



亚洲及太平洋经济社会委员会

第六十七届会议

2011 年 5 月 19-25 日，曼谷

临时议程项目 3(c)

审查与经社会各下属机构相关的议题，
包括亚太经社会各区域机构的工作：
交通运输

交通运输委员会第二届会议报告

内容提要

交通运输委员会于 2010 年 11 月 1-3 日在曼谷举行了其第二届会议。委员会审议了交通运输领域内与推动区域连通性相关的主要问题和挑战，即交通运输政策、基础设施、便利化和物流，并讨论了为解决这些问题所需要采取的措施。委员会重申了《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》及其《区域行动方案》（第一阶段，2007-2011 年）作为发展国际多式联运和物流系统的一项重要长期战略所具有的重要性，并大体上认可了区域和国家层面为规划今后在《区域行动方案》（第二段，2012-2016 年）之下要开展的各项工作所提出的专题领域和行动。

委员会请秘书处着手拟定一份有关陆港问题的政府间协定草案，供进一步的次区域和区域会议审议。委员会还请秘书处着手筹备将于 2011 年 11 月召开的交通运输问题部长级会议。

本报告列述了提请经社会采取行动或予以关注的事项；经社会不妨就这些事项提出指导意见。

目 录

章 节	页 次
一、提请经社会采取行动或予以关注的事项.....	3
A. 建议.....	3
二、议事纪要.....	4
A. 审查《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》及《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案》（第一阶段，2007-2011 年）的执行情况.....	4
B. 交通运输领域在促进本区域连通性方面存在的问题和挑战：交通运输政策、基础设施、便利化和物流.....	9
C. 关于陆港问题政府间协定的拟议架构.....	11
D. 2011 年 11 月交通运输问题部长级会议的筹备工作.....	12
E. 审议未来的方案要点.....	12
F. 审议供提交经社会第六十七届会议的决议草案.....	12
G. 其他事项.....	12
H. 通过报告.....	12
三、会议的组织安排.....	12
A. 会议的开幕、会期和组织安排.....	12
B. 出席情况.....	13
C. 选举主席团成员.....	14
D. 会议议程.....	14
E. 会边活动.....	15
附件：	
文件清单.....	16

一、提请经社会采取行动或予以关注的事项

A. 建议

1. 委员会总体上表示同意关于区域和国家两级涉及推进区域交通连接的各项专题领域和行动，供酌情列入亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案草案(即《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》第二阶段，2012-2016 年)。这些专题领域系由秘书处分别在文件 E/ESCAP/CTR(2)/2 和 Corr. 1 中提出。
2. 委员会重申了在部长级别提供政策指导的重要性，包括通过亚洲交通运输部长论坛提供的此种政策指导。委员会认为，这一部长级论坛是成功建立一个亚太区域交通运输问题高级别官员和专家网络的平台。
3. 委员会认识到《釜山宣言》及其《区域行动方案》(第一阶段，2007-2011 年)是一项在亚洲公路网和泛亚铁路网这两个主要构件的基础上发展国际多式综合联运交通运输和物流系统的极为重要的长期性战略。
4. 委员会请秘书处以文件 E/ESCAP/CTR(2)/3 中所载架构为基础，吸纳各代表团在本届会议以及与本站会议一起举行的关于在亚洲公路网和泛亚铁路网沿线发展陆港的区域专家组会议上提出的各项意见和建议，着手拟订一项关于陆港问题的政府间协定草案，供今后进一步开展的次区域和区域会议审议。
5. 委员会要求秘书处更加重视运输便利化问题，并协助查明和消除国际交通运输领域内存在的非实物性障碍。
6. 委员会指出，物流基础设施的发展、物流业务的优化以及物流服务质量提高将有助于交通物流便利化，并增加各条国际交通运输走廊的运输和物流流量。
7. 委员会注意到公一私营伙伴关系在交通运输业中的重要性，并认识到，需要通过开展能力建设来推动公一私营伙伴关系。
8. 委员会认识到以可持续方式发展交通运输的重要性，并请秘书处继续在此领域开展工作。
9. 委员会指出了联合国大会在其 2010 年 3 月 2 日关于改进全球道路安全的第 64/255 号决议中宣布的《2011-2020 年道路安全行动十年》的重要性，同时还着重强调需要为改进各成员国的道路安全局面计划开展各项活动。
10. 委员会指出，交通运输基础设施和服务的发展(尤其在农村地区)在一国的经济和社会发展过程中发挥了极为重要的作用，因此可有助于实现各项千年发展目标。

11. 委员会强调指出，推进岛际航运对于促进各群岛和岛屿发展中国家或社区的经济增长、减贫并防止其与世界隔绝具有重大意义。
12. 委员会鼓励秘书处寻求与其他区域和次区域组织开展进一步合作，特别是在连接次区域交通运输网络方面推动次区域间合作。
13. 委员会请秘书处根据文件 E/ESCAP/CTR(2)/4 中的相关内容着手为交通运输问题部长级会议开展筹备工作。
14. 委员会请秘书处根据文件 E/ESCAP/CTR(2)/2 和 Corr. 1 中所载各项工作以及在议程项目 4 和 5 项下开展的讨论情况着手拟订其 2012-2013 年工作方案草案。

二、议事记要

A. 审查《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》及《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案》（第一阶段，2007-2011 年）的执行情况

15. 委员会收到了标题为“审查《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》及《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案》（第一阶段，2007-2011 年）的执行情况”的文件(E/ESCAP/CTR(2)/1 和 Corr. 1)。还随此文件印发了一份资料性文件(E/ESCAP/CTR(2)/INF/4)，其中总结归纳了目前在《区域行动方案》下开展活动的情况。
16. 委员会审查了《釜山宣言》及其《区域行动方案》的执行情况，并对自 2009 年 12 月间举行的亚洲交通运输部长级论坛第一届会议以来在《区域行动方案》的执行方面、特别是在执行该论坛所通过的《关于在亚洲发展交通运输的曼谷宣言》中所列出的各项优先重点方面(见文件 E/ESCAP/66/11，第四章)所取得的进展表示满意。
17. 委员会认识到，《釜山宣言》及其《区域行动方案》是一项在亚洲公路网和泛亚铁路网这两个主要构件的基础上发展国际多式综合联运交通运输和物流系统的极为重要的长期性战略。
18. 委员会重申了在部长级别提供政策指导的重要性，包括通过亚洲交通运输部长论坛提供的此种政策指导。委员会认为，这一部长级论坛是成功建立一个亚太区域交通运输问题高级别官员和专家网络的平台。
19. 委员会注意到，亚洲公路网和泛亚铁路网目前正在作为发展各区域之间及本区域内部的交通运输连接的基础发挥作用。在此问题上，委员会注意到了各成员国加入《亚洲公路网政府间协定》和《泛亚铁路网政府间协定》的程度。
20. 各代表团重点介绍了各自国家为努力执行《釜山宣言》及其《区域行动方案》而在国家和区域两级采取的一系列范围广泛的行动和举措。本节的其余部分列述了许多此种行动和举措。

21. 委员会注意到成员国目前在其亚洲公路的升级改造方面所取得的进展。业已取得的一些显著进展情况如下：(a) 日本和泰国设置了亚洲公路路线标识；(b) 阿塞拜疆重建了亚洲公路 AH5 号线：巴库—阿里亚特—哈萨克—红桥和 AH8 号线：巴库—古坝—萨姆尔线路和阿里亚特—阿斯塔拉线路；(c) 中国对亚洲公路各条线路进行了升级改造（该国亚洲公路线路的 90% 以上均已达到二级或二级以上标准）；(d) 俄罗斯联邦对 AH30 沿线的赤塔—哈巴罗夫斯克路段进行了改造；(e) 伊朗伊斯兰共和国对以下路段进行了升级改造：改造 AH1 号线：德黑兰—马什哈德—狗哈伦和大不里士—巴扎尔甘；将 AH8 号线：加兹温—拉什特和霍拉马巴德—波尔—扎勒、AH72 号线：伊斯法罕—设拉子—布舍以及 AH75 号线：马什哈德—比尔詹德分别升级至干线和一级公路标准；(f) 印度约 9,300 公里的亚洲公路线路升级或计划升级成四车道标准；(g) 孟加拉国境内大多数亚洲公路线路升级到双车道，目前正在把达卡—吉大港公路干线等重要路段升级到四车道，还计划建设将于 2013 年完工的帕德玛多功能公路桥；(h) 蒙古正在建设 AH3 号线路、AH4 号线路和 AH32 号线路，并进一步计划将 AH3 号线路提升至一级公路标准；(i) 斯里兰卡改造公路与北部、东部和西北部地区的连接情况；(j) 土耳其将公路提升为双程行车线路，并进一步计划建设新的高速公路；(k) 在老挝人民民主共和国与泰国之间 AH3 号线路的江港—会晒路段和 AH15 号线路的塔凯克—那空拍依路沿线两座桥梁建设取得进展；(l) 印度尼西亚扩建爪哇岛亚洲公路沿线的收费高速公路；(m) 亚美尼亚计划重建 AH82 号线路的埃里温—阿什塔拉克路段；以及 (n) 重建 AH82 号线路自伊朗伊斯兰共和国通往亚美尼亚和格鲁吉亚边境的路段。

22. 委员会注意到与日本国土交通省协作于 2010 年 2 月 18 和 19 日在东京举办的一次纪念亚洲公路五十周年的研讨会。

23. 委员会指出，目前的发展优先重点正在逐步倾向于注重国际交通运输走廊，并将之作为国家交通运输发展总体计划的组成部分。蒙古政府已核可通过建造 1,040 公里的新线路来扩大其铁路网，特别是用以支持开采该国南部供向其他国家出口的矿物资源。与此同时，俄罗斯联邦的各条国际运输走廊也已被列为该国至 2030 年的交通运输部门发展方案的优先项目。尤其是俄罗斯铁路公司正在提升铁路在亚洲与欧洲之间过境方面的作用，计划投资大约 23 亿美元，以期完成双轨铺设以及桥梁和隧道的升级，从而提升跨西伯利亚干线沿线的运力。主干线沿线基础设施的提升意在为“跨西伯利亚-7(Transib-7)”项目提供服务，该项目的目标是在七天之内穿越从远东各港口到俄罗斯联邦西部之间的距离。从总体上看，预计每年将可在亚洲与欧洲之间运输 450,000 个二十呎标准货柜单位的货物。目前正在开发连接欧洲与中国西部的另一条重要线路。土耳其的马尔马雷项目也是一个主要的基础设施建设项目，一旦完成，亚洲与欧洲之间将得以通过伊斯坦布尔海峡的海底隧道进行货运。

24. 委员会注意到用以监督各个运输走廊项目实施情况的若干项多边协定。为此，阿塞拜疆、伊朗伊斯兰共和国和俄罗斯联邦诸国政府正

在合作开发连接波罗的海至波斯湾的南北运输走廊；阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其政府正在协作实施一个连接卡尔斯—第比利斯—巴库的项目。与此相类似，为了大力发展南亚的铁路连接，印度正在推动执行与南亚区域合作联盟各成员国签订的一项区域铁路协定。

25. 委员会注意到，若干国家的政府认识到，为邻国的项目提供投资或与邻国协调项目规划亦可为其本国带来效益。委员会列举了阿塞拜疆为格鲁吉亚境内的铁路发展提供资金以及印度在孟加拉国开展一项类似举措的实例。印度和斯里兰卡之间正在开展合作，以期改进跨境连接。中国与土耳其之间正在为计划建造一条高速铁路运输走廊而开展更广泛的合作。巴基斯坦政府业已在阿富汗修建了一条连接托尔哈姆和贾拉拉巴德的公路，目前正在着手修建新增的车道。

26. 委员会认识到，各方目前正在开展进一步的合作，以期推进将现行基础设施投入营运的工作。委员会注意到，印度、尼泊尔和巴基斯坦之间的一次集装箱专列的试行工作正在筹划之中，并确认了最近从蒙古至俄罗斯联邦远东地区各港口的煤炭集装箱专列的运营情况。委员会还注意到由经济合作组织和国际公路运输联盟共同在伊斯坦布尔—德黑兰—伊斯兰堡之间组建的丝绸之路卡车队。

27. 委员会还收到了关于在建造泛亚铁路网缺失铁路路段方面所取得进展的资料。印度正在修建基里巴穆至英帕尔之间的一条铁路，作为建造通往缅甸的缺失路段的第一步。同时，继 2009 年 3 月开通了连接泰国的一条跨境短线路之后，老挝人民民主共和国将于 2010 年 12 月完成自万象到与中国接壤的琅南塔省磨丁全长为 420 公里的路段的可行性研究。据报道，为建造重要的缺失路段，孟加拉国建造吉大港—科克斯巴扎尔—干达姆路段的项目以及建造达卡—玛娃路段的项目均已接近尾声。缅甸已于 2010 年 9 月完成关于(与中国接壤的)腊戍—木姐路段的可行性研究。同时，伊朗伊斯兰共和国已完成建造连接克尔曼—扎黑丹以及巴基斯坦边界(米尔贾韦)的缺失铁路路段。

28. 亚洲交通运输发展研究所代表告知委员会，已设立了亚洲铁路协会，这一举措涵盖南亚和东南亚各铁路组织。委员会还赞赏地注意到，亚洲交通运输发展研究所在为南亚和东南亚铁路部门人员举办各种培训班以便协助发展泛亚铁路网方面发挥了重要作用。该研究所还表示愿意为举办关于公私伙伴关系的培训提供一个论坛。

29. 委员会强调交通运输通路和互通互联对于区域经济发展的重要性，并指出陆港对本区域(包括内陆国家)发展国际多式联运和物流网方面可发挥的关键作用。

30. 委员会注意到，哈萨克斯坦正通过在阿拉木图和阿克托贝以及各条交通运输走廊(包括欧亚运输连线和中国西部—西欧走廊)沿线发展陆港的方式建立区域间中转枢纽。

31. 委员会注意到，孟加拉国已计划建立迪拉什拉姆陆港，斯里兰卡正建立一个陆港，通过铁路与科伦坡港连通。委员会进一步注意到在为陆港的建造和运作选择适当筹资方式方面所面临的挑战。

32. 委员会强调交通运输便利化在消除各种无形障碍从而推动有效的国际交通运输和运输走廊发展以及促进经济发展和人员交往方面的重要性。

33. 委员会注意到各成员国最近为应对交通运输便利化方面的各种挑战采取的各项措施，包括：(a) 印度政府原则上核准建立 13 个综合边界检查站；(b) 便利化问题已被纳入关于东西经济走廊和南部经济走廊的湄公河—日本国际会议的建议之中；(c) 对中国和蒙古之间有关交通运输问题的一项双边协定作了修正；(d) 俄罗斯联邦、哈萨克斯坦和白俄罗斯关税同盟的海关编码生效，从而形成共同海关辖区；(e) 扩展全球导航卫星系统的星座，从而使其能够提供全球定位业务；(f) 格鲁吉亚和土耳其之间已就过境点海关管制联合管理问题达成了协议；(g) 土耳其在建立计算机控制的自动化边关系统方面采取了行动；(h) 越南积极参与拟订和执行关于交通运输便利化的双边和次区域协定。

34. 委员会注意到若干成员国在以下方面取得了进展：(a) 通过双边和多边协定开放跨境和过境运输；(b) 加入各项国际公约；(c) 采取全面措施；(d) 建立和/或加强国家协调；(e) 改进跨境便利措施；(f) 在过境点建立共同管制区，以便实行单一站点检查；

35. 委员会对秘书处协助上海合作组织(上合组织)成员国拟定《上海合作组织成员国政府关于国际道路运输便利化问题的协定》表示赞赏。

36. 委员会注意到，本区域正在建立越来越多的物流中心，在此方面还注意到，阿塞拜疆在 2010 年 10 月 12 日于布鲁塞尔举办的欧高亚走廊第一届投资论坛上提出了关于在新建的巴库海洋贸易港园区内建造一个欧高亚走廊成员国国际物流中心的项目，请欧洲联盟为此提供财政援助。在中国，已建立的物流区大约有 475 个。在伊朗伊斯兰共和国，阿巴斯港阿里亚码头的第一个物流中心已吸引了来自私营部门的 5000 万美元的投资。在老挝人民民主共和国，关于在 AH11、AH12 和 AH16 沿线建立物流园的问题正在进行可行性研究。

37. 委员会还注意到，为物流发展提供的机构支助增加了。中国建立了旨在协调物流工作的定期机构间会议机制，并公布了关于物流问题的一系列指导原则。老挝人民民主共和国将在 2010 年 12 月完成其国家物流总计划，并正在拟定关于多式联运的一项国家法律。俄罗斯联邦向委员会通报说，已建立“物流”股份公司，旨在通过发展高质量的物流服务增加铁路运输的吸引力。

38. 委员会获知，自 2006 年以来，中国、日本和大韩民国之间始终在通过东北亚交通运输和物流问题部长级会议开展交通运输物流领域的合作。

39. 委员会赞赏地注意到，大韩民国与秘书处合作，通过展开可行性研究，不断推动在东南亚发展物流设施。

40. 委员会确认，对于发展交通运输基础设施来说，融资是一个主要问题。委员会注意到，各成员国日益转向公私伙伴关系来为其基础设施发展提供资金。在俄罗斯联邦，估计将在 2015 年前为发展交通运输基础设施投资 4,300 亿美元，其中一半以上来自非预算来源。其他国家也在作出类似努力。例如，蒙古政府核可了公私营伙伴关系的作用，核准通过相关的公私营伙伴关系举措为今后的公路和铁路发展分别提供 40 亿美元和 20 亿美元的资金。在印度尼西亚，由公私营伙伴关系提供资金的项目推动了爪哇岛的公路发展。然而委员会也指出，在最近出现金融危机后，一些国家通过公私营伙伴关系为项目筹资已变得较为困难。在孟加拉国，达卡—吉大港高架快车道的建造按照公私营伙伴关系的安排进行招标，相关国际顾问现已完成方案设计研究。

41. 除了公私营伙伴关系外，各国还通过加强与诸如亚洲开发银行、欧洲复兴开发银行和世界银行等国际金融机构的协作展开其发展方案，或通过欧洲联盟在欧高亚走廊方案等技术援助举措内展开这些方案，根据这些技术援助举措，将在阿塞拜疆和其他国家建立国际物流中心，并将在伊朗伊斯兰共和国和土库曼斯坦之间建造一座跨界桥梁。

42. 在亚行的援助下，在孟加拉国开展了次区域公路和铁路便利化项目。上述项目的可行性及设计研究可促进区域一体化，同时可鼓励私营部门按照公私营伙伴关系的安排参加这些项目的建设。

43. 若干代表团向委员会报告了为在国家和区域两极促进可持续交通运输发展所采取的各项措施和举措，包括：(a) 通过了关于 2010–2014 年期间交通运输部门环境改善的东盟—日本行动计划的《河内倡议》；(b) 促进绿色交通运输以及清洁环境和技术的研究及应用；(c) 制定了关于能源消耗和减少排放的各项指标和规章；以及(d) 孟加拉国依照《2008 年战略交通运输计划》以及《2004 年国家陆路交通运输政策》，通过在达卡建造巴士快速交通(快速公交)和大众捷运系统(捷运系统)线路增加公共交通的使用率。

44. 国际铁路联盟(铁联)的代表向委员会介绍了与印度铁道部共同开展的一项可持续交通运输发展举措，即建立一个能源消耗情况网络数据库，从而能够监测印度铁路系统的能源消耗情况。

45. 委员会注意到 2010 年 9 月在曼谷举行的《道路安全行动十年(2011–2020 年)》执行情况区域专家组会议的成果，尤其是通过了区域道路安全的各项总目标和具体目标。委员会还注意到，秘书处将应

要求继续协助各国根据《行动十年》制定其各自的道路安全总目标和具体目标。

46. 委员会指出，良好的道路和互通互联的改善能确保人们获得更好的保健服务。改善道路设计则能够加强安全和改善人们的健康状况。在这方面，委员会注意到世界卫生组织(世卫组织)在道路安全领域开展的工作，并再次表示愿意与各成员国和亚太经社会秘书处合作，以开展文件 E/ESCAP/CTR(2)/2 中第 103 和 104 段所概述的道路安全领域的各项区域和国家工作。世卫组织还要求考虑在亚洲公路网沿线建立伤害护理中心，为交通事故受害者提供医护便利条件。

47. 委员会指出，发展交通运输基础设施和服务(尤其在农村地区)在一个国家的经济和社会发展中发挥着关键作用，因而有助于实现千年发展目标。在此方面，委员会注意到中国农村的道路发展情况，其总长度 2010 年将达到 345 万公里，将中国绝大部分村庄连接起来。

B. 交通运输领域在促进区域连通性方面存在的问题和挑战：交通运输政策、基础设施、便利化和物流

48. 委员会收到了题为“交通运输领域在促进区域连通性方面存在的问题和挑战：交通运输政策、基础设施、便利化和物流”的文件(E/ESCAP/CTR(2)/2 和 Corr. 1)。

49. 委员会基本核可了旨在促进区域交通运输连通性的区域和国家两级专题领域和行动，以便可能将其列入秘书处在 E/ESCAP/CTR(2)/2 和 Corr. 1 号文件中确定的《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案草案》(第二阶段，2012-2016 年)。委员会商定对案文作出如下改动：第 94(d)(i)段：升级亚洲公路网低于标准的路段；及第 100(a)段：酌情设立道路养护基金。

50. 委员会商定，《关于亚洲发展交通运输的曼谷宣言》应成为拟列入区域行动方案草案的秘书处进一步工作的基础。

51. 委员会强调，秘书处为执行亚洲陆运基础设施发展项目、欧洲经济委员会和亚太经社会共同实施的欧亚交通运输连接项目、在亚洲和太平洋建立多式物流网以及可持续交通运输发展所进行的工作应继续展开，并在《区域行动方案草案》中进一步提高其重要性。

52. 委员会请秘书处继续促进为发展和改进亚洲公路网和泛亚铁路网的重要路段进行投资，包括进行前期可行性研究。

53. 委员会认识到秘书处的召集力，请秘书处协助各国增强交通运输服务的吸引力，尤其是在泛亚铁路网北部走廊沿线。

54. 委员会认识到，仅靠实物连通并不能保障各国之间物资和人员通行无阻，而且低效、冗长的跨界程序已成为一个严峻挑战。

55. 委员会指出了成员国在跨界和过境运输中的具体困难，即：(a) 过境点的强制货物转载；(b) 运输许可证数目有限；(c) 边界跨境设施不足；(d) 单一窗口清关和一站检查的业务规章不一致；(e) 缺乏各种信息和通信技术服务；以及(f) 现有各项协定的执行工作受到限制。

56. 委员会请秘书处更多地注意交通运输便利化问题，并协助发现和清除国际交通运输中现有的各种无形障碍。

57. 委员会还请秘书处继续协助拟订和执行关于交通运输便利化的次区域协定。

58. 委员会认识到机构间协调在交通运输便利化方面的重要作用。在这方面，委员会建议各成员国根据各自具体情况，通过国家交通运输便利化委员会或国家贸易和交通运输便利化委员会建立和/或加强国家协调。

59. 委员会注意到，发展物流基础设施、优化物流运营以及提高物流服务质量将有助于促进物流便利化并增加国际交通运输走廊的运输量。

60. 委员会赞赏地注意到，日本表示愿意分享其有关执行物流政策全面方案的相关经验。

61. 委员会获知，印度尼西亚非常重视采用整体可持续发展的理念来制订交通运输政策目标，以便在总体上确保交通运输系统的发展具有经济上的高效性，有利于环境，能够得到社会的接受并具有空间分布上的公正性。

62. 委员会注意到频繁的洪灾和热带气旋风暴给交通运输和通信基础设施造成的代价沉重的影响。

63. 委员会认识到可持续交通运输发展和交通运输部门的效率等问题的重要性，并要求秘书处继续其在可持续交通运输发展领域开展的工作。委员会欢迎日本提出愿意共享和交流其在可持续交通运输发展方面的信息和经验，例如推动提高公共交通的使用率，开发和更广泛地使用低排放车辆和各种较为清洁的城市交通运输系统等。

64. 委员会注意到公私营伙伴关系在交通运输部门中的重要性，并认识到，促进公私营伙伴关系需要开展能力建设。委员会总体上支持将公私营伙伴问题纳入《区域行动方案》(第二阶段)草案。

65. 委员会还赞赏地注意到关于土耳其利用公私营伙伴关系实现跨境设施现代化的信息，同时还注意到土耳其代表团表示愿意与其他成员国分享这方面的经验。

66. 委员会指出了联合国大会在其 2010 年 3 月 2 日关于改善全球道路安全问题的第 64/255 号决议中宣布的《2011-2020 年道路安全行

动十年》的重要性，并强调，需要规划相关活动改善成员国的道路安全状况。在此方面，委员会提出，改善道路安全的有效途径之一是改善公路干道中那些低于标准的路段，并用中间隔离带隔开公路的对行车道。

67. 委员会表示支持将“岛际航运”纳入《区域行动方案》(第二阶段)草案。委员会指出，太平洋岛屿发展中国家和群岛国家面临着一些具体挑战，如服务不稳定、需求较低以及岛屿之间距离较远。委员会强调指出，促进岛际航运对于促进群岛和岛屿发展中国家或社区的经济增长、减少贫困和防止其与世隔绝极其重要。

68. 印度尼西亚代表团提议建立一个岛际网络，对亚洲公路网和泛亚铁路网进行补充。此种网络还将使海岛社区得以进入较大的市场中心，并提供通往邻近国家的移动性和连通性。在此方面，亚行最近一份关于菲律宾的报告可资借鉴，其中介绍了发展航运服务带来的各种益处，对菲律宾滚装船政策的经济影响进行了评估。委员会还注意到，东南亚国家联盟(东盟)已经采用了由菲律宾在其关于东盟连通性的总体计划中发起和倡导的滚装系统。

69. 国际海事组织代表向委员会通报说，海事组织通过综合技术合作方案，在国际和国家两个层面对亚太区域开展了以下领域的能力建设活动：起草海事立法、船旗及船籍港国家落实和执行与海事安全有关的海事组织公约和文书、环境保护和海洋交通运输便利化。海事组织还计划举行关于能力建设的研讨会，其中包括有关对《海员培训、发证和值班标准国际公约》进行修正的研讨会。

70. 委员会注意到各项技术援助方案之间具有协同增效效应的潜力，鼓励秘书处与其他区域和次区域组织进一步开展合作，尤其是在各次区域交通运输网络连接方面推动次区域间合作。

71. 委员会表示，尤其支持把“连接各次区域交通运输网络”方面的工作纳入《区域行动方案》(第二阶段)草案。

C. 关于陆港问题政府间协定的拟议架构

72. 委员会收到了题为“陆港问题政府间协定的拟议架构”的文件(E/ESCAP/CTR(2)/3)。

73. 委员会强调了制订一项陆港问题政府间协定以便在亚洲及太平洋建立一个可靠的国际多式联运和物流体系的重要性。在此方面，委员会注意到成员国与秘书处一起努力制订该协定的意愿。

74. 委员会要求秘书处以文件 E/ESCAP/CTR(2)/3 中所载架构为基础，吸纳各代表团在委员会本届会议以及与本届会议一起举行的关于在亚洲公路网和泛亚铁路网沿线发展陆港问题的区域专家组会议上提出的各项建议和意见，着手拟订一份陆港问题政府间协定草案，供今后进一步开展的次区域和区域会议审议。

D. 2011 年 11 月交通运输问题部长级会议的筹备工作

75. 委员会收到了题为“2011 年 11 月交通运输问题部长级会议的筹备工作”的文件(E/ESCAP/CTR(2)/4)。

76. 委员会要求秘书处着手筹备交通运输问题部长级会议，其相关内容载于文件 E/ESCAP/CTR(2)/4 中。

E. 审议未来的方案要点

77. 委员会要求秘书处根据文件 E/ESCAP/CTR(2)/2 和 Corr. 1 中所载的各项活动以及在议程项目 4 和议程项目 5 下审议的内容编写 2012-2013 年工作方案草案。

F. 审议供提交经社会第六十七届会议的决议草案

78. 未提交任何决议草案。

G. 其他事项

79. 未提出任何其他事项。

H. 通过报告

80. 委员会于 2010 年 11 月 3 日通过了本报告，供提交经社会第六十七届会议核可。

三、会议的组织安排

A. 会议的开幕、会期和组织安排

81. 交通运输委员会第二届会议于 2010 年 11 月 1-3 日在曼谷联合国会议中心举行。泰国交通运输部常务秘书 Suphoth Sublom 先生宣布会议开幕。亚太经社会执行秘书致开幕词。

82. 亚太经社会执行秘书欢迎各代表团出席会议，并对泰国交通运输常务秘书出席开幕式表示赞赏。她指出，交通运输构成经济增长和减贫工作的支柱，改善交通运输意味着提高出口竞争力、降低进口成本以及促进本区域的经济和社会一体化。

83. 亚洲公路网和泛亚铁路网正在帮助内陆地区和内陆国进入繁荣之网。向前迈出的重要一步是通过发展陆港将这两个网络整合起来，从而进一步实现区域多式联运网络。在此方面，本届会议给委员会提供了审议陆港问题政府间协定架构的机会，所拟订的协定草案将供各成员国开展进一步谈判。作为一个初步的步骤，“在亚洲公路网和泛亚铁路网沿线发展陆港问题”区域专家组会议正与本届会议联合举行。

84. 执行秘书受到高级别机构间合作的鼓舞，这些合作包括亚行正在开展的一个促进区域基础设施发展的技术援助项目。这一项目，除其他外，该项目将对亚洲公路网和泛亚铁路网的相关路段进行前期可行性研究。对有关国家为实现造福所有人的连通性构想正在采取的联合行动，她也感到深受鼓舞。在此方面，她对亚太经社会为《东盟连通性总计划》的拟订作出了贡献表示高兴——该计划已于最近在 2010 年 10 月 28 日于河内举行的第十七届东盟峰会上获得通过。

85. 执行秘书重点指出了需要优先关注的其他领域，包括交通运输便利化、运输物流、促进交通运输发展领域的公私营伙伴关系、减少交通运输对环境的影响、降低道路交通事故和死伤程度以及交通运输连通性在实现千年发展目标中的关键作用。她还强调指出了需要如何重新审视旨在促进太平洋岛国岛际航运的具体政策，以便加速其执行和开发。

86. 最后，执行秘书向委员会通报说，本届会议提出的各项建议将用于指导秘书处开展定于 2011 年举行的交通运输部长级会议的筹备工作以及确保本区域不会偏离具有包容性和可持续经济和社会发展道路的方案制订工作。

87. 在开幕发言中，交通运输部常务秘书欢迎各位出席会议。他强调指出，泰国致力于支持和促进其交通运输网络的建设，以便加强其国内以及与本区域其他国家的连通性，同时更加关注各种交通运输模式的整合问题。

88. 泰国赞赏亚太经社会秘书处为通过亚洲公路网和泛亚铁路网促进本区域内及各区域间货物和人员流动以及为促进交通运输业的知识 and 经验交流、培训和能力建设而开展的各项举措。泰国注意到亚洲公路网和泛亚铁路网在国际公路和铁路建设和升级的协调方面所发挥的推动作用、以及通过发展陆港来整合这些网络所具有的重要性。

89. 最后，常务秘书重申，泰国致力于与本区域其他国家、亚太经社会秘书处和其他组织携手合作，促进交通运输网络的连通性，优化利用现有的交通运输走廊，以推动亚太区域的经济繁荣和社会进步。他衷心祝愿本届会议圆满成功，并宣布交通运输委员会第二届会议正式开幕。

B. 出席情况

90. 以下成员派代表出席了本届会议：亚美尼亚、阿塞拜疆、孟加拉国、不丹、柬埔寨、中国、印度、印度尼西亚、伊朗(伊斯兰共和国)、日本、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、马来西亚、蒙古、缅甸、尼泊尔、巴基斯坦、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、新加坡、斯里兰卡、塔吉克斯坦、泰国、土耳其、乌兹别克斯坦和越南。

91. 以下联合国成员国代表依照经社会职权范围第 9 条的规定出席了本届会议：比利时和瑞士。

92. 以下专门机构派代表出席了会议：国际海事组织和世界卫生组织。

93. 以下政府间组织、非政府组织和其他组织派代表出席了会议：亚洲开发银行、亚洲交通运输发展研究所、亚洲技术研究所、全球基础设施基金日本研究基金会、国际铁路联盟、日本国际交通运输研究所、日本交通运输合作协会、韩国海事研究所以及韩国交通运输研究所。

C. 选举主席团成员

94. 委员会选出了以下主席团成员：

主席： Erdem Direkler 先生(土耳其)

副主席： Temir Niiazbekov 先生(吉尔吉斯斯坦)

T.L.Gunaruwan 先生(土耳其)

Nguyen Van Thach 先生(越南)

报告员： Onon Rentsendorj 先生(土耳其)

D. 会议议程

95. 委员会通过了以下议程：

1. 会议开幕。
2. 选举主席团成员。
3. 通过会议议程。
4. 审查《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》及《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案》(第一阶段, 2007-2011 年)的执行情况。
5. 交通运输业在促进区域连通性方面存在的问题和挑战：交通运输政策、基础设施、便利化和物流。
6. 关于陆港问题政府间协定的拟议架构。
7. 2011 年 11 月交通运输问题部长级会议的筹备工作。
8. 审议未来的方案重点。
9. 审议可能作出的决议和决定草案, 供提交经社会第六十七

届会议。

10. 其他事项。

11. 通过会议报告。

E. 会边活动

96. “在亚洲公路网和泛亚铁路网沿线发展陆港问题区域专家组会议”于2010年11月1-3日与本届会议联合举行。

附件

文件清单

文号	标题	议程项目
E/ESCAP/CTR(2)/L. 1	临时议程说明	3
E/ESCAP/CTR(2)/L. 2	交通运输委员会第二届会议报告草案	
E/ESCAP/CTR(2)/1 和 Corr. 1	审查《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》及《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案》(第一阶段, 2007-2011 年)的执行情况	4
E/ESCAP/CTR(2)/2 和 Corr. 1 (仅有中文本和英文本)	交通运输业在促进区域连通性方面存在的问题和挑战: 交通运输政策、基础设施、便利化和物流	5
E/ESCAP/CTR(2)/3	陆港问题政府间协定的拟议架构	6
E/ESCAP/CTR(2)/4	2011 年 11 月交通运输问题部长级会议的筹备工作	7
E/ESCAP/CTR(2)/5	交通运输委员会第二届会议报告	
E/ESCAP/CTR(2)/INF/1 (仅有英文本)	与会者须知	
E/ESCAP/CTR(2)/INF/2/Rev. 1 (仅有英文本)	与会者名单	
E/ESCAP/CTR(2)/INF/3	暂定综合会议日程	
E/ESCAP/CTR(2)/INF/4 (仅有英文本)	在《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案》(第一阶段, 2007-2011 年)下开展的各项活动的现状	4