

终稿（2008年12月5日）

中美战略经济对话能源和环境十年合作 清洁和高效的交通行动计划

背景

在2007年12月的第三次中美战略经济对话会议期间，中美两国同意在十年的时间里就能源和环境开展广泛合作。两国于2008年6月的第四次中美战略经济对话会议期间签署了中美能源和环境十年合作框架文件。该合作框架旨在促进中美两国在未来十年内，为应对环境可持续性，气候变化以及能源安全等领域面临的挑战而开展广泛的合作。十年合作框架设定了五个目标，每一个目标都有相应的行动小组。

清洁高效的交通是两国共同确定的五个目标之一。由于经济规模、人口和国土等原因，交通运输部门在中美两国都发挥着重要作用。在两国的能源消费结构中占很大比重，并且仍在不断增长。因此，清洁、高效的交通对于两国加强能源安全、改善公众健康和环境保护、以及促进经济增长等而言至关重要。

要实现清洁、高效的交通，我们不仅仅需要高效的机动车，也需要高效的物流系统。本合作应该不仅包括生产更洁净、更省油的机动车以及开发非石油的替代燃料和机动车，也应更广泛的主题，例如交通拥堵、公共交通，交通基础设施以及土地使用规划等。这些问题并不是孤立的，必须以一种系统的方法来看待它们。十年合作的各个行动计划之间以及与双边合作机制之间的高效协调非常重要，如中国交

通部和美国运输部建立的“交通论坛”机制，尤其是一个领域的成果会影响其它领域的成果（例如清洁交通，清洁大气和交通论坛）

在十年合作框架下，中美两国希望能共同考虑这些挑战，并制定专门的措施来满足两国在环境、经济以及能源方面的长期需求。需要认清的是两国拥有截然不同的交通体系，在交通基础设施方面相互也存在很多差异，并且两国交通的使用和增长处于不同的阶段。但中美两国在技术、管理、法规和政策等方面可以分享经验并开展合作，以找出通用和可持续的交通运输解决方案。

交通行动小组参与部门

美方：

能源部（美方牵头）

交通部

环境保护署

财政部

国务院

中方：

国家发展改革委（中方牵头）

环境保护部

交通运输部

工业和信息化部

科技部

公安部

铁道部

住房和城乡建设部

民航局

国家能源局

交通行动计划工作原则

- 今后本行动计划下各预期行动如能顺利完成，将有力地表明，中美两国都认识到通过一个程序确定和实现多重利益的重要性。
- 如行动项目中包含技术共享，则参与方将遵守一切适用专利、版权、商标、许可、不平等竞争、商业机密以及技术转让的法律。
- 行动计划应设立目标以促进中美两国合作，确定清洁和高效交通的主要和关键技术，探讨开展联合研究和开发的可能性，努力制定技术转让的激励措施，并消除技术转让的壁垒。
- 行动计划下每个子目标的牵头职责将根据参与政府部门（以下简称“参与方”）在国内相应的职能来确定。
- 参与方将同意公开发布一份实施规划文件或“路线图”，明确规定本行动计划所包括的项目的时间安排及目标。
- 参与方将同意向投资者及行业部门介绍行动计划的内容，并应定期向公众通报行动计划的最新状况和进展。
- 参与方承认并支持目前中美两国均已参与的多边合作倡议，但并不希望本合作与这些现存的工作发生重叠。

交通运输合作的领域及总体目标:

中美两国将会在以下三个领域通力合作: 1、清洁高效的机动车技术; 2、交通系统的设计与形态; 3、现有交通基础设施的改善与利用。

总体目标: 利用 10 年左右时间, 借鉴中美双方在交通方面的先进技术和实践经验, 从以上三个领域选择十个子目标, 在两国之间开展广泛而形式多样的合作。

除了行动计划之外, 中国交通部和美国交通部在第四次战略经济对话期间共同签署了一份交通合作联合声明, 同时启动了中美交通论坛, 该论坛涵盖了所有运输模式, 具体领域包括: 基础设施发展和包括私营企业参与的融资创新; 城市拥堵; 交通科技; 推动交通领域的高效、安全和可持续发展; 以及促进灾害快速应急。中美交通论坛的第一个项目将是中美两国“贸易流及基础设施发展”十年展望的联合研究/调查, 在行动计划中涉及的一些行动将会在中美交通运输论坛下执行, 也将向十年能源与环境合作框架下本行动计划的任务管理人员汇报。

清洁高效的机动车技术

子目标1: 中美双方将合作以协助中国实现汽柴油的低硫化。

行动:

- 两国在战略经济对话下达成共识, 将扩大合作制

定一项关于逐步将汽油和柴油硫成分降低到 50ppm 或更低、引进相关先进车辆控污技术的计划。美国将与中国分享用于鼓励低硫化技术应用的政策和措施。两国将联合探索同时加快低硫化燃料使用和车辆技术应用的各种可选办法，包括用于鼓励低硫技术合作和激励对于中国炼厂投资的相关激励措施和资金支持可选方法。

- 第一年（2009），中美两国将交流以下的信息：技术；关于制定针对不同交通工具的更严格排放标准的方法；采用清洁燃料和车辆政策的成本和效益；实施这些政策的监管策略。美国相关政府部门和企业将向中方相关部门和企业提供帮助，增进他们对发达国家在燃油低硫化方面的研究成果和实施经验的了解。

- 从第二年（2010）开始，在美国提供相关技术支持的前提下，开展中美两国在相关试验、可用技术和燃油低硫化配套工作等方面的合作。

- 关于汽油低硫化，到 2010 年，中国将颁布汽油的“路线图”。这份综合的路线图将包括执行汽油油品和排放标准的目标和时间表，该路线图同时具有一个重要特点，即明确在更严格的机动车排放标准生效之前，低硫燃料已经开始供应。在现在正在进行的工作的基础上，到 2013 年，中国将根据经济社会发展情况，在全国一定范围内（如最初在北京、上海和广州等城市），通过试点项目和其它方法实行低硫汽油的供应，这一做法应与对先进发动机技术的需求步调一致，以达到未来严格的排放标准。

● 关于柴油低硫化，中国将开展相关研究并制定柴油低硫化的“路线图”，适时公布。

背景： 低硫燃料是使用清洁高效发动机的基础。低硫燃料使得使用先进的排放控制装置而显著降低污染成为可能。用于生产低硫含量燃料及先进的排放控制装置的技术已在全世界得到成功示范，并且成本效益高。美国环保署的监管经验显示，中国在制订清洁燃料和机动车的路线图时，应将这些燃料和机动车排放标准作为重要因素加以考虑。

子目标 2： 中美两国将合作开展技术援助，帮助中国设计更有力的交通（排放和燃料）遵守和执行计划，与十年合作框架下的清洁大气行动计划保持一致。

背景： 与更加严格的机动车排放及燃料标准同样不可或缺的是一个有效的执行和监测计划，以确保法律得到遵守。美国已经实施了一个综合的机动车排放和燃料执行计划。很多传统的排放控制技术效果容易退化并随着时间的推移而最终失效。因此如果缺少一个有效的执行计划，老旧车及故障车（高排放车辆）将会抵消其它遵守法律规定的发动机所带来的收益（例如，在美国，高排放车辆在机动车市场上占 10% 的比例，但却排放了约 50% 最有害的污染物）

子目标 3： 中美两国将合作致力于降低交通运输部门中轻型及重型机动车的原油需求增长和二氧化碳排放量。重点放在实现包括插电

式混和电动车 (PHEVs) 在内的先进电动机动车的使用。

行动:

- 第 1-3 年 (2009-2011), 中美两国将交流技术信息及经验, 并安排考察先进电池技术和先进机动车的测试和测量, 同时继续加强在车辆先进材料、机动车充电和燃料加注设施方面的技术交流。
- 第 4-6 年 (2012-2014), 中美两国将探讨示范能够长距离依靠电池行驶的先进插电式混合电动车 (PHEVs)。
- 第 7-10 年 (2015-2018), 如时机合适, 中美两国将公开发布各自在插电式混合电动车以及其它先进高效机动车研究方面的新发现。

背景: 混合电动车为今天的机动车消费者提供了节能的新选择。在不久的将来, 插电式混合电动机动车将进一步提高燃料效率。改进电池技术以使两次充电时间之间的行驶距离足够长, 将减少个人驾车出行时与运输相关的石油需求。中美两国有机会使混合电动车及其它电动机动车更早进入市场, 并可以探讨诸如额外电力的潜在需求等问题。

子目标 4: 中美两国将合作协助中国促进生物燃料的生产及其在交通中的应用, 实现到 2020 年使用 1200 万吨生物燃料的目标。

行动:

- 第 1-6 年 (2009-2014), 中美两国将会就生物燃料原料生产、原料到生物燃料的转换工艺、产品和技术标准、车辆技术和基础设施等科技信息进行交流。双方还将探讨有哪些最佳实践可以用来建立一个适当的基础架构, 以支持生物燃料的大规模应用。双方同意开始“生物质能资源评估方法论研究”和实施“双方均认可的潜在合作项目”。
- 到第 10 年 (2018), 中美两国将制订完成各自关于交通运输部门生物燃料使用的国家长期目标。

背景: 使用生物质能作为车用石油燃料的替代品是今后一个重要的机会。从富纤维素植物 (例如, 玉米秆、柳枝稷、麦秆、甘蔗以及芒草) 中制造纤维素乙醇工艺的发展, 使得生物质能可以代替石油成为一种可行的、能够带来净能源效益的客车燃料, 具有很大潜力。

子目标 5: 中美两国将通过自愿参与的公共 - 私营伙伴关系计划合作来减少交通运输部门的排放。

行动:

- 第 2-4 年, 美国将和中国分享经验, 介绍如何通过自愿参与的公立-私营计划降低交通运输部门的排放。
- 第 5 年之后, 中美两国探讨实施合适项目的机会。

交通系统的设计与形态

子目标 6: 中美两国将在拥堵控制方面通力合作以实现交通设施的供需平衡。

行动:

- 第 1-2 年 (2009-2010), 中美两国将交流拥堵控制的信息, 把平衡主要大型城市中交通设施的供需作为减少拥堵的一种方法, 同时考虑其经济影响和个人出行的灵活性。
- 第 3-5 年 (2011-2013), 中美两国将探讨实施拥堵控制示范项目, 作为衡量用各种减少大城市拥堵方法之效果的一种措施。
- 第 6-10 年 (2014-2018), 中美两国将共同合作在大城市采取措施有效控制拥堵。

背景: 在更清洁和燃油效率更高的机动车技术发挥重要作用的同时, 如果不采取措施减少行驶距离, 则先进技术所带来的效益将无法实现。采取拥堵控制已被证明能够降低个人出行, 并增加公共交通的使用 (例如, 高乘坐率机动车的专用车道)

子目标 7: 中美两国将根据各自国情, 在保证用高标准的安全和效率来减少燃油消耗和通过下一代航空运输系统 (NextGen) 实施节能的同时, 合作实现双方各自航空系统的和谐和全球互通性。

行动:

- 第 1-2 年 (2009-2010), 中美两国将开会交流未来航空运输系统为适应全球经济活动对航空运输部门日益增加的依赖, 如何相应制订战略规划的信息
- 第 3-5 年 (2011-2013), 中美两国将确定双方有共同感兴趣的领域, 并以下一代航空运输系统相关的活动为基础, 在制订减排战略方面开展合作。
- 第 6-10 年 (2014-2018), 中美两国将继续在飞机运营、空中交通管制及基础设施领域融入新技术、步骤以及概念, 从而在提升系统效率的同时降低能源使用及对环境的影响。

背景: 中国的航空系统在过去的十年中以两位数速度增长, 使得中国和美国在拥堵和运营密度上形成相似的状况。中美两国在航空发展领域面临着相似的选择, 并且双方已就合作应对未来的挑战达成共识。

子目标 8: 中美两国将合作进行多式联运规划的政策和运营的有效交流, 以提高两种或多种模式 (卡车、火车、航空和海运) 之间进行商业物流和乘客的运输, 以及土地使用配置的效率。

行动:

- 第 1-3 年 (2009-2011), 中美两国将交流各自在交通规划和运营方面的经验, 在交通论坛机制下可以召开研讨会, 讨论推动多式联运系统的高效、安全和可持续发展。
- 随后几年, 基于交通论坛下召开的研讨会成果和经验, 中美两国可以建立中美行动小组, 共同研究确定今后高效交通

规划和运营的合作项目，例如技术开发及其对高效使用交通基础设施的作用。

现有交通设施的改善和利用

子目标 9: 中美两国将合作开展城市交通拥堵管理，包括政策研究，讨论中长期交通发展规划编制，以及大城市智能交通发展规划。

- 本子目标下的政策和行动的制定将在交通论坛下讨论，并向本行动计划的任务管理人员汇报。

子目标 10: 中美两国将合作促进交通设施的运行和管理方面的创新，以最有效的利用现有基础设施。

- 本子目标下的政策和行动的制定将在交通论坛下讨论，并向本行动计划的任务管理人员汇报。