

决议 68/1

重申小岛屿发展中国家的特殊情况及其独特和特有的脆弱性，特别注重太平洋地区

亚洲及太平洋经济社会委员会，

回顾 《21 世纪议程》，¹ 其中认识到小岛屿发展中国家和拥有小族群的岛屿在环境和发展方面情况特殊，

并回顾 《约翰内斯堡执行计划》，² 其中确认小岛屿发展中国家在环境和发展方面情况特殊，

又回顾 关于进一步执行小岛屿发展中国家可持续发展行动纲领的毛里求斯战略执行情况高级别审查会议的成果文件，³ 忆及自 1992 年以来，太平洋小岛屿发展中国家的脆弱性日益令人关注，而这些国家处理这方面问题的能力却未能得到加强，这在很大程度上是因为气候变化、气候变异和海平面升高的压力增加所致，而国际燃料、粮食和金融多重危机又使得这种局面变得更加复杂，

回顾 大会第 65/2 号决议，其中大会重申小岛屿发展中国家特有和特别的脆弱性，呼吁采取更多更好的措施，并呼吁在所有各级采取协调、均衡和统筹的行动，以进一步执行《毛里求斯战略》，

注意到 占地球表面面积约三分之一的太平洋，在全球环境、经济、社会和发展诸方面对可持续发展的贡献极大，

认识到 太平洋小岛屿发展中国家有着其他小岛屿发展中国家所具有的脆弱性，经济和生态脆弱和易受伤害，而且由于其面积小、资源有限、地域分散和远离市场，在经济上处于不利地位，难以发展规模经济，

注意到 太平洋岛屿论坛领导人和秘书长在 2011 年 9 月 7 日和 8 日于新西兰奥克兰举行的第四十二届太平洋岛屿论坛上发表的联合声明，⁴

¹ 《联合国环境与发展会议的报告，1992 年 6 月 3 日至 14 日，巴西里约热内卢，第一卷，会议决议》（联合国出版物，出售品编号：E.93.I.8 和更正），决议 1，附件二。

² 《可持续发展问题世界首脑会议的执行计划》（《可持续发展问题世界首脑会议的报告，2002 年 8 月 26 日至 9 月 4 日，南非约翰内斯堡》（联合国出版物，出售品编号：E.03.II.A.1 和更正），第一章，决议 2，附件）。

³ 大会第 65/2 号决议。

⁴ 太平洋岛屿论坛领导人和联合国秘书长的联合声明，第四十二届太平洋岛屿论坛的《论坛公报》附件 3，2011 年 9 月 7-8 日，新西兰奥克兰。（见 <http://www.forumsec.org/pages.cfm/newsroom/press-statements/2011/joint-statement-of-pacific-islands-forum-leaders-un-secretary-general.html>）。

欣见 经社会秘书处、联合国经济和社会事务部、联合国开发计划署和太平洋区域组织理事会协助太平洋小岛屿发展中国家筹备联合国可持续发展会议；

1. 重申 太平洋小岛屿发展中国家在可持续发展方面的特殊情况及其独特和特有的脆弱性；

2. 邀请 成员和准成员酌情：

(a) 认识到海洋和海洋资源可持续开发对于太平洋小岛屿发展中国家的重要性，包括认识到需要养护和以可持续方式管理属于全球资源的太平洋和沿海环境，以利于小岛屿发展中国家；

(b) 支持旨在以可持续方式管理、养护和开发海洋资源的各种努力；

3. 请 执行秘书与联合国各机构及专门机构、国际金融机构、其他组织和多边捐助方合作，以便：

(a) 继续支持太平洋小岛屿发展中国家的能力建设和能力补充，以帮助这些国家努力实现可持续发展，加强其抵御各种冲击的能力，包括应对气候变化挑战的能力；

(b) 使太平洋小岛屿发展中国家更容易获得各种资金，以使其经济转向可持续发展，能够抵御气候变化影响；

(c) 促进和支持自愿技术转让，以推动太平洋小岛屿发展中国家实现可持续发展；

4. 请 执行秘书向经社会第七十届会议报告本决议的执行情况。

2012 年 5 月 23 日
第五次全体会议

决议 68/2

在亚太区域执行《2011-2020 十年期支援 最不发达国家行动纲领》

亚洲及太平洋经济社会委员会，

回顾 大会 2008 年 12 月 19 日关于执行《2001-2010 十年期支援最不发达国家布鲁塞尔行动纲领》的第 63/227 号决议，其中除其他外，决定依照《行动纲领》¹ 第 114 段的要求，于 2011 年间召开第四次联合国最不发达国家问题高级别会议，

还回顾 其 2008 年 4 月 30 日关于在亚太经社会区域实现各项千年发展目标的第 64/6 号决议，其中除其他外，请执行秘书协助本区域各国、尤其是协助最不发达国家、内陆发展中国家和太平洋岛屿发展中国家实现各项千年发展目标，

对 最不发达国家在缩短这些发展差距方面进展缓慢，表示关切，

重申 在第四次联合国最不发达国家问题会议上通过的《2011-2020 十年期支援最不发达国家行动纲领》(伊斯坦布尔行动纲领)² 把克服最不发达国家面临的结构性挑战以便使其得以消除贫困、维持包容性增长和提高生活水平作为一个统领性目标，

强调 需要继续提供国际支援，并调集技术和财政资源，用以实现各项国际商定发展目标，从而使最不发达国家在所规定的时间内脱离最不发达国家地位，

注意到 需要国际社会进一步加强参与力度，以实现在《伊斯坦布尔行动纲领》中所商定的各项相关目标和具体目标，包括调集更多有利于最不发达国家的国际支援措施和行动，并进一步增进这些国家与其发展伙伴之间的伙伴关系，

赞赏地注意到 于 2011 年 12 月 14-16 日在曼谷举行的“关于执行《伊斯坦布尔行动纲领》的亚太区域会议”通过了一份“区域路线图”³，其中列述了一系列能力开发活动，还确定了可参与交付这些活动的各相关主要机构和实体单位，

1. *促请* 本区域各相关国家及国际和区域组织酌情加快执行《伊斯坦布尔行动纲领》² 中所载各项建议，尤其是“2011-2020 年亚洲及太平洋执行伊斯坦布尔行动纲领区域路线图”；³

¹ A/CONF.191/13，第二章。

² 《第四次联合国最不发达国家问题会议报告，土耳其伊斯坦布尔，2011 年 5 月 9-13 日》（联合国出版物，出售品编号：11.II.A.1），第二章。

³ 见文件 E/ESCAP/68/23。

2. 请 执行秘书：

- (a) 协助亚太最不发达国家执行这一“区域路线图”；
- (b) 继续协助亚太最不发达国家实现各项国际商定发展目标，包括千年发展目标；
- (c) 向经社会第六十九届会议提交一份本决议执行进展情况报告。

2012 年 5 月 23 日
第五次全体会议

决议 68/3

推进无纸化贸易和跨境确认电子数据和 单据以实现包容的和可持续的 区域内贸易便利化

亚洲及太平洋经济社会委员会，

意识到 贸易作为增长和发展引擎的重要性、以及需要为保持本区域的竞争力而提高国际贸易交易的成本效益和效率，

认识到 电子商务能够推动扩大贸易机会，因此避免那些阻碍其开发利用的障碍十分重要，并认识到需要促进国际标准应用的统一性和力争实现无纸化贸易系统的兼容性，

还认识到 无纸化贸易在提高国际贸易交易的效率和透明度方面所具有的潜力，

注意到 在各主要出口市场中正在实施的贸易和供应链安全举措将使国际供应链中的所有行为者采用电子方式交换数据和单据的必要性与日俱增，

考虑到 亚太区域许多国家为加快贸易单据的处理正在实施国家电子单一窗口或相关系统，

认识到 这些系统以及相关的无纸化贸易系统所生成的电子单据如能跨境使用则其效益就会大幅提高，

还认识到 在内陆国和过境国之间推动跨境确认和电子交换贸易单据将大大促进关于“《乌兰巴托宣言》：《阿拉木图行动纲领》执行工作及内陆发展中国家面对的其他发展差距问题高级别亚太政策对话会议的成果”的经社会第 67/1 号决议、以及大会 2003 年 12 月 23 日第 58/201 号决议所核可的《阿拉木图行动纲领》¹ 的实施，

回顾 经社会第六十七届会议支持秘书处促进和发展创新项目的意愿，在交通运输领域有效地利用信息和通信技术，并在贸易领域应用信息和通信技术，²

¹ 《内陆和过境发展中国家、捐助国、国际金融和发展机构关于过境运输合作的部长级国际会议报告》，哈萨克斯坦阿拉木图，2003 年 8 月 28-29 日 (A/CONF.202/3)，附件一。

² 见经济及社会理事会正式纪录，2011 年，补编第 19 号 (E/2011/39-E/ESCAP/67/23)，第 158 段。

强调 有必要推进跨境使用和确认电子贸易数据和单据，以及作为便利最不发达国家和内陆发展中国家出口的努力的一部分，所有国家均需采用单一窗口和互相承认单据，³

注意到 贸易和投资委员会关于支持制定一项电子贸易数据和单据交换区域协定的建议，⁴

1. *邀请* 成员国就订立跨境无纸化贸易便利化区域安排开展工作；

2. *鼓励* 所有成员和准成员：

(a) 支持和参加联合国亚洲及太平洋无纸贸易专家网络的知识分享和能力建设活动，包括得到在贸易便利化领域积极开展活动的区域和国际组织支持的亚太贸易便利化论坛和相关活动；

(b) 着手或加快实施国家无纸化贸易系统，包括联合国贸易便利化和电子商务中心第 33 号建议⁵ 以及相关的第 35 号建议⁶ 中所界定的国家单一窗口；

(c) 考虑并尽可能采用由相关联合国机构 — 诸如联合国贸易便利化和电子商务中心和联合国国际贸易法委员会、以及世界海关组织和国际标准化组织等其他国际组织 — 所制定的现行国际标准；

(d) 参加制定新的国际标准以便使来自公私营部门的所有利益攸关方之间得以实现与贸易有关的信息和票据的跨界无缝交换和确认；

(e) 与其他成员和准成员分享关于确认和交换与贸易有关的电子数据和票据的现有双边和次区域试点项目的经验教训和成果、并启动新的试点项目；

(f) 考虑缔结关于跨境确认和交换与贸易有关的票据的双边和次区域协定、并将之作为实现区域和全球跨境无纸化贸易的一个构件；

³ 见 E/ESCAP/68/6，第 32 段。

⁴ 同上，第 3 段。

⁵ 联合国出版物，出售品编号：第 05. II. E. 9 号。

⁶ ECE/TRADE/401。

3. 请 执行秘书：

(a) 支持和推动订立关于跨境无纸化贸易便利化区域安排，包括开展研究、制订潜在的备选方案、专家审评和成员国协商，并就此向贸易和投资委员会第三届会议提交其结果；

(b) 确保区域安排考虑到并符合现有的国际和区域协定、机制和承诺，均系以现行的国际标准和公约为基础、而且是在与联合国国际贸易法委员会、世界海关组织和其他相关国际机构的协商下制订；

(c) 继续并进一步加强秘书处对过境便利化等与贸易便利化和无纸化贸易有关的能力建设活动的支持，其中特别包括对与最不发达国家和内陆发展中国家有关的能力建设活动的支持和对在与成员国协商下筹备这些区域安排的支持；

4. 还请 执行秘书向经社会第七十届会议报告本决议的执行进展情况。

2012 年 5 月 23 日
第五次全体会议

决议 68/4

执行《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》，包括 《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段 (2012-2016 年)》和《国际道路运输便利化区域战略框架》

亚洲及太平洋经济社会委员会，

欣见 2012 年 3 月 12 日至 16 日在曼谷举行的交通运输部长级会议取得圆满成功，¹

1. 核可 本决议所附的《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012—2016 年)》和《国际道路运输便利化区域战略框架》；²

2. 请 执行秘书：

(a) 高度重视执行这一《区域行动方案》和《区域战略框架》；

(b) 于 2016 年对《区域行动方案第二阶段》的执行情况进行一次评价，并向第三届交通运输部长级会议提交一份载有相关建议的报告；

(c) 向经社会第七十一届会议和第七十三届会议报告本决议的执行情况。

¹ 见 E/ESCAP/68/9。

² 见 E/ESCAP/68/9，第一章。

附件

亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言

我们，出席于 2012 年 3 月 12-16 日在曼谷举行的交通运输部长级会议的亚洲及太平洋经济社会委员会成员及准成员的交通运输部长和代表，

认识到 高效的、可靠的和安全的交通运输基础设施和服务对于亚洲及太平洋各国实现区域一体化、以及实现可持续的和包容的经济和社会发展极为重要，

回顾 经社会 2007 年 5 月 23 日关于“执行《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》¹ 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)》”的第 63/9 号决议、以及经社会 2010 年 5 月 19 日关于“执行《亚洲发展交通运输曼谷宣言》”的第 66/4 号决议，

还回顾 《阿拉木图行动纲领：在内陆发展中国家和过境发展中国家过境运输合作新的全球框架内解决内陆发展中国家的特别需要》、² 《关于进一步执行小岛屿发展中国家可持续发展行动纲领的毛里求斯战略(2005-2015 年)》、³ 以及《2011-2020 十年期支援最不发达国家行动纲领》(《伊斯坦布尔行动纲领》)，⁴

认识到 需要长期和持久地致力于解决交通运输部门内的各项重大议题，以便为持久的经济增长、改善各国民众的生活水平、以及进一步提高本区域各经济体的竞争力提供支持，

欣慰 通过成功开展区域合作、最终得以使《亚洲公路网政府间协定》⁵ 和《泛亚铁路网政府间协定》⁶ 生效、以及得以在拟定一项政府间陆港协定方面取得进展，并为此而深受鼓舞，

认识到 如能扩大各条区域运输走廊并消除各种瓶颈，便可进一步推动本区域内部贸易取得增长，

¹ 文件 E/ESCAP/63/13，第五章。

² 《内陆和过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构过境运输合作问题国际部长级会议的报告》，2003 年 8 月 28-29 日，哈萨克斯坦，阿拉木图(A/CONF. 202/30)，附件一。

³ 《审查小岛屿发展中国家可持续发展行动纲领执行情况国际会议的报告，2005 年 1 月 10 日至 14 日，毛里求斯路易港》(联合国出版物，出售品编号：E.05.II.A.4 和更正)，第一章，决议 1，附件二。

⁴ 《第四次联合国最不发达国家会议的报告，2011 年 5 月 9-13 日，土耳其，伊斯坦布尔》(A/CONF. 219/7)(联合国出版物，出售品编号：No. 11.II.A.1)，第二章。

⁵ 联合国，《条约汇编》，第 2323 卷，第 41607 号。

⁶ 联合国，《条约汇编》，第 2596 卷，第 46171 号。

重申 我们承诺执行《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》和《亚洲发展交通运输曼谷宣言》，

1. *通过* 《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016 年)》；⁷

2. *通过* 《国际道路运输便利化区域战略框架》；⁸

3. *请* 执行秘书继续优先注重《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二阶段(2012-2016 年)》的执行工作，特别以此协助本区域各成员和准成员努力实现建立一个可持续的国际综合多式联运和物流体系的愿景；

4. *还请* 执行秘书：

(a) 确保与联合国其他机构和多边机构以及各次区域组织进行有效协调；

(b) 与国际和区域金融机构、多边和双边捐助方和私营部门的投资者、以及国际组织开展有效协作，为推进泛亚铁路和亚洲公路的发展和运营提供进一步的资金和技术支持；

(c) 于 2016 年间召集举行一次交通运输部长级会议，以评估和评价《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016 年)》的执行情况，并着手考虑制订一项未来的工作方案。

⁷ 附录一。

⁸ 附录二。

附录一

亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案 第二阶段 (2012-2016 年)

如今本区域的发展要比以往任何时候都更依赖于其交通运输系统。不论是向国际市场运送制造业产品、向农村和城市社区运送农产品和粮食、把工人送往其就业地点，还是把儿童少年送往学校或把病人送往医院，交通运输都发挥着至为重要的作用。虽然本区域的发展模式各不相同，但那些能够取得最大成功的国家正是那些能够逐步提高其交通运输能力和效率的国家。展望未来，通过改进交通运输连接，与迅速增长的各个区域市场取得连通，将可进一步推动经济和社会发展。

《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》^a 及其《区域行动方案》^b 的总体目标正是协助和推动在区域交通运输方面开展合作并推动经济一体化进程，以支持实现包容的和可持续的发展。《区域行动方案第二阶段(2012-2016 年)》将继续保持其连续性，以过去五年间所取得的进展为基础进一步向前推进。

在每一实质性领域中，能力建设和经验交流均将成为继续努力创建一个可持续的国际综合多式联运和物流系统的中心主题，同时也将是发展本区域交通运输系统和应对全球化方面的各种挑战的一个远景规划。

在着手执行《区域行动方案第二阶段(2012-2016 年)》过程中，亚太经社会秘书处将继续与各主要联合国机构、政府间组织、次区域组织、非政府组织、以及其他伙伴机构携手开展密切协作。

1. 部长级政策指导

随着本区域迅猛的变革步伐，需要在部长一级及时提供政策指导，以便保持和加速在本区域建立一个国际综合联运和物流体系方面取得进展。于 2009 年 12 月 14-18 日在曼谷举行的第一届亚洲交通运输部长论坛为此提供了实质性指导和前进方向。^c 经社会在其 2010 年 5 月 19 日关于执行《亚洲发展交通运输曼谷宣言》的第 66/4 号决议中对亚洲交通运输部长论坛所提供的相关指导和方向表示欢迎。

近期目标：在部长一级推动开展区域合作和发挥政策领导作用，以作为本区域发展的一个关键要素推动交通运输部门的发展。

^a 文件 E/ESCAP/63/13，第五章。

^b 经社会第 63/9 号决议，附件。

^c 见文件 E/ESCAP/66/11。

产出:

1. 在《区域行动方案第二阶段(2012-2016 年)》的执行工作中期节点举行一届亚洲交通运输部长论坛会议;
2. 在部长一级审议亚太区域的交通运输政策并为之指明前进方向。

成绩指标:

1. 派遣高级别代表参与亚洲交通运输部长论坛各届会议。
2. 通过交通运输部长所作的记录在案的決定, 推动各国针对其共同关心的问题取得更大程度的协调和一致性。

2. 运输部门的基础设施建设

尽管关于亚洲公路网和泛亚铁路网的政府间协定为本区域取得连通奠定了基础, 但在整个亚太区域内运输部门的基础设施质量和能力是不平衡的, 而且仍有许多连接处于缺失状态。大多数国家内的多式联运都因其陆港能力的欠缺而受到限制。

近期目标: 通过进一步发展和升级亚洲公路网和泛亚铁路网、欧亚运输连接、以及推进陆港的建设, 促进本区域内部及与其他区域之间的连通并为此开展合作。

产出:

1. 分别举行亚洲公路工作组和泛亚铁路工作组会议;
2. 订立政府间陆港协定;
3. 推进亚洲公路、泛亚铁路、具有国际重要性的陆港以及海港运输的综合发展, 进行升级和养护(资产管理)方面的调研、举行会议和开展能力建设;
4. 针对为本区域内部及与其他区域之间的贸易提供相关服务的国际多式联运走廊开展调研;
5. 用以衡量在发展具有区域重要意义的运输基础设施和运营方面进展情况的最新资讯和数据;
6. 亚太经社会-欧洲经委会关于发展欧亚运输连通的联合项目所涵盖的各项活动。

成绩指标:

1. 通过对《亚洲公路网政府间协定》和《泛亚铁路网政府间协定》的各项修正。

2. 成员国谈判并签署一项关于陆港的政府间协定。

3. 成员国为提升和扩大位于其各自国家内的亚洲公路网和泛亚铁路网路段及国际公认的陆港而采取了相应措施。

4. 成员国为采纳关于区域和区域间多式联运走廊的调研建议而采取了相应措施。

3. 运输便利化

尽管各方已为消除运输领域内的各种非有形障碍做出了努力，但由于这一挑战极为复杂而致使进展一直十分缓慢。这一点从国际陆上运输在整个区域内面对着重重困难就可清楚地看出。为帮助解决这一问题，业已谈判并签署了若干越境/过境运输方面的次区域协定，但这些协定基本上未能得到充分或有效的执行。在本区域许多国家中，国际道路运输由于所需运输许可数目繁多而受到限制，而且这些许可规定仅可在边境附近地区或沿着某些为数有限的路线进行。尽管在此方面已取得进展，但在入境方面普遍会出现长时间的延误。铁路方面的情况也与此相类似，目前仍然面对的主要挑战是如何简化和协调划一运输单据和程序、以及如何扩大各国之间的运输服务。所有这些限制因素都导致了国际陆上运输费用上升和延误不断。

近期目标：推动货物、人员和车辆以道路和铁路方式在本区域内有效和顺利地移动，包括进出边境口岸。

产出：

1. 建立一个运输便利化问题区域法律和技术专家网，并制订一项执行《国际道路运输便利化区域战略框架》的行动计划；

2. 针对如何在《国际道路运输便利化区域战略框架》下开展区域和次区域合作问题举办讲习班/开展调研；

3. 围绕如何确定为推进国际铁路运输便利化而开展区域合作方面的议题开展调研；

4. 协助各方加入和执行各项国际运输便利化公约和协定，包括在经社会 1992 年 4 月 23 日关于道路和铁路运输模式的第 48/11 号决议中所建议的那些论及各种便利化措施的公约和协定，以及协助拟定和执行关于国际道路和/或铁路运输便利化的各项次区域协定；

5. 针对建立或加强国家便利化协调机制和针对边界联合监管、以便利国际道路和/或铁路运输问题提供咨询服务/举办讲习班；

6. 针对信息和通信技术及其他新型技术的应用、以及时间/成本-距离工具包的使用开展研究/举办讲习班，以便利国际道路和/或铁路运输。

成绩指标:

1. 运输便利化问题区域法律和技术专家网建立完毕。
2. 成员国、区域和次区域组织/机构为落实《国际道路运输便利化区域战略框架》而采取了相关措施。
3. 成员国为加入和执行各项国际交通运输便利化公约、特别是在经社会第 48/11 号决议中所建议的那些公约而采取了相关措施、以及为签署、批准和/或执行各项次区域协定而采取了相关步骤。
4. 成员国建立或增强其国家便利化协调机制、以及为进行联合监管而采取措施。
5. 成员国为采用各种新型技术和/或时间-成本-距离计算方法来提高国际交通运输效率而采取了相关措施。

4. 运输物流

本区域许多国家在其物流工业发展方面仍处于初期阶段，因而面对着物流费用高昂和绩效低下方面的挑战。要建立起一套有效的物流系统，就需要全面地解决所有相关问题。在此方面，需要在其国内营造一种有利的环境，其中包括建立一套政策和监管方面的制度框架。运输物流政策是整体物流政策中的一个非常重要的组成部分，因此此种政策的制订可成为一个起点，进而推进实现更广泛的物流政策目标。用以增强物流服务业者的专业精神及其服务质量的其他措施包括：在国家一级制订一套最低标准和行为守则、在区域一级相互交流知识和经验、以及在国家、次区域和区域各级制订可持续的培训和能力建设方案。

近期目标: 协助各国制订运输物流政策、以及协助提高物流从业人员的专业精神和能力。

产出:

1. 关于制订运输物流政策的准则；
2. 关于制订一套物流从业人员最低标准和行为守则的准则；
3. 举行承运人、多式联运经营人和物流从业人员及其国家协会的区域会议；
4. 在制订可持续的培训方案方面向运输物流部门及政府提供技术援助和支持。

成绩指标:

1. 成员国为把上述运输物流政策准则的内容纳入其国家物流政策之中而采取了相关措施。
2. 成员国为把物流服务提供商准则纳入其国家立法和/或业界规章条例而采取了相关的措施。
3. 货运代理，多式联运经营和物流服务供应商之间相互交流经验和知识。
4. 各国制订了关于货运、多式联运和物流业务方面的可持续培训方案。

5. 资金筹措与私营部门参与

运输业的投资需求量规模很大，涵盖基础设施、相关服务、以及养护工作，因此大多数国家都因其预算有限而受到限制。然而，本区域一些国家已成功建立了筹资和投资方面的创新型机制，包括公营-私营伙伴关系和其他创收办法，从而开启了新的和更多的融资机会。然而，伙伴关系的运用因众多的限制因素而受到阻碍，其中包括缺乏公-私营项目的开发、执行、合同管理和行政流程精减等领域的技能和经验。

近期目标: 推动在公营和私营部门开展区域合作，以便为基础设施的发展和保持进行融资。

产出:

1. 针对亚洲公路和泛亚铁路、以及包括陆港、河港和海港在内的多式联运连接开展投资调研工作；
2. 举办投资论坛，促进在亚洲公路、泛亚铁路、国际公认陆港、河港和海港进行融资方面建立伙伴关系和交流经验；
3. 评估和推动为道路养护工作提供融资的政策选项和举措；
4. 向区域合作及公-私营伙伴关系单位/方案联盟提供支持；
5. 通过交流良好做法和执行公-私营伙伴关系能力开发方案向各成员国和机构提供协助；
6. 为评估公-私营伙伴关系的完备程度提供技术援助。

成绩指标:

1. 成员国为按照秘书处的相关提议和政策咨询意见增加其对运输和物流基础设施的投资而采取了相关的措施，包括通过公-私营伙伴关系采取的相关措施。
2. 成员国为采纳关于道路运输保养的建议而采取了措施。
3. 记录在案的信息交流和报告。

6. 可持续的交通运输发展

交通运输业是本区域排名第三的能源使用大户。交通运输业亦是本区域内增长最快的行业之一。预计能源费用今后将继续上升，从而进一步加大促使所有行业提高能源使用效率的压力，而且有害排放今后也将随之进一步增大，除非能够针对此种情况采取适宜的应对措施。在交通运输部门，可通过模式转变和提高组织能效办法取得大幅收益。^d

近期目标: 提高各方对可减少能耗和排放的替代性货运政策选项的认识和了解。

产出:

1. 关于通过适宜机制鼓励从道路运输转向铁路和水路运输的模式转变的相关提议；利用亚洲公路和泛亚铁路以及陆港进行货物和人员交通运输的多式联运模式；
2. 举办区域会议，相互交流在采用高效能源和环境友好程度更高的货运物流系统方面的经验；
3. 把可持续的交通运输业问题列入“亚洲及太平洋交通运输发展评论”、“亚洲及太平洋交通运输公报”、以及各项特定区域交通运输政策研究之中；
4. 开展能力建设，以提高和促进各方对在环境上可持续的交通运输业发展的认识。

成绩指标:

1. 成员国为按照秘书处的相关提议和政策咨询意见促进采取转型政策而采取了相关措施。
2. 成员国为能在设计交通运输政策和项目时考虑到可持续的交通运输议题而采取了相关措施。

^d 关于动力源和能源来源方面的技术改进议题将在亚太经社会环境与可持续发展司及其他合作伙伴负责执行的其他平行方案下加以处理。

7. 道路安全

道路交通事故每时每刻都在造成人类悲剧。亚太区域每年因道路交通事故而导致的死亡人数高达 70 万，约占全球道路死亡人数的一半。继《关于改进亚洲及太平洋道路安全的部长级宣言》（2006 年 11 月）^e 和联合国大会第 64/255 号决议（2010 年 3 月 2 日）获得通过之后，近年来道路安全问题已得到各方更大程度的重视。尽管采取了这些全球性举措，但本区域许多国家的道路安全问题仍未能能在国家规划或政策中得到优先注重。

近期目标：协助本区域各国切实兑现其在“2011-2020 道路安全行动十年”方案中作出的各项承诺。^f

产出：

1. 举办会议和提供技术援助，协助各国依照《道路安全行动十年》中的相关规定建立道路安全管理能力，包括数据收集工作和进展情况监测；
2. 举行会议，倡导大力采取道路安全干预措施，并相互交流在改进道路安全方面的最佳做法；
3. 为国家道路安全宣传运动及与之相关的提高意识宣传活动提供咨询服务和技术支持；
4. 以万维网为基础的道路安全网络。

成绩指标：

1. 成员国为按照“道路安全行动十年”订立的各项目标执行关于道路安全的政策和方案而采取了相关措施。
2. 成员国为改进道路安全数据和信息收集系统而采取了相关措施。
3. 把改进道路安全方面的各种最佳做法记录在案，并通过各种会议和一个基于万维网的道路安全网络相互交流这些最佳做法。

8. 交通运输与千年发展目标

尽管千年发展目标中并未具体提到交通运输问题，但目前各方已广泛接受交通运输基础设施和服务在努力实现千年发展目标方面发挥着关键作用这一观点。本区域许多国家都因缺乏连通农村地区的全天候道路、前往偏远地区和岛屿的交通运输服务匮乏或不可靠、很难深

^e 见文件 E/ESCAP/63/13，第四章。

^f 见大会第 64/255 号决议，第 2 段。

入内地地区、以及农村与城市之间的连接不畅等因素而存在着大规模的地域不平等现象，包括收入、资产和机会诸方面。基础设施的养护工作不得力，降低了其资产价值，而且还增加了车辆的运行成本、过境时间、以及用户的安全风险。运输业干预措施在推动实现千年发展目标方面有着巨大潜力。要有效发掘这一潜力，各国政府就必须在交通运输方案和项目的制订和方案规划的初期阶段就努力把减贫及与千年发展目标相关的政策目标纳入这些项目和方案之中。

近期目标：鼓励把千年发展目标方面的各种考量纳入区域交通运输干预措施的规划和执行工作中。

产出：

1. 针对如何把千年发展目标方面的考虑因素酌情纳入交通运输的规划和政策之中进行调研和举办讲习班，特别是在基础设施建设、农场到市场的物流、粮食安全、以及道路安全等诸方面；

2. 在各成员国之间交流经验，包括在交通运输基础设施的发展、以及在提供实际进入农村社区和将之与国家和区域干道系统连通方面的相关服务；

3. 支持为定于 2013 年对《阿拉木图行动纲领》执行情况进行的十年期审查开展筹备活动。

成绩指标：

1. 成员国为把各项千年发展目标综合纳入交通运输方案和政策的主流而采取了相关措施，同时特别侧重《区域行动方案》中所列明的各个相关领域。

2. 采纳在《阿拉木图行动纲领》执行工作十年期审查全球会议上编制的区域投入文件中所提出的各项相关建议。

9. 岛屿间航运服务

如何在各岛屿和群岛发展中国家之间及其内部提供高效的、可靠的和廉价的航运服务，向各方提出了一些独特的难题和挑战。这些挑战包括长距离海运、货物流量不平均、以及出口品单位价值较低等，以及如何使船只的大小、服务速度、港口装卸能力、安全和舒适程度等要素与航运量较低、而且常常不固定等实际情况相匹配。在某些情形中，这些挑战还导致从业者躲避那些难以盈利的线路，挑选最有盈利潜力的航运线路，而把其他吸引力不大的航运业务交给他人。由此而导致的“每况愈下的恶性循环”，致使航运服务在定期性、可靠性和廉宜性方面不断恶化。这些挑战在国内、次区域和国际三级都有可能出现。

近期目标：协助查明用以增进群岛和岛屿发展中国家的航运服务的定期性、可靠性和廉宜性方面的可能办法和途径。

产出：

1. 针对如何制定确保定期的、可靠的和廉宜的岛屿间航运服务的有效战略开展调研、能力建设活动和提出政策建议，供群岛和岛屿发展中国家考虑；

2. 根据请求向成员国提供旨在推动执行岛屿间航运业务政策措施的咨询服务和技术支持。

成绩指标：

1. 成员国为根据秘书处的相关提议和政策指导意见把关于岛屿间航运服务的建议纳入而采取了相关措施。

10. 各次区域交通运输网络的连通

从整个亚太区域的情况看，政府间组织和方案一直在积极推动其各自次区域内在实体和体制上的连通。各项相关协定的缔结及其相关举措的执行导致了货物、车辆和人员在各次区域之间进行移动受制于不同的法律和营运体系。这些差异可能会成为妨碍在各次区域之间进行顺畅和有效的交通运输的有形和无形障碍。

近期目标：查明妨碍各次区域之间的连通的有形和无形障碍，并搭建一个平台，用以在各次区域实体之间发展交通运输领域内建立更密切的相互协作。

产出：

1. 起草文件，综述为改进各次区域之间有形和体制连接程度而需要加以处理的潜在问题；

2. 举行亚太经社会成员国、次区域组织和次区域方案会议（与各相关立法会议衔接举行），以考虑采取旨在支持各次区域间的连接程度的协作行动；

3. 提供技术援助和支持，推动执行为发展交通运输而采取的次区域间连通举措。

成绩指标：

1. 成员国为依照秘书处的提议和相关政策咨询意见提高次区域间的连通程度而采取了相关措施。

2. 把秘书处提出的相关建议和议题列入成员国和次区域组织/方案的会议的议程之中。

附录二

国际道路运输便利化区域战略框架

《区域战略框架》的宗旨是帮助区域各成员国及其发展伙伴通过确定各项长期目标来提高便利化方案和项目的成效并加速国际道路运输的发展。

这一《战略框架》为各成员国及其发展伙伴拟订便利化政策、协定、方案和项目以及相关的措施提供了总体方向，同时也有助于推动采用共同的办法来解决道路运输便利化问题，从而降低现有体系的复杂程度。

这一框架也有助于凝聚国家、双边、次区域和区域努力，使之更加协调，从而加速道路运输便利化的进程。

鉴于若干阻碍国际道路运输的非有形壁垒所具有的先决条件性质，建议这一区域战略框架在最初阶段可将工作重点放在国际道路运输的各种最基本要素以及实行便利化的关键方式方法上。^a

一、国际道路运输的基本要素

A. 道路运输许可证和通行权

1. 问题简述

在整个亚洲，国际道路流通在很大程度上仅限于边境地区和有限的几条公路。大多数运输许可证只允许某一指定车辆沿某一指定路线作单次运行。国际道路运输的另一个制约因素是对过境运输业务的限制。因此，采用道路运输的货物常常要在边境地区或某一条指定线路沿线的装卸点进行转运，致使在运输过程中增加了不必要的成本和延误。

2. 具体目标

更广泛地使用向承运公司颁发的用于其车队所属任何车辆的多次入境运输许可证。此种有效期为一年的许可证可适用于多条线路或公路网的跨国和过境运输业务。此外，在使用双边运输许可证的同时亦应推广多边运输许可证的进一步广泛应用。

^a 如果一国在上述若干领域已做出了较为宽松和简化的安排，则可把工作重点放在拟议的其他领域。

3. 拟议处理办法

在拟订或更新国际公路运输的双边和多边协定或就协定的执行情况进行磋商时，成员国可考虑采用有效期为一年、可多次入境和/或适用于多条线路或公路网的运输许可证，并允许其主管部门向整个承运公司而非具体车辆颁发许可证。

B. 道路车辆专业驾驶人员和车队人员的签证

1. 问题简述

与海员和空乘人员不同，道路车辆专业驾驶人员在开展国际运输业务时并不享有签证发放或临时入境方面的全球简化安排待遇。道路车辆专业司机的签证发放在很大程度上取决于双边签证协定。近年来，若干国家已尝试通过订立次区域安排来解决这一问题，各国际组织也努力帮助促进道路车辆专业司机签证发放的便利化。尽管如此，目前许多国家仍未订立专门涉及车辆驾驶人员的签证类别，而且本区域大多数国家在发放签证时仍把此类驾驶人员当作游客或外来劳工对待。

道路车辆专业司机在申请签证时不得经过复杂而繁琐的手续，而且一般每次只能获得一个单次入境签证。有些国家还要求驾驶人员亲自到设在各大城市的使领馆申请签证，而且要等一周甚至更长时间才能获签或得知申请被拒。

由于这些因素，签证方面的各种繁文缛节不断导致货物运输出现延误，有时甚至还需要在边境口岸更换车辆或至少更换司机。

2. 具体目标

作为最低目标，区域各成员国可向公路车辆专业驾驶人员和车队人员发放一年有效的多次入境签证。各国还可商定一套统一的文件和基本手续。

3. 拟议处理办法

为了实现这一目标，负责国际道路运输的国家主管部门可在其中扮演中间人角色，为各使领馆颁发签证提供便利。一国的国家主管部门可酌情列出一份专业驾驶人员的名单并与其他国家的对等主管部门进行交换，随后转呈其外交部、使馆或领馆。另一种办法是，在驾驶人员申请签证时，可由国家主管部门为其提供公证信件，与承运公司的担保一并提交。

运输管理部门在谈判包含签证安排条款的次区域便利化协定时，需要与外交部进行协商。若有必要，他们应请求相关主管部门就有关专业驾驶人员的双边/次区域签证安排进行谈判。

C. 道路车辆的临时进口

1. 问题简述

在大多数允许车辆跨境运行的国家，通常采用某种形式的担保（如保证金、或通过当地代理支付的现金定金或在每次入境时缴纳一次性收费等）做法来满足海关管理部门的要求。本区域只有少数几个国家没有作出此类规定。

目前国际上已订立了几项关于临时入境的公约，但本区域大多数国家尚未加入。

采用划一的次区域协定和次区域担保制度对承运公司来说并非最简便的办法，但它的确有助于避免预付现金或保证金定金，或在每一边境口岸缴纳费用，因而有助于在全球范围内作穿越多国的运行。然而，按照这一制度收取的单证使用费和担保可能会成为一个大问题。若此类收费高于边境口岸的一次性固定收费，那么此种担保制度就失去了优势。

2. 具体目标

作为区域最低标准，应鼓励适用有关临时进口的国际公约。

3. 拟议处理办法

那些尚未加入关于临时进口的国际公约^b 的国家应采取步骤，逐步推动加入此类公约。这些公约在车辆的暂准进口方面作出了相同的承诺。那些业已成为其缔约方的国家则可采取行动，确保充分实施公约的切实安排已经到位。

D. 车辆保险

1. 问题简述

全区域范围内的普遍做法是要求在每一边境口岸购买保险。这种做法导致出现延误，而且亦要求驾驶人员获取现金付款的每张收据。虽然次区域保险计划已规划多年，但要使此类计划切实得到落实尚需做出进一步努力。

2. 具体目标

可通过使用“绿卡”系统^c 或一个类似的次区域系统，将第三方保险用作国际道路运输车辆的区域最低标准。

^b 《关于商用道路车辆临时进口海关公约》和/或世界海关组织的《暂准进口公约》（《伊斯坦布尔公约》）。

^c 例如可参见文件：ECE/TRANS/SC.1/2009/6。

3. 拟议处理办法

成员国可加入此种“绿卡”系统。与欧洲有道路运输连接的那些次区域内的国家可采用“绿卡”系统，以方便进出欧洲。其他次区域内的国家在不断努力实现加入“绿卡”系统这一长期目标的同时亦可制订与“绿卡”系统相匹配的次区域机动车辆第三方保险计划。那些不参加任何次区域保险计划的国家则可考虑做出以“绿卡”系统为基础的双边或三边安排。

E. 车辆重量和大小

1. 问题简述

对本区域很多成员国而言，车辆超重对公路和桥梁造成的损毁是个大问题，而外来的超载车辆可能使问题更加复杂化。造成这一问题的原因之一是不同国家在许可重量和大小方面采用不同的技术标准；另一原因是一些承运公司企图通过多装货、少跑车的办法从中牟利。

同时，边境口岸和内陆称重站对国际车辆的反复称重和检查也影响了运输的效率。承运公司已要求简化称重手续并减少各国国内称重和检查的次数。

对于获准在公路上行驶的车辆的重量或大小并无国际或区域标准。各成员国始终努力在次区域层面协调或统一标准。有关国际公路运输的双边协定通常要求承运公司遵守东道国的国内标准，而这些标准通常有别于承运公司注册所在国的标准。

2. 具体目标

为使本区域的国际道路运输取得健全和可持续的发展，可在双边、三边、四边和整个次区域层面统一车辆许可重量和大小，包括车辆的轴重。

3. 拟议处理办法

一种可行的处理办法是通过双边和多边(包括三边、四边和次区域)安排来统一此类标准。

成员国亦可考虑通过订立双边和多边协定来谈判一项对超载车辆的监管制度。监管制度除提出警告和吊销运输许可证外还可对违规车辆课以罚款。

F. 车辆登记和检验证书

1. 问题简述

目前，亚太经社会成员国通过双边或多边协定互相认可车辆登记和检验证书。然而，登记证和车号牌中仍然普遍使用本国语言字母，从而给边境口岸工作人员为车辆清关带来了麻烦，也给交通警察造成了困难，而且在采用了电子清关系统之后还会带来更多的麻烦。

为便于车辆登记证的相互承认，需要采用车辆登记所在国的标准化区分标志、详尽的技术条件规定和对车辆进行定期检验，同时还需要使用标准化的登记车辆号牌或标志。登记车辆号牌或标志应由阿拉伯数字组成或由阿拉伯数字加上大写的拉丁字符组成，如[1968 年]《道路交通公约》中所定义的那样。

2. 具体目标

应鼓励各方采用如[1968 年]《道路交通公约》中所规定的、关于车辆登记证和车辆号牌或标志以及国别区分标志的相关标准。

3. 拟议处理办法

那些尚未成为 1968 年《道路交通公约》缔约方的国家需要采取措施加入该公约。

短期内加入该《公约》有困难的国家则可考虑采用该《公约》中订立的相关标准，并探讨使用符合《公约》中所列明的其他机制的可能性，同时努力避免在可能加入的任何双边和多边协定中采用不同的标准。

二、国际道路运输便利化的主要模式

本区域在运输协定的拟订和实施办法方面既有成功也有挫折，在国家、次区域和区域层面都获得了宝贵的经验和丰富的知识。为给各成员国之间的共同努力、合作和经验交流提供一个聚焦点，现提出下列若干主要模式。

A. 建立一个有效的法律机制

国际公约、次区域和双边协定可发挥重要作用。

1. 建立一个交通运输便利化法律专家区域网络

推广和实施各项国际便利化公约、制订和实施次区域协定、缔结双边协定并协调文件和手续都需要依靠国家、次区域和国际法律专家。由国家和次区域谈判人员以及来自政府、运输协会和学术机构的

法律专家组成的区域网络能够在提供咨询意见、以及推动有关运输便利化问题的不同法律文书的统一与协调方面发挥重要作用。

各成员国和次区域组织/机构可通过这一网络开展下列工作：

- 交换信息
- 相互协调
- 确定不同次区域协定之间存在法律冲突的领域及其所产生的影响
- 针对涉及一国同时为两项或两项以上协定缔约方的法律冲突提出解决办法
- 针对如何使位于不同次区域、又身为不同协定(其存在起阻碍作用)缔约方的国家相互连接提出建议
- 交流经验

这一网络或许还有助于推广各项国际便利化公约、制订和实施各项次区域便利化协定、并可协助拟订和改有关进国际道路运输的双边协定。此种专家网将成为一个由那些负责处理本区域道路运输便利化领域法律问题的核心专业人员组成的网络，为拟订和实施各项相关协定提供法律支持。

这一网络还可通过电子通讯、研讨会、培训、专家会议、小组研究和单独研究来交流信息。亚太经社会秘书处可为这一网络提供秘书处支持以及若干年的财政支持。从长期情况看，这一网络将在亚太经社会秘书处的支持下独立运作，并根据各政府机构、亚太经社会以及其他组织/机构的请求开展研究。

2. 加入某些国际便利化公约

通过明确亚太经社会区域各国可加入的一系列初步公约，^d 经社会第 48/11 号决议在国际道路运输便利化领域为本区域各国提供了一套通用的划一标准。

秘书处根据经社会的要求于 2006 年开展的一项研究最后提议再增列三项国际法律文书，以补充第 48/11 号决议中所建议的文书：

- (a) 《国际公路货物运输合同公约议定书》，1978 年；

^d 1968 年《公路交通公约》；1968 年《路标和信号公约》；1975 年《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》(国际公路货运公约)；1956 年《关于商用道路车辆临时进口的海关公约》；1972 年《集装箱关务公约》；1982 年《协调统一货物边境监管国际公约》；以及 1956 年《国际公路货物运输合同公约》(公路货运公约)。

(b) 《关于简化和协调海关业务制度的京都公约修订本》，1999 年；

(c) 《暂准进口公约》（《伊斯坦布尔公约》），1990 年。

这 10 项国际法律文书加在一起能够为按照国际标准简化和协调区域便利化举措提供一个连贯一致的框架。

那些尚未加入各项经过修正的核心公约的成员需要考虑加入。如果加入公约的过程会因内部程序而耗时很长，那么作为一种过渡性措施，成员国应考虑在国家立法层面采用公约中所订立的相关标准。

有效实施国际公约与加入公约同等重要。成员国需要结合各自现有的立法和做法来审议各项国际公约中所规定的义务，并酌情调整本国与国际道路运输相关的立法、文件和程序。

3. 次区域协定

拟订次区域国际道路运输便利化协定的主要目的是在与各项国际公约保持一致的同时，开放次区域运输、统一和简化手续和程序、并确立共同的标准。各项次区域协定的有效实施已成为本区域大多数成员国的一项重要而具有挑战性的任务。

由于各项次区域协定的实施涉及多个部委和管理部門，还因此需要对本国国内的立法、现行手续和程序以及若干机构和管理部門的职能进行调整。此类协定的实施需要各成员国从政治上给予强有力的支持，还需要各国际组织和机构为之提供财政和技术支持。需要加强区域宣传倡导工作，以争取引起各国政府和国际社会对此重要问题的关注。

4. 双边协定

鉴于本区域许多国家在大量国际道路运输双边协定的管理和实施方面遇到了困难，因此可采用一项区域战略，尽可能应用各项国际公约和次区域协定，并利用双边协定来覆盖各项国际公约和次区域协定无法涉及的那些领域。通过编写一份示范指南并针对国际道路运输双边协定提出一个标准构架，可能会有助于成员国更好地拟订和实施双边协定，同时亦应努力加强协调划一。

B. 扩大新技术的应用

各种新型技术、包括信息和通信技术的应用能够大大提高道路运输便利化的程度。应进一步推动建设配备新技术和电子报关系统的现代化边境口岸和国际道路运输系统。相对而言，利用新技术来推动边境口岸对国际道路运输监管的便利化在本区域范围内尚属新生事物。要使此类技术得到充分利用，首先需要对相关立法进行修正，

并对现行的手续和程序进行简化。可通过经验交流的方式来推广本区域在创新和统筹应用新技术来进行国际道路运输清关和验关方面的经验，以期提高本区域内各方的相互协调程度。

C. 开展国际道路运输的专业培训

作为区域战略框架的内容之一，需要对包括负责国际道路运输的决策人员、管理人员和驾驶人员在内的所有利益攸关方进行专业培训，确保他们具备开展国际业务的能力。从中长期情况看，可为从事国际道路运输业务的国家决策人员、管理人员和驾驶人员设置国家培训机构。然而，在南亚和东南亚，建立以次区域业务课程为重点的次区域培训机构短期而言可能更加有益和有效，而且亦有助于克服一些财政和能力上的短板。在中亚和西亚，由于其与欧洲的联系更为密切，因此次区域业务培训可与区域间业务课程同时开展。

亚太经社会秘书处可提供协助，确定纳入培训机构课程的主要课题，从而推动制定出专业培训的共同标准。

D. 建立/加强国家便利化协调机制

需要在相关政府部委/机构和私营部门的参与下采用全面和统筹协调的办法，这样才能有效地应对运输便利化方面的各种挑战。此种合作对拟订和实施各项便利化措施至关重要。亚太经社会区域的若干国家已建立了此种协调机制，能够完成所承接的任务。应进一步加强这些机制，确保它们充分发挥有效作用。此外还应建立旨在推动相互交流经验的机制。

E. 促进边境口岸的联合监管

应按照国际标准在双边层面推动边境口岸的联合监管工作，包括实行单一窗口清关、一站式检查、海关联合监管、在对等基础上确定某些货物类别(如易腐物品)的优先清关规定，并减少边境口岸的监管机构数目。但同时亦需要充分认识到联合监管的复杂性以及每一边境口岸在实施联合监管过程中存在的差异，而且还需要在实施联合监管之前对每一边境口岸进行具体、全面和详细的研究与设计。为此，成员国之间的经验交流将有助于确保在基础设施和运作方面作出最佳设计。

F. 推动建立边境口岸经济区、陆港和物流中心

最近在边境口岸建立自由经济区和联合自由经济区的现象、以及陆港和物流中心的发展，为管理机构和道路运输公司克服国际公路运输中的许多困难提供了各种新的契机。需要利用国际道路运输和物流便利化进程所带来的诸多潜在效益。

G. 进一步应用各种便利化工具

“时间/成本-距离法”等便利化工具有助于找出阻碍国际运输的障碍以及可能采取的补救办法，因此应在交通运输部和其他管理机构以及运输运营商的共同支持下予以进一步扩展和推动。便利化工具的应用有助于完善项目并对所取得的效益进行量测。

*2012 年 5 月 23 日
第五次全体会议*

决议 68/5

2012-2017 年亚洲及太平洋空间技术应用和 地理信息系统促进减少灾害风险和 可持续发展行动五年

亚洲及太平洋经济社会委员会，

认识到 在减少灾害风险和灾害风险管理以及环境与发展诸领域内开展区域合作的重要性，

深信 空间技术应用和地理信息系统对处理涉及减少灾害风险和灾害风险管理以及环境与发展各种问题的贡献极大，

认识到 已为加强在空间技术应用和地理信息系统领域内的区域合作做出了努力，诸如于 1993 年设立的亚太区域空间机构论坛等；这一论坛随后相继出台了“亚洲哨兵”、“环境保护空间应用”、“关键气候飞行任务区域准备情况审查”、以及亚太空间合作组织等举措，

注意到 联合国灾害管理与应急反应天基信息平台北京办公室在为支持整个灾害管理周期而向亚太区域各国提供与灾害管理有关的各类天基信息和服务方面所做的贡献，

还注意到 “亚洲哨兵”举措对亚太区域灾害管理工作所做的贡献，诸如使各空间机构和灾害管理机构汇集在一起等；并满意地注意到，这一举措的最后阶段将于 2013 年启动，其目标是建立起一整套全面的灾害管理工作支持系统，

确认 亚洲及太平洋空间科学技术教育中心为协助各成员增进其对空间技术和地理信息系统的了解而开展了各种能力建设和能力开发活动，

认识到 亚洲及太平洋空间应用促进可持续发展区域方案，作为亚太经社会促进各方在空间应用领域内开展区域合作的一项重要举措所做的贡献，尤其是通过其教育和培训网络所做的贡献，

铭记 需要增强在区域和国家两级做出的努力，把空间技术和地理信息系统付诸实际使用，用以支持减少灾害风险和灾害风险管理、缓解和适应气候变化，以及用以解决诸如水资源管理、粮食安全、公共卫生、森林监测和生物多样性等社会公益领域内涉及环境与发展的各种问题，

1. *宣布* 2012 至 2017 年为“亚太空间技术应用和地理信息系统促进减少灾害风险和可持续发展行动五年”——这一“行动五年”应自 2012 年 10 月 4 日世界空间周的第一天开始；

2. *决定* “亚太行动五年”的目标应为：加强区域一级的努力，通过增加国家、次区域和区域各级的相关活动，扩大和深化空间技术和地理信息系统对处理涉及减少灾害风险和灾害风险管理、以及环境与发展各种相关问题的贡献；

3. *欢迎* 拟由一个成员国于 2012 年底主办“拟订亚太行动五年行动计划政府间会议”；

4. *鼓励* 所有成员和准成员积极参与与这一政府间会议及其筹备进程；

5. *邀请* 各联合国机构和专门机构、以及政府间、区域和次区域组织和其他利益攸关方参与这一政府间会议及其筹备进程，并为之做出贡献；

6. *邀请* 各成员利用亚洲及太平洋空间科学技术教育中心所提供的、关于空间技术和地理信息系统的各种能力建设方案；

7. *呼吁* 各方继续支持在亚洲及太平洋空间应用促进可持续发展区域方案下开展的、旨在促进各种空间技术应用的相关活动；

8. *邀请* 成员国开展与“亚太行动五年”有关的各种活动，其中包括：

(a) 与联合国机构及其他国际/政府间组织、以及区域和次区域实体，诸如亚太区域空间机构论坛、亚太空间合作组织和亚洲开发银行等，合作举办各种讲习班；

(b) 促进实行各种相关举措，诸如“亚洲哨兵”、“环境保护空间应用”、“关键气候飞行任务区域准备情况审查”、以及包括准天顶卫星系统在内的全球导航卫星系统的亚洲-大洋洲实验；

9. *邀请* 联合国系统内所有相关专门机构和组织、各相关政府间、区域和次区域组织、以及其他利益攸关方为支持“亚太行动五年”采取行动；

10. *请* 执行秘书结合其他相关的区域举措，推动组织和开展与“亚太行动五年”相关的活动；

11. *还请* 执行秘书向经社会第七十二届会议报告本决议的执行情况、并向经社会第七十四届会议报告在实现“亚太行动五年”的目标方面所取得的进展。

2012 年 5 月 23 日
第五次全体会议

决议 68/6

亚太区域为迎接关于国际人口与发展会议 2014 年以后的后续行动的大会 特别会议而开展的筹备工作

亚洲及太平洋经济社会委员会，

回顾 大会在其 2010 年 12 月 22 日第 65/234 号决议中，决定在大会第六十九届会议期间举行一次特别会议，以评估《国际人口与发展会议行动纲领》的执行情况，¹ 并重申其对全面实现《行动纲领》的各项相关目标和宗旨所需行动的政治支持，

还回顾 大会在同一决议中，呼吁联合国人口基金对这一《行动纲领》的执行情况进行业务审查，并邀请联合国系统所有其他有关组织和机构酌情为大会此次特别会议及其筹备工作做出贡献，

进一步回顾 大会在同一决议中，还鼓励各国政府对在各个层面、特别是国家层面和国际合作层面实施《行动纲领》过程所取得的进展和所遇到的困难进行审查，

回顾 经社会在其 2010 年 5 月 19 日关于“第六次亚洲及太平洋人口大会”的第 66/12 号决议中，请执行秘书与联合国人口基金和联合国系统其他相关组织合作，于 2012 年在曼谷举行第六次亚洲及太平洋人口大会，

注意到 秘书处与联合国人口基金合作为支持各成员和准成员筹备此次特别会议而拟开展的区域筹备活动，²

留意到 国际人口与发展会议与亚洲及太平洋人口大会之间的重要联系、以及需要使即将举行的第六次亚洲及太平洋人口大会与迎接大会此次特别会议的全球筹备进程保持一致以期取得协同增效效应和扩大其影响，

1. *决定* 将先前计划在曼谷举行的第六次亚洲及太平洋人口大会推迟至 2013 年举行，以便使这次人口大会作为一个政府间平台发挥作用，用于为关于国际人口与发展会议 2014 年以后的后续行动的联合国大会特别会议开展区域筹备工作；

2. *还决定* 关于人口与发展的各项重大议题，诸如 (a) 性健康和生殖健康，包括孕产妇健康、计划生育和预防与治疗艾滋病毒和其他性传播疾病；(b) 两性平等和增强妇女权能；(c) 人口老龄

¹ 《国际人口与发展会议的报告，开罗，1994 年 9 月 5 至 13 日》(联合国出版物，出售品编号：E.95.XIII.18)，第一章，决议 1，附件。

² 见 E/ESCAP/68/2，第 113 段。

化；(d) 国际迁徙；(e) 城镇化；(f) 教育；以及(g) 在人口与发展领域内开展区域和国际合作等，均将在第六次亚洲及太平洋人口大会的工作中进行审议，并将这一审议工作作为以下进程的一个组成部分：评估《国际人口与发展会议行动纲领》¹ 的执行情况、以及针对在各级全面实现其目标和宗旨所需采取的行动提出建议，同时特别注重如何加快降低孕产妇死亡率、以及向所有人、尤其是年轻人和脆弱群体提供性健康和生殖健康信息和服务；

3. *进一步决定* 把第六次亚洲及太平洋人口大会的成果作为亚太区域对关于国际人口与发展会议 2014 年以后的后续行动的联合国大会特别会议的一项投入；

4. *强调* 所有成员和准成员都需要重申其对全面执行《国际人口与发展会议行动纲领》的承诺；¹

5. *还强调* 受援国应有效地利用财政资源来实现其国家人口与发展目标，以便协助各捐助方争取确保为方案获得进一步的资源；

6. *进一步强调* 需要国际社会、包括各捐助国，为执行《国际人口与发展会议行动纲领》提供补充资源流；

7. *强调* 需要把开展人口与发展方面的国家能力建设、以及开发和向发展中国家转让适用技术和专门知识列为在方案层面开展国际合作的核心目标和中心活动内容。应予着重强调的是，各方先前已呼吁国际社会考虑采取向发展中国家转让技术等措施、以便使它们得以生产和分销高质量的生殖健康服务产品，从而增强这些国家的自立能力；

8. *鼓励* 所有成员和准成员对其在执行《行动纲领》过程中取得的进展和遇到的困难进行国家审查；

9. *请* 执行秘书：

(a) 在对《行动纲领》执行过程中所取得的进展和遇到的困难进行的国家审查的基础上，编写一份区域综述报告，供第六次亚洲及太平洋人口大会审议；

(b) 向经社会第七十一届会议汇报本决议的执行情况。

2012 年 5 月 23 日
第五次全体会议

决议 68/7

2013–2022 年亚洲及太平洋残疾人十年

亚洲及太平洋经济社会委员会，

回顾 《关于残疾人的世界行动纲领》，¹ 《残疾人机会均等标准规则》² 和《残疾人权利公约》，³

还回顾 大会过去关于包括千年发展目标在内的国际商定目标的相关决议，其中大会确认各国政府负有在全球范围内维护人的尊严、平等和公平等原则的集体责任，并强调成员国有义务为所有人，尤其是残疾人，实现更大程度的公正和平等，

回顾 其 1992 年 4 月 23 日第 48/3 号决议和 2002 年 5 月 22 日第 58/4 号决议，其中经社会宣布 1993–2002 年为亚洲及太平洋残疾人十年、其后又将该十年延长至 2003–2012 年，并为此设立了联合国亚洲及太平洋残疾人信托基金，

赞赏 成员和准成员以及包括残疾人在内的亚洲及太平洋区域其他利益攸关方致力于促进残疾人权利，包括向上述基金和其他基金提供捐款，

确认 前两个区域十年对增强促进残疾人权利的国家行动产生了积极影响，同时亦注意到仍然存在着许多挑战，

强调 必须采用参与性、全面和多部门的方式来有效执行《残疾人权利公约》，尤其是应促进残疾人积极和有意义的参与，

确认 在营造有利于加强残疾人权利的政治、社会和经济环境方面有了很大改进，包括信息和通信技术在内的各种技术进步在促进、保护和确保残疾人权利方面发挥了有益作用，

注意到 社会发展委员会第二届会议提出的相关建议，即由经社会宣布 2013–2022 年为促进残疾人权利新十年，⁴ 以应对各种新老挑战，

重申 定于 2012 年 10 月 29 日至 11 月 2 日由大韩民国政府在仁川主办的 2003–2012 年亚洲及太平洋残疾人十年执行情况最终审查高级别政府间会议的重要性——这次会议将宣布 2003–2012 亚洲及太

¹ 文件 A/37/351/Add.1 和 Corr.1，附件，第八节，建议一(四)。

² 大会第 48/96 号决议，附件。

³ 大会第 61/106 决议，附件一。

⁴ E/ESCAP/67/11，第 1 段。

平洋残疾人十年结束，并预计将通过 2013-2022 新十年的战略行动框架，

注意到 包括国家融资公司和国际公司在内的各种机制对支持全面有效地执行 2013-2022 新十年十分重要，

赞赏 大韩民国提议设立一个称为“切实享有权利基金”的多边捐助方信托基金，由大韩民国发起并设在该国境内，通过公私伙伴关系为其提供资金，以支持成功开展 2013-2022 新十年活动，

1. *宣布* 2013-2022 年为亚洲及太平洋残疾人十年，以便应对各种新老挑战、促进、保护和确保残疾人权利、促使更多国家批准和执行《残疾人权利公约》³、实现千年发展目标和联合国 2015 年后发展议程；

2. *促请* 所有成员和准成员积极参加这一高级别政府间会议，审议并通过一个基于《残疾人权利公约》所规定的一般原则和义务的指导开展十年活动的战略框架；

3. *邀请* 经社会所有成员和准成员、国际发展援助机构和私营部门确保成功开展 2013-2020 年亚洲及太平洋残疾人十年活动；

4. *请* 执行秘书根据请求帮助成员和准成员在即将开始的十年中制定和开展相关国家方案和国际合作活动，包括进行能力建设和提供技术援助；

5. *还请* 执行秘书向经社会第六十九届会议报告本决议的执行进展情况，并在其后每三年报告一次，直至这一“十年期”结束为止。

2012 年 5 月 23 日
第五次全体会议

决议 68/8

为促进区域发展而加强联合国系统内的协调 以及与各区域组织之间的合作

亚洲及太平洋经济社会委员会，

回顾 大会 2007 年 12 月 19 日第 62 / 208 号决议，其中大会鼓励联合国发展系统根据区域和次区域政府间组织和区域银行的任务规定，酌情与之加强协作，并请各区域委员会进一步发展分析能力，以便应方案国的要求支持国家一级的发展举措，并支持在区域和次区域层面加强机构间协作的措施，

还回顾 关于促进联合国经济、社会及有关领域的结构改革与恢复活力的进一步措施的经济及社会理事会 1998 年 7 月 31 日第 1998 / 46 号决议，其中经社理事会确认各区域委员会作为联合国的区域前哨机构所发挥的作用，并呼吁各区域委员会与其他有关区域机构密切合作，以加强其各自工作方案之间的协作和相辅相成作用，

又回顾 其载有《上海宣言》的 2004 年 4 月 22 日第 60 / 1 号决议，其中成员和准成员强调经社会作为亚洲及太平洋区域最有代表性的机构的独特作用以及作为联合国系统在亚太区域的主要一般性经济和社会发展中心所具有的任务职能，并再次承诺将加强次区域和区域合作，以促进亚洲及太平洋区域实现可持续发展，

认识到 区域层面的发展对于以协调一致的方式有效应对不断增多的各种区域和全球问题至关重要，并认识到区域应对措施在缓冲全球冲击和危机方面日益重要，

强调 区域和次区域层面极其重要，是进行有效全球治理不可或缺的构件，起到全球层面和国家层面之间关键纽带的作用，在目前正在讨论统筹实现可持续发展和 2015 年后发展议程的背景下，就尤其如此，

强调 各区域委员会的重要作用：它们是各自区域机构架构的组成部分，负责制订相关准则、进行宣传和分析、以及开展各种相辅相成的业务活动，而且是就各种全球问题阐明区域和次区域观点以及在各区域内建立共识的重要论坛，

认识到 区域协调机制在促进加强联合国系统各机构之间的区域合作方面以及在共同努力增强政策连贯一致、方案成效和效率方面的重要作用，

注意到 各区域委员会支持编写的题为《区域层面的发展问题与联合国系统》的独立研究报告，¹

1. 赞扬 执行秘书和其他区域委员会执行秘书支持编写题为《区域层面的发展问题与联合国系统》的独立研究报告，并请她将研究报告的结论和建议转达给经社会成员和准成员；

2. 邀请 联合国各机构酌情携手合作支持实施本决议附件中关于把区域主义作为多边主义的一个构件的建议和关于需要建立连贯的区域发展战略的建议；

3. 请 执行秘书：

(a) 通过亚洲及太平洋区域协调机制，并与成员国以及与在亚洲及太平洋在区域和次区域两级活动的其他相关组织一道，努力促进实施这些建议，以便使联合国系统与这些组织的合作连贯一致并在战略上协调，有利于支持区域一体化努力；

(b) 向经社会第六十九届会议报告本决议的执行进展情况。

¹ 非洲经济委员会、欧洲经济委员会、拉丁美洲及加勒比经济委员会、亚洲及太平洋经济社会委员会以及西亚经济社会委员会(2011年11月，纽约)，见 <https://www.un.org/regionalcommissions/PrintRegionalDimensionStudy.pdf>。

附件

建议 1

区域主义是多边主义的一个构件

联合国系统需要承认区域主义的重要性及其作为多边主义的一个构件的巨大潜力。日益自信的区域治理正在出现，给全球治理带来重大影响。在所有全球发展进程中必须承认并考虑到区域层面发展的日益上升的重要性及其作为全球层面和国家层面之间不可或缺的有效组带的至关重要作用。

建议 2

需要有连贯的区域发展战略

为数众多的联合国和非联合国组织、特别是各区域委员会在区域层面开展工作。当各种努力是连贯一致的并在战略上协调、适合更广泛的与伙伴组织的全面协作框架时，才能最好地体现联合国系统与区域组织接触的价值和影响。在各区域开展工作的联合国系统各组织有必要在与伙伴组织和利益攸关方接触的总的集体战略内协调其干预行动，并铭记各自区域的特殊性和优先目标。作为联合国区域分支的区域委员会以其召集权力和所扮演的联合国泛区域政府间平台的角色，可在制定和执行这一战略中发挥核心作用。

*2012 年 5 月 23 日
第五次全体会议*

决议 68/9

常驻代表及经社会成员指派的其他代表 咨询委员会的职权范围

亚洲及太平洋经济社会委员会，

回顾 经社会在其关于对经社会会议结构运作情况进行中期审查的第 67/15 号决议中，决定着手探寻增强常驻代表及经社会成员指派的其他代表咨询委员会的作用的方法和途径，并把这项任务、以及审查该委员会的职权范围的任务一并托付给了常驻代表咨委会，

审议了 常驻代表咨委会提交的相关报告，¹

1. *注意到* 常驻代表咨询委员会的此项报告；¹
2. *通过* 列于本决议的附件中的常驻代表咨委会的职权范围。

¹ 见文件 E/ESCAP/68/19。

附件

常驻代表及经社会成员指派的其他代表咨询委员会职权范围

常驻代表及经社会成员指派的其他代表咨询委员会的职能如下：

(a) 加强成员国与秘书处之间的密切合作与协商，包括为此提供咨询意见和指导意见，供执行秘书在开展活动时予以考虑；

(b) 作为一个议事论坛发挥作用，负责就亚太经社会议程的制定、并结合对亚太区域产生影响的社会经济发展问题，进行实质性意见交流，并提供指导意见；

(c) 在执行秘书依循经社会提供的指导起草战略框架、工作方案以及经社会各届会议主题的提议时，向其提供咨询意见和指导；

(d) 定期接收关于经社会行政和财务运行状况的信息；

(e) 为执行秘书监测和评价经社会的工作方案及资源分配执行情况提供咨询意见和指导；

(f) 审议会议安排日历草案，供提交经社会各届年会；

(g) 就经社会届会和经社会各下属委员会届会临时议程的内容，向执行秘书提供咨询意见和指导，同时需要确保会议议程内容注重实际成果、重点突出、而且与各成员国所确定的发展优先重点相契合、并符合其议事规则第二章中的相关规定；

(h) 就认定新出现的经济和社会议题及其他相关议题以便将之纳入经社会各届会议的临时议程、以及就经社会各届会议临时议程说明的编制工作，向执行秘书提供咨询意见和指导；

(i) 知悉和了解亚太经社会与其他国际和区域组织之间的协作及与之相关的安排，尤其是长期合作方案和联合举措，包括那些拟由执行秘书提议的、并拟在区域协调机制的主持下予以实施的合作方案和联合举措；

(j) 履行经社会托付给它的任何其他任务。

2012 年 5 月 23 日
第五次全体会议

决议 68/10

推进亚洲及太平洋的区域经济一体化

亚洲及太平洋经济社会委员会，

重申 其作为亚洲及太平洋区域最具代表性的机构所发挥的独特作用、及其作为联合国系统在亚洲及太平洋区域的主要一般性经济和社会发展中心所肩负的全面重任，

回顾 在经社会的主持下于 1963 年在马尼拉举行的第一届亚洲经济合作部长级会议设立了亚洲开发银行，

还回顾 经社会还为区域经济一体化与合作做出了其他重要贡献，诸如：设立了湄公河委员会、订立了《亚太贸易协定》、《亚洲公路网政府间协定》和《泛亚铁路网政府间协定》、设立了亚太经社会/气象组织台风委员会、气象组织/亚太经社会热带气旋风暴研究小组、以及印度洋和东南亚国家防范海啸、灾害和气候变化多方捐助者信托基金等，

进一步回顾 其关于“最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的国际迁徙与发展”的第 63/7 号决议、其关于“为应对粮食-燃料-金融多重危机而贯彻落实《巴厘成果文件》”的第 65/1 号决议、其关于“执行《亚洲发展交通运输曼谷宣言》”的第 66/4 号决议、其关于“执行《关于建立公私营伙伴关系推动亚洲及太平洋基础设施发展的雅加达宣言》”的第 66/5 号决议、以及其关于“为在亚洲及太平洋加强能源安全和以可持续方式使用能源促进开展区域合作”的第 67/2 号决议，

回顾 其第六十八届会议的主题：“推进亚洲及太平洋的区域经济一体化”，¹

注意到 为其第六十八届会议编制的、标题为“共同成长：为努力创建一个包容的和可持续的亚太世纪推进经济一体化”的专题研究报告，²

认识到 亚洲及太平洋所取得的迅猛经济增长为贸易、投资和就业开创了各种重大机遇，而且亚太区域拥有推动在本区域各国实现减贫和缩小发展差距方面取得实质性进展的潜力，

强调 需要开展更密切的区域合作，以使本区域得以更好地应对未来的危机、并得以加强本区域各国实现千年发展目标的能力，

¹ 见《经济及社会理事会正式记录，补编第 19 号》(E/2011/39-E/ESCAP/67/23)，第 298 段。

² ST/ESCAP/2629。

还强调 鉴于此次全球性金融危机使现实情况发生了急剧变化，区域经济一体化似应在推动亚洲及太平洋区域努力实现一个包容的、可持续的和有韧性的未来方面发挥重大作用，

进一步强调 需要大幅提高本区域的互连互通程度，特别是提高在那些最有活力的经济增长极与本区域那些滞后国家之间的互连互通程度，其方法包括：在有形交通运输、能源及信息通信技术基础设施方面进行投资以及增进贸易和交通运输的便利化，

强调 本区域各国之间的相互合作对于应对共同的风险和脆弱性——诸如那些在粮食和能源安全、自然灾害以及自然资源所承受的压力等方面的共同风险和脆弱性——而言十分关键，

关切地注意到 现行的各种经济一体化体制框架在其成员构成和涵盖范围方面各不相同，

1. *呼吁* 各成员和准成员努力加强经社会在推进区域经济一体化与合作方面所发挥的作用，包括在亚洲及太平洋的所有次区域发挥此种作用；

2. *决定* 利用纪念第一届亚洲经济合作部长级会议举行五十周年的契机，于 2013 年举行亚太区域经济一体化部长级会议，以进一步审查为经社会第六十八届会议编制的专题研究报告 2 中所提出的各项相关建议，并讨论实施这些建议的可能方法与途径；

3. *呼吁* 所有成员和准成员进一步推进区域经济一体化与合作，并制定和执行旨在提高各种现行合作机制的成效的连贯一致的政策；

4. *请* 执行秘书：

(a) 增强秘书处在推进亚洲及太平洋区域经济一体化领域内的作用和能力；

(b) 支持于 2013 年举行第一届亚洲及太平洋区域经济一体化部长级会议；

(c) 向经社会第七十届会议汇报本决议的执行进展情况。

2012 年 5 月 23 日
第五次全体会议

决议 68/11

为确保能源安全努力实现能源连通

亚洲及太平洋经济社会委员会,

回顾 其关于“为在亚洲及太平洋加强能源安全和以可持续方式使用能源促进开展区域合作”的第 67/2 号决议,

注意到 秘书长的“人人享有可持续能源”倡议,

回顾 大会在其第 65/151 号决议中决定宣布 2012 年为“人人享有可持续能源国际年”,

认识到 需要优化能源资源的使用方式,为此应对设法满足这一需求的潜力进行分析,以期建立和发展一个更稳定的和能效更高的生产和消费体系,从而促进可持续发展和加强能源安全,

注意到 经社会第六十八届会议的主题,^{1, 2}

欣见 各政府正在大力推动在能源传输系统的相互连通方面开展次区域和区域合作,

1. *请* 执行秘书与成员国协商提出可供成员国在加强区域能源相互连通方面选择的各种备选方案,包括可为一个似可称作“亚洲能源高速公路”的一体化区域电网拟订一个政府间框架,据以分析每一备选方案的社会经济和环境效益、以及分析在实现每一备选方案的目标方面将面临的挑战和机遇,并向定于 2013 年 5 月在俄罗斯联邦举行的亚洲及太平洋能源论坛报告所有这些备选方案;

2. *还请* 执行秘书向经社会第七十届会议报告本决议的执行进展情况。

2012 年 5 月 23 日
第五次全体会议

¹ 《共同成长：为努力创建一个包容的和可持续的亚太世纪推进经济一体化》(ST/ESCAP/2629)。

² 亦见 E/ESCAP/68/22。