目调查摸底工作	51
(六)赴江苏调研交通运输节能减排专项资金项目	51
七、积极组织节能减排培训交流和参与气候谈判	52
(一)举办节能减排培训班	52
(二)举办资源节约型和环境友好型港口建设经验现场交流会	52
(三)召开全国公路隧道节能照明技术研讨会	53
(四)举办机动车检测维修职业技能竞赛	53
(五)组织开展节能宣传周活动	53
(六)举办道路运输行业推广使用天然气汽车培训暨研讨会	55
(七)召开交通运输行业标准《汽车驾驶节能操作规范》宣贯会	55
(八)召开交通运输节能减排工作专家座谈会	55
(九)召开交通运输行业推广使用天然气车船研讨会	55
(十)举办“2011 中国节能与低碳发展论坛”交通节能分论坛	56
(十一)组织参加第十六届中国国际海事展会	56
(十二)参与和配合气候谈判	56

地方和企业行动篇

一、北京市交通委员会	61
二、江苏省交通运输厅	63
三、云南省交通运输厅	65
四、天津市交通运输和港口管理局	67
五、天津市市政公路管理局	69

六、重庆市交通委员会	70
七、深圳市交通运输委员会	72
八、厦门市交通运输局	77
九、杭州市交通运输局	79
十、南昌市交通运输局	81
十一、贵阳市交通运输局	83
十二、保定市交通运输局	84
十三、无锡市交通运输局	85
十四、武汉市交通运输委员会	88
十五、中远集装箱运输有限公司	90
十六、青岛港(集团)有限公司	92
十七、连云港港口集团	95
十八、福建省汽车运输总公司	98
十九、中国交通建设集团有限公司	101
二十、苏州汽车客运集团有限公司	104

发展评价篇

一、交通运输节能减排与低碳发展评价指标体系研究	111
(一)指导原则	111
(二)基本框架及指标说明	112
(三)综合评价方法	114
(四)区域划分	115
二、交通运输节能减排与低碳发展综合评价研究	115
三、区域交通运输业节能减排与低碳发展综合评价研究	115
(一)东部地区交通运输业节能减排与低碳发展状况	116
(二)中部地区交通运输业节能减排与低碳发展状况	117
(三)西部地区交通运输业节能减排与低碳发展状况	118
(四)东北地区交通运输业节能减排与低碳发展状况	119

专项资金管理篇

一、管理综述	123
二、项目成果	123
(一)公路基础设施与运营领域	123
(二)公路运输装备领域	128
(三)港航领域	134
(四)交通运输管理与服务能力建设	138
(五)其他	145

附录一 政策法规

一、政策法规一览表	151
-----------	-----

二、法律法规	153
(一) 中华人民共和国节约能源法(中华人民共和国主席令第七十七号)	153
(二) 公路、水路交通实施《中华人民共和国节约能源法》办法(中华人民共和国交通运输部令 2008 年第 5 号)	160
(三) 道路运输车辆燃料消耗量检测和监督管理办法(中华人民共和国交通运输部令 2009 年第 11 号)	162
三、政策文件	165
(一) 国务院关于加强节能工作的决定(国发[2006]28 号)	165
(二) 国务院关于印发节能减排综合性工作方案的通知(国发[2007]15 号)	169
(三) 国务院关于进一步加大工作力度,确保实现“十一五”节能减排目标的通知(国发[2010]12 号)	177
(四) 国务院关于印发“十二五”节能减排综合性工作方案的通知(国发[2011]26 号)	179
(五) 交通部关于交通行业全面贯彻落实国务院关于加强节能工作的决定的指导意见(交体法发[2006]592 号)	186
(六) 交通部关于进一步加强交通行业节能减排工作的意见(交体法发[2007]242 号)	190
(七) 交通部关于在交通行业开展节能示范活动的通知(交体法发[2007]289 号)	193
(八) 交通部关于港口节能减排工作的指导意见(交水发[2007]747 号)	194
(九) 交通运输部关于深入开展交通行业节能减排示范活动的通知(交体法发[2008]98 号)	196
(十) 交通运输部关于交通运输行业深入开展节能减排工作的意见(交体法发[2008]333 号)	197
(十一) 交通运输部关于印发资源节约型环境友好型公路水路交通发展政策的通知(交科教发[2009]80 号)	199
(十二) 交通运输部关于公布交通运输行业第三批节能减排示范项目的通知(交政法发[2009]266 号)	205
(十三) 交通运输部关于开展“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动的通知(交政法发[2010]185 号)	206
(十四) 交通运输部关于进一步加大工作力度,确保完成今年节能减排重点工作任务的通知(交政法明电[2010]0514 号)	210
(十五) 交通运输部办公厅关于进一步加大工作力度,认真执行营运车辆燃料消耗量限值标准的通知(厅运明电[2010]0611 号)	211
(十六) 交通运输部关于进一步加强道路客运运力调控,推进行业节能减排工作的通知(交运发[2010]390 号)	212
(十七) 国家发展改革委办公厅、住房城乡建设部办公厅、交通运输部办公厅关于组织申报半导体照明产品应用示范工程项目的通知(发改办环资[2010]2082 号)	214
(十八) 交通运输部关于印发《建设低碳交通运输体系指导意见》和《建设低碳交通运输体系试点工作方案》的通知(交政法发[2011]53 号)	215
(十九) 交通运输部关于印发 2010 年交通运输行业节能减排工作总结和 2011 年工作要点的通知(交政法发[2011]57 号)	223
(二十) 交通运输部办公厅关于开展建设低碳交通运输体系城市试点工作的通知(厅政法字[2011]58 号)	228
(二十一) 交通运输部关于发布交通运输行业标准汽车驾驶节能操作规范的公告(中华人民共和国交通运输部公告 2011 年第 27 号)	230
(二十二) 交通运输部关于公布交通运输行业第四批节能减排示范项目的通知(交政法发[2011]304 号)	230

(二十三) 财政部、交通运输部关于印发《交通运输节能减排专项资金管理暂行办法》的通知(财建〔2011〕374 号)	231
(二十四) 交通运输部办公厅关于公布“十二五”期第一批全国重点推广公路水路交通运输节能产品(技术)目录的通知(厅政法字〔2011〕134 号)	233
(二十五) 交通运输部关于印发公路水路交通运输节能减排“十二五”规划的通知(交政法发〔2011〕315 号)	238

附录二 大事记

交通运输节能减排大事记(2002~2011)	241
------------------------------	-----

加快转变发展方式，推进绿色交通运输体系建设

——李盛霖部长在“2010 中国交通发展论坛”上的讲话

2010 年 5 月 26 日

女士们、先生们、朋友们：

在深入应对国际金融危机、加快经济发展方式转变的重要时期，交通运输部邀请各位嘉宾会聚一堂，围绕“走节能环保之路，建设绿色交通”这一主题进行交流研讨，意义深远。在此，我代表交通运输部，向各位出席“2010 中国交通发展论坛”表示诚挚的欢迎！向各位长期以来对交通运输事业的关心和支持表示衷心的感谢！

“十一五”以来，中国交通运输全面贯彻落实科学发展观，服务国民经济社会发展，服务社会主义新农村建设，服务人民群众安全便捷出行，进入发展速度最快、发展质量好、服务水平提升最显著的历史阶段。截至 2009 年底，全国公路总里程达 386 万公里，其中高速公路 6.5 万公里，均居世界第二位。港口吞吐量、集装箱吞吐量连续 7 年保持世界第一，民航旅客运量居世界第二位。安全生产形势保持基本稳定。交通运输不仅为应对国际金融危机、保持经济平稳较快发展发挥了显著作用，而且在改善民生、促进社会和谐等方面作出了重要贡献。

加快推进节能减排，减少温室气体排放，是转变经济发展方式的重要环节。中国政府一直高度重视节能减排工作，2009 年 11 月，我国政府在哥本哈根应对气候变化大会上作出承诺，将大力发展绿色经济，到 2020 年单位 GDP 二氧化碳排放量将比 2005 年下降 40% 至 45%。今年 2 月 22 日，胡锦涛总书记在中央政治局集体学习时强调指出，要把应对气候变化作为我国经济社会发展的重大战略和加快经济发展方式转变和经济结构调整的重要机遇，进一步做好应对气候变化的各项工作，确保实现 2020 年我国控制温室气体排放行动目标。4 月 28 日，温家宝总理主持召开国务院常务会议，再次就确保实现“十一五”节能减排目标进行了专题部署，提出要积极推进以低碳为特征的工业、建筑和交通运输体系建设。

交通运输是国民经济的基础产业和服务性行业，转变交通运输发展方式是转变国民经济整体发展方式的重要组成部分。在今年初召开的全国交通运输工作会议上，交通运输部提出要转变发展方式、加快发展现代交通运输业，目的就是兼顾当前和长远，处理好速度和效益、局部和整体的关系，推动交通运输由传统产业向现代交通运输业转型，加快建立以低碳为特征的交通运输体系。

交通运输是能源消耗和温室气体排放的重要行业之一，也是节能减排的重点领域。在我国经济发展方式还比较粗放，单位 GDP 能耗水平比较高的情况下，交通运输行业进一步集约节约利用资源、保护生态环境的潜力还很大。目前，我国载货汽车单位油耗比国外平均水平高 30% 左右，内河运输船舶单位油耗比国外平均水平高 20% 以上。面对差距，我部认真贯彻落实中央的部署和要求，紧紧围绕加快转变发展方式这一战略任务，把节能减排作为转变发展方式、加快结构调整的重要抓手，从政策研究、运输组织、科技攻关、监测体系等各个方面积极推动行业节能减排工作，推进绿色交通运输体系建设，努力走出一条低能耗、低污染、低排放、高效率的交通运输发展新路子，为应对气候变化作贡献。

近期，我们将着重抓好以下几个方面的工作：

第一，以加快转变发展方式为导向，组织制定好交通运输“十二五”节能减排规划。在认真总结“十一五”期间交通运输行业节能减排经验和对节能减排实施情况进行评估的基础上，研究制定交通运输行业“十二五”节能减排规划。“十二五”节能减排规划要充分体现转变发展方式、发展现代交通运输业的总要求，着力改变主要依靠规模扩张和资源消耗促进发展的传统模式，更加注重走资源节约型环境友好型发展道路，实现规模、速度、质量、效益的统一。目前，我们正组织专门力量深入研究发展以低碳为特

征的交通运输体系的内涵、要求、思路和政策措施,会提出建设低碳交通运输体系的指导意见和交通运输行业应对气候变化工作方案,将低碳发展的理念落实到交通运输生产、消费的各个环节。

第二,以加快调整交通结构为主线,通过产业结构优化升级促进结构性节能减排。一是继续加快交通基础设施建设,科学规划,统筹协调,加强基础设施之间的衔接,充分发挥效率。加强国家高速公路“断头路”、干线公路提级改造、内河航道升级等薄弱环节建设,优化网络功能结构与布局,加速形成基础设施网络,为社会公众提供安全、通畅的交通条件。二是加快发展内河航运,发挥水运节能减排的优势,努力推进综合运输体系发展。实施长江干线船型标准化,开展西江干线船型标准化工作,出台促进老旧运输船舶和单壳油轮报废更新的经济鼓励政策,落实老旧运输船舶和单壳油轮提前淘汰补贴资金。研究实施营运船舶节能减排措施,加速绿色航运建设。三是优化运输组织,推动运力结构调整,促进现代物流业发展。发展先进的运输组织方式,积极推进厢式运输、甩挂运输、滚装运输,促进江海直达运输,加快发展多式联运。四是提倡资源节约、环境友好的出行方式,大力发展公共交通。积极推进实施公交优先战略,提高城市公共交通出行分担率。鼓励使用新能源、节能环保公交车辆,研究新能源汽车推广过程中运行使用和维护问题,积极引导公众选择公共交通、自行车等绿色出行方式。五是加快邮政业发展,特别是加快推进寄递类业务与工业制造企业和流通领域的结合。支持制造业减少物品周转流程,降低能耗。

第三,以组织实施重点工程为抓手,推进节能减排专项行动和示范推广。发挥政府部门的推动和指导作用,充分调动企业作为节能减排主体的积极性,通过有效的技术、管理措施,着力在交通基础设施的建设、运营和运输装备使用中做到集约节约利用资源、保护生态环境,大力推进节能减排。组织开展“‘车、船、路、港’千家交通运输企业低碳交通专项行动”,完善政府与企业的联动机制,及时总结提炼和推广先进经验,充分调动企业的积极性,使专项行动取得良好效果。在渤海湾、长三角等地组织开展甩挂运输试点工作,鼓励发展技术先进、经济安全、节能环保的运输装备和运输方式。总结和推广“两型”港口建设的经验和技術,进一步推进绿色港口建设。总结京津冀和长三角区域不停车收费系统应用示范工程经验,扩大不停车收费规模,并争取国家和地方政府有关部门的支持,将联网不停车收费纳入节能减排的国家政策。同时,在民航系统,加强空域规划研究,优化空域结构、开辟使用临时航路。

第四,以提高科技创新与进步为核心,加强节能减排科技研发及成果推广应用。把提高科技创新与进步水平作为推进节能减排、转变发展方式的中心环节,大力推进资源节约环境友好型交通运输科技项目的研发与科技成果的转化应用。调动社会优势资源,推进产学研相结合,加强在交通运输节能减排新技术、新材料、新工艺等方面开展科技攻关,加快沥青路面再生利用等材料循环利用、公路隧道照明、港口“油改电”、地面电源替代船舶和飞机发动机辅助发电以及车船节能减排等技术成果的推广应用。充分发挥以现代信息技术改造交通运输传统产业的重要作用,大力推动物联网在交通运输领域中的应用,加快公众交通出行信息系统和物流公共信息平台等的建设与推广,为出行者或用户、运输企业和行业管理部门提供良好的信息服务,引导公众出行,提高运输效率,强化公共服务,实现节能减排。

第五,以建立健全制度体系为保障,推进节能减排统计监测考核体系和法规标准体系建设。根据《国务院批转节能减排统计监测及考核实施方案和办法的通知》要求,积极配合国家发展改革委、国家统计局进一步做好交通运输能源消耗统计工作及相關指标的发布工作,推进监测考核体系建设。各级交通运输主管部门对节能减排工作负有监管责任,要将节能减排重点工作任务列入年度工作目标责任体系,加强监督检查,实行严格的问责制。部将在开展节能减排监督考核体系试点的基础上,进一步扩大范围,并逐步在全国交通运输行业中推广。加大实施道路运输车辆燃料消耗量限值标准和准入制度的力度,在国家已有的汽车“以旧换新”补贴政策中积极争取加大对重型载货车、大型营运客车及各型公交客车的补贴力度,推动高耗油营运车辆退出运输市场。完善交通固定资产投资项目节能评估与审查制度,环境影响评价制度,加大对评估项目节能措施落实情况的检查力度。加快节能减排认证评估机构建设,推进节能减排的审定与评价工作。大力宣传我国交通运输节能减排的政策、措施、成果和贡献,营造良好的舆论氛围,逐步使节约能源、循环利用资源、保护环境成为全行业的自觉行动。

女士们、先生们，本次论坛的主题是“走节能环保之路，建设绿色交通”，宗旨是成为各界专家研讨交通运输节能减排工作的良好平台。

衷心希望各位嘉宾能够畅所欲言，为加快转变交通运输方式出谋划策，为推进绿色交通运输体系建设提供真知灼见。

最后，预祝本次论坛取得圆满成功！

谢谢大家。

积极谋划,抓好开局,努力开创交通运输低碳发展新局面

——高宏峰副部长在“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动总结会暨低碳交通运输体系城市试点启动会上的讲话

2011年2月24日

同志们:

我们这次会议的主要任务是:深入贯彻落实科学发展观,按照全国交通运输工作会议的部署,总结“十一五”交通运输节能减排工作,特别是去年以来开展的“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动,分析交通运输低碳发展面临的形势和任务,积极谋划“十二五”发展战略,安排2011年重点工作,切实抓好低碳交通运输体系城市试点,全面推进低碳交通运输体系建设,为发展现代交通运输业做出新贡献。

部党组对交通运输节能减排工作非常重视。会前,李盛霖部长主持召开了部节能减排领导小组会议,专题研究了交通运输行业节能减排“十二五”规划,明确提出了今年的工作重点和要求。刚才,国家发展改革委有关司局的负责同志也发表了重要讲话,对我们的工作很有指导作用。我们要认真学习和贯彻落实部党组的总体要求,不断开创交通运输低碳发展新局面。

下面,我讲四点意见:

一、全面部署,务实推进,交通运输行业“十一五”期节能减排成效显著

2005年10月,中央十六届五中全会提出,要加快建设资源节约型、环境友好型社会。国家“十一五”规划纲要贯彻落实了这一战略部署,明确提出到“十一五”期末单位国内生产总值能源消耗降低20%左右的约束性指标。2009年11月25日,我国政府宣布,到2020年我国单位国内生产总值二氧化碳排放比2005年下降40%~45%。这些承诺对交通运输行业节能减排工作提出了新的更高要求。

面对压力,全行业知难而进,锐意改革,以科学发展观为指导,把贯彻落实国家节能减排战略决策作为加快转变发展方式,积极推进现代交通运输业发展,努力建设资源节约型、环境友好型行业的宝贵契机,变压力为动力,大力推进交通运输节能减排,在过去的五年中取得了显著成效。截至去年底,全国营运车船单位运输周转量能耗、港口生产综合单耗分别比“十五”末下降了5%、7%和4%,为交通运输行业又好又快可持续发展作出了贡献。

回顾总结这五年的节能减排工作,主要体现在以下几个方面:

第一,在思想认识上,以科学发展为主题,明确了发展思路。五年来,交通运输行业节能减排工作深入贯彻落实科学发展观,坚持一个中心、两个转变、三个创新、四方协作,努力使节能减排工作沿着科学发展的正确轨道前进。一个中心是指,以交通运输行业科学发展为中心,节能减排工作服务行业发展需要,推动行业发展进步,引领行业发展方向。两个转变是指,政府转变职能,企业转变观念。各级交通运输主管部门依法行政,在节能减排工作中充当倡导者、引领者、鼓舞者和监督者的角色。各类交通运输企业成为节能减排主体,充分发挥主动性和创造性,在节能减排中提高效率,创造效益。三个创新是指,制度创新、管理创新和科技创新。创新是探索节能减排途径,解决节能减排难点,巩固节能减排成果,发现节能减排新问题的必要手段。四方协作是指,政府部门引导,运输企业行动,行业协会协调,服务机构参与,四方密切协作,共同推进交通运输行业节能减排工作。

第二,在组织机构上,以领导小组为统领,完善了工作机制。2006年11月,成立了交通部节能工作协调小组,李盛霖部长任组长。2009年12月,成立了交通运输部节能减排工作领导小组,李盛霖部长任组长,同时还调整并强化了交通运输部节能减排与应对气候变化工作办公室,负责交通运输部节能减排和应对气候变化工作的牵头、汇总、协调和督查工作。由“协调小组”变为“领导小组”,进一步体现了

部党组对节能减排工作的重视, 加大了组织协调的力度, 为全面推进行业节能减排工作提供了强有力的组织保障。

第三, 在制度创新上, 以法规标准为重点, 强化了基础功能。通过几年努力, 目前已初步形成了包括法规、规划、标准和规范等多层次的制度体系。颁布了《公路、水路交通实施〈中华人民共和国节约能源法〉办法》、《公路水路交通节能中长期规划纲要》、《资源节约型环境友好型公路水路交通发展政策》、《关于港口节能减排工作的指导意见》, 会同财政部、工业和信息化部、国家发展改革委发布了《促进老旧运输船舶和单壳油轮报废更新实施方案》等。制(修)订了《营运客车燃料消耗量限值及测量方法》(JT 711—2008)、《营运货车燃料消耗量限值及测量方法》(JT 719—2008)等近 20 项公路、水路节能减排相关的标准和规范。这些法规、规划、标准和规范的制(修)订及实施, 对进一步规范交通运输行业节能减排工作发挥了基础性的指导作用。

第四, 在行业管理上, 以政府推动为先导, 提升了管理效能。一是实行营运车辆燃料消耗量准入制度, 发布《道路运输车辆燃料消耗量检测和监督管理办法》, 召开实施工作电视电话会议, 公布《过渡期车型表》和《燃料消耗量达标车型表》, 目前共有 432 家企业 28 000 个车型纳入《过渡期车型表》管理, 公告和公示了达标车型 2 476 个(3 133 种配置)。据不完全统计, 自 2010 年 3 月以来, 每月在准入营运车辆中平均约有 6 万辆属于达标车型, 在随后 11 个月的营运期内节约燃油约 16 万吨。二是对于实载率低于 70% 的道路客运线路不新增运力, 印发了《关于进一步加强道路客运运力调控推进行业节能减排工作的通知》, 文件发布至今, 在保证道路运输需求的前提下, 客运运力增幅下降了 30%, 节能效果明显。三是推广节能减排示范项目, “十一五”期间组织评选、总结推广三批共 60 个交通运输行业节能减排示范项目, 目前正在开展第四批交通运输行业示范项目评选工作, 公布两批“全国重点推广营运车船节能产品(技术)目录”, 与交通认证机构共同研究探索开展交通节能产品认证工作, 发布交通节能产品认证标识和相关产品认证实施规则。通过开展示范活动, 在全国形成纵跨多层级、覆盖各领域的节能减排示范项目, 起到了以点带面、“四两拨千斤”的作用, 调动了各级交通运输主管部门推动节能减排工作的积极性, 发挥了很好的引领示范作用。四是严格执行交通固定资产投资项目节能评估审查制度, 将节能评估和审查作为固定资产投资项目审批、核准和开工建设强制性前置条件, 要求年能耗量在 2 000 吨(含 2 000 吨)标准煤以上的港口新(改、扩)建工程项目, 在工程可行性研究报告中单列“节能评估篇(章)”, 并进行节能评估审查。几年来, 较好地贯彻落实了这一制度, 评估审查了约 60 个项目。五是推进节能减排统计监测考核体系建设, 2005 年开展了道路、水路和港口的能耗统计研究, 2008 年启动了交通运输行业节能减排监测考核体系研究, 2009 年在山东省开展了交通运输行业节能减排监测考核试点工作, 与国家统计局协调获取公路水路运输及港口生产能耗数据, 组织编制道路运输业、水路运输业、港口生产和交通运输政府部门能耗统计监测方案。组织 4 个省交通运输主管部门、27 家道路运输企业、14 家水运企业和 42 家港口企业开展了交通运输能耗统计监测试点工作, 初步建立了部级道路、水路运输能耗统计监测网络和分析系统。六是推动公路甩挂运输, 与国家发展改革委等五部门联合印发《关于促进甩挂运输发展的通知》, 与国家发展改革委联合印发《甩挂运输试点工作实施方案》, 选定浙江、江苏、上海等 10 省(区、市)以及中外运长航集团、中国邮政集团等作为首批试点省份(单位), 全面部署推进甩挂运输试点工作。签署《中华人民共和国政府和大韩民国政府陆海联运汽车货物运输协定》及其第一阶段的《实施议定书》, 标志着中韩两国被牵引挂车将可搭乘船舶, 率先在韩国和中国山东指定港口口岸之间开展陆海联运甩挂汽车运输。七是加快发展水路运输, 促进船舶运力结构调整, 配合国家发展改革委完成《加快长江水运发展研究》报告, 与沿江七省两市人民政府签署了《关于合力推进长江黄金水道建设的若干意见》, 联合财政部与长江沿线七省两市人民政府颁布《推进长江干线船型标准化实施方案》, 完成京杭运河船型标准化工程, 印发《关于发布提前淘汰国内航行单壳油轮实施方案的公告》, 通过几年来的实施, 节能减排效益明显。八是大力发展公共交通, 引导公众低碳出行, 进一步部署落实城市公交优先发展战略, 提高公众乘公共交通工具出行比例, 配合有关部门做好“十城千辆”新能源汽车推广应用工作。完成了《城市公共交通条例》起草工作并上报国务院, 将优化公共交通站点布局、加快发展与建设公

共交通和鼓励乘用的基础条件纳入调整范围。九是开展“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动。十是切实抓好公共机构节能指标的落实,成立部机关节能工作领导小组,把机关节能工作纳入重要议事日程,2010年1~9月同比去年节电13.77万度,“十一五”期每年均能完成国管局下达的节能指标。

第五,在科技创新上,以应用研究和成果转化为突破口,增强了支撑能力。科技研发紧密围绕交通运输“两型”行业发展的目标,着力攻克节能减排工作中具有紧迫性、关键性和前瞻性的科技难题,对节能减排工作的顺利推进发挥了重要的支撑作用。开展了“资源节约型、环境友好型交通发展模式研究”、“交通由传统产业向现代服务业转型战略研究”、“建设低碳交通运输体系研究”等具有全局性、前瞻性和引领性的部重大科研课题。启动了“交通行业能源管理长效机制研究”、“公路水路行业节能减排监测与考核体系研究”、“营运船舶燃料消耗量限值与二氧化碳排放指数研究”、“公路运输温室气体排放影响评价及应对技术研究”、“物联网技术推动现代交通运输业发展策略研究”、“新一代智能交通技术发展战略研究”、“中美集装箱国际运输电子标签航线应用示范”、“天津港基于RFID的陆运作业流程改造”等一大批科技项目。还参与联合国气候变化框架公约和国际海事组织(IMO)框架下关于国际航运船舶温室气体减排的多边谈判,组织开展“船舶温室气体减排研究”等专题研究,为谈判做好技术支持。

第六,在宣传交流上,以低碳发展为主线,增进了理念共识。举办“节能减排,低碳发展,交通运输企业在行动”论坛,配合中国节能协会举办“2010中国低碳发展论坛”交通节能分论坛。举办节能减排培训班,组织开展年度节能宣传周活动。制定汽车驾驶节能操作规范,编写驾驶节能手册,在营业性车辆驾驶员从业资格培训中试点推广驾驶节能技术。举办全国交通运输行业“宇通杯”机动车驾驶员节能技能竞赛,来自25个省(区、市)近300家客运企业的500余名驾驶员参加竞赛,累计赛程4万余公里,平均节油率达到20%,组织节能驾驶培训138场,培训驾驶员1万余人。组织开展节能驾驶全民体验活动和港口机械节能操作巡回演讲活动,均取得良好效果。

五年来的实践,也为深入推进交通运输行业节能减排工作积累了以下宝贵经验,主要体现在以下四个方面:

第一,认识是前提,思路是关键。提高认识、形成共识是抓好节能减排工作的前提。这几年节能减排工作由宣传发动到务实推动的不断深入,也是认识不断提高,行动逐渐自觉,力度逐步加大的过程。同时,积极谋划,周密部署,明确任务,突出重点,开展专项行动,推广示范项目,做到长期有目标,年度有重点,件件有落实,有力提高了节能减排工作管理水平。

第二,组织是保障,制度是基础。进一步加强和稳定各级交通运输主管部门和交通运输企业节能减排工作领导小组,形成领导重视、相互配合、上下联动、左右互动的良好局面,确保了国家和部节能减排工作总体部署的贯彻落实。加快节能减排制度建设,建立节能减排长效机制,使节能减排工作继续沿着法制化、规范化、标准化的道路前进。

第三,企业为主体,科技作支撑。充分鼓励、引导和支持交通运输企业在政府主管部门的指导下创造性地开展节能减排工作,因地制宜,因时制宜,开发、应用适合本企业实际的节能减排技术和产品,以实际行动降低能耗,低碳发展,打造绿色交通运输企业。交通运输科研单位树立为行业节能减排工作大局服务的意识,找准着力点,选好创新点,勇攀节能减排科技高峰,进一步加强科技对节能减排的支撑力度。

第四,规划要先行,落实在行动。科学规划是做好节能减排工作的首要任务,要做好国家和地方综合规划中交通运输节能减排部分,认真谋划交通运输行业节能减排专项规划,切实发挥规划的引导作用,贯彻落实规划的目标要求,同时在实践中要注意完善规划。稳步开展节能减排试点工作,发挥典型示范作用,以点带面,举一反三,充分扩大试点工作倍增器的效果。积极推进节能减排专项行动,集中时间,集中力量,集中目标,集中解决节能减排阶段性突出矛盾,切实降低能耗,减少排放,进一步形成共识,扩大效果。去年启动的“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动就是一次成效显著的实践活动,有力推进了重点环节的节能减排工作。

在充分肯定成绩的同时,我们还要清醒地看到,交通运输行业节能减排工作仍然存在着一些薄弱环节:一是交通运输结构性矛盾尚未根本解决。内河航运比较优势尚未充分发挥,综合交通枢纽建设滞后,综合运输组合效率尚未充分显现。城市公共交通服务能力和质量不高,吸引力不强。断头路、局部瓶颈等已成为影响基础设施网络效应的重要制约因素,部分沿海港口进出港航道能力不足。运输装备结构不尽合理,大型化、专业化车船比重不高,老旧车船比重偏高。道路运输规模化、集约化程度还比较低。替代能源、可再生能源比重亟待提高。二是交通运输节能减排技术创新与服务体系仍不完善。节能减排科技研发投入不足,节能减排技术、产品推广应用进展较为缓慢。现代信息技术应用推广还比较滞后。交通运输节能减排技术服务体系尚未建立,节能减排技术产品和服务市场还有待进一步规范。三是交通运输节能减排监管能力还有待提升。节能减排意识有待进一步增强,专职管理机构和人员缺乏,体制机制性障碍尚未根本消除。引导性资金投入明显不足,节能减排长效机制尚未形成。政策法规和标准规范体系还不完善。节能减排统计监测、考核评价等基础性工作薄弱。

二、抓住重点,奋力攻坚,“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动初显成效

大家知道,去年是“十一五”最后一年,也是节能减排攻坚之年,节能减排形势十分严峻。为此,国务院在去年5月5日召开全国节能减排工作电视电话会议,温家宝总理作了重要讲话,强调要切实把节能减排作为加强宏观调控、调整经济结构、转变发展方式的重要任务,本着对国家、对人民、对历史高度负责的精神,下更大的决心,花更大的气力,做更大的努力,确保实现“十一五”节能减排目标。为贯彻落实这一总体要求,切实推进交通运输领域重点环节的节能减排,部决定在交通运输行业迅速组织开展“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动。迄今为止,共有1126家交通运输企业参加了专项行动,覆盖了公路水路交通运输行业全领域。各级交通运输主管部门高度重视,周密部署,交通运输企业积极参与,认真落实。据不完全统计,天津、河北、上海、江苏、浙江、安徽、福建、江西、山东、河南、广东、广西、海南、西藏等部分省(区、市)和新疆生产建设兵团交通运输企业及中远运输集团、招商局集团有限公司、中国交通建设股份有限公司、中外运长航集团在专项行动期间节能总量达208.4万吨标准煤。同时,参加专项行动的企业及人员切身感受到节能减排对企业绿色发展、可持续发展的重要意义,组织专项行动的各级交通运输主管部门也深切体会到节能减排对加快转变发展方式,积极推进现代交通运输业发展,努力建设资源节约型、环境友好型行业的重要意义。通过专项行动,进一步提高了认识,完善了措施,创造了经验,取得了成效,达到了预期目标。

在这次专项行动中,涌现出许多先进典型,他们的经验值得大家学习、借鉴。

第一,在“车”的节能减排方面:一是推广节能驾驶经验。湖北组织王静工作法全省巡回报告会。江苏出台了《汽车节能驾驶行动纲要》,编制了培训教材和技术手册,组织了节能驾驶技术培训,开展了“汽车节能驾驶技术全民体验活动”。山东开展汽车节能驾驶技术培训、维修技术培训和调度知识培训,驾驶员驾驶车辆运行情况比培训前百公里平均节油2.7升。西藏圣鑫旅游客运汽车有限公司每月开展节能讲评,以一辆19座宇通中巴车为例,开展专项行动后,每公里油耗由8升降到7.5升。二是严格执行营运车辆燃料消耗量限值标准,淘汰高耗能车辆。2010年6月至12月,江苏和江西分别核查营运车辆7万和1.5万余辆,分别禁止800和600余辆燃料消耗量不达标的车辆进入道路运输市场。新疆新建旅客运输(集团)有限公司2010年淘汰老旧客车150余辆,80%新购客车使用清洁能源,全年同比降低燃料消耗12.3%。三是推广新能源和清洁燃料车辆。上海在世博会期间,投放各种新能源汽车使用总量达到1538辆,载客人数超过1.25亿人次,节约燃油2800多吨,减少二氧化碳排放近9000吨。2010年福建省汽车运输总公司购进LNG公交车、客运班车372辆,全年实现减少二氧化碳排放1600吨。贵阳市公共交通(集团)有限公司甲醇燃料车用技术已进入中试期,中试车辆达200辆。河南推行“中原绿色客运新干线”建设,大力推广CNG和LNG燃料客车,鼓励城乡公共客运使用新能源环保型车辆。宁波港集卡“油改气”后,节约燃料成本20%以上,二氧化碳排放减少20%。

第二,在“船”的节能减排方面:一是推广船型标准化。2010年江苏制定了《江苏省推进长江干线船

型标准化实施意见》，成立了长江干线船型标准化领导小组，共完成 500 艘船舶的标准化改造。重庆参加专项行动的 16 家航运企业在 2010 年前三季度淘汰非标准化船舶 12 艘，新建标准化船舶 58 艘，在建标准化船舶 31 艘。二是引导靠港船舶使用岸电。中远集团、中海集团、河北远洋运输集团大力倡导并积极参与船用岸电技术的研发和应用，在行业起到了带头作用。

第三，在“路”的节能减排方面：一是推广高速公路不停车收费。北京安装不停车收费标签车辆达 42 万辆，由于车辆通过收费站不必停车，降低了低速、怠速造成的能耗和排放，每通过车次燃油消耗平均降低 20%，二氧化碳排放减少约 50%。截至 2010 年底，广东所有高速公路已全部纳入联网收费，所有联网路段均可采用电子通行卡非现金缴费，全省高速公路已建成开通 ETC 车道 359 条，粤通卡单月结算额达 4 亿元，占全省总缴费额的 17%。山东高速公路电子不停车收费系统自 7 月份开通以来，通过 ETC 车道的车辆已达 218 万余辆次，经测算可节约燃油 3.2 万升，减少二氧化碳排放 143 吨。二是优化运输组织，推广甩挂运输。山东在烟台至大连航线上开展陆海甩挂运输试点，累计成功甩挂车辆 2.1 万辆次，按吨公里法计算，可减排二氧化碳近 13 万吨。江苏飞利达国际物流股份有限公司开展甩挂运输，经测算完成同样的业务每年可减少行驶里程 15 万公里，节约燃油 5.9 万升。三是推广公路隧道照明节能技术。部与国家发展改革委等部委联合组织开展半导体照明产品应用示范工程，选定 15 个半导体隧道灯应用项目开展示范，推动绿色低碳照明技术在隧道中的应用。云南试点改造的五个隧道安装 LED 隧道照明灯具 3 549 套，LVD 隧道照明灯具 990 套，改造后的隧道照明系统满足国家相关标准规范要求，节电率均达到 50% 左右。云南还在高速公路隧道两侧安装主动发光标志，既能诱导车辆行驶，保证行车安全，又能在车流量较小时，替代隧道照明系统，减少电能消耗。福建采用综合措施，优化隧道照明设计，隧道中压供电，改进灯具布设方式，使用电子镇流器高压钠灯、LED 隧道灯和 LVD 隧道灯等节能灯具，每年为高速公路隧道照明节能 30% 以上。四是推广路面材料再生技术。北京 2010 年废旧路面材料再生 11.33 万吨，其中直接使用废弃路面沥青混合料 3 万多吨。云南采用就地热再生技术，通过添加外加剂对老化沥青性能进行恢复，完全利用原混合料，拌和后摊铺、碾压，形成对原路面 100% 的再生利用。五是推进太阳能在公路系统的应用。云南对思小高速公路远离电源区的监控摄像机采用太阳能供电，与常规供电方式相比，节省投资 40% 左右，耗电量大幅下降，在罗富高速公路富宁收费广场照明和通行信号灯及沿线收费站庭院墙照明供电中，首次使用风光互补供电系统。

第四，在“港”的节能减排方面：一是推广轮胎式集装箱门式起重机“油改电”。2010 年青岛港在全国率先完成全部集装箱轮胎吊“油改电”项目改造，共改造了 130 个箱区和 106 台集装箱轮胎吊，节约运行成本 7 668 万元，减少二氧化碳排放 4.59 万吨，同时还对红光吊车实施了“油改电”技术改造，年节约燃油 40.75 万升，减少碳排放 303.13 吨。招商局国际蛇口集装箱码头有限公司研发了集装箱码头轮胎式龙门起重机“油改电”自动集电小车，突破了项目技术瓶颈，截至 2010 年底，蛇口集装箱码头完成 91 台轮胎式龙门起重机“油改电”项目改造，每年节能折合标准煤 1.1 万吨，减少二氧化碳排放 2 万吨。二是推广靠港船舶使用的岸电技术。连云港港口集团公司创造性地提出“高压上船，船载电站”的岸电技术方案，2010 年 10 月首套高压变频数字化码头岸电系统启用，据测算，如该港 44 个泊位全部使用岸电，全年可减少二氧化碳排放约 12 万吨。宁波港 2010 年建成 24 个船舶接岸电点，完成船舶接岸电 250 余艘次。

“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动，自启动九个月以来取得了阶段性成果，也有一些初步的经验，主要表现在以下四个方面：

第一，统一思想、提高认识是前提。这次专项行动是在“十一五”最后一年节能减排攻坚战背景下启动的，交通运输部坚决贯彻落实国务院关于节能减排的工作部署，把专项行动的思想统一到科学发展观的贯彻落实上，统一到建设资源节约型、环境友好型交通运输行业上，统一到全面完成“十一五”节能减排目标上。行业上下在面对专项行动时间紧、任务重的巨大挑战时，形成了这样的共识：节能减排是全行业共同的责任，只有动员各方面力量，充分发挥政府部门、企业单位、行业协会、服务机构各自的作

用,相互支持,协调一致,共同行动,持续改进,才能将专项行动不断推向深入,才能不断推进交通运输行业节能减排工作取得新的成效。

第二,精心组织、周密部署是保障。各级交通运输主管部门高度重视这次专项行动,李盛霖部长亲自启动专项行动,部节能减排与应对气候变化工作办公室和各省(区、市)交通运输主管部门密切配合,精心筹划,认真组织,及时督查,为专项行动的顺利完成提供了组织保障。在专项行动中,各级交通运输主管部门充分发挥引导作用,指示方向,提供信息,搭建平台,促进交流,充分发挥各交通运输企业节能减排的积极性和自主性。山东除参加部专项行动外,又组织发动了68家交通运输企事业单位,形成具有山东特色的112家交通运输企业参加的“车、船、路、港”百家企业低碳交通运输专项行动。湖北、黑龙江等地组织节能减排现场会、发展论坛和知识竞赛。安徽专门召开全省交通运输行业节能减排工作推进会,对专项行动进行再部署、再动员、再落实。山西邀请部属院所和高校的专家进行节能减排专题讲座。企业在专项行动中认真落实,坚持创新,产生了效益,赢得了嘉誉,真正成为交通运输行业节能减排的主体和生力军。

第三,加大投入、落实项目是基础。节能减排改造项目前期投入是比较大的,但从长远经济效益和社会效益来看,这些投入是值得的,也是必需的。因此要进一步完善节能减排投融资体制,发挥好财政资金的引导和拉动作用,带动企业加大节能减排资金投入,逐步培育交通运输行业节能减排服务机构,创新合同能源管理模式,扩大合同能源管理规模,解决企业节能减排前期投入不足问题,推进企业节能减排增效。节能减排改造项目是专项行动的载体,选择矛盾突出又力所能及的改造项目十分重要,通过完善节能减排管理制度和方式,依靠科技进步和节能减排技术产品应用,解决改造项目中的关键问题,逐步推进专项行动的顺利进行。

第四,加强交流、积极推广是关键。开展专项行动的目的之一是为各级交通运输主管部门提供交流节能减排管理经验的平台,是为交通运输企业提供交流节能减排技术和产品的平台,是为交通运输行业提供与社会公众相互沟通 and 理解的平台。通过观摩、研讨和对比,推广先进经验模式和高效技术产品,促进全行业节能减排管理水平和技术水平的持续提升,扩大交通运输行业节能减排工作的社会影响力和带动力,树立交通运输行业节能降耗绿色环保的社会形象,为行业节能减排工作创造良好的社会环境和舆论氛围。

但是,在专项行动中也反映出一些问题,值得引起注意:一是对专项行动的认识有待提高。有人认为专项行动是临时性的,只会是一阵风;也有人认为专项行动是表面性的,只会是一种形式。因此,个别参与企业仅仅是挂了名,并没有在这次行动中取得实质性成效。二是专项行动节能减排效果的统计监测要加强。有些省份和单位在总结时没有具体的节能减排实物量。如何逐步做到标准统一,程序规范,计量准确,统计科学,提高统计监测工作的标准化、规范化和信息化水平,需要我们在下一步工作中进一步完善。三是要进一步加大对专项行动的宣传力度。专项行动在行业内涉及面广、影响大,但如何向社会充分展示交通运输行业节能减排所取得的成绩,大力宣传低碳理念,倡导并引领全社会低碳出行、科学发展新风尚仍显不足。

总体来讲,去年启动的专项行动成效十分明显,这为今后继续广泛深入开展专项行动奠定了很好的基础。在此,我要强调,“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动是交通运输行业节能减排工作的重要组成部分,去年专项行动仅仅是个开始,部将在总结经验的基础上,继续推动并不断扩大、深化专项行动,充分发挥专项行动对行业节能减排工作的示范作用和推动作用。

三、积极谋划,抓好开局,交通运输行业“十二五”期节能减排任重道远

今年是“十二五”开局之年。“十二五”时期节能减排工作形势依然严峻,压力依然沉重,任务依然艰巨,责任依然重大。党的十七届五中全会指出,“十二五”时期是全面建设小康社会的关键时期,是深化改革开放、加快转变经济发展方式的攻坚时期,提出坚持把建设资源节约型、环境友好型社会作为加快转变经济发展方式的重要着力点。今年全国交通运输工作会议提出,未来五年交通运输发展仍处于重

要战略机遇期,要深化资源节约型、环境友好型行业建设,积极发展低碳交通运输体系,开展低碳交通城市试点工作。我们要认真学习领会十七届五中全会精神,深入贯彻落实全国交通运输工作会议部署,统一思想,提高认识,积极谋划,抓好开局,不断开创交通运输行业“十二五”节能减排工作新局面。

交通运输行业“十二五”节能减排工作的指导思想是:深入贯彻科学发展观,全面落实节约资源和保护环境基本国策,以提高能源利用效率、降低二氧化碳排放强度为核心,提升节能减排理念,调整优化交通运输结构,强化科技进步,完善法规标准,创新体制机制,加强监督管理,加快构建资源节约型、环境友好型交通运输生产方式和消费模式,打造绿色、低碳交通运输体系,加快发展现代交通运输业。

交通运输行业“十二五”节能减排工作的基本原则是:坚持统筹节能减排与交通运输发展相协调,将节能减排作为加快交通运输发展方式转变的主要途径和重要抓手;坚持政府主导、市场调节、企业主体与公众参与相结合,建立交通运输节能减排长效机制;坚持科技创新与制度创新相结合,通过全面推进行业创新为交通运输节能减排提供根本动力;坚持突出重点与全面推进相结合,有力有序推动交通运输行业节能减排工作向纵深发展。

交通运输行业“十二五”节能减排工作的总体目标是:到 2015 年,交通运输行业能源利用效率明显提高,二氧化碳排放强度明显降低,绿色、低碳交通运输体系建设取得明显进展。一是结构性节能减排取得明显进展。基础设施网络体系更加完善,内河航运承运比重以及城市公共交通出行分担率明显提高,节能型综合交通运输体系初步形成;运输车辆、船舶、港口机械与施工设备的大型化、专业化和现代化水平明显提高,交通运输装备结构更加优化,替代能源和可再生能源比重有所提高,交通运输能源消费结构明显改善。二是节能减排科技创新与服务体系基本健全。节能减排科技创新体系进一步健全,成果转化与产品推广水平明显提高;节能减排技术服务体系进一步完善,培育壮大一批专业化的技术服务主体,节能减排服务产业化水平明显提高。三是节能减排监管能力显著提升。运输组织化程度和生产效率进一步提高,全行业节能减排理念与素质明显提升,基本形成与社会主义市场经济体制相适应的比较完善的交通运输节能减排战略规划体系、法规标准体系、政策支持体系、监管组织体系和统计监测考核体系。

交通运输行业“十二五”节能减排工作的主要指标是:到 2015 年,在能源强度指标方面,与 2005 年相比,营运车辆单位运输周转量能耗下降 10%左右,其中营运客车、营运货车分别下降 6%和 12%左右;营运船舶单位运输周转量能耗下降 15%左右,其中海洋和内河船舶分别下降 16%和 14%左右;港口生产单位吞吐量综合能耗下降 8%左右。在二氧化碳排放强度指标方面,与 2005 年相比,营运车辆单位运输周转量二氧化碳排放下降 11%左右,其中营运客车、营运货车分别下降 7%和 13%左右;营运船舶单位运输周转量二氧化碳排放下降 16%左右,其中海洋和内河船舶分别下降 17%和 15%左右;港口生产单位吞吐量二氧化碳排放下降 10%左右。

在“十二五”期间,部将重点加快构建“三大体系”,组织开展“两项专项行动”,着力推进“十大重点工程”。三大体系建设是:节能型交通基础设施网络体系建设;节能环保型交通运输装备体系建设;节能高效运输组织体系建设。两项专项行动是:节能减排科技专项行动;重点企业节能减排专项行动。十大重点工程包括:营运车船燃料消耗准入与退出工程;节能与新能源车辆示范推广工程;甩挂运输节能减排推广工程;绿色驾驶与维修工程;智能交通节能减排工程;公路建设和运营节能减排技术推广工程;绿色港航建设工程;合同能源管理推广工程;船舶能效管理体系与数据库建设工程;节能减排监管能力建设工程。

部已发布了《建设低碳交通运输体系指导意见》、《建设低碳交通运输体系试点工作方案》,并将发布《公路水路交通运输节能减排“十二五”规划》和《交通运输行业应对气候变化行动方案》,明确节能减排五年工作目标、任务和建设低碳交通运输体系战略思路,我们要下大力气认真抓好落实。今年是“十二五”第一年,今年节能减排工作的成效对完成交通运输行业节能减排“十二五”规划目标影响甚大,要做好以下重点工作:

第一,继续深化“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动,启动低碳交通运输体系城市

试点工作。今年,专项行动要重点做好:“车”——组织实施甩挂运输试点工作,继续推广节能驾驶技术,组织开展出租车节能驾驶竞赛,在有条件的部分地区推广城际道路运输、港区内天然气汽车,推广车辆智能化运营管理系统(G-BOS);“船”——组织实施长江干线船型标准化工作,推广内河船舶免停靠报港信息服务系统,推进船用岸电技术的应用;“路”——进一步推进ETC联网工程,开展高速公路运营节能技术应用与示范工程,完成《公路隧道通风照明设计细则》修订工作,配合国家发展改革委组织做好隧道半导体照明应用示范工程,推进路面材料循环利用技术的应用;“港”——继续推广应用靠港船舶使用岸电技术和轮胎式集装箱门式起重机“油改电”,推广带式输送机系统及其他港口机械节能运行控制技术,试点应用成品油码头油气回收利用技术。低碳交通运输体系城市试点工作是交通运输行业低碳发展的又一项重要探索,与专项行动各具特色,各有侧重,又相互配合,相互支撑。后面我再专题讲具体要求。

第二,继续做好国务院确定的交通运输节能减排重点工作及公共机构节能工作。一是严格执行营运车辆燃料消耗量限值标准。继续开展达标车型受理、审查、公示和发布工作。提高营运车辆燃料消耗量技术核查工作流程的信息化程度。建立道路运输管理机构与车辆综合性能检测机构间在数据统计、汇总等方面有效的信息沟通。加强对检测工作的监督和服务。达不到燃油消耗量限制标准的车辆不准进入道路运输市场。二是继续执行道路客运实载率低于70%的线路不投放新运力。完善并强化100个重点城市的103个汽车客运站的监测工作,统一道路客运班线实载率统计方法,以统计数据为依据继续严控新运力投放。三是推行公路甩挂运输工作。做好公路甩挂运输试点项目的组织实施工作。发布《道路甩挂运输车辆标示条件》、《道路甩挂运输标准化导则》、《货运挂车系列型谱》等国家、行业标准。做好部重点研发项目“公路甩挂运输关键技术与示范”的启动实施工作。研究并协调《交通强制保险条例》的修订。四是加强公共机构节能工作。继续做好部机关节能工作的同时,按照国管局的要求,做好部直属和派驻地方各单位的节能监督和能耗统计工作。

第三,进一步完善节能减排管理机制。推进实施交通运输能耗统计监测报表制度,优化统计监测机制。逐步建立健全交通运输行业节能减排的监管体系。研究完善全行业节能减排考核体系方案。建立发布《交通运输节能减排低碳发展报告》制度。建立交通运输行业节能减排资金激励机制。部将制定颁布节能减排专项资金管理办法,明确项目申报渠道,推行以奖代补政策,加强资金使用监管,管好用好专项资金。研究推进交通运输行业能源审计、合同能源管理等工作,推进交通运输行业节能减排成果的审定、评价与奖励工作。各地要积极争取地方财政的资金支持,设立不同层次的交通运输节能减排专项资金,逐步形成以国家和地方政府资金为引导、企业资金为主体的交通运输节能减排投入机制,拓宽交通运输节能减排融资渠道。

第四,进一步加强节能减排科技攻关和信息化建设,广泛开展节能减排示范活动。统筹协调行业科技力量,积极争取国家科技项目支持。大力推进智能交通技术、现代物流技术、现代信息技术、物联网技术的开发和应用。以物流信息平台推广工程、公众出行信息服务系统工程为重点,加强行业信用信息系统建设。研究制订营运船舶燃料消耗量限值和二氧化碳排放指数标准的实施方案,建立新造船舶能效设计指数(EEDI)和船舶能效运营指数(EEOI)数据库,推动国际航运船舶能效自愿认证工作,研究制定船舶能效规范。做好交通运输行业第四批节能减排示范项目推选,总结推广工作。各级交通运输主管部门应在本地区、本部门积极开展形式多样的节能减排示范活动。公布“十二五”第一批全国重点推广公路水路交通运输节能产品(技术)目录。

第五,继续做好国际谈判、对外交流和宣传培训等工作。会同相关部委根据工作进展提出我国参与国际海运温室气体谈判的不同阶段对案。继续加大参加国际谈判的工作力度。利用多种方式大力宣传交通运输行业节能减排的政策、措施、成果和贡献。按节能宣传周主题要求制定2011年交通运输行业节能宣传周活动方案。加强节能减排工作培训,利用多、双边渠道,就节能减排开展国际技术交流与合作。充分发挥交通运输节能专业委员会和相关行业协会、学会的作用。

四、大胆探索,抓好试点,加快推进低碳交通运输体系建设

发展低碳交通运输体系,既是交通运输行业妥善应对气候变化、造福子孙后代的重要举措,也是加快转变交通运输发展方式、加快发展现代交通运输业的难得契机。李盛霖部长在 2011 年全国交通运输工作会议上指出,资源环境等对交通运输建设和发展的约束强化,走低碳、绿色、可持续发展之路刻不容缓,提出要积极发展低碳交通运输体系。

部党组将低碳交通运输体系研究列为 2010 年的重大课题,去年 4 月 15 日,李盛霖部长主持召开了低碳交通运输体系研究工作专题会议,正式启动研究工作。经过各方近一年的努力,目前已编制完成《建设低碳交通运输体系指导意见》、《建设低碳交通运输体系试点工作方案》和《交通运输行业应对气候变化行动方案》,为低碳交通运输体系建设提供了系统的工作指南和具体方案。在此基础上,结合国家发展改革委正在组织开展的低碳省区和低碳城市试点,今年部确定选择天津、重庆、深圳、厦门、杭州、南昌、贵阳、保定、武汉、无锡 10 个城市开展低碳交通运输体系建设试点工作。试点内容主要有,建设低碳型交通基础设施,推广应用低碳型交通运输装备,优化交通运输组织模式及操作方法,建设智能交通工程,完善交通公众信息服务,建立健全交通运输碳排放管理体系,此外,可结合试点城市的特点,开展有利于促进交通运输节能减排的政策、措施等的研究与实施。要通过试点工作,完善机制,改进管理,开发技术,发现问题,探索和检验建设低碳交通运输体系的规律和途径,为下一步全面建设低碳交通运输体系铺好路,搭好桥,提供宝贵经验。

下面,我就推进低碳交通运输体系城市试点工作提几点要求。

第一,抓住机遇,迎难而上。今年是“十二五”起始之年,节能减排工作要为实现交通运输行业“十二五”节能减排规划开好局。今天将启动实施的低碳交通运输体系城市试点工作,是做好全年节能减排工作的重中之重。因此,一定要统一思想,提高认识,抓住机遇,务实推进。在建设低碳交通运输体系的过程中,肯定会遇到来自思想认识、体制机制、管理模式、技术资金等方面的各种困难。开展城市试点工作,既要着力解决交通运输自身的低碳发展问题,又要协调城市区域内交通运输与其他方面的综合协调问题,需要破解的难题很多。大家要以科学发展观为指导,按照总体规划的要求,结合各地实际,大胆探索,总结经验,走出一条具有各地特色的交通运输低碳发展之路。

第二,科学规划,因地制宜。建设低碳交通运输体系对我们来说还是一项全新的课题。通过专题研究,明确了建设低碳交通运输体系的目标和任务。今年开展城市试点工作,是为下一步全面建设低碳交通运输体系积累经验,完善思路和推进方案。因此,各试点城市要在认真学习部编制的《建设低碳交通运输体系指导意见》和《建设低碳交通运输体系试点工作方案》的基础上,分析研究各自城市的实际情况,摸清交通运输低碳发展的迫切需求和发展潜力,在地方政府领导下和部相关司局指导下,科学合理编制各自的低碳交通运输体系建设试点实施方案,切忌不顾实际,贪多求快,更不要做“面子工程”,一定要精选项目,量力而行,因地制宜,因时制宜,既要保证试点项目减排,出实效,为低碳城市和低碳交通运输发展做贡献,又要注重对发展低碳交通运输体系内在规律的认识、理解和把握,充分发挥好试点的作用。

第三,周密部署,精心指导。各试点城市要尽快建立健全试点工作领导机构,配备必要的人员装备,制定并落实相关管理制度。试点城市交通运输主管部门在各自的试点实施方案基础上,要进一步细化措施,加强监督,充分发挥政府部门在试点工作中的引领作用。要加强与节能减排相关服务机构和研究机构密切合作,各服务机构要热情服务,帮助试点城市做好实施方案的编制,提供政策和技术建议,做好试点工作的总结评估。科研机构要着眼于试点过程中的重大、关键技术问题,为试点城市排忧解难,高效率地提供切实可行的技术解决方案,做好技术支撑。

第四,加大投入,加强监管。部将从节能减排专项资金中列出部分资金,用于支持试点城市的工作和试点项目。试点城市所在的省级、市级交通运输主管部门应当相应确立配套资金支持政策,重点支持试点项目的技术改造、设备更新以及其他建设和管理工作。试点城市交通运输主管部门应积极争取地