

**亚洲及太平洋经济社会委员会****交通运输委员会****第二届会议**

2010年11月1-3日，曼谷

临时议程项目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****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****秘书处的说明***内容提要*

2006年11月6至11日在大韩民国釜山举行的交通运输问题部长级会议通过了《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》，包括《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)。随后经社会在其关于《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》和《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)贯彻落实情况的2007年5月23日第63/9号决议中核可了该宣言。

本文件列述了为执行《区域行动方案》而展开的某些活动、扼要评估和评价了这些活动产生的影响、并对今后的执行工作提出了建议。文件中重点审评了自2009年12月14日至18日在曼谷举行的亚洲交通运输部长论坛第一届会议以来所取得的最新进展，特别是在部长级论坛通过的《关于亚洲发展交通运输的曼谷宣言》中所建议的各优先领域内取得的进展。

委员会成员不妨报告在各自国家贯彻落实《区域行动方案》方面所取得的进展，并向秘书处提出指导意见，以确保以更有成效和更高效的方式进一步执行《区域行动方案》，从而满足各成员国的各种优先需要。

## 目 录

	页 次
一、 导言.....	2
二、 相关活动 .....	2
三、 评估和评价 .....	12
四、 建议和供审议的议题 .....	14

### 一、 导言

1. 经社会第六十三届会议通过了关于执行《亚洲及太平洋发展交通運輸釜山宣言》和《亚洲及太平洋发展交通運輸区域行动方案》(第一阶段, 2007-2011年)的2007年5月23日第63/9号决议。

2. 秘书处编写了关于依照《区域行动方案》展开的各种活动现状的摘要(见 E/ESCAP/CTR(2)/IFN/4)供参考。根据该摘要, 第一节叙述了某些活动的情况, 并提供最新资料着重说明正在采取哪些做法, 以使委员会能够深入了解《行动方案》的执行情况, 从而向秘书处提供必要的指导。

3. 第二节简要评估和评价了执行《区域行动方案》所产生的作用。第三节提议秘书处与成员国在若干领域共同努力有效和高效地执行《方案》, 早日建立起亚太区域国际综合多式联运和物流系统。这些领域考虑到2009年12月14日至18日在曼谷举行的亚洲交通運輸部长论坛第一届会议通过的《关于亚洲发展交通運輸的曼谷宣言》(E/ESCAP/66/11, 第四章)所载的各优先事项。这些优先事项随后列入了经社会就《关于亚洲发展交通運輸的曼谷宣言》通过的2010年5月19日第66/4号决议中。

### 二、 相关活动

4. 《区域行动方案》提出了秘书处应同各成员国协商开展工作的八个领域, 即: (a) 部长级政策指导; (b) 交通運輸基础设施的发展; (c) 交通運輸便利化; (d) 运输后物流; (e) 金融与私营部门参与; (f) 可持续交通運輸发展; (g) 道路安全; (h) 交通運輸与千年发展目标。

5. 近年来, 全球化的影响和亚洲及太平洋区域各国在产出、贸易及投资方面的大幅增长, 加上最近出现的各种新问题, 包括油价波动, 使亚太区域的交通運輸部门承受越来越大的压力。最近, 经济下滑虽然使世界各国的决策者面临严峻挑战, 但也为各方作为刺激经济的一种手段对基本设施进行资本投资带来了新的机遇。因此, 至关重要的是, 区域内各国参

与发展交通运输的各部委和机构都必须就如何提高交通运输部门的效率以及如何更迅速有效地应对对交通运输的各种新的需求提供政策指导。

6. 2006年11月在大韩民国釜山举行的交通运输问题部长级会议表示坚决支持设立一个亚洲交通运输部长论坛，将其作为促进密切协作和更频繁互动以应对各种新出现问题的一种区域机制。

7. 随后，经社会在其关于设立亚洲交通运输部长论坛的2008年4月30日第64/5号决议中核可了这项倡议。论坛第一届会议于2009年12月14日至18日在曼谷举行。会议最后通过了《关于亚洲发展交通运输的曼谷宣言》。经社会在关于《关于亚洲发展交通运输的曼谷宣言》执行情况的第66/4号决议中对通过该宣言表示欢迎。在这项决议中，经社会还请执行秘书于2011年举行一次部长级会议，以评估和评价《曼谷宣言》和《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，并审议区域行动方案的第二阶段(2012-2016年)。定于2011年11月举行这次部长级会议(见E/ESCAP/CTR(2)/4)。

8. 亚太经社会在交通运输部门开展的两个备受瞩目的项目涉及亚洲公路和泛亚铁路。

9. 2010年间又有三个国家(印度尼西亚、尼泊尔和土耳其)批准了《亚洲公路网政府间协定》<sup>1</sup>，该协定于2005年7月生效。《协定》现共有28个缔约方，一个签署国尚未成为缔约方。

10. 根据《亚洲公路网政府间协定》的规定，设立了亚洲公路网工作组，以审议《协定》的执行情况及审议可能提出的任何修正案。工作组在2009年9月4日于曼谷举行的第三次会议上通过对连接中国和蒙古、印度和不丹、以及哈萨克斯坦境内的公路线路提出的修正案(见E/ESCAP/TD/WGH(3)/Rep.，第5段)。

11. 亚太经社会与日本国土交通省协作，于2010年2月18日和19日在东京举行了一次讨论会，庆祝亚洲公路网五十周年，并回顾所取得的成就和拟订了未来战略。

12. 在八个成员国<sup>2</sup>批准了《泛亚铁路网政府间协定》<sup>3</sup>后，该协定于2009年6月11日生效(按照《协定》第5条的规定)。自那时以来，又有7个国家成为缔约方，即孟加拉国、格鲁吉亚、伊朗伊斯兰共和国、巴基斯坦、斯里兰卡、乌兹别克斯坦和越南。迄今，已有22个国家已签署了《协定》，其中15个是缔约方。

<sup>1</sup> 联合国，《条约汇编》，第2323卷，I-41607号。

<sup>2</sup> 柬埔寨、中国、印度、蒙古、大韩民国、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦和泰国。

<sup>3</sup> 经社会2006年4月2日第62/4号决议，附件。

13. 《泛亚铁路网政府间协定》要求设立一个泛亚铁路网工作组；该工作组于 2009 年 12 月 15 日和 16 日在曼谷举行了第一次会议。这次会议提供了一个论坛，就泛亚铁路网的今后发展、升级和业务效率问题讨论各种有关事项和交流信息。

14. 亚洲公路工作组和泛亚铁路工作组计划在 2010 – 2011 两年期间举行一次联合会议。

15. 亚洲公路业已被列入许多成员国的国家计划。<sup>4</sup> 在拟订大湄公河次区域的次区域合作方案时、以及诸如以下各组织都把亚洲公路作为一个参考因素：东南亚国家联盟(东盟)、中亚区域经济合作方案、上海合作组织、经济合作组织、以及孟加拉湾多部门技术和经济合作倡议。例如，东盟公路网就是按照亚洲公路网拟订的，使用了同样的技术和设计标准。孟加拉湾多部门技术和经济合作倡议、中亚区域经济合作方案和南亚区域合作联盟(南盟)的交通运输网倡议也是参照亚洲公路的路线拟订的。最近，经济合作组织还将亚洲公路的设计标准用于其公路网。诸如亚行、欧洲复兴和开发银行、伊斯兰开发银行和世界银行等国际金融机构还为若干成员国内亚洲公路网的不同部分的修建和升级提供资金。<sup>5</sup>

16. 秘书处与上海合作组织合作，于 2008 年 12 月 16 日和 17 日在北京举行了一次关于公路网的研讨会，旨在推动把亚洲公路纳入次区域的公路网。

17. 在铁路部门，在规划和建造泛亚铁路网中的缺失路段方面取得了很大进展。在伊朗伊斯兰共和国，已填补了克尔曼和扎黑丹之间的缺失路段，并修建了桑甘至阿富汗边界之间的路段。在泰国，该国铁路网跨境延伸至老挝人民民主共和国境内的塔纳兰，是把铁路连通至万象的项目的第一阶段。在乌兹别克斯坦，塔什古扎尔（Tashguzar）与博伊苏穆（Boysum）之间的线路也已开通。

18. 此外，整个区域同时还在展开其他项目。因此，填补阿塞拜疆的阿斯塔拉和伊朗伊斯兰共和国的加兹温之间的空白的工作正在进行，以完成圣彼得堡至阿巴斯港之间的陆路走廊，在巴夫格有一个接轨点，从而能够前往印度和达卡。同时，在柬埔寨，诗梳风至波贝之间 48 公里的缺失路段上已开始铺设铁轨，以便能够在柬埔寨和泰国之间有直通铁路服务。在南亚，印度政府已把同缅甸之间的 325 公里缺失路段中的 180 公里部分作为在其领土内发展泛亚铁路网的一个优先事项。此外，印度政府还资助进

---

<sup>4</sup> 柬埔寨、印度、伊朗伊斯兰共和国、老挝人民民主共和国、尼泊尔、巴基斯坦、泰国和越南已表示，亚洲公路是其拟订国家计划的一个优先事项。

<sup>5</sup> 阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、孟加拉国、不丹、柬埔寨、中国、格鲁吉亚、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古、尼泊尔、巴基斯坦、菲律宾、斯里兰卡、塔吉克斯坦、泰国、乌兹别克斯坦和越南。

行一项可行性研究，以便把不丹境内若干边界城镇同最近的印度铁路站连接起来。在高加索地区，正在修建格鲁吉亚的阿哈尔卡拉齐至土耳其的卡尔斯之间的铁路线，这样高加索地区的内陆国家就能够利用土耳其的地中海港口(伊斯肯德伦和梅尔辛)和爱琴海港口(伊兹密尔)。最后，最近中国政府同老挝人民民主共和国签订了一项谅解备忘录，在两国间修建万象至磨丁的铁路(约 570 公里)，这是新加坡-昆明铁路连线项目中的一个重要连接路段。

19. 格鲁吉亚的阿哈尔卡拉齐和土耳其的卡尔斯之间线路的完成将为高加索地区内陆国家开辟更多的交通运输线路，并且马尔马雷项目一旦完成，这些国家就能与南欧连接起来。

20. 秘书处继续努力促进在成员国、国际金融机构和包括私营部门在内的其他利益攸关方之间形成联合优势，以探讨为亚洲公路和泛亚铁路沿线的优先基础设施项目提供资金的机会。作为这种努力的一部分，秘书处于 2007 年 11 月组织了亚洲公路投资论坛，为各参与国、国际融资机构和私营部门提供了一个机会，讨论投资优先事项和前景以及为项目提供资金的不同做法，并交流关于主要公路的融资、发展和营运的经验。2009 年 12 月 16 日举行了关于交通运输基础设施融资问题的专家组会议。会议进一步鼓励成员国高度重视旨在改进跨境连通性及亚洲公路网和泛亚铁路网全线运作的各项目。鉴于投资方面的各种要求，会议还鼓励各国政府努力实施有关政策措施，以便为公私伙伴关系的发展创造有利的体制环境。为了协助秘书处处理关于对亚洲公路和泛亚铁路进行投资的问题，还请各成员国使用亚太经社会的格式定期将其优先投资项目通告秘书处。关于国际金融机构今后提供援助的问题，会议指出，亚行在更多地注重那些谋求加强不同方式联运的项目，以及那些通过例如从公路运输转为铁路运输或内陆水域运输等运输方式转换减少对环境影响的各项目。

21. 秘书处继续努力促进发展伙伴和私营部门对亚洲公路网的重要路线进行投资，拟订了一个题为“促进对亚洲公路网的投资：重要路段的可行性前期研究”的新项目。除了进行可行性前期研究外，该项目还包括举办区域和次区域培训讲习班和研讨会，以加强交通运输官员编写投资研究报告和投资提案的能力，以及举行亚洲公路投资论坛的又一届会议。

22. 亚行开始了关于促进区域基础设施发展的一个项目(RDTA-44147)，2010 年 7 月至 2011 年 12 月期间的预算总额为 217.5 万美元。在这个项目下有以亚洲公路和泛亚铁路的各线路段为重点的可行性前期研究计划，以确定投资的优先次序和更新备用项目、制订一个框架以便利在贸易和交通运输之间建立联系、以及建立一种区域项目发展融资机制。

23. 在确定了泛亚铁路网后，秘书处启动了集装箱定班专列示范运行(其中一列是从中国连云港至哈萨克斯坦的阿拉木图)，以表明其营运能

力和宣传其提供的服务。自那时以来，从中国各港口发车前往哈萨克斯坦的集装箱定班专列数目从 2004 年的 100 列增加至 2008 年的 1026 列。<sup>6</sup>

24. 2010 年 7 月，秘书处发动了通过提高对各种运输需求的认识促进使用泛亚铁路的项目，以提高铁路在各国际走廊货运中的作用。在这方面，计划于 2011 年中旬举行一次区域会议，与会者将是积极参与东北亚、中亚和欧洲间国际贸易的运输商以及泛亚铁路网相关路线沿线提供运输服务的各铁路组织的管理人。这种互动将使铁路管理人能够推动现有的各种服务，并提高他们对全球化所产生着国际贸易格局的认识，特别是了解最近亚洲国家间贸易增长的情况。同时，商业界将能够说明它们在更多地使用铁路运输之前需要落实哪些服务需求。项目的核心内容是，努力使各目标国家，包括内陆国家，更多地利用铁路运输进行国际货运，同时实现可持续增长，并减少运输对环境的影响。

25. 为支持经社会关于国际综合多式联运和物流系统的设想，秘书处于 2009 年 12 月发表了一份题为“作为亚洲综合交通运输网的一个组成部分发展多式联运接口的政策框架”的全区域研究报告 (ST/ESCAP/2556)。<sup>7</sup> 该报告叙述了在亚太经社会区域内外发展多式联运基础设施方面的各种进展、最佳做法和相关政策，并提出了旨在发展内陆集装箱库场和内港以促进多式联运发展的政策准则和建议。

26. 秘书处还执行了一个项目，审视亚洲的各主要陆港，并提高决策者和陆港开发业的认识。在这个项目下，于 2008 年 9 月 9 日和 10 日在曼谷举行了东盟次区域陆港和物流发展问题讨论会。随后，秘书处于 2008 年 10 月至 2009 年 2 月期间向柬埔寨、马来西亚和越南派出了访问团，同有关政府官员和经营人交流在发展陆港方面的区域经验。2009 年 7 月就印度尼西亚陆港项目向该国政府提供咨询服务。

27. 秘书处于 2007 年出版了“物流部门发展：企业与物流组合的规划模式”<sup>8</sup>，其中提供了关于陆港和物流中心发展的有益参考资料。秘书处还发表了“亚洲及太平洋交通运输和通讯情况简报，第 78 期” (ST/ESCAP/SER.E/78)，其中讨论了非洲、亚洲、欧洲和北美洲某些国家的陆港发展情况方面的各种问题。

28. 经社会在就执行《关于亚洲发展交通运输的曼谷宣言》通过的第 66/4 号决议中，请执行秘书协助区域成员和准成员努力制订一项陆港问题政府间协定，从而力争实现亚洲公路网、泛亚铁路网和其他交通运输模式

<sup>6</sup> 数据来自哈萨克斯坦铁路局和哈萨克斯坦铁路货运局。

<sup>7</sup> 见网页：[www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/text/study\\_report\\_final.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/text/study_report_final.pdf)。

<sup>8</sup> 亚太经社会和韩国海事研究所，《物流部门的发展：企业与物流组合的规划模式》(联合国出版物，销售品编号 E.07.II.F.23)，见网页：[www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=197](http://www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=197)。

互连互接和一体化。2010年3月，秘书处发动关于在亚洲公路网和泛亚铁路网沿线发展陆港的一个项目。项目第一阶段的重点是审查各陆港的营运做法及现有的体制和规章要求。在这方面，计划于2010年11月在曼谷举行一次区域专家会议，并联系这次会议举行交通运输委员会第二届会议，讨论关于陆港发展问题的研究报告中的初步结论。这次会议将为编写政府间协定工作草案铺平道路；该草案是成员国间进行进一步协商的基础。

29. 为了为有效地进行交通运输规划制订综合方式提供有关数量的政策指导，秘书处与韩国海事研究所协作，制定了一种综合交通运输规划模式。可将此种模式应用于预报集装箱多式联运的流量以及对海港、陆港和内陆集装箱库场的投资需求，从而为国内多式联运规划和区域政策拟订提供区域背景资料。2007年发表了关于海洋集装箱运输预报的一项研究报告，该报告是基于这种模式的应用情况，并着重指出该区域对投资的长期需求。<sup>9</sup> 秘书处将在本两年期期间更新多式联运的交通预报。

30. 秘书处正在执行一个关于东北亚和中亚的国际多式联运运输走廊营运的项目，其目的是加强成员国间关于运输走廊的合作，以发展和营运多式联运走廊。在这个项目下，举行了三次专家组会议：2009年3月4日和5日在塔什干、2009年11月4日和5日在比什凯克以及2010年7月15日和16日在大韩民国仪旺市。这些会议确定了国际多式联运走廊、回顾了所取得的进展、并讨论了以何种方式加强合作以推动这些走廊的营运。因而，在仪旺市举行的会议通过了关于在成员国间加强走廊地区合作的一项专家声明。<sup>10</sup> 秘书处正在与各成员国协调，以执行和监测走廊地区的示范运行情况。

31. 关于交通运输便利化问题，秘书处发表了关于2007年亚太经社会区域各国促进贸易和交通运输便利化的国家协调机制的一项研究报告，提供全球和区域概况、介绍各种良好做法并提出关于建立或加强相关的国家委员会以促进亚太区域贸易和交通运输便利化的建议<sup>11</sup>。继先前在阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古和塔吉克斯坦举行了各种国家讲习班后，秘书处又于2007年8月在伊斯兰堡、2007年10月在德黑兰、2009年7月在乌兰巴托、以及2009年8月在哈萨克斯坦的阿拉木图提供咨询服务，以协助各国加强或建立其国家协

<sup>9</sup> 亚太经社会和韩国海事研究所，“区域运输和港口发展：2007年集装箱运量最新预测ST/ESCAP/2484, 2007年），”见网页：[www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS\\_pubs/pub\\_2484/pub\\_2484\\_fulltext.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/pub_2484/pub_2484_fulltext.pdf)。

<sup>10</sup> 2010年7月16日在大韩民国仪旺市通过了关于东北亚和中亚国际多式联运走廊投入营运的联合专家声明。见网页：[www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/EGM\\_Uiwang/JointStatement\\_Adopted.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/EGM_Uiwang/JointStatement_Adopted.pdf)。

<sup>11</sup> 亚太经社会，《关于亚太经社会区域促进贸易和交通运输便利化国家协调机制的研究报告》(2007年)，见网页：[www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=198](http://www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=198)。

调机制。秘书处还向吉尔吉斯斯坦国家委员会提供咨询服务，并向老挝人民民主共和国和蒙古的国家委员会提供有关信息。

32. 秘书处正在编制一份关于贸易与交通运输发展便利化的出版物，为体制建设提供指导意见，从而协助成员国在有私营部门参与的情况下加强部委间合作。

33. 秘书处继续支持拟订和执行关于交通运输便利化的次区域协定。秘书处同上海合作组织秘书处及亚洲开发银行合作，提供技术和财政援助，以支助拟订上海合作组织成员国政府间关于国际道路运输便利化的协定 -- 该协定在 2008 年 6 月 24 日至 28 日于吉尔吉斯斯坦的伊塞克湖举行的第八次谈判会议上获得通过，秘书处还编写了该协定的各附件草案，包括对成员国就各附件的内容提出的提议进行的比较分析。2010 年 7 月 14 日至 17 日在北京举行的最近一次协调会议上讨论了研究报告和分析报告，编写了各附件草案。这些附件草案将提交定于 2010 年 12 月举行的下一次谈判会议讨论。

34. 秘书处还为亚行资助的《大湄公河次区域便利货物及人员跨境运输协定》提供技术援助。对柬埔寨和老挝人民民主共和国的跨境收费、以及对东西经济走廊和南北走廊的海关文件收费价进行了四项政策和技术研究。2008 年和 2009 年，秘书处协助亚行为经营者和海关人员组织了关于交流通行权和能力建设的会议。2009 年 6 月，老挝人民民主共和国、泰国和越南的交通运输部长宣布正式开放在泰国莫拉限府、老挝人民民主共和国沙弯拿吉和越南寮保的沿东西经济走廊的跨境陆运活动。秘书处继续协助大湄公河次区域的各国和亚行作出执行协定的安排，并协助大湄公河次区域海关过境和暂准入口制度的运作。

35. 2007 年 12 月秘书处出版了一份题为“在亚太经社会区域努力实现交通运输便利化的法律体制：指导原则”的研究报告 (ST/ESCAP/2489)，以加强亚太经社会成员国对于拟订和执行关于国际跨境和过境运输的法律文书的了解。秘书处还于 2007 年 8 月 21 日和 22 日在中国乌鲁木齐组织了一次研讨会，以推动切实执行各项法律文书。

36. 各方普遍确认，时间/成本 - 距离方法是发现和处理阻碍顺畅和有效跨境运输的主要瓶颈障碍的一种重要工具。这种方法已为东北亚、中亚和东南亚的许多国家所应用；一些国际组织和金融机构也协助其成员国予以应用。欧洲经济委员会及西亚经济和社会委员会也推广该方法。应成员国和其他组织的要求，秘书处编制了一个工具箱，其中有更方便用户的准则和一份用户指南，并已译为阿拉伯文、法文和德文，以便利应用于非英语国家。已将该工具箱分发给许多国家组织及一些国际组织和金融机构，包括世界银行、亚行及国际道路运输联盟。在 2010-2011 两年期期间，秘书处将增补工具箱，以便能够将其用于分析运输走廊情况。在努力改进这种

方法应用的同时，秘书处还就其应用问题展开培训并与其他组织合作。2008年10月，秘书处为在蒙古实际应用这种方法提供咨询服务，并与联合国贸易和发展组织合作，协助老挝人民民主共和国和泰国将此种方法应用于两国之间的过境线路。秘书处与亚行合作，于2008年11月在曼谷组织了一个次区域政策讨论会，讨论如何将这种方法应用于把大湄公河次区域六个国家联系起来的交通运输走廊。

37. 关于运输物流问题，秘书处继续与各国的运输公司和物流协会合作，就现有行为守则、最低标准和资格、成员标准、标准贸易条件及注册要求等进行研究。已同业界和决策者分享了根据从13个成员国获得的资料和相关最佳国际做法进行的初步研究得出的结论。预计研究结果将于2011年发表。

38. 为了推动可持续伙伴关系和设立一个交流最佳做法及现有专门知识的区域论坛，秘书处分别于2007年在曼谷、2008年7月在新德里、2009年6月在曼谷以及2010年7月在印度尼西亚巴厘岛以自筹经费方式组织了亚太经社会区域各国运输公司协会、国家物流协会和其他专业交通运输机构主要负责人的区域论坛和会议。

39. 继续重点关注在包括柬埔寨、印度尼西亚、哈萨克斯坦、马来西亚、蒙古、尼泊尔和斯里兰卡在内的几个国家向各国的全国运输公司协会和全国物流协会提供技术援助和咨询服务，帮助它们设计、执行和监测根据本国具体情况拟订的关于货运、多式联运和物流的培训方案。为了进一步促进能力建设，秘书处于2009年11月16日至19日在曼谷组织了一次对教员进行培训的区域讲习班。秘书处举办的此种讲习班帮助培养了一批当地教员、传播亚太经社会的培训材料以及通过交流各种资源和经验建立区域网络。秘书处还同国际货运承揽业协会联合会(货运协联)建立了密切联系，以便使其培训材料同货运协联的各种应用协调一致。2008年9月，秘书处协助斯里兰卡运输公司协会新编制的培训方案和材料获得货运协联的认可。

40. 若干国家还没有一批能够进行基础课程教学的本国教员，因此它们的全国交通运输协会请秘书处在2010年继续提供援助，组织基本课程教学。为此，将在孟加拉国、缅甸和其他国家开办培训班，协助它们把亚太经社会的最新培训材料纳入本国培训材料。

41. 在金融和私营部门参与方面，秘书处同非洲经济委员会和欧洲经济委员会一道，执行一个关于公私伙伴关系联盟方案的联合国发展帐户区域间项目，以推动基础设施发展方面的能力建设和提供各种基本服务。作为这个项目的一部分，秘书处和大韩民国规划和预算部联合组织了一次关于建立公私伙伴关系推动基础设施发展的高级别专家会议，于2007年10月2日至4日在首尔举行。会议为参与发展公私伙伴关系的各机构提供了一个机

会讨论共同关切的问题。随后，由大韩民国主办、并得到秘书处资助于 2007 年 10 月 5 日举行的公私伙伴关系问题部长级会议通过了《关于建立公私伙伴关系促进亚洲及太平洋基础设施发展的首尔宣言》。<sup>12</sup> 随后经社会通过了关于该《宣言》执行情况的 2008 年 4 月 30 日第 64/4 号决议。2010 年 4 月，秘书处在雅加达组织了一次关于建立公私伙伴关系促进基础设施发展的高级别专家组会议。秘书处还向 2010 年建立公私伙伴关系促进基础设施发展的亚太部长级会议和雅加达国际博览会提供技术支助，博览会由印度尼西亚政府主办和主持，于 2010 年 4 月 14 日至 17 日在雅加达举行。部长级会议最后通过的《关于建立公私伙伴关系促进亚洲及太平洋基础设施发展的雅加达宣言》(E/ESCAP/66/CRP.17)。随后，经社会通过了关于该《宣言》执行情况的 2010 年 5 月 19 日第 66/5 号决议。

42. 秘书处与亚洲交通运输发展研究所协作，于 2008 年在印度就拟订可由银行担保的公私伙伴关系项目以促进基础设施发展问题举办了一次区域研讨会，并为此安排了一次考察访问。来自各部委和政府各部门/机构以及来自 13 个成员国的政府公私伙伴关系单位的参与实施公私伙伴关系项目的官员和专家接受了关于如何拟订可由银行担保的项目的培训，包括审议财政可行性以及各种法律、合同、项目推销和行政管理事项。他们还获得了关于所选定项目的第一手资料，并有机会与其他同行建立联系。秘书处于 2009 年 2 月组织了一次区域间专家组会议，与会者来自非洲经济委员会、欧洲经济委员会和亚太经社会 19 个成员国的各部委、政府部门/机构和/或公私伙伴关系单位的参与实施公私伙伴关系项目的官员和专家。除其他事项外，与会者们强调，必须加强政府官员在实施成功的公私伙伴关系方案方面的能力，并重申支持亚太经社会关于执行《关于建立公私伙伴关系促进亚洲及太平洋基础设施发展的首尔宣言》的 2008 年 4 月 30 日第 64/4 号决议。

43. 秘书处还编制了关于公私伙伴关系的参考和培训材料，供网络培训班使用。<sup>13</sup> 迄今，已于 2009 年 3 月至 7 月期间举办了三次关于示范特许经营合同的培训班。这些培训班提供了有益的资料，使人们了解公路部门特许经营合同可能的范本。培训班中使用的范本的许多方面可以转用于其他部门的公私伙伴关系项目。此外，亚太经社会制定了一种分析工具，用于评估一个国家是否已为此种伙伴关系作好准备，这种工具提供了一种容易的方式来评估一个国家执行公私伙伴关系项目的的能力，并编制有关的行动计划，以克服各相关领域中的各种不足之外。<sup>14</sup> 与此同时，在研讨会上，包括在上述区域间专家组会议上，使用了亚太经社会委托进行的关于在孟加拉和菲律宾以及印度的马哈拉什特拉邦简化公私伙伴关系管理进程的个案研究结果。

<sup>12</sup> 于 2007 年 10 月 5 日在大韩民国首尔举行的关于建立公私伙伴关系促进亚洲及太平洋基础设施发展的部长级会议上通过，见网页：[www.unescap.org/ttdw/ppp/PPP2007/Seoul\\_Declaration\\_on\\_PPP\\_2007.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/ppp/PPP2007/Seoul_Declaration_on_PPP_2007.pdf)。

<sup>13</sup> 见网页：[www.unescap.org/ttdw/ppp/courses.html](http://www.unescap.org/ttdw/ppp/courses.html)。

<sup>14</sup> 见网页：[www.unescap.org/ttdw/ppp/PPPReadiness.html](http://www.unescap.org/ttdw/ppp/PPPReadiness.html)。

44. 为了加强亚太区域各国在基础设施发展中获益于有效的公私伙伴关系的能力，秘书处开始了一个项目，以期协助亚太区域各国进行能力建设和建立网络。能力建设构成部分的目的是编写关于公私伙伴关系的各级培训和教育课程，而建立网络构成部分的目的是促进这个重要领域的经验和信息交流。

45. 关于可持续交通运输。在 2008 年 10 月于曼谷举行的交通运输委员会第一届会议期间，一些代表团表示支持秘书处进一步促进成员国在交通部门减少能源消耗和排放领域加强合作和交流经验（见 E/ESCAP/65/4，第 4 段）。随后，把交通运输与环境这一事项列入了亚洲交通运输部长论坛第一届会议的议程。论坛强调多式联运的重要性，并加强必须鼓励在可能的情况下把运输方式从陆路运输变为铁路和水路运输，并从私人机动车变为公共交通，以有助于在交通运输部门减少能源消耗和排放。

46. 与拉丁美洲和加勒比经济委员会联合执行的联合国发展帐户关于生态效益型和可持续型城市基础设施的项目的交通运输构成部分，涉及编写有关报告，说明在城市货物运输及编制生态效益指标方面的良好做法。作为这个项目的一部分，秘书处组织了于 2010 年 3 月 29 日和 30 日在曼谷举行的关于可持续交通运输发展的专家组会议：货物运输与物流方面的生态效益。

47. 关于道路安全问题，秘书处进一步详细拟订了载于《关于改善亚洲及太平洋区域道路安全的部长级宣言》(E/ESCAP/63/13，第四章)中所载的各项目标，并通过同成员国进行一系列协商，制订了区域道路安全的总体目标、具体目标和指标。在关于亚洲公路的公路安全的两次专家组会议上(2007 年 6 月 21 日和 22 日于曼谷，及 2008 年 10 月 27 日至 29 日于曼谷)改进了这些目标和指标。这两次会议提供了一个论坛让成员国交流关于许多宏伟的道路安全倡议方面的经验，并鼓励它们继续在高级别承诺改进道路安全。

48. 通过由联合国五个区域委员会联合实施的联合国发展帐户“关于改善全球道路安全的项目：确定减少区域和国家道路交通的伤亡人数的目标”，同亚太区域外的各国交流了亚太经社会改进道路安全方面的区域经验。秘书处组织了一次专家组会议，于 2009 年 9 月 2 日至 4 日在曼谷举行，以编写将向定于 2009 年 11 月 19 日和 20 日在莫斯科举行的“道路安全问题全球部长级会议第一届会议：是采取行动的时候了”提交的材料。专家组会议与会者还交流在唤起公众意识和改进道路安全方面的全球和区域经验教训。

49. 在全球部长级会议第一届会议后，大会宣布 2001-2020 年为道路安全行动十年。<sup>15</sup> 亚洲交通运输部长论坛第一届会议请秘书处：(a) 组织一

<sup>15</sup> 见关于改进道路安全的大会 2010 年 3 月 2 日第 64/255 号决议。

次区域道路安全会议，以审议《莫斯科宣言》(A/64/540，附件)的执行情况；和(b) 通过国家和次区域组织的网络协助区域成员和准成员努力制订道路安全的总目标、具体目标和指标(见 E/ESCAP/66/11)。经社会重申处理全球道路安全问题的重要性以及进一步加强区域合作的必要性，并考虑到低收入和中等收入国家、包括最不发达国家的需要，通过了关于改进亚洲及太平洋道路安全的 2010 年 5 月 19 日第 66/6 号决议。

50. 因此，秘书处正在执行一个关于实现亚洲及太平洋道路安全目标的项目：道路安全行动十年(2011-2012 年)。该项目的目的是协助成员国拟订其国家道路安全战略、行动计划、以及应在 2020 年前实现的总目标和具体目标。在这方面，计划举行一次区域专家组会议、提供咨询服务和举办国家讲习班，并在网络上设立一个道路安全网，以鼓励在区域和国家两级建立伙伴关系及监测所取得的成就。计划于 2010 年 9 月 21 日至 23 日在曼谷举行的关于展开道路安全行动十年期间各项活动的区域专家组会议将审查成员国道路安全的现状，讨论 2011-2020 年期间区域道路安全的各项总目标、具体目标和指标，并提供一个论坛交流在改进道路安全方面的区域和全球经验。

51. 秘书处在上述领域作出的各种努力有助于协助成员和准成员实现包容性的和可持续的经济和社会发展这一目标。对交通运输基础设施和服务增加投资和作出改进将对减贫产生重要影响，而减贫正是千年发展目标中的最终目标。

### 三、评估和评价

52. 由于执行了《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)，各国在更密切地合作，共同努力建立一个以亚洲公路网和泛亚铁路网这两大构件为基础的全面运作的国际综合多式联运交通运输和物流系统，并在这方面已取得了显著成就。

53. 随着更多国家加入各项政府间协定，亚洲公路网和泛亚铁路网受到成员国和发展伙伴的更多注意，从而提出了关于发展具有区域重要性的公路和铁路基础设施的若干国家倡议和多边倡议，这些倡议尤其着眼于提供国际过境服务和能够进出各主要港口。

54. 这两个主要交通运输网现正成为诸如东盟、经合组织和南盟等次区域组织推动的次区域基础设施合作方案的基础。

55. 在亚洲公路网的发展和升级方面已取得重大进展。全长 142,076 公里的公路中，低于最低标准的路段从 2004 年的 22,263 公里(16%)降至 2008 年 11,570 公里(8%)。<sup>16</sup>

56. 许多铁路管理当局正在协助组织泛亚铁路网各路段的示范运行，并越来越多地开通新的定班商业列车服务。2009 年在填补了伊朗伊斯兰共和国境内克尔曼和扎黑丹之间的空白后，于 2009 年 8 月组织了一次伊斯兰堡和伊斯坦布尔之间的集装箱定班专列试运，并于 2010 年 8 月又组织了伊斯坦布尔至伊斯兰堡的又一次试运。2008 年 1 月，进行了北京至德国汉堡之间的第一次国际集装箱班定班专列的示范运行，途经蒙古、俄罗斯联邦、白俄罗斯和波兰，共运行 15 天。此外，马来西亚和泰国之间的铁路在继续进行集装箱定班专列服务的运作，同时在伊朗伊斯兰共和国的铁路线上，阿巴斯港同中亚内陆国家之间的货车班次增加了。

57. 通过亚太经社会的各项研究，在确定整个区域亚洲公路网和泛亚铁路网的投资需求方面已取得很大进展，亚行也为可行性前期研究提供了大量资金。

58. 秘书处的分析和推广工作有助于各国增加对陆港和物流中心的了解和认识。执行秘书处关于陆港的各种具体项目，为决策者和业界提供了关于此种设施的选址和发展的指导原则。因此，亚太区域若干国家，特别是中国和印度，在发展陆港方面取得的实际进展和所进行的投资，提供了把物资和生产工序从沿海地区迁至国内腹地和内陆国家的机会。

59. 关于交通运输便利化问题，国家便利化委员会这一机制证明是消除跨境运输的非有形障碍的有效工具，要解决这种障碍就需要不同的国家部委和机构之间进行实质性协调与合作。<sup>17</sup> 秘书处提供的咨询服务和信息有助于各国建立起协调机制的结构和精简其便利化方案。

60. 许多国家已采取了一些举措，包括秘书处直接参与的举措，以便拟订和执行各种次区域协定、加入国际公约、建立/加强协作机制、确定过境费用和加强跨境汽车运输能力，以此促进跨境和过境交通运输。

61. 为拟订和执行各种次区域协定提供的援助促进了次区域的合作、把国内基础设施对国际交通运输开放、以及统一和简化了次区域的通关手续和程序。

---

<sup>16</sup> 亚太经社会，“各成员国境内亚洲公路网现状(2008年)：亚洲公路网情况综述”，交通运输部(2009年)，见网页：[www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/Status-AH.asp](http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/Status-AH.asp)。

<sup>17</sup> 尤其在阿塞拜疆、中国、老挝人民民主共和国、蒙古、巴基斯坦和越南及其他国家取得了进展。

62. 运输公司、多式联运经营人和后勤服务提供者的年度区域会议突出表明成员国对合作对话、交流经验以及发展增值物流服务日益重视。

63. 亚太区域内正在利用基础设施发展中的公私伙伴关系，这种模式受到很大关注。在交通运输部门，印度取得了很大进展，并在公路、铁路和港口部门树立了进行重要投资的榜样。

64. 亚太区域各国在交流关于使基础设施更加安全的经验方面取得了重要进展。25 个以上的亚太经社会成员和准成员现在正在通过关于道路安全的质量和/或数量目标。许多成员国在根据区域目标和指标拟订本国的道路安全计划，其中包括旨在减少车祸死伤人数的工程措施。例如，大韩民国确定了关于把亚洲公路网其境内段落部分道路的车祸死伤人数和撞车数目减少 30% 的目标。

#### **四、建议和供审议的议题**

65. 随着《区域行动方案》执行工作接近第四年末尾，在建立国际综合多式联运和物流网方面取得了显著进展。区域内各国正获益于根据《区域行动方案》开展的各种活动。然而，还有许多机会有待探索。委员会不妨就《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)及其后的优先事项、特别是就下列各种事项，向秘书处提供指导意见。

##### **A . 部长级政策指导**

66. 经社会在通过关于设立亚洲交通运输部长论坛的 2008 年 4 月 30 日第 64/5 号决议时表示相信，这一论坛将在为区域发展交通运输、过境和加强交通运输能力提供战略指导，包括促进合作、推动区域一体化以及使各国能够获益于全球化，从而进一步有助于亚太区域的产出、贸易和投资的增长。

67. 因此，在部长一级提供政策指导将是秘书处今后工作方案中的一项经常性活动。

##### **B . 交通运输基础设施**

68. 在正式确定亚洲公路网和泛亚铁路网方面正在取得重大进展。经社会不妨鼓励那些尚未成为亚洲公路网和泛亚铁路网政府间协定的国家成为这两项协定的缔约方。这两项协定创造了一个发展重点，提供了为基础设施融资的新机会。然而，还有许多工作要做，才能完成缺失的路段、使包括多式联运接口在内的物质基础设施升级以及使整个系统正式营运。这些活动需要在国家、次区域和区域各级不断展开宣传工作。下一个重要步骤是建立陆港，形成一个综合性多式联运交通运输系统，从而把亚洲公路网和泛亚铁路网连接起来。

69. 在这方面，根据委员会关于执行《亚洲及太平洋发展交通运输的曼谷宣言》的第 66/4 号决议，经社会不妨鼓励成员国与秘书处全面合作，努力拟订关于陆港的一项政府间协定。

70. 秘书处将继续进行关于陆港发展的分析工作，以便提高交通运输部门的效率和成效，促进更具包容性的经济发展。

### C. 交通运输便利化

71. 海港的交通运输便利化问题通过例如《便利国际海上运输公约》<sup>18</sup> 被普遍接受而得到有效解决，而越境和过境交通运输便利化的情况则并非如此。此外，在交通运输便利化领域还需要进行更多的工作，以确保国际陆运顺利运作。

72. 在促进那些尚未建立国家便利化委员会的各国建立此种机制的同时，秘书处可进一步推动提高人们的认识，并执行关于贸易和交通运输便利化的体制建设准则，以及为现有的各委员会展开培训和咨询服务。秘书处还可与国际、区域和次区域组织合作，通过各种委员会提供国家一级便利化项目。此外，秘书处还可为各国便利化委员会提供交流经验和加强其相互合作的机会，有可能通过各种区域和次区域会议这样做。

73. 为协助各国完成未定协定的谈判工作和贯彻落实关于交通运输便利化的现有协定，委员会不妨注意到秘书处向大湄公河次区域和上海合作组织各成员国提供支助，以拟订和执行各自的次区域协定。秘书处还可探讨是否可能在执行次区域协定方面展开次区域间合作。

74. 按照经社会第六十五届会议的授权(E/ESCAP/1197，第 242 段)，秘书处进行了一次研究，以联系便利化措施评价在执行关于公路和铁路运输方式的 1992 年 4 月 23 日第 48/11 号决议方面取得的进展<sup>19</sup>。所进行的研究确定了以下更多的公约供成员国审议，以执行第 48/11 号决议中建议的各项公约：

- 《国际货物公路运输合同公约议定书》，1978 年；<sup>20</sup>
- 《关于暂准进口的公约》(《伊斯坦布尔公约》)，1990 年；<sup>21</sup>

<sup>18</sup> 联合国，《条约汇编》，第 591 卷，第 8564 号。《公约》于 1965 年 4 月 9 日由国际海事组织通过。其主要目的是防止海上运输中出现不必要的延误、协助各国政府间展开合作，以及确保以切实可行的方式实现海关通关手续和其他程序的最高程度统一。

<sup>19</sup> 亚太经社会，“审查关于加入七项欧洲经委会公约的亚太经社会 1992 年第 48/11 号决议的执行情况：交通运输便利化——克服非实物障碍，促进区域间国际贸易”（2006 年 3 月）。

<sup>20</sup> 联合国，《条约汇编》，第 1208 卷，第 19487 号。

- 经修正的《关于简化和协调海关业务制订国际公约》(经修正的《东京公约》), 1999年;<sup>22</sup>
- 《便利国际海上运输公约》, 1965年。<sup>23</sup>

75. 还必须宣传这些重要公约, 以便简化和统一国际交通运输中的通关文件和程序。

76. 还必须继续应用亚太经社会的时间/成本-距离方法及进行相关培训, 这可能导致建立一个各种产出数据和图表的存储库, 汇编后的这些数据和图表可以使各国决策者了解现有的各种障碍和便利化措施。

77. 诸如信息和通信技术、卫星定位和电子海关封条等新技术对国际交通运输的通关文件、手续和程序产生了重大影响。必须组织更多的研讨会和讲习班推广这些新技术的应用, 特别是综合应用。

#### **D. 运输物流问题**

78. 秘书处计划同各国政府和业界一道, 共同探讨各种有效措施, 包括制订有关准则, 以制订国家物流政策和推动部委间协作。

79. 秘书处必须努力使各国运输公司、多式联运经营人和物流服务提供人的网络实现制度化, 并提醒成员国政府注意业界关注的相关事项。

80. 为了促进货运和物流部门的专业精神和共同标准, 秘书处正在对业界目前关于登记和确认的标准进行一次调查, 并将在区域一级制订可用于各国运输公司协会的相关准则。

81. 秘书处还可在每一个成员国继续协助对运输公司、多式联运经营人和物流服务提供者展开能力建设培训方案。

#### **E. 金融和私营部门参与**

82. 完成缺失的路段、提升现有路段级别以及维持亚洲公路网和泛亚铁路网, 对各国预算提出很高的要求。因此, 必须调集传统的和创新性的财政资源。

83. 必须进一步探讨有可能促进公私伴关系的因素。各国对秘书处的工作表示有兴趣的主要领域是, 对各国是否已准备好实施公私合作伙伴关系项目进行的评估、国家一级合同标准化问题、精简公私合作伙伴关系进

---

<sup>21</sup> 联合国, 《条约汇编》, 第1762卷, 第30667号。

<sup>22</sup> 联合国, 《条约汇编》, 第2370卷, 第13561号。

<sup>23</sup> 联合国, 《条约汇编》, 第591卷, 第8564号。

程、在公共和私营部门进行能力建设、以及在公私伙伴关系单位和方案之间建立网络联系。

#### **F . 可持续的交通运输发展**

84. 可持续的交通运输发展是秘书处交通运输领域工作的总主题，已融入其他各主题。例如，把亚洲公路网和泛亚铁路网连接起来以形成一个综合性多式联运交通运输系统，就为利用节能和低排放交通运输方式提供机会；交通运输便利化和改进物流工作提高了能效并减少排放；公私伙伴关系使人们能够以更加可持续和有效的方式利用各种财政资源；为实现千年发展目标改进道路安全和交通运输有助于加强对可持续性的社会支助。必须铭记其他组织的工作，同时需展开进一步工作以规划可持续交通运输的前景，解决城市间货运中运输方式断裂的问题，改进货运物流。

#### **G . 道路安全**

85. 秘书处成功地在成员国间提高了对道路运输安全的认识 and 了解。然而，从道路安全造成的经济和社会代价来看，它仍然是在亚太区域各地都存在的一个问题。需在这个领域进一步投入大量的机构和财政资源，这些资源将获得很高的投资回报。下一个挑战将是调集这些资源，鼓励作出关于采取行动的进一步高级别承诺，实现关于改进道路安全和拯救生命的全球、区域和国家的总目标和具体目标。

#### **H . 交通运输与千年发展目标**

86. 同可持续交通运输发展构成部分一样，交通运输与千年发展目标是秘书处工作的一个中心主题。交通运输部门协助实现千年发展目标的主要方式之一是使人们能够获得经济、保健教育及社会交往的其他惠益(关于这些机制的更深入讨论详情见 E/ESCAP/MCT/SGO/7)。其他主题的实例包括促进连接亚洲公路网的次级公路和道路支线；促进农村-城市交通运输连接和农场至市场的物流(见 E/ESCAP/MCT/SGO/5)；把可持续交通运输原则纳入国家政策；解决最不发达国家的特殊需要；以及通过实施各种公共-私营部门举措减少共同财政的负担。因此，在执行《区域行动方案》的其他主题时，必须铭记交通运输对实现千年发展目标的贡献。

87. 委员会不妨审议这些问题，并向秘书处提供指导，以期确保切实有效地执行 2007 年 5 月 23 日第 63/9 号决议，从而满足成员国的各种优先需要。

88. 各代表团不妨将其在努力实现《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)方面在国家和区域两级所采取的行动通告委员会。