**江苏省人民政府办公厅关于印发江苏省绿色循环低碳交通运输发展规划(2013－2020年)的通知**

江苏省人民政府办公厅关于印发江苏省绿色循环低碳交通运输发展规划（2013－2020年）的通知  
（苏政办发〔2014〕58号）

各市、县（市、区）人民政府，省各委办厅局，省各直属单位：  
　　《江苏省绿色循环低碳交通运输发展规划（2013－2020年）》已经省人民政府同意，现印发给你们，请认真组织实施。

江苏省人民政府办公厅  
2014年7月11日

　　江苏省绿色循环低碳交通运输发展规划（2013－2020年）

　　目录

　　前　言   
　　一、发展现状   
　　（一）主要工作成绩   
　　（二）存在的主要问题   
　　二、发展形势   
　　三、总体要求   
　　（一）指导思想   
　　（二）基本原则   
　　（三）总体目标   
　　（四）规划指标   
　　四、重点任务   
　　（一）四大体系建设   
　　（二）五大专项行动   
　　（三）十大重点工程   
　　五、保障措施   
　　（一）加强组织领导   
　　（二）强化保障政策   
　　（三）加大监管约束  
　　（四）深化试点示范   
　　（五）弘扬绿色文化

　　前言

　　为深入贯彻科学发展观，全面落实党的十八大提出全面建成小康社会的宏伟目标和“五位一体”的总体布局，贯彻江苏省委省政府实现“两个率先”、建设美好江苏与生态省的战略部署，加快建设江苏省绿色循环低碳交通示范省，促进全省交通运输全面协调可持续发展，根据国家发展改革委《循环经济发展战略及近期行动计划》[交通运输部《加快推进绿色循环低碳交通运输发展指导意见](https://www.pkulaw.com/chl/63fb11c9c0437f65bdfb.html?way=textSlc)》《公路水路交通运输节能减排“十二五”规划》《交通运输部、江苏省人民政府共同推进江苏省绿色循环低碳交通运输发展框架协议》《江苏省生态文明建设规划（2013－2022）》《中共江苏省委江苏省人民政府关于加快推进生态省建设全面提升生态文明水平的意见》《江苏省“十二五”节能减排综合性工作方案》《江苏省“十二五”控制温室气体排放工作方案》等，编制本规划。  
　　本规划阐明了江苏省绿色循环低碳交通运输发展的指导思想和基本原则，明确了总体目标和主要指标，提出了重点任务和保障措施，是江苏省交通运输规划体系的重要组成部分，是江苏省绿色循环低碳交通运输体系建设的纲领性文件。规划的制定与实施，对于江苏省率先建成绿色循环低碳交通示范省、率先实现交通运输现代化具有重要意义。  
　　规划期为2013年至2020年。

一、发展现状

**（一）**主要工作成绩。  
　　“十一五”以来，江苏省交通运输行业坚持以科学发展观为统领，以推进现代综合交通运输体系建设、加快转变发展方式为主线，紧紧围绕提高能源利用效率和降低污染排放水平，不断提升发展理念，加快调整交通运输结构，全面落实公交优先战略，切实加强科技创新，健全法规标准体系，强化节能减排监管，积极开展试点示范，扎实推进绿色循环低碳交通运输发展，取得了显著成效，为实现全省节能减排目标、推进江苏生态省建设作出了积极贡献，使江苏交通运输绿色循环低碳发展处于全国领先水平。  
　　1．加快调整交通运输结构，行业集约低碳发展水平明显提高。  
　　一是率先探索推进综合运输体系建设。“十一五”以来，江苏在全国率先实施大交通管理体制改革，探索推进综合交通运输体系建设，在促进各种运输方式协调发展和有机衔接等方面取得显著成绩。加大了对水运、铁路等绿色低碳运输方式的基础设施建设投入，累计投资约1150亿元，占“十一五”期交通基础设施建设投资的39%。干线航道建设明显提速，联网畅通步伐显著加快，同时沪宁城际、京沪高铁等一批重点铁路相继建成，加上主要干线铁路都开行了动车组，契合节能减排要求的“宜水则水、宜铁则铁”的运输格局正加快形成；公路交通基础设施已率先基本实现现代化，规划的“实现现代机场布局”全面落地；对照客运“零距离换乘”和货运“无缝衔接”的发展目标，建成了京沪高铁南京南站和沪宁城际高铁苏州、无锡、常州、镇江等综合客运枢纽，成为全省综合交通运输体系建设的一大亮点，大大提高了各种运输方式的换乘效率，有效提升了运输系统的整体节能减排，控制温室气体排放水平；同时加快完善港口、机场集疏运体系，显著减少了无效交通流量，节能减排，控制温室气体排放成效明显。  
　　二是积极优化交通基础设施结构。公路网络化程度、路网技术等级和路面等级结构不断提升。全省公路交通基础设施已率先基本实现现代化，即使是相对欠发达的苏北地区的公路密度也已达到101.5公里/百平方公里，远高于全国平均水平（42.8）；国省干线二级以上公路比例为98.96%，居全国首位；四通八达的路网以及全国一流的路况，为公众出行和货物运输提供了直达、便捷的路径选择，省时、省油、减排；港航基础设施布局与结构不断优化，港口资源逐步整合，港航基础设施建设不断加强，京杭运河苏北段二级航道全线贯通，连云港港疏港航道建成，京杭运河苏南段等干线航道全面建设，长江南京以下12.5米深水航道建设工程全面启动；相继建成了一批大型深水专业化码头泊位，全省港口万吨级泊位总数达到366个，其中5万吨级以上泊位总数达到103个，较好地适应并促进了船舶大型化、专业化发展趋势，为交通运输节能减排，控制温室气体排放提供了良好的基础。  
　　三是大力调整优化交通运输装备结构。推广使用现代化交通运输生产装备，引导运输车辆、船舶、港口设备、工程机械逐步由技术落后、低效高耗型向技术先进、高效低耗型转变。公路运输方面，加快调整优化车辆运力结构，运输装备逐步向大型化、专业化和标准化方向发展，营运客车中高级车型、清洁能源车型的比例大幅上升，重型货车、集装箱拖挂车、厢式车等节能高效车型的比例稳步提高，“十一五”末，全省中高级客运车辆占营运班车和旅游客车总数的66.8%；积极推广货运车辆的大型化、厢式化和专业化，鼓励发展集装箱、厢式等专用和多轴重载大型车辆。城市客运方面，加快推进城市公交的更新换代，按照《江苏省新能源汽车推广应用指导意见》《新能源汽车产业发展行动计划（2013年）》《江苏省“十二五”新能源汽车产业推进方案》等要求，加强监督引导和政策扶持，在政府领导下，城市公交领域积极推广纯电动、油电混合、气电混合等节能与新能源车辆。我省被交通运输部纳入全国道路运输行业推广天然气汽车试点省份，目前，全省共有9000余辆公交车采用CNG或LNG动力，35000余辆出租车采用双燃料动力，3000余辆城际客运和货运车采用CNG或LNG动力。水路运输方面，加快调整优化船舶运力结构，加大船舶运力调控力度，大力推进标准化、专业化船舶发展，加快淘汰老旧落后船型。完成了京杭运河船型标准化工程和长江干线船型标准化工作，大力推进“十二五”期间内河船型标准化工作，在京杭运河苏北段和太湖流域分别建成了17座和23座船舶垃圾收集站，填补了全国内河船舶污染防治工作的空白。此外，还在全国率先组织开展了LNG动力船舶的探索试点，积极开展了港口轮胎式集装箱门式起重机（RTG）“油改电”工作。  
　　四是不断优化运输组织结构。交通运输部门通过加强政策调控与扶持大力推进运输组织结构调整，促进了运输业转型升级，实现了企业经济效益与生态效益的双赢。2012年，全省完成综合客运量268371万人、旅客周转量1949.8亿人公里、综合货运量23.1亿吨、货物周转量8474.6亿吨公里，其中水运货物周转量占比达到71.4%，比全国46.6%高出24.9个百分点。客运方面，大力推进客运班车公司化经营改造，目前省内市际、县际客运班车公司化率已达70%以上，客运实载率大幅提高，仅班次的增加和相对车辆数的减少每年可节油近10万吨。货运方面，大力发展先进运输组织方式，积极扶持多式联运发展，目前汇集两种以上运输方式已成为我省交通物流园区发展的主导模式，公铁联运、铁水联运、公水联运、公铁水联运等运输组织方式得到了蓬勃发展。2012年，连云港集装箱铁水联运被列为全国示范项目，完成30.3万标准箱，到发总量居全国首位。积极发展甩挂运输，部省两级甩挂运输试点企业达20家，其中国家甩挂运输试点项目7个，总量居全国第一，试点项目投入牵引车1569辆、挂车2378辆。无锡、南京、苏州、南通等4家物流企业率先组建甩挂运输实体联盟。据统计，试点项目甩挂运输周转量占企业总周转量的20%以上，通过降低车辆空驶率，货运车辆里程利用率提高到80%以上，单位运输周转量能耗下降近18%。积极发展第三方物流，培育了一批实力强、信誉优的运输物流企业。  
　　2．全面落实公交优先发展战略，城乡客运一体化基本实现。  
　　积极倡导公交优先、绿色出行，率先推进城乡客运一体化发展，实现了服务改善民生与促进行业绿色循环低碳发展的双赢。  
　　一是积极建设公交都市。南京、苏州先后被交通运输部正式批准为“公交都市”建设示范工程第一批、第二批创建城市，正在加快建成以轨道交通和快速公交为骨架、常规公交为主体、出租车为补充，自行车、步行等慢行交通为延伸的一体化都市公交体系；常州市公交获得全国唯一的“国际推动公共交通贡献大奖”，常州、盐城、连云港三市开通了大容量快速公交（BRT）。通过优化公交线网、发展城市轨道交通和快速公交等，全省公交发展水平和服务质量进一步提升，目前全省城市居民每万人拥有公交车辆已达到12.1标台（2005年底为8.6标台），城市公交分担率已达到20%（2011年底为18.9%）。  
　　二是大力发展城市轨道交通。以轨道交通为代表的大容量公共交通得到较快发展，城市轨道交通规划建设走在全国前列。南京、苏州、无锡、常州、徐州五个城市获批建设城市轨道交通，其中：南京市已建成“十字形”网络骨架，运营里程85公里，并有轨道交通3号线、4号线、10号线一期在建，在建里程94.6公里；苏州、无锡全面启动了轨道交通网络骨架建设，共274.31公里线路建设规划获国家批准；常州、徐州启动了轨道建设的前期工作。此外，南通市城市轨道交通建设规划也在积极申报之中。“十二五”期全省城市轨道交通规划里程约580公里。  
　　三是推进城乡客运一体化。大力推动城乡客运一体化发展，构建了城市、县乡、镇村三级“哑铃型”的城乡客运网络模式，因地制宜探索“全域公交”和“区域公交”的发展模式；坚持政府主导和部门联动、政策引导和市场互动的组合作用，努力实现城市公交优先、农村客运升级和城乡一体化整合的“三位一体”格局，为城乡居民提供安全、便捷、经济、高效的出行服务；大力推进行政村客运班车通达和镇村公交发展，加快推进城乡道路客运一体化，2012年底全省行政村客运班车通达率已达到98.7%，镇村公交开通率达到38%，其中苏锡常地区已率先实现镇村公交全覆盖。  
　　3．强化科技创新与智能交通建设，绿色循环低碳技术优势明显提升。  
　　注重发挥人才和科教大省优势，突出加强重点领域和关键技术研究，交通运输科技信息化水平不断提升，智慧交通体系初具雏形，为深入推进行业绿色循环低碳发展奠定了技术优势。  
　　一是全面加强信息化和智能化建设。坚持以信息化带动交通运输现代化，在全国率先建成交通信息化基础骨干网和交通信息专网，全面启动江苏智慧交通“232畅通网”工程建设，通过信息化手段的广泛应用，在提高管理水平、服务效率的同时，大力提升生态效益和经济效益。积极开展长三角高速公路不停车收费系统（ETC）联网示范工程建设，在全国首次实现跨省联网不停车收费，江苏ETC联网运行已扩大至沪苏皖赣闽浙五省一市，技术水平、规模和各项运营指标均位居全国前列，全省已开通的731条ETC车道，每年可节约燃油约392万升，减少二氧化碳排放接近1万吨。全面推广公路客运联网售票，覆盖了全省所有二级以上客运站及部分三级客运站和乡镇客运站，并开通了网上订票、短信订票、电话订票、流动售票、自助购票等多种便民服务，极大地方便了群众也减少了不必要的交通出行。在苏北运河实施船舶过闸“一票通”，过闸时间大大缩短，全程耗时由15－20天缩短至5－7天。积极推广出租汽车电召服务模式，全省统一96520为电召号码，苏州、无锡、常州、泰州等市建成了出租车电召中心，不仅方便了群众购票、出行，而且有利于科学调配运力，提高客运实载率。其中：苏州在全国首创“电调＋泊位＋预约”模式，无锡市研发运用出租车计价器、GPS、交通IC卡的“三机合一”系统，实现了对全市4040辆出租汽车的统一管理、统一调度，为引导出租车从“空车巡游”向“定点候客”、乘客从“随机召车”向“定点乘车”模式发展提供了条件，据统计，每成功调度一趟次出租车平均可减少空驶里程约2.7公里。全省已有600家驾校完成驾驶培训与考试共享信息系统对接，已有125万人次通过该系统预约考试。此外，智能公交信息服务系统、内河船舶便捷过闸系统（水上ETC）以及感知公路、感知航道建设等都达到了全国领先水平。船联网工程也已取得重要进展，铁水联运信息服务平台、交通应急指挥视频联网监控平台、南京交通主枢纽南站综合管理与信息服务系统工程建设等都取得了较好的节能减排效益和社会效益。道路危险货物运输车辆和二类以上线路客运班车均安装了卫星定位系统或行驶记录仪，进入全国重点营运车辆联网联控信息服务网的车辆上线总数、实时在线车辆数均位居全国前列。  
　　二是在工程建设和改造中积极探索节约能源资源、保护生态环境的新技术、新举措。发布了《江苏省“十一五”交通绿色通道建设规划和2007年实施方案》，目前全省所有高速公路、国省干线公路、铁路和航道均达到绿色通道标准，县乡公路绿化率达85%。宁杭高速江苏段在设计和建设中首次引进“珠链”概念，建成为全国首条“生态、环保、旅游、景观”四位一体的高速公路。宁连高速宁淮段老山隧道建设首创“傍山棚洞结构形式”，被誉为环保型建设的典范。沿海高速公路部分路段采用低路堤方案，减少取土坑用地近1万亩。正在建设中的临海高等级公路利用海砂吹填土填筑路基，节约耕地1100亩。泰州大桥建设率先探索实施绿色营建体系，努力把工程建设对资源占用和环境污染减到最低程度。太仓港三期工程资源节约型集装箱港口建设，被交通运输部列为“十二五”时期资源节约型港口建设示范项目。大力推广生态护坡技术，建成京杭运河两淮段、宿迁城区段等一批融自然、人文于一体的生态景观航道。苏虞张公路改造工程中积极探索实践低碳发展理念，按照力争全线消灭红绿灯的设计思路，通过合理设置主线出入口实现主线与辅道之间的沟通，形成一种介于普通干线公路和高速公路之间的公路形式，依据交通量预测，改造后主线交通行车耗油量可降低5%左右，日均降低油耗3万升。此外，研究探索桥梁预应力智能施工等技术。在公路沿线设施，推广应用LED等绿色照明技术，太阳能、风能等可再生能源技术以及中水回用等先进适用技术。  
　　三是在公路养护中大力推广再生利用技术。研究推广沥青温拌、冷热再生及温拌再生等新技术，2012年全省普通干线公路大中修再生技术应用里程达到35%（应用里程达到440车道公里），使用再生沥青混合料约31万吨，沥青路面再生利用率达25%。实验表明，S122句容段公路养护大中修工程中推广沥青路面再生新技术之后，每公里减少二氧化碳（CO2）排放约2000吨，节约投资60万元。  
　　四是大力研发推广港口节能减排新技术。连云港港靠港船舶使用岸电项目被列为交通运输部节能减排示范项目在全国推广。徐州港在节能减排项目改造中，研发皮带输送机智能控制系统，实现了皮带输送机软启动节能降耗，并研发照明智能节电系统，引入了太阳能热水系统，据测算，该改造项目总投资约295万元，但改造后每年就可节约费用198万元，对于国内内河港口绿色循环低碳发展具有良好的示范推广作用。  
　　五是在全国率先开展绿色汽修和节能驾驶技术研究推广。“绿色汽修”项目已成为全国同行中的一张名片，节能驾驶技术已在全省推广，年均培训学员100多万人，常运集团“乔森节油法”入选第四届江苏省职工“十大先进操作法”。  
　　六是大力推进节能减排基础性、前瞻性与实用性技术研发。绿色循环低碳科技创能力明显提升，依托大型工程建设开展科技攻关取得了一批拥有自主知识产权、具有国际先进水平的科研成果。苏通大桥创造了4项世界第一，获得了众多国际、国内重大奖项。成功地将国产改性沥青大量用于高速公路，江苏沥青路面十年不大修的品质享誉全国。组织开展了航道服务区建设标准、生态航道建设关键技术、新型节能船舶等项目研究，积极支持企业全方位开展绿色循环低碳技术研究和应用工作。  
　　4．加强组织领导，绿色循环低碳交通工作体系基本形成。  
　　“十一五”期间，江苏省交通运输厅成立了由厅长任组长的低碳交通运输与节能减排工作领导小组，强化对节能减排工作组织领导。领导小组下设低碳交通运输与节能减排工作（应对气候变化工作）办公室，设在厅科技处，负责全省交通运输行业低碳交通运输体系建设、节能减排和应对气候变化工作的牵头、汇总、考核和协调工作，统一对口交通运输部节能减排与应对气候变化工作。在省厅交通运输节能减排工作领导小组的带领下，省厅直属单位、各市区县交通运输主管部门，各主要交通运输企业都成立了相应的节能减排组织机构。目前，全行业已经基本形成以政府为主导、企业为主体、社会广泛参与的绿色循环低碳交通管理工作体系，逐步建立起领导有力、协调顺畅、上下联动的工作机制，为推进绿色循环低碳交通运输发展从组织和机制上提供了有力保障。  
　　5．逐步建立法规标准，绿色循环低碳发展制度环境持续改善。  
　　一是加强节能减排规划研究。研究编制了《江苏省公路水路交通运输节能减排“十二五”规划纲要》《江苏省交通运输行业节能减排行动计划（2013－2015年）》，理清了工作思路，明确了目标任务和保障措施；制定印发了2011－2013年各年度工作要点，确保各项重点工作的落实。  
　　二是完善节能减排相关管理制度。开展了《江苏省交通运输节能减排监测及考核办法研究》《营运车辆用油定额考核办法制定》等基础研究工作，相继制定、出台了《江苏省交通运输行业节能减排工作考核办法》《关于加快道路运输业发展的若干意见》《关于进一步加强港口行业节能减排工作的实施方案》《江苏省推进长江干线船型标准化实施意见》《关于加快推进江苏省干线公路建设工程科技成果推广应用的实施意见》《江苏省普通国省道沥青路面再生技术推广实施意见》《江苏交通运输科技节能减排项目管理办法》等政策文件，修订了《[江苏省道路运输条例](https://www.pkulaw.com/lar/8b43f982ee5696284585ef60c543479dbdfb.html?way=textSlc)》，逐步提高了各领域绿色循环低碳管理意识和水平，明确了目标要求。此外，还积极贯彻落实国务院、交通运输部、江苏省委省政府的相关法规政策、规章制度，结合全省交通运输发展实际，研究制定了包括公交优先发展政策、缓解交通拥堵、节能减排激励政策等一系列促进绿色循环低碳交通运输发展的一系列政策措施。  
　　三是建立节能减排标准规范体系。率先制定颁布了汽车节能驾驶技术规范、内河LNG混合动力船舶规范等一批地方性标准，提升了行业管理的规范化、标准化水平。  
　　6．加大资金投入，绿色低碳调控激励引导作用成效显著。  
　　一是积极争取交通运输部节能减排专项资金补助。2011－2013年间，江苏省交通运输厅积极组织全省交通运输企业申报交通运输部节能减排专项资金补助，2013年全省共有81个项目先后获得了中央资金补助8673万元，位居全国前列，极大地调动了企业节能减排工作的积极性。  
　　二是建立省级交通节能减排专项资金。配合部节能减排专项资金的设立，江苏省交通运输厅设立了科技节能减排项目专项资金，2012年对51个项目共资助经费600多万元，2013年科技节能减排项目专项资金规模达2500万元，并制定了《江苏交通运输科技节能减排项目管理办法》。  
　　三是积极申报其他相关节能减排专项资金。几年来共有39个项目获省工业转型升级和节能减排专项资金支持。  
　　7．开展试点示范，绿色循环低碳典型带动作用日益凸显。  
　　一是积极组织开展绿色低碳试点示范。无锡、淮安两市被部列为低碳交通运输体系建设试点城市，其中无锡纳入了全国首批绿色低碳交通城市区域性试点；连云港港、宁宣高速公路分别被列为全国首批绿色低碳港口、公路主题性试点；南京市被列为“公交都市”示范工程第一批城市等。  
　　二是积极配合开展节能低碳企业专项行动。全省共有19家交通运输企业入选国家发展改革委“万家企业节能低碳行动”名单，30家交通运输企业被列入部“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动参与企业。  
　　三是积极组织推选节能减排示范项目。共有13个项目被部列为交通运输行业节能减排示范项目，并确定了首批10个省级交通运输行业节能减排示范项目。  
　　8．强化政府监管，绿色循环低碳交通管理能力明显增强。  
　　一是切实强化交通建设与运输市场监管。着力加强交通基础设施建设领域的节能减排管理，严格执行交通固定资产投资项目节能评估和审查、规划与建设项目环境影响评价制度。切实加强运输市场监管，认真贯彻落实交通运输部有关运力调控要求，对所有新增班线运力的申请业务认真审核，严格执行实载率低于70%的班线不予新增运力的政策；同时，运用各种先进技术和管理手段，进一步提高营运车辆实载率、客座率和运输周转能力。  
　　二是严格实施营运车辆燃料消耗量限值标准及准入制度。根据交通运输部《[道路运输车辆燃料消耗量检测和监督管理办法](https://www.pkulaw.com/chl/257799ed6ea11fdfbdfb.html?way=textSlc)》的要求，对企业新增、报废更新的车辆，严格按照燃料消耗量限值标准进行核查，从源头上严把业务办理的审核关，确保营运车辆的燃料消耗量符合标准。通过严格执行实施营运车辆燃料消耗量准入制度，全省共有1700多辆车辆由于油耗不合格未予批准进入运输市场，节约燃油4.3万吨，减少碳排放13.9万吨。  
　　三是严格控制营运车船污染排放。严格执行营运车辆综合性能检测和营运客车类型等级评定制度，督促运输企业制定“黄标车”淘汰计划，及时更新节能环保车型，综合采取措施切实加强营运车辆的尾气治理，确保达标排放，斩断客货车的“黑尾巴”，启动了对《[江苏省机动车排气污染防治条例](https://www.pkulaw.com/lar/967ebd220ca6ee4dedfb437200122fa3bdfb.html?way=textSlc)》的修订工作，许多地市实施区域限行管制，禁止“黄标车”、尾气排放不达标的车辆进入划定的限行区域，通过分步扩大限行区域，逐步将“黄标车”、“低标车”从城区挤出，减少了城区机动车排气污染负荷。大力推进水上执法电子巡航，提高航道船闸通行效率，加强船舶污染防治。  
　　四是研究探索建立节能减排统计监测考核体系。逐步完善运输行业能源消耗统计工作体系，研究制定了全省公路水路交通运输节能减排工作考核办法，建立健全交通运输能耗调查监测体系，启动了调查监测考核工作，开展了营运货车、内河船舶、港口远程监测试点，节能减排监管能力得到一定提升。此外，依托江苏省交通环境监测中心，环境监测网络已经基本建立。

**（二）**存在的主要问题。  
　　尽管江苏省绿色循环低碳交通运输发展取得了一定成绩，但与全面落实“五位一体”总体布局、建设美好江苏生态江苏的更高要求相比，与率先打造交通运输现代化建设示范省、率先打造绿色循环低碳交通运输发展示范省的更高要求相比，还存在一定的差距与不足，主要体现在：  
　　一是综合运输体系对绿色循环低碳交通运输发展的促进作用有待进一步增强。交通基础设施发展仍不均衡，尤其是铁路骨干网络和内河干线航道网络尚未形成，综合交通网络布局和结构仍需进一步优化，支撑和引领的作用亟待增强；各种运输方式之间的衔接协调上还存在着一些体制机制性障碍；大城市交通拥堵严重、城市公交优先发展水平不高，城乡交通衔接不畅，货运集约化水平低，物流成本仍然居高不下，迫切需要在战略层面深入推进现代化综合运输体系建设，促进交通运输结构性节能减排。  
　　二是绿色循环低碳交通运输法规标准的规范约束作用有待进一步加强。行业内部节能减排工作开展得不够平衡，尚未形成普遍共识和自觉行为，现实中有些地方、单位和个人在实际工作中对于绿色循环低碳发展的重要性和紧迫性认识不到位，工作积极性不高、主动性不强，绿色循环低碳发展理念有待进一步提升。究其原因主要是，节能减排法规制度与标准规范体系尚未健全，交通运输管理部门对企业节能减排的约束力较弱，在行业管理上对节能减排工作缺乏相应的法规制度约束，在技术应用上缺乏相应的标准规范。  
　　三是绿色循环低碳发展的资金保障与组织保障仍需进一步强化。从节能减排资金的引导与投入上看，与工业、建筑等其他行业相比，与行业自身发展需求相比，交通运输行业节能减排专项引导性资金投入仍然明显不足。从当前组织管理架构来看，市县交通运输节能减排工作的主责科室及其人员，多为兼职。随着绿色循环低碳交通运输体系建设任务日趋繁重以及管理要求不断提高，人员队伍无论是总量规模、人才结构还是综合素质等均有较大差距；缺乏基本的节能减排工作经费、设施设备等保障，基础能力建设十分薄弱；制约绿色循环低碳交通运输发展的体制机制问题仍然较突出，均难以满足新时期绿色循环低碳交通运输发展的更高要求。  
　　四是绿色循环低碳发展基础差异性较大，体系性、全面性不足。行业内不同领域之间的发展基础差异性较大。如，目前行业节能减排工作重点在客运业上，而对于行业能耗大户的货运业方面管理的方法、方式上相对手段较少。不同类型企业之间的重视程度和工作基础仍然参差不齐。如连云港港等大型国有企业能自觉将绿色循环低碳发展作为企业的社会责任，并将其视为促进自身生产方式转变、精细化管理、效益提升的重要抓手，但还有相当一部分企业对自身经营成本影响较大的节能工作较为重视，而对防污减排工作的认识不到位。对不同类型节能减排项目推广应用的积极性差异较大。如各地的天然气车辆应用项目均占各类节能减排项目中的较大比例，而其他节能减排技术应用相对较少，其原因是天然气车辆在使用过程中能够给企业带来直接的经济效益，充分调动了地方政府、企业的积极性。地区差异较大。苏南地区一直是江苏经济发展的龙头，无论综合交通运输发展还是节能减排工作的基础较好，而苏北地区经济发展相对滞后，在交通运输节能减排与环保领域的投入、发展情况等相对不足。  
　　五是绿色循环低碳发展相关工作的协调联动不足，政府主导作用仍需进一步发挥。绿色循环低碳交通运输发展是一项庞杂的系统工程，牵涉范围广、相关部门多。例如：天然气车辆、船舶的推广使用，涉及到运输组织、安全管理、加气站配套、天然气车船的购置与改装、天然气价格管理等一系列问题，统筹协调难度大。目前，全省节能与新能源汽车、天然气车船推广等工作受配套充电站、加气站布局规划及建设滞后等因素的严重制约，交通运输节能减排措施难以立竿见影，迫切需要政府进一步强化统筹协调、部门联动，形成推进合力。  
　　此外，绿色循环低碳发展长效管理机制尚未建立，监督检查、统计监测、计量、评估考核等保障体系建设需进一步完善，尤其统计监测数据的可靠性、及时性还需进一步提升；交通运输信息化资源整合与综合应用有待进一步加强，绿色循环低碳科技创新能力有待进一步提高，科研成果的转化、先进适用技术与产品的推广应用仍需进一步加大工作力度；合同能源管理、碳排放权交易等节能减排市场机制尚未建立等。这些问题必须认真研究，采取针对性措施努力加以解决。

二、发展形势

2013年到2020年，是江苏省加快转变交通运输发展方式、率先实现交通运输现代化的关键时期，绿色循环低碳交通运输发展进入新阶段，面临新形势、新要求。  
**（一）**加快绿色循环低碳交通运输发展是加强生态文明建设的迫切要求。  
　　党的十八大报告把生态文明建设放在国家现代化建设更加突出的位置，首次将生态文明建设纳入中国特色社会主义事业“五位一体”总布局，要求把生态文明建设融入经济建设、政治建设、文化建设、社会建设各方面和全过程，着力推进绿色发展、循环发展、低碳发展，形成节约资源和保护环境的空间格局、产业结构、生产方式、生活方式。《中共江苏省委江苏省人民政府关于加快推进生态省建设全面提升生态文明水平的意见》《江苏省生态文明建设规划（2013－2022）》明确提出要把生态文明作为坚持科学发展的重要标志、实现“两个率先”的重要标杆。交通运输作为国民经济的基础性事业、先导性产业和服务性行业，同时也是国家节能减排的三大重点领域之一，在加强生态文明建设、推进可持续发展中肩负着重要责任，面临更高的工作要求、更严的考核目标。从国务院到省、市、县（市、区）政府，都将生态文明建设纳入工作目标任务分解和责任考核。绿色循环低碳交通运输体系建设是生态文明建设的重要组成部分。全省交通运输行业要把思想和行动统一到中央和省委省政府的决策部署上来，把生态文明建设融入整个交通运输现代化进程之中，进一步把节能减排作为加快交通运输发展方式转变、产业转型升级的重要抓手，切实推动交通运输绿色、循环、低碳发展，为建设美丽中国、实现生态文明提供基础保障。

**（二）**加快绿色循环低碳交通运输发展是加快建设美好江苏的必然选择。  
　　近年来，省委、省政府紧紧围绕实现“两个率先”的目标，坚持以推动科学发展、建设美好江苏为主题，以转变经济发展方式为主线，以生态省建设为载体，统筹推进经济社会发展与生态环境保护工作，为提升生态文明建设水平奠定了坚实基础。但是，江苏有着“人口密度大、人均环境容量小、单位国土面积污染负荷高”的特殊省情，随着工业化、城镇化的加速推进，资源环境约束愈加明显，推进生态文明建设的任务十分艰巨。“十二五”及今后一段时期是江苏省经济发展模式正处于由外延扩张向内涵提升转变、发展动力由要素驱动向创新驱动转变、经济形态由工业型向服务型转变的关键时期，经济社会发展转型面临严峻挑战，建设美好江苏必须以全球视野、世界眼光、战略思维认识和积极谋划全省绿色循环低碳经济发展。这一时期也是江苏省加快构建现代综合交通运输体系、转变交通运输发展方式的关键时期，交通运输作为能源资源密集、对生态环境具有重要影响的行业之一，面对能源资源短缺、生态环境恶化所带来的严峻挑战，全省交通运输行业必须通过“优化结构、强化管理、整合资源、科技创新”的内涵式发展方式来解决。这就迫切要求全省交通运输行业加快转变发展方式、推进结构转型升级，把绿色循环低碳发展放在更加突出的位置，加快推进绿色循环低碳交通运输体系建设，为建设美好江苏提供有力支撑。

**（三）**加快绿色循环低碳交通运输发展是率先实现江苏交通运输现代化的现实需要。  
　　2012年11月，交通运输部、江苏省人民政府签署了《共同推进江苏交通运输现代化建设会谈备忘录》，提出到2020年努力把江苏打造成全国交通运输现代化建设示范省份，而绿色循环低碳发展既是推进交通运输现代化的重要手段，也是交通运输现代化的重要特征。目前正在研究制订的江苏交通运输基本实现现代化指标体系对绿色循环低碳发展也将会研究提出明确的指标要求。2013年6月，交通运输部、江苏省人民政府共同签署了《共同推进江苏省绿色循环低碳交通运输发展框架协议》，部省携手将在交通基础设施、交通运输装备、交通运输组织、交通科技与信息化、交通运输管理能力等方面开展全面合作，进一步加大对江苏省交通运输行业绿色循环低碳发展的支持力度，加快推进江苏省绿色循环低碳交通运输体系建设，在全国率先将江苏打造为绿色循环低碳交通示范省。近年来，江苏省交通运输行业以科学发展观为指导，紧紧围绕“两个率先”目标，把资源节约、环境友好、绿色循环低碳理念全面贯彻到交通基础设施建设养护、运输生产、行业管理等各个环节，更加高效地利用能源资源，有效保障了经济社会快速发展，极大地推动了全社会节能减排目标的实现。与此同时，按照现代化的要求，对照国外发达国家的先进经验，我省交通运输行业能源利用效率不高、发展方式粗放的格局尚未根本转变，交通运输业单位能耗、能源利用效率、主要耗能设备效率等指标与世界先进水平相比仍有较大差距。加快建成绿色循环低碳交通运输体系，既是缓解全省交通运输发展与能源环境矛盾的现实需要、创新交通运输发展模式的重要切入点，更是部省携手打造交通运输现代化建设示范省的必然选择、建设绿色循环低碳交通运输示范省的必然要求。

**（四）**加快绿色循环低碳交通运输发展是提升交通运输企业核心竞争力的重要途径。  
　　企业是绿色循环低碳交通运输发展的主体，加快绿色循环低碳发展是江苏省交通运输企业提升核心竞争力的必然要求。随着我国经济社会的快速发展，交通运输企业市场竞争日趋激烈，但归根结底是企业经营成本、管理服务水平、可持续发展能力等核心实力的综合竞争。当前，能源成本约占江苏省交通运输企业生产总成本的30%－40%左右，特别是在当前应对全球经济增长乏力、能源资源紧缺、石油价格上涨等背景之下，能源成本已成为交通运输企业经营成本和核心竞争力的重要影响因素。通过技术进步、管理挖潜大力推动节能减排与绿色循环低碳发展，是交通运输企业实现降本增效的重要手段、积极履行社会责任的重要体现，不仅有利于促进企业加快技术进步、改善经营管理、抢占战略制高点，而且也有利于推动行业绿色低碳转型、拓展可持续发展空间，实现经济效益、社会效益和生态效益的共赢。因此，全面提升全省交通运输企业的综合竞争力和现代化水平，实现节能减排与企业盈利、长远发展目标的有机结合，就必然要求全省交通运输行业要遵循市场经济规律，紧紧抓住企业这个关键环节，综合运用多种手段，着力营造和谐、高效、绿色、低碳的发展环境，引导和规范企业自觉主动广泛参与节能减排工作，加快推进绿色循环低碳交通运输发展。

三、总体要求

**（一）**指导思想。  
　　深入贯彻党的十八大和十八届三中全会精神，以科学发展观为指导，按照中国特色社会主义建设“五位一体”总体布局的要求，全面落实省委省政府“两个率先”、建设美好江苏的战略部署，将生态文明建设融入交通运输发展的各方面和全过程，以改革创新为根本动力，以贯彻落实部省《共同推进江苏省绿色循环低碳交通运输发展框架协议》《共同推进江苏交通运输现代化建设会谈备忘录》为契机，以节约资源、提高能效、控制排放和保护环境为核心，以部省共建绿色循环低碳交通示范省为载体，转变发展方式、调整交通结构、推动绿色转型，强化创新驱动、加强协调联动、倡导全民行动，加快建设以综合交通、公交优先、绿色出行、创新驱动、智慧管理为主要特征的绿色循环低碳交通运输体系，力争率先建成全国绿色循环低碳交通示范省，为率先实现交通运输现代化、全面建成生态省提供有力支撑。

**（二）**基本原则。  
　　一是坚持统筹协调、率先发展。统筹谋划综合运输体系与资源节约型环境友好型行业建设，统筹各种运输方式、区域、城乡交通运输协调发展，统筹近期试点与长远发展，充分挖掘结构、技术、管理节能减排潜力，科学有序推进绿色循环低碳交通运输体系建设，努力在全国率先打造绿色循环低碳交通示范省。  
　　二是坚持政府引导、全民行动。政府主动作为，综合运用经济、法律、行政、技术等手段，注重完善工作机制和配套政策，切实强化政府监管约束和激励引导作用。充分发挥市场对资源配置的决定性作用，广泛调动企业作为绿色循环低碳发展主体的积极性和创造性，引导社会公众广泛参与，倡导绿色交通消费模式和出行方式，形成政府有效推动、企业自觉行动、社会共同行动的工作格局。  
　　三是坚持创新驱动、长效发展。把改革创新贯穿到交通运输发展的各个环节，大力推进理念创新、科技创新、体制机制创新和管理服务创新，充分发挥创新驱动在绿色循环低碳发展中的支撑引领作用，从源头上破解深层次矛盾和问题，构建绿色循环低碳发展长效机制，促进交通运输发展方式的根本性转变。  
　　四是坚持分类指导、典型示范。根据江苏区域、城乡发展的不同特征，各种运输方式、各领域的不同要求，因地制宜，区别对待，分别确定发展思路、目标、重点和任务，强化分类指导，实施差别化政策。以部省共建为契机，以试点示范、专项行动为抓手，培育一批行业典型，全面带动全省交通运输行业绿色循环低碳发展，并为全国探索经验、做出表率。

**（三）**总体目标。  
　　1．2017年目标。  
　　到2017年，部省《共同推进江苏省绿色循环低碳交通运输发展框架协议》中确定的各项目标任务取得重大进展，全面完成所有绿色低碳循环试点示范工程，形成一批在全国达到领先水平、具有典型示范意义的绿色循环低碳交通示范城市、示范公路、示范场站、示范港口、示范航道、示范公交和示范企业等。通过部省共建稳步推进绿色循环低碳试点、示范及推广，全省交通运输业绿色循环低碳发展意识显著增强，法规标准基本健全，体制机制更加完善，制度环境明显改善；政产学研用的绿色循环低碳科技创新体系基本建成，科技研发与推广应用水平明显提升，智能协同的交通运输管理和信息服务体系基本建成，科技创新驱动能力明显提高；行业能源和资源利用效率明显提高，控制温室气体排放取得明显成效，适应气候变化能力明显增强，生态保护措施得到全面落实，环境污染得到有效控制，绿色循环低碳交通运输体系框架基本形成，在全国率先基本建成绿色循环低碳交通运输发展示范省，为美好江苏生态江苏建设提供坚实有力的支撑保障。  
　　--低碳生态交通网络体系基本建成。布局合理、功能完善、衔接畅通、安全高效、低碳生态的现代综合交通运输网络基本形成，对城市空间拓展和布局优化的调整引导明显增强。轨道交通、水运承运比重明显提高，沿海、沿江、东陇海和沪宁四大国家级综合交通通道内客货运输有三种以上方式可供自由选择，国家级、省级枢纽国际、国内转换能力显著增强，综合客运枢纽省辖市覆盖率达到76%，公路、航道养护水平继续保持全国领先。交通基础设施结构进一步优化，集约化水平明显提高，绿色低碳设计、施工、管理、养护、运营水平明显提高，对土地、能源、材料、水等资源节约循环利用水平明显提高，生态环境影响明显降低。  
　　--节能环保运输装备体系基本形成。客货运输车辆与现代运输组织的适应性明显增强，厢式车、集装箱车及各类专用车比率达到35%以上，新增进入道路运输市场的车辆100%达到燃油消耗量限值标准；运输船舶与航道、港口发展的适应性明显增强，内河货运船舶船型标准化率达到51%以上，长江干线、京杭运河船型标准化率达到80%；卫星定位等先进技术、产品在运输车船得到广泛应用，运输装备大型化、专业化、标准化和现代化水平明显提高；施工机械、施工船舶和港口装卸设备等结构调整优化取得显著成效；节能环保型运输车辆、船舶、装备、设备得到广泛推广，LNG、电力等清洁能源、新能源应用比例明显提高，太阳能、风能等可再生能源逐步得到推广，交通运输能源消费结构明显优化。  
　　--集约高效运输组织体系基本形成。区域交通一体化、综合交通一体化、城乡交通一体化基本实现，轨道交通、水运的比较优势得到充分发挥，综合运输的整体优势和组合效率明显提升，结构性节能减碳潜力得到充分挖掘；运输生产组织管理能力明显增强，组织化水平明显提升；运输组织结构和经营结构更趋合理，运输企业规模化、集约化水平明显提升，物流社会化、专业化水平明显提高，三级交通物流基地基本形成，多式联运、甩挂运输等先进运输组织方式应用广泛，水铁货运周转量占比达到78.5%，道路甩挂运输拖挂比达到1：2.3，城市物流配送体系规模化程度明显提高，中心城内物流配送系统承担城市正常运行货运量的20%左右，社会物流费用与GDP比值降为14%；公交优先战略得到全面落实，中远距离城际客运初步实现多方式多选择，都市圈内局部开行城际公交，基本形成以城市公交、城镇客运班线和镇村公交为框架的三级城乡客运体系，城市居民公共交通出行分担率达到24.2%以上。  
　　--绿色循环低碳交通科技创新能力显著增强。绿色循环低碳交通运输科技创新体系基本建成，创新能力明显增强，形成一批符合全省绿色循环低碳交通运输发展需求的重大关键技术，行业科技进步贡献率达到57%以上；绿色循环低碳交通运输的科学素养显著提升，技术标准规范体系基本健全，技术服务和保障能力显著提升；绿色循环、节能低碳技术与产品推广应用水平明显提高，科技支撑保障作用显著增强；基本建立以交通运行协调指挥中心为核心的新一代智能交通管理与服务体系，基本实现行业信息的整合与共享以及决策功能，现代信息技术、物联网技术等在交通运输全领域广泛应用、深度融合，交通运输管理和服务的智能化水平显著提升。公众出行信息覆盖水平达到80%以上，公交省域一卡通覆盖率达88%以上，干线公路ETC、干线航道水上ETC和沿江沿海港口EDI平均覆盖率分别达到35%、80%和55%以上。交通运行监测网络更加全面、高效，重点营运车辆卫星导航系统入网率达到100%。  
　　--绿色循环低碳交通运输管理能力显著增强。绿色循环低碳交通运输发展战略规划体系、政策法规体系、标准规范体系和组织保障体系进一步完善，体制机制与制度环境建设成效显著；全行业绿色循环低碳意识和素质显著提高；交通运输节能减排与绿色循环低碳发展统计监测考核体系进一步完善，绿色循环低碳监管能力和支撑保障水平显著增强；绿色循环低碳交通运输人才队伍建设及其管理体制、运行机制基本适应绿色循环低碳交通运输体系建设的需要。  
　　2．2020年目标。  
　　到2020年，全面完成交通运输部、江苏省人民政府《共同推进江苏省绿色循环低碳交通运输发展框架协议》所要求的内容，建成符合国家总体要求的绿色循环低碳交通运输体系，实现“六个率先”，即：率先建成绿色循环低碳交通基础设施网络，率先推广绿色循环低碳交通运输装备，率先优化绿色循环低碳运输组织，率先建成绿色循环低碳交通运输技术创新与服务体系，率先夯实绿色循环低碳交通运输管理能力基础，率先建成一批国家级绿色循环低碳交通运输示范城市、公交优先示范城市、示范公路、示范港口、示范航道、示范场站、示范企业，全面建成绿色循环低碳交通运输示范省份，实现交通运输发展与生态自然和谐相处。

**（四）**规划指标。  
　　表3-1　2020年、2017年、2015年江苏省绿色循环低碳交通运输发展主要指标

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 指标  类型 | 序号 | 指标名称 | 单位 | 2020 | 2017 | 2015 | 指标属性 |
| 能源消耗强度 | 1 | 营运车辆单位运输周转量能耗下降率 | % | 14 | 10 | 7 | 约束性 |
| 2 | 营运船舶单位运输周转量能耗下降率 | % | 20 | 14 | 11 | 约束性 |
| 3 | 港口生产单位吞吐量综合能耗下降率 | % | 16.2 | 11.6 | 8.4 | 约束性 |
| 4 | 城市客运单位客运量能耗  下降率 | % | 16.5 | 12.3 | 8.5 | 约束性 |
| 碳排放强度 | 5 | 营运车辆单位运输周转量CO2排放下降率 | % | 17 | 13 | 9 | 约束性 |
| 6 | 营运船舶单位运输周转量CO2排放下降率 | % | 23 | 16 | 12 | 约束性 |
| 7 | 港口生产单位吞吐量综合CO2排放下降率 | % | 18.4 | 13.3 | 9.7 | 约束性 |
| 8 | 城市客运单位客运量CO2排放下降率 | % | 19.1 | 13.8 | 10.7 | 约束性 |
| 资源节约与循环利用 | 9 | 路面旧料回收率（含回收和就地利用） | % | 100 | 100 | 95 | 约束性 |
| 10 | 路面旧料循环利用率（含回收后再利用和就地利用） | % | 100 | 80 | 50 | 约束性 |
| 11 | 隧道、桥梁和港口节能照明覆盖率 | % | 100 | 100 | 100 | 约束性 |
| 12 | 集装箱码头RTG“油改电”和电动起重机覆盖率 | % | 100 | 90 | 80 | 约束性 |
| 环境保护与污染防治 | 13 | 港口单位吞吐量污水主要污染物排放量和港口单位吞吐量废气主要污染物排放量下降率 | % | （20） | （17） | （15） | 预期性 |
| 14 | 港口粉尘综合防治率 | % | 70 | 46 | 30 | 约束性 |
| 15 | 内河干线航道、重点海域的船舶生活污水处理达标排放率 | % | （100） | （70） | （50） | 预期性 |
| 16 | 高速公路服务区污水处理率 | % | 100 | 94 | 90 | 约束性 |
| 基础  设施 | 17 | 综合客运枢纽省辖市覆盖率 | % | 100 | 76 | 60 | 预期性 |
| 18 | \*高速公路10万人口城镇覆盖率 | % | 100 | 99.5 | 99 | 预期性 |
| 19 | \*普通国省公路乡镇覆盖率 | % | 90 | 85 | 80 | 预期性 |
| 20 | \*500米公交站点覆盖率 | % | 90 | 85 | 80 | 约束性 |
| 21 | \*沿海港口能力适应度 |  | 1.1 | 1 | 0.6 | 预期性 |
| 22 | \*干线航道通航保证率 | % | 98 | 97 | 96 | 预期性 |
| 23 | \*干线铁路网密度 | 公里/百平方公里 | 4 | 3 | 2.8 | 预期性 |
| 运输  装备 | 24 | \*城市公交万人标台数 | 标台/万人 | 16 | 15 | 14 | 约束性 |
| 25 | \*城市公共汽车中新能源车辆及清洁能源车辆比例 | % | ≥35 | 30 | 26 | 约束性 |
| 26 | \*城市出租汽车中新能源车辆及清洁能源车辆比例 | % | ≥65 | 60 | 55 | 约束性 |
| 27 | 厢式车、集装箱车及专用车占营运货车比重 | % | 37 | 35 | 33 | 约束性 |
| 28 | \*内河船舶标准化率 | % | 60 | 51 | 45 | 约束性 |
| 运输  组织 | 29 | \*物流费用与GDP比值 | % | 13 | 14 | 15 | 预期性 |
| 30 | \*铁路货运周转量占比 | % | 6 | 5.5 | 5 | 预期性 |
| 31 | \*水路货运周转量占比 | % | 75 | 73 | 72 | 预期性 |
| 32 | \*城市居民公共交通出行分担率 | % | 26 | 24.2 | 23 | 约束性 |
| 33 | 公路甩挂运输拖挂比 |  | 1：2.8 | 1：2.3 | 1：2 | 预期性 |
| 智能  交通 | 34 | \*行业科技进步贡献率 | % | 60 | 57 | 55 | 预期性 |
| 35 | \*公众出行信息服务覆盖水平 | 分 | 100 | 80 | 70 | 预期性 |
| 36 | \*公交省域一卡通覆盖率 | % | 100 | 88 | 80 | 预期性 |
| 37 | 高速公路电子不停车收费（ETC）平均覆盖率 | % | 100 | 100 | 100 | 约束性 |
| 38 | \*高速公路ETC车道流量占比 | % | 45 | 30 | 20 | 预期性 |
| 39 | 干线航道船舶快速过闸系统（水上ETC）平均覆盖率 | % | 100 | 80 | 60 | 约束性 |
| 40 | \*沿江沿海港口EDI系统覆盖率 | % | 100 | 55 | 40 | 预期性 |

　　注：①主要依据《江苏交通运输现代化规划纲要》交通运输部《绿色循环低碳交通运输省份评价考核指标体系（试行）》以及江苏省交通运输发展特点制定综合性考核表。  
　　②表中规划目标除特殊说明之外，基年为2010年，括号内指标基年为2005年。  
　　③指标属性：预期性指标是政府期望的发展目标，主要依靠市场主体的自主行为来实现。约束性指标就是政府在公共服务和涉及公共利益领域对有关部门提出的工作要求，政府要通过合理配置公共资源和有效运用行政力量，确保有关指标的实现。  
　　④\*号指标为与《江苏交通运输基本实现现代化指标》中重合的指标。  
　　⑤28指标范围限本省籍在京杭运河上的营运船舶。

四、重点任务

为保障绿色循环低碳交通运输发展规划目标的顺利实现，到2020年江苏省交通运输行业将重点实施“4510”计划，即加快推进“四大体系建设”，组织开展“五大专项行动”，着力开展“十大重点工程”。  
**（一）**四大体系建设。  
　　1．绿色循环低碳交通战略规划体系建设。  
　　加紧研究制定适宜江苏省情特点的绿色循环低碳交通运输发展宏观战略，完善规划体系，系统性、科学性、前瞻性地研究提出到2020年、2030年和2050年江苏省绿色循环低碳交通运输发展的总体思路、战略目标、重点任务和路线图。建立健全规划审批备案、定期评估考核、动态通报和及时制修订机制，加强对规划执行情况的督促和检查。做好与城市总体规划、交通运输发展规划等相关规划的衔接协调，将综合交通路网布局、综合交通枢纽与物流园区规划与建设、轨道交通及公交场站建设与线网调整、自行车服务网络、加气充电站等配套设施布局等纳入总体规划中，争取在项目审批、用地、资金等方面得到保障。  
　　2．绿色循环低碳交通组织保障体系建设。  
　　建立健全全省绿色循环低碳交通运输发展监督管理体制。适应绿色循环低碳交通运输发展新形势，着力转变职能、理顺关系、提高效能，尽快建立健全权责明确、决策科学、执行顺畅、运转高效、监督有力的交通运输节能减排与环境保护监管体制，形成以交通运输主管部门为主导、企业为主体、全行业齐抓共管的工作格局。积极协调有关政府部门，强化部门间合作，形成绿色循环低碳交通运输监管合力。加强绿色循环低碳监管队伍建设，着力提升各级交通运输部门监管能力，切实加大交通运输节能减排与环保工作的监督检查力度。加快推进交通运输行业能源与环境监测体系建设，充分发挥交通运输行业各级节能与环境监测机构作用，在已有的行业能源与环境管理监测（技术服务）体系的基础上，调整布局，增设站点，进一步完善网络，着力提升监管能力。鼓励重点企业建立节能减排专职机构，配备专职人员，逐步形成权责明确、协调顺畅、运行高效、保障有力的绿色循环低碳交通运输监管网络。  
　　3．绿色循环低碳交通运输法规制度标准体系建设。  
　　积极研究制定促进交通运输节能减排与绿色循环低碳发展的地方性法规、规章，建立健全相关配套规章、标准和制度体系。进一步完善落实公交优先发展战略、机动车污染防治等相关配套法规规章、标准和制度体系。结合当前温室气体减排、氮氧化物总量控制、PM2.5治理等工作部署，进一步完善交通运输能源消耗与环境监测、统计考核等方面的规章、制度和标准。完善绿色循环低碳发展的管理制度和运行机制，重点加紧完善营运车船燃料消耗限值市场准入和退出、在用车的检测和维护制度（I/M制度）、交通固定资产投资节能评估和审查、重点企业节能减排监管、能源审计、能效管理体系建设、绿色认证等制度。研究制定交通运输节能减排标准体系建设专项行动计划，加大基础性研究力度，因地制宜完善相关地方标准和企业标准体系，重点建立交通运输行业能耗计量与统计标准体系；规范新技术、新产品的节能减排效果测试评价流程，制订新技术选型标准；编制营运车船合理用能指南；研究制定企业能源审计地方性标准；研究制定营运船舶、港口装卸机械、交通施工机械等燃料消耗、碳排放和主要污染物排放分级限值标准，完善公路桥梁与港航航道工程节能设计、绿色施工等技术规范或技术指南，健全交通运输固定资产投资项目节能评估与审查制度，完善节能评估导则和审查指南，严格执行规划与建设项目环境影响评价制度，将节能环保要求作为项目立项、初步设计、施工及验收中的刚性指标，全面提升全省交通运输行业绿色循环低碳管理的法制化、规范化和标准化水平。  
　　4．绿色循环低碳交通运输统计监测考核体系建设。  
　　建立健全与交通运输行业节能减排评价考核工作相适应的节能减排监测体系，运用信息化手段进一步加强行业节能减排统计、监测业务能力建设，提高数据来源可靠性和可信度，强化节能减排统计监测指标的调查、分析和发布工作。在现有的统计监测考核制度设计的基础上，加强人员培训，畅通数据采集渠道，公正客观地判断我省交通运输行业节能减排工作成效。建立江苏省交通运输领域节能减排统计与监测平台和能耗排放监测与评价系统，包括公路客货运输、城市客运、水路运输、港口等领域节能减排能耗远程在线监测、统计与评价系统建设，制定《江苏交通运输行业控制温室气体排放工作考核办法》。全面落实《江苏省交通运输行业节能减排工作考核办法》，切实将节能减排工作纳入各级交通运输部门的职责和日常管理、工作考核之中。通过科学的统计监测和严格的考核奖惩机制，促进行业节能减排工作常态化、制度化。

**（二）**五大专项行动。  
　　1．绿色循环低碳交通运输科技创新专项行动。  
　　加大对绿色循环低碳交通运输关键技术与产品研究开发的支持力度，增加研发项目和经费，引导企业及研究院、所等社会力量开发交通运输资源节约、节能减排和环境保护技术，促进成果市场化、产业化，全面提升全行业的绿色循环低碳发展水平。  
　　一是交通建设与运营领域绿色循环低碳先进技术研发与推广。积极开展交通基础设施建设养护节能减排技术。重点开展温拌沥青铺路、路面材料再生等技术的研究和推广；大力推进公路设施节能减排工作，在公路场站、辅助设施，推行“绿色照明工程”，推广应用LED灯、无极荧光灯（电磁感应灯）等节能灯具；研发推广航标节能减排新技术，研究、开发并推广应用新型节能航标灯器，鼓励在航标中应用新技术、新材料、新光源和新能源。  
　　二是道路运输领域绿色循环低碳技术研发与推广。强化车辆节能减排技术应用，推广混合动力汽车、替代燃料车等节能环保车型，推广应用自重轻、载重量大的运输装备；强化城市客运车辆节能减排技术研发和应用，从车辆替代燃料与新型动力的推广应用、在用车辆管理与监测、维护与保养等诸多领域着手，提高城市客运车辆节能减排的整体水平。加强既有线路节能减排技术改造，积极推进运营线路车站自动扶梯加装变频装置，加强车站与车辆基地照明系统的节能改造，更新改造落后的能耗系统设备。开展车站通风空调系统集成改造、车站通风空调系统智能化控制技术应用研究，推进轨道交通车辆基地太阳能光热、光伏系统应用。推广甩挂运输、拖挂运输技术。  
　　三是水路运输领域绿色循环低碳技术研发与推广。研发推广LNG动力船舶等新一代节能环保型运输船舶；大力研发和推广内河标准船型；研发船舶靠港使用岸电改造技术，制定相关技术标准，进行推广应用；积极研发推广港口节能减排新技术、新工艺、新设备和新能源；加快对集装箱码头设备和散货码头设备关键技术的研究；研发推广港口装卸设备“油改电”和“油改气”技术、货场照明控制和绿色电源技术、起重机械回馈制动技术；大力研发推广应用电能回馈、储能回用、靠港船舶使用岸电等绿色节能减排技术，以及电动吊具、电动水平运输车辆等新工艺、新技术；推广绿色照明工程，加强照明和空调系统等辅助用能节能改造技术。  
　　2．交通运输信息化智能化建设专项行动。  
　　大力推进公路运输信息化和智能化进程。加快现代信息技术在公路运输领域的研发应用，逐步实现智能化、数字化管理。重点加强以高速公路客运为骨干的现代客运信息系统、客运公共信息服务平台、货运信息服务网和物流管理信息系统建设，促进客货运输市场的电子化、网络化，实现客货信息共享，提高运输效率，降低能源消耗。加快公路运行监测系统建设，逐步实现路网管理的“可视、可测、可控”，提高路网整体通过能力。大力推进联网高速公路不停车收费与服务系统建设，增加高速公路ETC车道，扩大干线公路ETC的覆盖范围，实现更大范围联网不停车收费。  
　　加快推进水运智能化进程。建立港口能源消耗自动化管理系统，实现对全港油、电、水的实时动态监控管理，全面掌握能源消耗的分布情况，提升节能减排工作水平，实现港口节能减排工作从传统粗放型向数字化、智能化管理的革命性突破。建立港口物流电子平台，加强与海关、国检等相关部门的业务合作，以连云港港、南京港、太仓港、徐州港等港口为试点，加大资金支持和政策扶持力度，力争建成一批电子口岸典型示范平台，并逐步向全省推广，提高物流信息化水平。推进船联网应用示范工程，建立内河智能化服务与监管新模式，建立船舶电子标识、实现不停船收费、船闸智能调度、船舶航行轨迹跟踪、事故协查、通航状况智能分析等，提高全省内河航运信息化水平。加快内河船舶免停靠报港信息服务系统的推广，进一步扩展系统功能，实现船舶在起运港和目的港的免停靠报港。  
　　强化城市智能交通建设。建立城市交通信息公共平台，全面整合全省交通信息资源，建设全省交通基础数据中心，按一定标准规范完成多源异构数据的接入、存储、处理、交换、分发等功能，并面向应用服务，从而为政府及相关部门、企业公众提供数据支持、行业管理、分析决策等信息服务。积极研发和推广智能交通综合调度系统，建立智能公交的综合调度平台，实现智能化道路和车辆运营管理、数字化管理，提升城市公交的现代化管理水平，以提高城市公交的服务能力和运行水平。加快城、乡客运智能技术研发，加强镇村公交的信息化服务，推进城乡客运信息服务一体化建设，提高城市公交运营管理智能化信息系统建设水平，优化城、乡客运的组织调度，加快建设智能调度管理服务平台，积极提高城市公交和出租车的管理服务水平。  
　　3．绿色循环低碳交通运输示范企业专项行动。  
　　密切配合国家发展改革委万家企业节能低碳专项行动、交通运输部“车、船、路、港”千家企业绿色循环低碳交通运输企业专项行动，结合本省交通运输行业实际，研究部署启动江苏省交通运输行业百家企业绿色循环低碳专项行动，力争培育打造20家不同类型绿色循环低碳交通运输示范企业。加紧制定交通运输行业重点用能单位节能减排管理办法，强化对重点企业的节能减排监管，与重点用能单位签订节能减排目标责任书，切实加强跟踪、指导、监督和考核，组织对重点用能单位能源利用状况的监督检查和主要耗能设备、工艺系统的检测。建立交通运输行业重点企业用能状况动态监测信息平台，定期公布重点用能单位的能源利用状况。积极引导重点用能单位改进用能管理和技术，督促企业建立严格的节能减排管理制度和有效的激励机制，制定并实施节能减排规划和计划，开展能源审计与碳核查，加强能源与环境管理体系建设，完善节能减排管理组织体系，形成较为完善的能源管理网络，改进用能管理，开展节能减排技术创新与应用。通过强化对重点企业的节能减排监管，充分发挥重点企业节能减排的示范效应，充分调动各类交通运输企业的积极性，促进交通运输企业节能减排管理的规范化、常态化，推动交通运输行业节能减排工作向纵深发展。  
　　4．绿色循环低碳交通运输服务体系建设专项行动。  
　　加快交通运输节能环保技术服务体系建设。加快发展交通运输节能环保服务产业，积极培育交通运输节能环保技术服务市场。促进交通运输节能环保技术服务机构转换机制、创新模式和拓宽领域，组织开展节能环保技术交流推广、咨询服务、信息发布、宣传培训等活动，多渠道、多形式推广节能环保技术与产品。充分发挥交通科研机构和行业学会协会等在行业绿色循环低碳规划、技术政策与标准规范的制定和实施，绿色循环低碳技术推广、能源消耗统计、节能减排宣传培训和信息咨询等方面的积极作用。建立交通运输行业能效中心，传播先进的节能减排技术和管理经验，发布国内外交通运输能耗和能效信息，推进交通运输能效检测体系和节能减排先进技术研发创新平台建设，促进形成全省交通运输行业石油节约和替代技术研发、示范中心。  
　　大力推广合同能源管理。逐步培育绿色循环低碳交通运输服务机构，积极引导大型交通用能单位与专业节能环保服务公司加强合作，为企业实施节能低碳改造提供第三方审计、诊断、设计、融资、改造、运行、管理等服务。重点在城市轨道交通节能改造、营运车船先进成熟节能产品（技术）应用、靠港船舶使用岸电、绿色照明、公共机构大型建筑等领域组织启动一批合同能源管理的示范项目，带动全行业发展，使合同能源管理成为推进交通运输绿色低碳转型的重要机制。  
　　加强绿色循环低碳展示科普交流推广平台建设。加快推进绿色循环低碳城市、公路、港口、航道、场站、公交、物流等技术交流推广科普展示平台，分领域、分主题精心筛选一批典型先进适用绿色循环低碳技术原理、工程应用和管理实践经验进行集中陈列展示，为用户和参观者提供绿色循环低碳理念概念、技术应用、工程设计、工程实施、运营监控等全方位的视觉听觉感觉体验；扩大科普对象，组织青少年开展参观活动，拓展展示平台功能，充分发挥其交流传播、科学普及、宣传推广和示范引领作用。  
　　5．绿色循环低碳交通运输人才队伍建设专项行动。  
　　研究制定绿色循环低碳交通运输人才队伍建设专项规划，完善相关配套政策，以高层次人才、高技能人才发展和紧缺人才引进培训为重点，统筹推进交通运输行业绿色循环低碳管理人才、专业技术人才、技能型人才等各类人才队伍建设。建立与国际组织、国外政府机构、交通运输企业、研究咨询机构等交流、培训等合作机制，搭建与国际先进科研力量的技术和管理经验交流平台。积极培养、引入与交通运输行业节能减排与环境保护密切相关的科技力量和人才。创新人才使用和激励机制，重视人才的专业优势和工作效能。实施绿色循环低碳交通科普行动计划与从业人员素质提升工程，开展形式多样、内容丰富的专项培训、技术和经验交流，将绿色循环低碳交通知识纳入职业教育和培训体系，全面提高从业人员的绿色循环低碳素质、管理能力、业务水平和操作技能，为绿色循环低碳交通运输发展提供坚实的人才保障和智力支持。

**（三）**十大重点工程。  
　　1．现代综合交通基础设施网络建设工程。  
　　优化综合运输网络布局。优化结构，加快发展轨道交通和航道港口，提升公路网络，升级民航机场，完善通用机场布局。促进衔接，突出综合交通枢纽建设，加强各种交通方式之间、区域交通与城市交通之间的衔接协调，加快构建结构合理、畅通高效、平安绿色的综合交通基础设施网络。  
　　加快轨道交通跨越发展。加快铁路干线、城市群城际轨道和城市轨道发展，基本形成层次分明、衔接顺畅、功能互补的现代轨道交通体系。依靠科技进步和机制创新，着力提升轨道交通主通道能力，加速构建便捷、安全、高效、绿色的现代化轨道交通体系，充分发挥轨道交通在综合交通运输体系中的骨干作用，充分发挥轨道交通对国民经济和社会发展的保障作用。  
　　加快海江河水运联网。加快长江干线航道、沿海进港航道深水化建设和内河干线航道达标建设。加强沿海沿江港口专业化泊位建设，积极推进与干线航道等级相匹配的内河港口建设。加快长江三角洲高等级航道网建设步伐，基本建成长江南京以下12.5米深水航道工程，国家水运主通道京杭运河全线达标，推进苏南高等级航道网建设，全面提升主要通江口门航道等级，加强沿海港口疏港航道建设，加快“两纵三横一网”航道主骨架建设。  
　　优化提升公路网络。进一步完善高速公路网，稳步推进普通国省干线公路建设，加快推进农村公路提档升级，形成与其他运输方式充分衔接的现代公路交通体系。全面提升道路技术结构和路面等级，积极策应沿海开发和长江三角洲一体化战略，提升区域公路网覆盖范围与通达程度，重点实施全省干线公路网、过江通道、高速公路网完善及主骨架扩容工程建设。  
　　推动航空升级发展。提升运输机场能力。增强机场运输保障能力，完成南京机场、无锡机场和徐州机场二期工程，南通机场、淮安机场和盐城机场飞行区、航站区扩建，适时迁建连云港机场。加快建设通用机场，拓展运输机场的通用航空服务功能，加快推进镇江大路、部省共建南通飞行救助基地、宿迁湖滨新城等通用机场建设，加快布设起降点，构建以基地通用机场为核心、小型通用机场和起降点为补充的三级通用机场体系。  
　　2．绿色循环低碳交通城市建设工程。  
　　大力推进国家发展改革委低碳城市试点、交通运输部绿色循环低碳交通运输体系建设城市试点等工作，在全省范围内深入开展绿色循环低碳交通城市区域性试点。在各试点城市重点开展天然气应用、温拌沥青和厂拌热再生、公路养护技术、公路改扩建、车辆更新与结构改造升级、生态护岸、靠港船舶使用岸电、客运站建设、绿色公交、绿色汽修、绿色驾培、综合交通枢纽、绿色低碳场站、客货运输、运输组织、公共自行车出行规划、城市公交调度信息管理与发布系统、出租汽车管理信息系统（含电召）、智能交通系统、公众出行服务信息系统等绿色循环低碳建设相关工作，加快各区域性试点城市的绿色循环低碳交通运输体系建设。  
　　3．绿色循环低碳运输枢纽建设工程。  
　　构建综合客运枢纽体系。加快综合客运枢纽建设，扩大枢纽辐射范围，基本形成以枢纽机场、高速及城际铁路站为主体的重点突出、规模适中、衔接高效、运转协调的综合客运枢纽体系，促进客运“零换乘”。建设完善南京禄口机场、南京南站、无锡硕放机场和徐州东站4个特大型综合客运枢纽，南京站等14个大型综合客运枢纽，盐城站等26个中型综合客运枢纽和扬州江都铁路站等11个小型综合客运枢纽。完善客运枢纽集疏运体系，提升特大型和大型综合客运枢纽对相邻城市的服务能力。构建三级换乘体系。加强城市换乘中心、县城客运站和乡镇公交站建设，实现居民出行便捷高效换乘。  
　　绿色循环低碳货运物流场站建设。重点推进南京、苏州、连云港、徐州等国家级枢纽城市的综合交通枢纽建设，加快推进一批省级综合交通枢纽建设，同步配套建设枢纽集疏运设施。优化公路货运站场布局，建设衔接顺畅、高效便捷的公路站场服务体系。加强物流集聚地区的货运站场建设，做好铁路、民航枢纽场站与城市交通有机衔接、协同运转，推进产业节点与运输网络的衔接，推进港口疏港铁路、疏港高速公路建设，减少中转换乘和迂回运输，提高运输效率，促进货运的“无缝衔接”。  
　　4．绿色循环低碳公路建设工程。  
　　加紧组织绿色循环低碳公路建设主题性试点项目，在公路基础设施建设、养护和运营领域，积极组织开展先进适用节能减排技术的推广应用工作，分别从路面工程、桥梁工程、交安设施、管理服务系统等方面全面落实绿色循环低碳发展理念，全面降低能源资源消耗与排放水平。  
　　交通建设材料循环利用技术应用。开展交通运输循环经济示范活动，大力推进沥青和水泥混凝土路面材料再生利用、废旧轮胎胶粉改性沥青筑路应用以及粉煤灰、矿渣、煤矸石等工业废料在公路建设工程中的应用。  
　　公路隧道节能技术改造与应用。积极开展隧道绿色照明试点工作，系统总结试点工程实施经验，编制《江苏省公路隧道通风照明设计细则》，修改完善公路隧道照明相关技术规范，鼓励在新建隧道中采用技术成熟、功能可靠的公路隧道照明相关技术规范和产品。对在用隧道积极推行隧道绿色照明工程，推广应用寿命长、功能可靠的发光二级管（LED）等节能灯具。组织开展隧道通风照明控制技术、智能联动控制技术和联网控制系统等的示范和推广。大力推进太阳能、风能等可再生能源应用。  
　　电子不停车收费ETC技术应用。积极采用、推广电子不停车收费系统，扩大ETC车道覆盖率，同时研究制订对公务车、私家车购买ETC装置进行费用优惠、补助政策，迅速扩大用户群，促进实现不停车收费系统的经济效益和社会效益。同时研究开发ETC通道读取环保电子标志信息功能，实现ETC和环保电子信息标志信息共享、资源共享。  
　　绿色低碳设计与施工。有效控制公路建设与施工环节的能耗与排放对于绿色低碳公路建设具有重要作用。根据不同技术特点，提出不同低碳节能技术的施工工艺，并编制标准化的施工指南，控制在实施过程中的能耗与排放。同时加强对工程施工设备能耗的管理，积极开展环保治理和环保标志管理，推进柴油施工设备加装尾气后处理装置，降低施工过程中的能源消耗与温室气体、有害气体的排放。  
　　绿色低碳公路服务区和收费站建设。对全省高速公路服务区、收费站实施节能照明改造，并试点开展太阳能风光互补方式供电改造，大力推广中水回用、污水回收处理、生活垃圾无害化处理等污染防治技术，建设一批绿色低碳服务区和收费站。  
　　公路绿化建设。加强生态防护、植被恢复与路侧绿化建设，增加碳汇能力。一方面通过合理的施工方案设计，基本实现对现有绿化的零破坏；另一方面通过后期的养护，进一步建设“碳汇林”工程，基本实现公路沿线范围内的碳平衡。  
　　5．绿色循环低碳港口建设工程。  
　　在全省范围内全面开展绿色循环低碳港口创建活动，筛选典型内河、沿海港口开展绿色循环低碳港口建设主题性试点。在各绿色循环低碳港口中重点开展码头储罐、到港船舶和加气站的油气回收、靠港船舶使用岸电、港区堆场等LED灯新建及改造，以及电力驱动集装箱门式起重机、皮带机运输机智能节电系统应用、装卸机械应用天然气、地源热泵能源站、LED照明、光伏发电及风光互补照明工程、能效监测与管理平台建设、RTG“油改电”、物流集配电子商务系统、港口智能运营管理系统等绿色循环低碳建设相关工作，将港口打造成为交通运输行业绿色循环低碳发展的窗口。  
　　大力推进港口结构调整。着力完善沿海、沿江和内河港口布局，扩大港口能力，提升港口等级，优化港口结构。加快建成煤炭、原油、铁矿石、集装箱等海运直达、江海河转运和长江中上游中转联运的专业化、集约化运输系统布局。完善港口集疏运体系，提高集疏运效率。加强沿海、沿江港口结构调整、资源整合力度，促进港口群之间的功能互补和有效协作，着力实现品质与内涵的提升，提高港口的集约利用效率。推进内河港口向等级标准化、布置集中化、作业机械化方向发展，以高等级内河航道建设为契机，打造内河水运枢纽，构建高效综合服务、畅通平安绿色的内河航运体系。加强老码头改造升级和货主码头公用化，提升既有码头设施的专业化和现代化水平，提高港口通过能力和生产效率，降低港口生产能耗和排放水平。  
　　优化港口装卸设备结构。加快港口装卸机械技术升级改造，大力推进港口集装箱轮胎式起重机（RTG）“油改电”工作，实现沿江沿海港口集装箱码头全面完成“油改电”。积极推进件杂货码头轮胎吊和汽车吊“油改电”以及港区水平运输车辆（集卡）的“油改气”技术改造，加快淘汰高耗能、低效率的老旧设备，引导轻型、高效、电能驱动和变频控制的港口装卸设备发展，提高港口装备的整体技术水平。大力提高港口码头作业效率和设备利用效率。  
　　加强港口防污染设施建设。加快港口污染物和废弃物接受设施建设，在散货码头堆场等采取有效的防风防尘措施，鼓励靠港船舶使用岸电，减少港区排放，提高港区环境质量。  
　　推进码头绿色照明改造。在港区内码头灯塔、库房等地实施节能照明改造，推广使用LED灯替代传统的高压钠灯。  
　　加快推进港口智能化进程。建立港口能源消耗自动化管理系统，实现对港口油、电的实时动态监控管理，全面掌握能源消耗的分布情况，提升节能减排工作水平。建立港口物流公共信息系统，解决港口物流跨部门间的信息互动、单证流转、货物跟踪，支持互动操作和多式联运协同作业，在完成流程的设计、技术标准的制定等基础上建立一个跨系统、多元异构、实时联动的共享集成服务平台，提供无缝式全程物流信息一体化服务，并在此基础上，逐步集成实现港口物流电子商务功能。  
　　6．绿色循环低碳航道建设工程。  
　　开展绿色循环低碳航道主题性试点项目，在全省航道中重点开展海河联运、生态护岸整治、节能航标、航道工程土方综合利用、LED航标灯使用，以及水上ETC、多船闸智能调度、航道移动执法和巡航系统、航道水文、气象和货运信息综合发布系统、船舶交通量观测系统和GIS电子航道业务综合指挥调度平台建设等绿色循环低碳建设相关工作，全面提升航道建设、运营与管理的绿色低碳化水平。  
　　加强航道建设标准化施工，加快航道基础设施建设。大力推进长江深水航道建设，并以此为契机，推进与长江相连的内河高等级水运集散网络建设，加快形成以高等级航道为主体的干支直达、通江达海、结构合理的江苏内河航道网，提高航道标准和通航保证率。全面建成“东部达海、中部连江、苏南成网、全省联通”的高等级航道网络。加强重点航道生态保护，落实生态补偿措施。在南京以下12.5米深水航道工程、京杭运河国家水运主通道达标工程等重点工程中加强自然生态保护，遵守《江苏省生态红线保护区域规划》，落实各项生态保护和补偿措施。  
　　加强航道养护规范化管理，推进航道养护工作。定期开展疏浚、护岸、清障扫床、机电设备维修等在内的各项养护工作，建立养护常态化工作机制，使航道通航条件达到养护标准规定的质量标准和技术要求。针对航道养护特殊性要求，要建立科学严谨的航道养护管理制度和监督体系，使之成为规范航道养护行为的重要抓手之一，保障航道安全畅通，促进服务水平提高。  
　　7．节能环保交通运输装备推广工程。  
　　提升运输装备大型化、专业化、标准化水平。大力调整优化车辆运力结构。加快淘汰高能耗、低效率的老旧车辆。加快发展适合高等级公路的大吨位多轴重型车辆、汽车列车，以及短途集散用的轻型低耗货车，引导货运车辆向重型化、厢式化、专业化、标准化方向发展。鼓励发展低能耗、低排放的大中型高档客车，大力发展大容量的城市公共交通工具，优化轨道交通运力投放，积极发展大运力BRT公交车、现代化有轨电车，进一步发挥大运量、高效率公共交通工具的运输优势。大力调整船舶运力结构，加快淘汰能耗高、污染大的老旧船舶与落后船型。优化船队吨位结构，推动海运船舶向大型化、专业化方向发展，扩大顶推船队规模，发展与航道技术标准相适应的大型化、标准化船舶。以促进船舶技术进步和提高航运竞争力为目标，根据《“十二五”期推进全国内河船型标准化工作实施方案》，综合运用技术、经济、法律、行政等手段，加快全省内河船型标准化推进力度，引导内河船舶运力结构优化，提升内河航运竞争力，促进内河航运节能环保比较优势的充分发挥。  
　　推广应用新能源和清洁能源车船，逐步优化用能结构。积极开展节能与新能源汽车示范推广试点。以国家节能与新能源汽车示范推广试点为契机，结合《江苏省政府新能源汽车推广应用指导意见》的要求，积极推广清洁能源环保汽车，在城市公共交通领域开展以混合动力和纯电动汽车应用为重点的研究和试用。积极探索公共汽车、出租汽车、公务车等领域新能源车辆的应用试点，逐步提高城市客运领域LNG车辆、混合动力车的比重。推进南京、常州、江苏、南通、盐城、扬州6城市国家第二批新能源汽车推广应用工作。大力加强加气、充电等配套设施的规划与建设。鼓励替代燃料在公路运输、城市公共汽车和出租汽车中的应用，加大混合动力、纯电动汽车在交通行业的示范与推广，加快完善配套基础设施建设。积极推进清洁能源船舶试点应用。重点推广船舶LNG动力改造，在新建船舶中推广LNG动力系统的应用，总结LNG船舶在京杭运河宿迁段试点应用的工作经验，进一步扩大LNG船舶在京杭运河货船中的应用。同时，加快促进LNG船舶技术标准和管理规定的出台。加快老旧船舶的更新换代工作，通过船舶技术升级、能源选型改善船舶用能结构，减少碳排放。  
　　严格执行营运车船燃料消耗限值及机动车排放标准。严格营运车船燃料消耗限值准入管理。根据交通运输部《[道路运输车辆燃料消耗量检测和监督管理办法](https://www.pkulaw.com/chl/257799ed6ea11fdfbdfb.html?way=textSlc)》要求，严格实行营运车辆燃料消耗量准入制度，对企业新增、报废更新的车辆严格按照燃料消耗量限制标准进行核查，从源头上严把业务办理的审核关，不符合标准的车型不得投入营运，确保新增进入道路运输市场的车辆100%达到燃油消耗限值标准。按照交通运输部统一部署，适时推进实施营运船舶燃料消耗量准入制度，严把营运船舶能耗准入关。严格执行机动车排放标准。制定 “黄标车”淘汰计划，2015年前淘汰2005年底前注册运营的黄标车。研究缩短公交车、出租车强制报废年限。加快提升车、船用燃油品质，机动车严格执行国Ⅳ标准，船舶使用优质低硫燃油。探索调控机动车保有总量，扩大高污染机动车辆限行范围。全面推行机动车环保标志管理，鼓励购买新能源等节能环保型汽车。  
　　推广绿色循环低碳工程机械设备。调整优化交通施工机械装备、工程船舶结构。加快淘汰高能耗、高排放、老旧工程机械、工程船舶等，提高交通建设用能设备的整体技术效率。严格对道路养护车辆进行维护保养，加快淘汰黄标养护工程车辆，无冒黑烟车辆上路行驶。  
　　8．集约高效运输组织模式推广工程。  
　　加快调整优化运输结构。积极促进公路、水路、铁路、民航和城市交通等不同运输方式的高效衔接。依托全省水运优势和干线铁路网络，完成江苏省多式联运发展规划编制工作，大力发展全省江海河联运、公铁水联运、海铁联运。加快发展水路运输，按照“宜水则水、宜路则路”的原则，积极引导大宗散货物资选择水运方式运输，提高水运在综合运输中的承运比重。优先发展城市公共交通，建立以“城市公共交通＋自行车/步行”为主体，出租汽车为补充的绿色出行系统，大幅提高公共交通出行分担比例。  
　　加快优化客货运输组织管理模式。优化公路客运组织管理模式。加强客运运力调控，提高道路客运企业规模化、集约化水平，推广滚动发班等先进客运组织模式，提高客运实载率。形成集约化程度高、大型客运集团公司和品牌运输为主导，中小型客运企业为辅的客运市场分工格局，满足全社会对道路旅客运输服务的需求。加快推进城乡客运一体化，积极鼓励和引导城市公交向城市周边延伸覆盖。在城区范围内优先发展公共交通，推进公共交通换乘枢纽建设，改善公交与步行、自行车、小汽车等不同交通方式之间衔接换乘条件。优化公路主枢纽布局，以优质高效的集约化运输网络与管理模式，全面提高客运效益与效率。引导货运企业规模化发展，提高物流组织化程度。以“大力建设信息化基础平台、整合各种物流资源、培育大型第三方物流企业、完善集疏运系统”为主线，从系统工程角度综合考虑，通过多部门共同努力，全方位、多层次、多模式形成合力推动全省物流体系建设。培育现代物流龙头企业，重点扶持一批大中型典型第三方物流企业，培育一批规模化、专业化、网络化的现代物流企业群体，打造物流集聚发展区，提高物流社会化、专业化水平。  
　　大力开展甩挂运输节能减排推广工程。将加快发展甩挂运输作为转变道路运输发展方式、调整公路运力结构、提高货运实载率的突破口。认真落实《[关于促进甩挂运输发展的通知](https://www.pkulaw.com/chl/1dad548a4c4f49b9bdfb.html?way=textSlc)》《[甩挂运输试点工作实施方案](https://www.pkulaw.com/chl/8a003d9a55f96d7cbdfb.html?way=textSlc)》精神，在全省范围内筛选典型区域和典型公路运输企业在适当地区和线路上组织开展甩挂运输节能减排试点工作。在试点的基础上，进一步完善促进甩挂运输发展的相关政策、法规和标准，带动和推进甩挂运输在全省范围内的快速发展，构建甩挂运输发展长效机制，提高公路货运业运输生产效率和能源利用效率，降低能耗和排放水平。  
　　9．公交都市与绿色出行示范工程。  
　　全面落实公交优先发展战略。加快城市轨道交通、城市公交专用道、快速公交系统（BRT）等大容量公共交通基础设施建设，加强自行车专用道和行人步道等城市慢行系统建设。建立以城市轨道交通、大容量公交为主的城市公共交通客运体系，不断提高公交服务的深度和广度。以南京、苏州“公交都市”示范工程建设为契机，加快全省公交优先示范城市建设，把江苏打造成全国公交优先示范省。继续推进南京、苏州、无锡等城市轨道交通发展，建成以轨道交通为骨干、常规公交为主体的城市公共交通服务网络。大力推进公交线网新辟和优化调整，提高公交线网密度，不同交通方式线网有效衔接，构建结构合理、便捷高效的运营网络体系，全省城市建成区公交实现全覆盖。加快公共交通场站、城市公交专用道等基础设施建设，构建供给充分、路权优先的基础设施保障体系，改善公共交通通达性和便捷性，提高公交车辆平均运营速度和换乘效率，提升公交服务质量和满意度，增强公交吸引力。  
　　注重引导公众绿色低碳出行。鼓励发展共乘交通，扶持和鼓励提供班车、校车服务。在符合条件的城市研究实施出租汽车合乘政策，推广出租汽车电召服务和约租服务。大力推广城市公共自行车，减少公众机动化出行。综合运用法律、经济、行政等交通需求管理措施，加大城市交通拥堵治理力度。加强静态交通管理，推动实施差别化停车收费。  
　　10．节能驾驶与绿色维修推广工程。  
　　大力推广绿色节能驾驶。总结和推广汽车、船舶绿色节能驾驶操作与管理经验、技术，组织编写汽车驾驶员、船员绿色驾驶操作手册和培训教材，将绿色低碳意识和技能作为机动车船驾驶培训教练员、汽车船舶驾驶员从业资格资质考核认定的重要内容和依据。开展汽车驾驶员绿色驾驶技能培训与竞赛，加强船员航行操作与管理节能减排培训，逐步建立一支节能环保意识强、驾驶技能好、业务素质高的汽车驾驶员、船员队伍。  
　　大力推广车船驾驶培训模拟装置。出台机动车和船舶驾驶模拟器资金补助管理办法，加快建设全省驾培管理平台，实现驾培模拟器教学与IC卡计时联网。力争到“十三五”末，基本建成较完善的驾培行业节能减排体系，使全省使用模拟器教学的驾培机构覆盖面达到75%以上。  
　　组织实施绿色维修工程。针对目前全省机动车维修业的节能环保状况，从机动车维修业的管理要求、维修作业和废弃物处理等方面加强机动车维修的节能减排。运用新技术、新材料在汽车维修业中推广实施绿色机电、绿色钣金、绿色涂漆以及绿色废弃物处理工艺。组织实施在用车检测维护（I/M）制度，启动机动车排气污染监测I/M制度试点工作，研究在用车尾气排放相关维护技术规范，提升汽车尾气排放不达标车辆维护水平。鼓励在洗车环节的废水循环再利用，节约水资源。实施对汽车维修人员的节能培训，提高汽车维修行业相关技术、操作规程等的宣贯力度，加强学员的实地操作培训，组织开展机动车检测维修技能竞赛，提高机动车检测维修从业人员的业务素质和服务水平。研究制定绿色汽修地方标准。深入组织全省开展“绿色汽修”创建示范活动，挖掘和总结“绿色汽修”示范企业节能减排方面的先进经验和先进技术，通过典型示范，以点带面，逐步扩大“绿色汽修”创建范围，促进绿色汽修创建长效化、规范化、标准化开展。

五、保障措施

**（一）**加强组织领导。  
　　加强组织领导和统筹协调。要高度重视绿色循环低碳交通运输发展组织机构建设，明确专门的机构、人员和经费，确保责任到位、措施到位、投入到位。建立健全部门综合协调机制，加强协同合作，共同推进规划实施。联合成立“共同推进绿色循环低碳交通运输省份建设领导小组”，由交通运输部分管部长、江苏省分管副省长任组长，成员单位包括交通运输部法制司、综合规划司、财务审计司、公路局、水运局、运输司、科技司、海事局等相关司局和交通运输节能减排项目管理中心、江苏海事局以及江苏省经济与信息化委员会、财政厅、公安厅、环保厅、交通运输厅、江苏省能源局、江苏交通控股有限公司等相关部门，负责领导和组织推进江苏省绿色循环低碳交通运输发展工作，贯彻落实国家有关生态文明建设和节能减排的方针政策，组织研究制定相关规划、政策、措施和标准，完善多部门推进工作协调机制，及时协调解决推进工作中出现的问题，发挥组织领导、支持保障和督促检查作用。领导小组下设办公室，主要依托交通运输部节能减排与应对气候变化工作办公室、江苏省交通运输厅低碳交通运输与节能减排工作（应对气候变化工作）办公室，分别设在交通运输部法制司、江苏省交通运输厅，具体负责江苏省绿色低碳交通运输省份建设工作的牵头、考评和协调工作，督促规划和方案的实施工作，承担部省共同推进绿色循环低碳交通运输省份建设领导小组交办的工作。绿色循环低碳交通城市区域性试点城市必须成立相应的绿色循环低碳交通运输发展领导小组，并下设办公室，设在市交通运输局。各有关单位也要成立相应的组织领导和日常协调机构。  
　　编制并落实行动计划和具体实施方案。省绿色循环低碳交通运输发展领导小组办公室每年制定绿色循环低碳交通运输发展总体推进方案和年度工作计划，细化目标，分解任务，推动绿色循环低碳交通示范省建设工作不断取得实效。各有关部门、各地市相应制定专项行动计划和重点工程实施方案，并细化为分年度工作要点，以目标任务书的形式，报省绿色循环低碳交通运输发展领导小组办公室审核后印发实施。各有关部门要做好行业规划与本规划的衔接和细化工作，在规划中充分体现绿色循环低碳交通运输发展要求。各地结合实际编制本地绿色循环低碳交通运输发展规划或行动计划，将规划目标、指标和任务逐一落实，并确定具体实施的重点工程项目。  
　　建立健全目标责任制和问责制。建立健全绿色循环低碳交通运输发展目标责任制和问责制、绩效考核机制，充分发挥绩效评估的导向作用和激励约束作用，把规划目标和任务分解到各级交通运输主管部门，签订协议，层层抓落实。明确各有关部门的责任，由各部门主要领导负总责，实行严格的问责制。严格监督考核，对本规划组织实施情况定期开展督促检查，及时解决绿色循环低碳交通运输建设中出现的矛盾和问题，确保任务如期完成。制定绿色循环低碳交通示范省指标监测方案，开展专项行动与重点工程项目的成本效益分析。省绿色循环低碳交通运输发展办公室每年对本规划实施情况进行考核，并将考核结果和工作情况向省委省政府、交通运输部汇报。建立奖惩机制，对推进绿色循环低碳建设中成绩突出的单位和个人给予表彰，对于不认真完成目标任务、未通过考核的单位及其负责人进行通报并追究责任。

**（二）**强化保障政策。  
　　加大资金支持力度。要加大对江苏交通运输信息化智能化建设、“公交都市”示范创建、多式联运示范、甩挂运输试点、节能减排、环境保护等先行先试工作的政策支持力度，充分发挥政策叠加作用。进一步加大交通绿色循环低碳专项投入，采取以奖代补方式，重点支持一批交通运输绿色低碳循环示范工程，支持初期投资效益不明显，但社会效益明显、公益性较强的交通运输绿色循环低碳项目。地方政府要建立健全城市公共交通投入、补贴和补偿机制，推行低票价政策，倡导公共交通出行。地方政府安排政府性引导和补偿资金，鼓励并积极引导运输从业者和消费者购买和使用节能环保型车船、装卸和施工装备等，加快淘汰高能耗车船及其他落后装备设施。各级政府加快健全完善绿色循环低碳交通运输发展的财政资金保障制度。交通运输部门要加强与财政部门的沟通，推进绿色循环低碳交通运输发展。鼓励交通运输企业增加投入，逐步形成以国家和地方政府资金为引导、企业资金为主体的良性投入机制。  
　　完善税收优惠政策。加大对绿色循环低碳交通运输发展的税收扶持力度，切实鼓励企业逐步更新改造高耗能、低效率的老旧设备，采用低碳环保的交通运输工具和技术工艺，提高装备的整体技术水平，减少能耗及废气排放。  
　　创新投融资支持政策。金融机构继续支持绿色循环低碳交通运输重点项目的融资。各级交通运输主管部门积极探索多元化筹融资途径，研究探索节能减排，控制温室气体排放的投资担保机制，拓宽交通运输节能减排融资渠道，充分利用金融机构信贷资金以及社会资金，扩大利用外资渠道，积极争取国外无偿援助和优惠贷款，鼓励企业开展清洁发展机制项目，探索交通领域碳排放权交易，引导企业增强资产金融意识，推动交通领域碳金融发展；鼓励金融机构参与交通运输节能减排，控制温室气体排放领域的投融资活动，组建我省交通运输节能减排，控制温室气体排放发展基金等金融服务平台，有效发挥信用担保体系功能，支持金融机构为节能减排服务企业提供更多融资服务；积极鼓励引入基础产业投资基金等，为节能减排项目建设提供资金支持。在遵循国家产业政策的前提下，运用财政贴息、政策优惠等经济手段，千方百计引导民资、外资等各类社会资金投向绿色循环低碳交通运输体系建设。  
　　落实土地优惠政策。加大对绿色循环低碳交通运输重点工程项目用地的支持力度，适当增加城市公交、现代物流发展、天然气加气站、充电站等用地指标。对列入省“十二五”发展规划以及交通运输专项发展规划的重点交通枢纽、轨道交通、水运等建设项目，优先安排供用地指标。

**（三）**加大监管约束。  
　　完善重点用能单位、重点碳排放单位监管制度。尽快确定并动态更新全省重点交通运输用能、碳排放及污染企业，各级交通运输主管部门按照属地管理的原则，与重点用能单位、碳排放重点单位签订节能减排，控制温室气体排放目标责任书，加强跟踪指导和监督考核，督促和引导重点用能单位制定并实施节能减排，控制温室气体排放规划和计划，切实强化节能减排管理，积极采用节能减排，控制温室气体排放技术措施。定期组织对重点用能单位能源利用状况的监督检查和主要耗能设备、工艺系统的检测。建立全省交通运输行业重点企业用能状况动态监测信息平台，定期公布重点用能单位能源利用状况及与国内外同类企业先进水平的比较情况。重点用能单位应每年向所在地交通运输主管部门及时报送能源利用状况和碳排放情况报告，各级交通运输主管部门要切实加强对能源利用状况报告和碳排放报告审查力度，对节能减排，控制温室气体排放管理制度不健全、措施不落实、能源利用效率低的单位，应开展现场调查，组织实施用能设备能源效率检测，责令实施能源审计，并限期整改；对工作成效显著的集体、个人给予奖励。  
　　加大监督检查力度。严格执行国家和交通运输部、江苏省有关节能减排法规标准，加大交通运输各领域、各环节节能减排，控制温室气体排放工作的监督检查力度。江苏省各级交通运输主管部门每年组织开展交通运输节能减排专项检查行动，重点监督检查交通运输行业重点用能单位和高耗能项目用能、节能减排管理情况；交通固定资产投资项目节能评估和审查、节能设计规范执行情况；能效标准和标识推广应用情况；营运车船等重点耗能设备准入退出制度执行情况；淘汰老旧报废车船、机械异地再用情况；开展重点耗能设备的认证、检测、推荐和抽查工作，加强对营运车船定期检查维修和燃料消耗检测的监督管理。切实加强与环保等其他相关部门密切合作，建立健全重点企业能源消耗和重大项目环境影响信息公开制度，开设相关举报电话和网站，严肃查处各类违法违规行为和事件，加大监督检查和处罚力，对重点案件挂牌督办，并予以公开曝光，充分发挥社会公众的监督作用。

**（四）**深化试点示范。  
　　强化试点示范顶层设计。绿色循环低碳交通运输发展是一项系统性工程，既需要省级规划的统筹谋划，更需各专业领域、市级层面的全面参与和实践。要按照“强化体系、突出特色、部省共建、条块结合”的原则，部省携手开展全省绿色循环低碳交通示范省区域性试点工作，认真编制并组织实施试点总体方案，强化试点工作的顶层设计和宏观指导。  
　　精心组织试点示范。坚持循序渐进，积极研究探索，按步骤、分时序、分批次精心组织开展不同类型、不同层次的试点工作。具体包括：组织开展绿色循环低碳交通城市区域性试点；绿色循环低碳公路、港口、航道、公交、运输装备、物流、场站、政策创新、科技与信息化等主题性试点；绿色循环低碳展示交流推广平台、企业示范。在全面组织实施试点的基础上，结合全省交通运输布局特点和基础条件，在全省范围内开展示范创建活动，努力打造行业典型示范，认真总结示范城市、示范港口、示范公路、示范航道、示范企业、示范单位和示范工程的好经验好做法，加强宣传和推广，充分发挥对全行业的示范带动作用。  
　　推进重点工程项目。按照“工作项目化、项目目标化、目标责任化”的要求，重点组织推进“政策制定、能力建设、科技与信息化、区域性试点城市、绿色循环低碳公路、绿色循环低碳港口、绿色循环低碳航道、绿色低碳公交、绿色低碳船舶、绿色低碳场站、绿色低碳物流、绿色循环低碳示范企业”等12大类试点示范项目。各省辖市人民政府和有关部门每年制定具体的工程项目，建立工程项目责任制，明确各项工程的责任单位、资金来源和年度建设计划。加强工程项目的组织、管理和监督检查，定期分析通报项目建设情况，积极协调解决项目实施中的各种困难和实际问题，确保工程项目的顺利实施。

**（五）**弘扬绿色文化。  
　　培育江苏特色的绿色交通文化。推动绿色循环低碳运输体系建设与行业文化建设有机融合，大力推进绿色交通文化理论创新，积极举办绿色交通讲坛论坛和各种形式的学术研讨会，形成绿色交通理论研究和经验交流平台，丰富绿色交通文化内涵，强化公众参与，积极培育具有时代特征、江苏特色的绿色交通文化，将其融入行业核心价值体系加以推广和弘扬。积极培育绿色交通文化新载体，结合绿色循环低碳交通运输发展最新成果，探索建设一批交流推广科普展示平台，推动绿色交通文化传播。  
　　注重绿色循环低碳宣传引导。广泛、深入、持久地开展形式多样的绿色循环低碳宣传，增强全行业员工特别是各级领导干部的绿色循环低碳意识。将节能减排，控制温室气体排放宣传纳入重大主题宣传活动，每年制定绿色循环低碳交通宣传方案，利用网站、报刊、广播、视频等媒体，多渠道、多方式宣传绿色循环低碳交通运输发展的重要意义，大力宣传交通运输节能减排与环境保护方针、政策、法律及法规，充分发挥舆论引导和监督作用。完善公众参与机制，倡导资源节约、环境友好、绿色循环低碳的交通运输消费方式。加强绿色循环低碳教育培训。组织开展经常性的绿色循环低碳交通培训教育、技术和经验交流工作，抓好继续教育、专业教育、职业教育和岗位培训。普及绿色循环低碳交通的科学知识、实用技术、操作技能，全面提升全行业人员绿色理念与业务素质。重点加强对领导干部的教育培训，使全行业各类从业人员接受不同层次和不同内容的教育，使绿色循环低碳成为全行业的自觉行动。

©北大法宝：（[www.pkulaw.com](https://www.pkulaw.com)）专业提供法律信息、法学知识和法律软件领域各类解决方案。北大法宝为您提供丰富的参考资料，正式引用法规条文时请与标准文本核对。 欢迎查看所有[产品和服务](http://www.pkulaw.net/" \t "_blank)。  
[法宝快讯： 如何快速找到您需要的检索结果？ 法宝 V6 有何新特色？](http://www.pkulaw.com/helps/69.html" \t "_blank)



扫描二维码阅读原文

原文链接：[https://www.pkulaw.com/lar/fe223effd73c2ac741d1134f7598f82bbdfb.html](https://www.pkulaw.com/lar/fe223effd73c2ac741d1134f7598f82bbdfb.html" \t "_blank)