

**亚洲及太平洋经济社会委员会****第七十届会议**

2014 年 8 月 4 日至 8 日(第二阶段), 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
各区域机构的工作: 交通运输****亚洲交通运输部长论坛第二届会议报告****内容提要**

亚洲交通运输部长论坛第二届会议是在曼谷举行的。会议分为两个部分: 高级官员会议段(2013 年 11 月 4 至 6 日)和部长级会议段(2013 年 11 月 7 至 8 日)。有 168 名代表出席了此次论坛, 其中包括来自经社会 26 个成员和一个非成员的 22 名部长级官员以及联合国和其它国际组织、非政府组织和亚太区域私营部门协会的代表。

论坛审查了《亚洲及太平洋交通运输发展区域行动纲领第二阶段(2012-2016)》的执行进展情况, 并审议了影响本区域交通运输发展的新出现的问题。论坛着重强调了交通运输的作用, 最后通过了《利用交通运输促进可持续发展和区域一体化部长级宣言》, 其中载有指导秘书处工作未来方向的大框架, 特别是要继续执行《区域行动纲领第二阶段》以及推广三项政府间协定(即有关亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港的协定)在区域交通运输网络规划和升级改造过程中的运用。

论坛的亮点是《政府间陆港协定》开放供签署, 成为本区域交通运输发展方面的一个重大阶段性成果。

经社会不妨审查并核准《部长级宣言》, 并就宣言的执行以及论坛第二届会议报告中所载的任何其它事项向秘书处提供进一步指导。

* E/ESCAP/70/L. 1/Rev. 1。

目 录

	页 次
一. 要求经社会采取行动或提请其注意的事项	3
A. 利用交通运输促进可持续发展和区域一体化部长级宣言	3
B. 建议	5
二. 会议纪要	5
A. 审查《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》以及 《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领第二阶段 (2012-2016 年)》的执行情况	5
B. 交通运输的主要议题	6
C. 部长级宣言草案	11
D. 通过高级官员会议报告	12
E. 关于“利用交通运输促进可持续发展和区域一体化”的 政策辩论	12
F. 其它事项	16
G. 通过部长级宣言	16
H. 通过论坛报告	17
三. 会议工作安排	17
A. 论坛的开幕、会期和工作安排	17
B. 出席情况	17
C. 选举主席团成员	17
D. 议程	18
E. 会边活动	19
附件 文件清单	20

一. 要求经社会采取行动或提请其注意的事项

A. 利用交通运输促进可持续发展和区域一体化部长级宣言

亚洲交通运输部长论坛建议经社会核准其第二届会议通过的以下成果。

我们，参加 2013 年 11 月 4 日至 8 日在曼谷举行的亚洲交通运输部长论坛第二届会议的亚洲及太平洋经济和社会委员会的成员和准成员的交通运输部长和代表，

认识到安全、高效、清洁、可靠和经济实惠的交通运输系统，对于支持亚洲及太平洋实现可持续的经济增长、改善人民社会福祉以及加强区域一体化的重要作用，

重申我们对于执行《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纲领第二阶段(2012-2016 年)》以及《国际道路运输便利化区域战略框架》的承诺，¹

忆及2012 年 6 月在巴西里约热内卢举行的联合国可持续发展大会成果文件《我们希望的未来》，² 其中，大会注意到，运输和流动是可持续发展的核心，

确信人员和货物的高效流动以及获得无害环境、安全和经济实惠的交通运输作为提高社会公平、健康、城市抵御能力、城乡联系以及农村地区生产力的手段具有重要意义，

强调解决物质和非物质壁垒问题对于各相关成员国利用和发展亚洲公路和泛亚铁路网的重要性，

忆及联大 2010 年 3 月 2 日关于加强全球道路安全的第 64/255 号决议，其中，联大宣布 2011-2020 年期间为《道路安全行动十年》，以及 2012 年 4 月 19 日关于加强道路安全的第 66/260 号决议，其中，联大鼓励尚未这样做的成员国根据《2011-2020 年道路安全行动十年全球计划》制订国家计划，

欢迎2013 年 5 月 8 日至 10 日在首尔举行的“亚洲及太平洋改善道路安全进展情况专家组会议”通过《亚洲及太平洋改善道路安全联合声明》，其中认识到道路安全作为一项可持续发展议题的重要性，³

忆及经社会 2012 年 5 月 23 日关于推进亚洲及太平洋区域经济一体化的第 68/10 号决议，其中，经社会强调，区域经济一体化对于推动亚洲及太平洋区域迈向包容性、可持续和具有抵御能力的未来可发挥关键作用，

强调在建立可持续交通运输系统时需考虑到最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的特殊发展需求，

¹ 见 E/ESCAP/68/9，第一章。

² 联大第 66/288 号决议，附件。

³ 见 E/ESCAP/FAMT(2)/5，附件。

忆及经社会 2013 年 5 月 1 日关于推动亚洲及太平洋基础设施建设公私营伙伴关系促进可持续发展的《德黑兰宣言》执行情况的第 69/6 号决议，其中经社会欢迎作为第三届亚太公私营伙伴关系促进基础设施发展部长级会议圆满成果的《亚洲及太平洋基础设施建设公私营伙伴关系德黑兰宣言》，

欢迎 2013 年 7 月 23 日至 25 日在苏瓦举行的太平洋国家加强岛际航运和物流高级别会议通过《太平洋地区改善海事运输及相关服务苏瓦宣言》，⁴

因成功开展区域合作使《政府间陆港协定》⁵ 正式定型而受到鼓舞，它将有助于发展更为可持续和包容性的交通运输系统，使各种交通运输模式一体化，便利跨界和过境交通运输，推动利用节能和低排放交通运输方式，并在内陆地区创造新的发展机会，

1. **决心**在国家和区域层面制订并执行交通运输政策和战略，以支持可持续发展和区域一体化，为此：

(a) 推动采取综合性交通运输规划和决策方针，兼顾可持续发展的经济、社会和环境方面；

(b) 加强区域合作，推动区域和区域间交通运输基础设施的发展和运营工作；

(c) 改善内陆乡村和偏僻地区的交通运输通道，尤其关注内陆发展中国家和小岛屿发展中国家；

(d) 继续将道路安全置于可持续发展议程的突出地位；

2. **请**成员国在讨论联合国 2015 年后发展议程时考虑到可持续交通运输的问题；

3. **鼓励**尚未签署《政府间陆港协定》⁵ 的成员国考虑签署该《协定》，并在此后加入、批准、接受或核准该《协定》，以确保其早日生效；

4. **请**执行秘书继续优先重视《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领第二阶段(2012-2016 年)》⁶ 的执行工作，尤其要协助区域成员和准成员的努力：

(a) 进行亚洲公路网和泛亚铁路网以及具有国际重要性的陆港的开发和运营工作；

(b) 采取措施，为区域和区域间交通运输网络沿线的跨界和过境交通运输提供便利；

(c) 通过执行《太平洋地区改善海事运输及相关服务苏瓦宣言》⁴ 加强群岛和岛屿国家的岛际航运业务；

⁴ 见 E/ESCAP/FAMT(2)/6。

⁵ 经社会第 69/7 号决议，附件。

⁶ 经社会第 68/4 号决议，附录一。

(d) 制订并实施可持续交通运输政策和战略，尤其要推动节能多式联运，建立一体化城市公共交通系统，包括促进非机动车流动，以及改善乡村和偏远地区的交通运输通道；

(e) 继续加强道路安全，执行《亚洲及太平洋改善道路安全联合声明》，³ 其中特别强调了弱势道路使用者的需要；

5. **还请**执行秘书继续：

(a) 确保与其他联合国机构和多边专门机构以及相关次区域组织有效开展协调工作；

(b) 与国际和区域融资机构、多边和双边捐助方、私营部门以及国际组织开展协作，为亚洲及太平洋实现可持续的包容性交通运输发展调动资金和技术支助。

B. 建议

1. 论坛对秘书处开展的各项活动表示赞赏，并要求秘书处继续支持成员和准成员努力进一步执行《区域行动纲领第二阶段》。
2. 论坛要求秘书处继续促进构成本区域国际一体化多式联运和物流体系基础的亚洲公路和泛亚铁路网政府间协定以及政府间陆港协定。
3. 论坛要求秘书处继续为有关交通运输便利化和物流各个方面的国家能力建设活动提供援助。
4. 论坛认识到信息和通信技术(信通技术)在发展高效率物流体系中的关键作用，并要求秘书处加强在该领域的研究，其中包括于 2013 年 5 月在中国杭州举办的发展高效和有效的物流系统区域研讨会所建议的关于物流信息系统的研究，并要求秘书处为区域和次区域能力建设提供协助，以便通过信通技术的有效应用在本区域实现协调的物流服务系统。
5. 论坛认识到城市和农村交通运输是可持续交通运输的关键要素，并请秘书处在促进和交流这些领域的知识方面做更多的工作。
6. 论坛要求秘书处继续开展关于落实《2011-2020 年道路安全行动十年全球计划》方面的工作。

二. 会议纪要

A. 审查《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》以及《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领第二阶段(2012-2016 年)》的执行情况(议程项目 2)

1. 会议收到题为“审查《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》以及《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领第二阶段(2012-2016 年)》的执行情况”的文件(E/ESCAP/FAMT(2)/1)。随同文件一起的还有一份题为“《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领第二阶段(2012-2016 年)》下开展的

活动”的信息文件(E/ESCAP/FAMT(2)/INF/4)。

2. 以下国家的代表作了发言：亚美尼亚、孟加拉国、中国、伊朗伊斯兰共和国、蒙古、俄罗斯联邦和土耳其。亚洲运输发展学会和国际公路运输联盟的代表也作了发言。

3. 论坛满意地注意到《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》以及《区域行动纲领第二阶段(2012-2016 年)》的执行工作所取得的进展。论坛对秘书处开展的各项活动表示赞赏。

4. 论坛注意到各国对执行区域行动纲领第二阶段的承诺。几个代表团还表示将继续支持秘书处根据区域行动纲领第二阶段开展各种活动。

5. 论坛赞赏秘书处为建立区域一体化交通运输网络所作的努力，尤其是为在本区域发展交通运输基础设施向成员国提供政策备选方案。

6. 论坛欢迎秘书处参加由欧洲经济委员会(欧洲经委会)于2013年2月26日在日内瓦举办的内陆运输委员会和欧亚交通运输联接部长级会议，并指出，关于欧亚交通运输联系未来发展的联合声明将对发展欧亚交通运输联系作出重要贡献。

7. 论坛注意到中亚经济体特别方案(中亚特别方案)交通运输和出入境项目工作组的成果，称赞亚太经社会秘书处和欧洲经委会对其活动的支持。论坛表示希望亚太经社会北亚和中亚次区域办事处能在这一工作领域继续发挥重要作用。

8. 论坛表示希望对次区域间互联互通的法律方面进行探讨。就此，论坛希望计划于2013年12月在曼谷举行的关于这一议题的研讨会能成为经社会今后工作的起点。

9. 论坛注意到中国对于加强与其周边国家的交通运输便利化和物流的优先重视，特别是在上海合作组织(上合组织)、大湄公河次区域和东北亚交通运输和物流合作框架下开展合作，包括通过东北亚物流信息服务网络开展合作。

10. 亚洲运输发展学会和国际公路运输联盟的代表表示其各自的组织完全支持区域行动纲领的实施，并指出，方案的许多目标与其组织本身的目标是一致的。

B. 交通运输的主要议题(议程项目3)

1. 加强区域和区域间交通运输网络的互联互通

11. 会议收到文件“加强区域和区域间交通运输网络的互联互通”(E/ESCAP/FAMT(2)/2)和文件“太平洋岛屿国家加强岛屿间航运和物流高级别会议的成果”(E/ESCAP/FAMT(2)/6)。

12. 以下国家的代表作了发言：亚美尼亚、孟加拉国、中国、印度、伊朗伊斯兰共和国、马来西亚、缅甸、尼泊尔、大韩民国、俄罗斯联邦、土耳其和泰国。亚洲交通运输研究所和国际公路运输联盟的代表也作了发言。

13. 论坛满意地注意到，许多国家采取主动，加强与其周边国家的互联互通，以便提升整个区域的交通运输互联互通水平。除了邻国之间的各种双边举措之外，一些国家还利用次区域合作框架(例如东南亚国家联盟(东盟)、伊洛瓦底江—湄南河—湄公河流域经济合作战略、孟加拉国—中国—印度—缅甸区域合作论坛、孟加拉湾多部门技术和经济合作倡议、大湄公河次区域、印度尼西亚—马来西亚—泰国增长三角、南亚区域合作联盟(南盟)和欧高亚交通运输走廊)作为发展区域交通运输网络和提升本区域交通运输互联互通水平的基础。

14. 论坛重申区域互联互通的重要性，并确认《政府间陆港协定》⁷ 是实现这一目标的有用工具。论坛还认识到，该协定将推动亚洲公路和泛亚铁路网络的结合，是实现本区域国际一体化多式联运和物流体系的一个积极步骤。论坛还指出，该协定有可能成为改善本区域物流的一种媒介。

15. 论坛认为，互联互通对于内陆国家特别重要，并注意到，过境国日益重视发展其交通运输基础设施以便为其邻国提供过境机会。论坛还注意到孟加拉国、伊朗伊斯兰共和国和缅甸在亚洲公路和泛亚铁路走廊沿线所具有的过境潜力。

16. 论坛听取了关于一些正在进行的项目的介绍。在这方面，论坛注意到土耳其正在执行一些项目，以便建立与周边国家和地区的互联互通。论坛感兴趣地注意到，通过铁路联接亚洲和欧洲的马拉瑞项目已经竣工并于最近通车。论坛还注意到印度政府向不丹、缅甸和尼泊尔提供技术援助发展国家间的互联互通。论坛还注意到关于将现有铁路网络与亚美尼亚南部边界连接起来的“亚美尼亚南部铁路”铁路项目的可行性研究已经完成。

17. 许多代表团详细介绍了各自国家的道路基础设施发展情况。在这方面，论坛注意到亚美尼亚、孟加拉国、中国、印度、伊朗伊斯兰共和国、蒙古、尼泊尔、缅甸和土耳其开展的亚洲公路发展举措，包括亚洲公路和其它国家级公路升级改造以及与邻国的道路连接的进展情况。

18. 在能力建设领域，论坛注意到，亚洲运输发展学会为本区域铁路管理人员举办了三次培训讲习班，内容是泛亚铁路投入运营的问题；最近还为南亚和东南亚铁路工作人员举办了为期两周的培训课程，内容是陆港的规划、设计、发展和运营。亚洲运输发展学会的代表着重指出，就交通运输服务的成本核算和定价问题向铁路管理人员提供实际培训很有必要，并表示该研究所愿意就此与亚太经社会开展协作。

19. 论坛还指出，国际公路运输联盟的样板公路举措将推动国际公路交通运输并改善本区域的道路安全。国际公路运输联盟的代表向论坛通报，该组织最近与塔吉克斯坦政府和土库曼斯坦政府就中亚的交通运输和过境问题举办了两次高级别会议。

20. 论坛获悉，《太平洋地区改善海事运输和相关服务苏瓦宣言》已于 2013 年 7 月 23 日至 25 日在苏瓦举行的太平洋岛屿国家加强岛屿间航运和物流高

⁷ 经社会第 69/7 号决议。

级别会议上获得通过。论坛指出，《苏瓦宣言》的执行将提高群岛国家和小岛屿发展中国家和领土的互联互通。

2. 营造有利于国际运输和物流便利化的环境

21. 会议收到文件“营造有利于国际运输和物流便利化的环境”(E/ESCAP/FAMT(2)/3)。

22. 以下国家的代表作了发言：孟加拉国、不丹、柬埔寨、中国、日本、尼泊尔、大韩民国、俄罗斯联邦、土耳其和越南。亚洲运输发展学会和国际公路运输联盟的代表也作了发言。

23. 论坛强调，有效的交通运输便利化对于成员国融入区域和全球市场、提升其竞争力、吸引外国直接投资和旅游者以及加强交通运输部门发展领域的区域合作十分重要。

24. 论坛指出，非物质壁垒的存在阻碍了国际公路运输，其中包括复杂的出入境手续和程序、重复的检查、限制性的公路运输许可证、边境机构在边境内外缺乏协调以及高昂的过境费等。

25. 论坛还注意到各国为消除非物质壁垒所采取的措施，例如对货物提前进行电子申报，车辆使用卫星定位系统，发展联合运输，在边境口岸建设一体化检查站，安置信息技术型交通信息系统，设立海关联合检查站，利用公私营伙伴关系项目实现边境口岸现代化，加入国际交通运输便利化公约以及缔结双边和次区域协定等。

26. 论坛进一步注意到海关联盟成员国以及白俄罗斯、哈萨克斯坦和俄罗斯联邦共同经济空间为建立欧亚联盟所作的努力，其目的是执行协调的交通运输政策以促进区域交通运输互联互通的发展。

27. 论坛重申国际道路运输便利化区域战略框架在应对发展本区域国际道路运输所面临的挑战方面所作的实质性贡献。

28. 论坛对秘书处为应对国际陆路交通运输所面临的运营挑战而开发的交通运输便利化模型表示欢迎。不丹代表团要求秘书处举办讲习班/研讨会，以便加深理解这种模型的落实对于利益攸关方的潜在好处和代价。

29. 论坛强调了协调统一国际道路和铁路运输法律机制的重要性，特别是加入经社会有关公路和铁路交通运输方式的便利化措施的第 48/11 号决议所推荐的公约。

30. 论坛指出，建设有效的国际铁路运输法律机制十分重要，并对秘书处就铁路便利化问题编写了全面的研究报告表示赞赏。论坛支持制订国际铁路运输便利化区域框架的计划。

31. 论坛感谢秘书处为制订《上海合作组织成员国国际道路运输便利化政府间协定》提供技术和资金支持，并满意地注意到协定可望在 2013 年 11 月签署。

32. 论坛注意到 2013 年 4 月 23 日至 24 日在曼谷举行的关于中国、蒙古和

俄罗斯联邦跨界交通运输问题研讨会的成果，并支持研讨会关于就公路过境交通运输问题谈判一项三方法律文书的建议，其重点是该三国之间的亚洲公路 AH4 号线路。

33. 论坛认识到，为本区域的货运代理、多式联运运营商和物流服务供应商建立一个可持续、经认证的培训制度非常重要，并鼓励秘书处与国际货运代理协会联合会合作实施这种制度。

34. 论坛注意到在中一日一韩交通运输和物流部长级会议框架下继续为促进高效的国际多式联运作出的努力，包括中国与大韩民国之间的海陆联运系统，以及日本和大韩民国之间有关船载车辆可相互使用对方公路的试点项目。在此方面，论坛注意到大韩民国主动提出与其他成员国分享这方面的经验和知识。

35. 论坛注意到，日本于 2013 年 6 月通过了一项国家物流政策，其中包括扩大日本机场和港口的物流功能、发展滚装服务、实现托盘系统的标准化以及开发人力资源，特别是针对东盟地区。论坛还注意到，日本愿意与其他成员国分享发展高效物流系统的经验和知识。

36. 国际公路运输联盟的代表表示，该组织感谢经社会通过《国际道路运输便利化区域战略框架》，并且对计划签署《上海合作组织成员国国际道路运输便利化政府间协定》表示欢迎。该代表强调，应加入经社会第 48/11 号决议中建议的多边法律文书，并向论坛通报了计划开展的有关国际道路运输中使用的许可证制度的研究计划。

37. 亚洲运输发展研究所的代表赞扬秘书处在 E/ESCAP/FAMT(2)/3 号文件中提供的信息，内容涉及利用新技术营造有利于交通运输便利化的环境方面的最新动态，以及有关统一各种技术、业务、法律、法规和商业框架从而实现畅通无阻的跨界货物运输的信息。

3. 区域基础设施发展和维护的创新融资选项

38. 会议收到了题为“区域基础设施发展和维护的创新融资选项”的文件(E/ESCAP/FAMT(2)/4)。

39. 以下国家的代表在会上发言：孟加拉国、伊朗伊斯兰共和国、尼泊尔、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦和泰国。亚洲运输发展学会和国际公路运输联盟的代表也作了发言。

40. 论坛确认秘书处为查明交通运输发展融资选项、尤其在公私伙伴关系方面所做的工作。论坛注意到，本区域的交通运输投资需求相当大，必须采取替代融资来源和方法。在这方面，论坛支持经社会有关执行《德黑兰宣言》以便在亚洲及太平洋推动建立基础设施建设公私伙伴关系以促进可持续发展的第 69/6 号决议，并鼓励秘书处继续推动在这一领域开展知识共享和能力建设活动。尼泊尔代表要求秘书处援助尼泊尔政府制定体制框架和进行能力建设，以便帮助该国在交通项目方面吸引更多的私人投资。

41. 论坛注意到，本区域已通过公私伙伴关系模式实施了为数相当多的项目，而且许多国家已经采取措施改善投资条件从而吸引私人资源，其中包括

制定有利的法律框架。

42. 论坛指出，吸引私营部门在发展交通运输基础设施领域投资并共担风险这一工作仍然充满挑战，并进一步指出，各国可以交流以公私营伙伴关系方式实施项目的经验，也可就本区域的项目交换数据，使各方相得益彰。在这方面，国际公路运输联盟还主动提出分享采用公私营伙伴关系作为执行机制的样板公路举措方面的信息。

43. 论坛还注意到各国作出了努力，利用道路使用费、燃料税和注册费来筹集必要投资，以保持和维护现有资产。在此方面，亚洲运输发展学会的代表提到，寻求节约时通常会先削减养护预算，因此，寻找创新融资机制以确保有足够的养护经费至关重要。

44. 论坛指出，区域基础设施基金对于发展跨界基础设施尤其具有现实意义，而且有必要为发展交通运输基础设施激活一些现有文书。

4. 促进可持续的包容性交通运输

45. 会议收到了题为“促进可持续和包容性交通运输”的文件(E/ESCAP/FAMT(2)/5)。

46. 以下国家的代表作了发言：不丹、中国、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、日本、马来西亚、尼泊尔、俄罗斯联邦、泰国。亚洲运输发展学会和联合国区域发展中心(区域发展中心)的代表也作了发言。

47. 论坛强调，联合国和其他发展机构之间应合作制定可持续的交通运输议程。论坛注意到，联合国各区域委员会开展合作，成功研制用于衡量内陆运输排放的“为了未来内陆运输系统”模型。论坛还注意到该模型应用于评估可持续的交通政策选项。

48. 论坛注意到成员国为制定国家总体计划而采取的举措，其中纳入了旨在促进列车提速和其他省油模式等可持续的交通运输政策。论坛注意到尼泊尔政府计划在联合国区域发展中心的援助下制定一项 2015–2040 年环境可持续的交通运输战略，并注意到尼泊尔代表团要求秘书处对此提供支持。

49. 论坛注意到，成员国为改善城市公交系统的质量、便利程度及效率而正在采取的各种国家政策措施，包括开发和改善大众公交系统(如重轨、快速公交、轻轨、有轨电车和市区铁路等)，以及建设综合交通枢纽站和运用信通技术发展智能交通系统。

50. 论坛强调，亚洲及太平洋区域需要提高交通运输系统的质量，以便向社会提供安全、环保和便利的交通运输。论坛注意到解决老年人口和处境不利人员的流动需求的重要性。在这方面，论坛对日本主动提出要分享其在该领域的经验表示欢迎。

51. 论坛注意到，需要推动向铁路模式的转移并提高铁路的效率。在这方面，论坛注意到印度政府采取举措开发两条铁路货运专用走廊，这将提高货物运输的可持续性。

52. 论坛注意到正在采取各种用于交通运输基础设施养护工作的政策。一个

代表团呼吁成员国调拨足够资源以确保养护工作得到可持续的资金供应。

53. 论坛强调，互联互通、交通运输一体化、交通运输便利化和物流等议题应视为可持续包容性交通运输发展各项方案和项目的高度优先事项。

54. 论坛强调，根据《曼谷 2020 年宣言——2010 至 2020 年可持续交通运输目标》⁸ 的目标 12，建立具有高效节能的运输系统具有重要意义，论坛注意到一项关于绿色货运倡议的自愿性区域协定的概念，这一概念于 2013 年 4 月 23 日至 25 日在印度尼西亚巴厘岛举行的第七届区域环境可持续交通运输论坛上曾加以讨论，论坛还指出，需要通过东盟、亚太经社会、南盟、南亚合作环境署以及联合国区域发展中心之间的机构间协作进一步就此开展工作。

55. 论坛强调了农村道路对实现《千年发展目标》的重要性，特别是考虑到仍有半数的世界人口生活在农村地区，就更是如此。一些代表在会上介绍了有关扩建农村地区道路网以及公交互联互通和提供运输服务的最新情况。在这方面，论坛注意到非政府组织和私营部门对于改善农村道路的养护工作可发挥的潜在作用，并欢迎进一步就此议题交换信息。

56. 论坛强调要加强道路安全，并注意到许多国家已开始采取行动加强道路安全，包括制定大目标和具体目标，制定有关道路安全的国家计划和战略，将安全审核纳入道路设计和建造工作，安置适当的路标，以及实施教育和宣传方案。在这方面，若干代表团向论坛通报了通过实施道路安全干预措施成功减少死亡人数并改善道路安全的情况。

57. 论坛指出，应用智能交通系统和高品质的运输系统可以减少道路交通事故。

58. 论坛欢迎亚洲及太平洋改善道路安全进展情况区域专家组会议通过的《亚洲及太平洋改善道路安全联合声明》，该会议在第二个联合国全球道路安全周期间于 2013 年 5 月 8 日至 10 日在首尔举行。

59. 该论坛赞赏秘书处为实施《2011-2020 年道路安全行动十年全球计划》所开展的工作。

60. 俄罗斯联邦代表告诉论坛，他的政府计划提交一项关于道路安全的决议草案供联大第 68 届会议审议。

C. 部长级宣言草案 (议程项目 4)

61. 高级官员们收到了利用交通运输促进可持续发展和区域一体化部长级宣言草案(E/ESCAP/FAMT(2)/WP.1)。

62. 经过一番审议，高级官员们建议将部长级宣言草案提交部长们审议和通过。

⁸ E/CN.17/2011/18, 附件, 附录。

D. 通过高级官员会议报告 (议程项目 6)

63. 高级官员于 2013 年 11 月 6 日通过了涵盖议程项目 1 至 6 的报告草稿。(E/ESCAP/FAMT (2)/CRP. 1)。

E. 关于“利用交通运输促进可持续发展和区域一体化”的政策辩论 (议程项目 7)

64. 论坛确认交通运输互联互通作为促进区域一体化、经济增长和可持续发展的一个工具的重要性，并满意地注意到成员国在参与讨论相关问题的国际论坛的程度在提高。在这方面，论坛指出，建造提高交通运输互联互通所需要的基础设施对于内陆国家构成特殊的挑战，需要加以解决。

65. 认识到国家间互联互通的好处，一些成员国已经在实施项目以提高泛亚铁路和亚洲公路网沿线到邻国的基础设施。就此，论坛确认 2012 年第二次交通运输部长会议通过的《区域行动纲领第二阶段 (2012-2016 年)》提供了一个有用的框架，各国可在此框架内规划各自的基础设施发展。

66. 论坛确认对于发展包括陆港在内的多式联运设施的重视程度与日俱增。在这方面，论坛认为，陆港在将亚洲公路网和泛亚铁路网联为一体方面发挥了不可或缺的作用。

67. 论坛强调，区域合作对于实现国家间互联互通至关重要，并认为秘书处应继续在这方面发挥重要作用。论坛还赞赏许多国家为提高与各自邻国的互联互通所采取的政策和措施。

68. 论坛注意到目前存在大量与跨界和过境运输相关的双边和多边法律文书，并强调这些文书在便利交通运输以及促进贸易、投资和旅游方面的重要作用。

69. 论坛听取了关于各国为落实双边和多边法律文书而采取的各种措施的介绍，其中包括对于国内法律法规的修改、颁布新的法律法规、向所有利益攸关方传播信息、开展能力建设、协调和资金支助。

70. 论坛建议交通运输便利化法律和技术专家区域网应发挥一种平台的作用，以便交流与跨界和过境交通运输双边安排以及与相关国际公约和次区域协定有关的经验和良好做法。

71. 论坛确认，协调统一交通运输领域的法律制度以及拟定有关国际交通运输发展和便利化的区域协定对于进一步发展本区域的交通运输部门及其融入全球交通运输体系十分重要。

72. 论坛指出，区域交通运输基础设施发展需要大量资源，寻找替代的筹资机制 (例如公私营伙伴关系) 十分重要。在这方面，论坛对 2012 年 11 月 14 日在德黑兰举行的第三次亚太公私营伙伴关系促进基础设施发展部长级会议⁹表示赞赏，该次会议提高了人们对于公私营伙伴关系及如何消除私营部门参

⁹ 见 E/ESCAP/69/24。

与的障碍的认识。

73. 论坛认识到可持续的、包容的、高质量的交通运输体系对于支持可持续的经济增长、改善人民的社会福祉和提高区域一体化的重要作用。在这方面，论坛注意到成员国所采取的各种政策措施，例如，制订城市交通总体规划、改进城市公共交通、促进非机动车交通运输、减少排放的绿色技术以及使用替代燃料和智能交通运输系统等。为此，论坛对本届会议的主题“交通运输是促进可持续发展和区域一体化的关键”表示欢迎。

74. 论坛认识到，在规划和设计交通运输基础设施时应考虑到节能减排以及改造和发展有抵御能力的交通运输基础设施的必要性。

75. 论坛认识到边远和分散的农村人口的交通运输需求，并强调改善农村交通的重要性。论坛指出，改善农村交通将大大有助于实现千年发展目标。

76. 论坛深切感谢中国、大韩民国和俄罗斯联邦政府为《区域行动纲领第二阶段》的执行提供了技术和财政支助。

77. 大韩民国邀请各国参加定于 2013 年 11 月 27 日至 29 日在大韩民国仁川举行的可持续交通运输发展政策选择区域专家组会议。

78. 与会代表在论坛政策辩论期间的发言中详细介绍了各自国家的交通运输政策、发展经验和其它举措。

79. **亚美尼亚** 继续把重点放在改进其交通运输基础设施上，包括建设新的公路和铁路连接路段以及改进南北交通走廊沿线现有的公路和铁路连接路段，修复北部方向的主要国际公路连接路段，以及计划在埃里温国际机场附近建设一个陆港。此外，还计划启动新的项目，建设南部方向的公路和铁路连接路段，通过与西亚铁路网的联接提升其过境潜力。

80. **阿塞拜疆** 实施了一项国家工作方案以促进交通运输系统的可持续发展和高效率运营，其中包括目前正在建设巴库—第比利斯—卡尔斯铁路线，以便把欧洲和亚洲的铁路网络联接起来；建设新的巴库国际贸易海港，以提高里海盆地的货运能力；以及建设和升级改造一些主要的公路和铁路线。过去五年，交通运输部门占了该国总投资的 20%。

81. 阿塞拜疆代表团对由于亚美尼亚占领阿塞拜疆的领土纳戈尔诺—卡拉巴赫地区和其它七个相邻省份而导致阿塞拜疆政府不能全面执行《利用交通运输促进可持续发展和区域一体化部长级宣言》的各项规定表示遗憾。亚美尼亚代表团认为，这些政治问题超出了论坛的范围，而且阿塞拜疆代表的发言也没有准确反映实际情况。

82. **不丹** 大幅度增加了公路网络的覆盖范围，其大多数农村住区现在已经与更大范围的公路网联接起来。计划于 2014 年开始建设一个陆港。城市交通拥堵问题将通过改进公交和非机动车交通运输以及实施智能交通运输系统帮助交通管理来解决。目前正在研究将交通运输活动合并在一个单一的行政管理部门下的可能性，以便改进交通运输政策的规划、协调和实施。

83. **柬埔寨** 正在建设 145.5 公里的公路连接路段和跨越湄公河的两座桥梁；将金边至柬泰边境的公路提升至一级；在新加坡至昆明的铁路线上建设

从诗梳风至波贝的铁路线。柬埔寨还更新改造了金边和西哈努克市两大海港，并于 2012 年将一个新的集装箱码头投入运营以满足当前和今后的交通增长。

84. **中国** 一直通过加快发展便捷、安全、经济、高效和绿色的综合交通运输体系并加快发展智能交通运输系统以及执行将公共交通置于优先地位的战略并大力推进运输物流的发展来推进可持续发展、区域一体化和互联互通。中国将客运“零距离换乘”和货运“无缝衔接”的目标作为综合交通运输体系的组成部分。中国还大幅度提高了对发展公共交通的资金支持。此外，中国还实施了“公交都市”试点项目。

85. **印度** 已计划：建造 25,000 公里新铁路线；30,000 公里复线或多线铁路线；铁路客运和货运分别提速 60%和 30%；到 2020 年，货运车皮生产每年从 25,000 台增加到 75,000 台，客运车厢生产每年从 2,500 节增加到 10,000 节。为提高货运效率，印度正在发展货运专用走廊。为改进与其邻国的互联互通，印度正在铺设新的路线，即与尼泊尔的焦格伯尼—比拉德讷格尔线和与孟加拉国的阿加尔塔拉—阿考拉线。

86. **印度尼西亚** 仍然决心要发展一体化多式联运和物流系统，近年来在下列领域取得了长足进展：建设和扩大了公路和铁路网络；改进了海港、陆港和空港；改善了公交系统；实施了智能运输系统；并提高了道路安全。为提高道路安全，印尼于 2013 年 4 月颁布了关于落实道路安全行动十年的总统令。印度尼西亚于 2013 年 4 月主办了第七届亚洲区域环境可持续的交通运输论坛，论坛产生了《巴厘三零愿景宣言——亚洲走向实现下一代交通运输系统：零拥堵、零污染和零事故》，以支持亚洲促进环境可持续的交通运输，以及支持将绿色货运的概念作为可持续交通运输的要素之一。印度尼西亚正在考虑发展海洋连接，以此作为其继续泛亚交通运输创新努力的一部分。

87. **伊朗伊斯兰共和国** 已签署了 120 项有关交通运输的双边和多边协定，并加入了 10 个以上区域多边协定，包括亚洲公路网和泛亚铁路网政府间协定，并实施了许多交通运输项目以改善与邻国的互联互通。考虑到铁路是一种相对安全、高效和廉价的交通运输模式，伊朗实施了一些铁路项目，包括建设泛亚铁路网在其领土上的一些空缺路段，而且正在开发过境走廊，即南北交通运输走廊、欧高亚交通运输走廊和东西交通运输走廊。

88. **日本** 正在推广“高质量交通运输”概念作为区域互联互通的一个重要方面。日本通过促进公共交通(特别是铁路)和私营部门参与成功减少了交通拥堵并扩大了出行便利。政府目前正在集中力量使公共交通更加方便老年人。日本指出，超大型城市和地方城市之间高质量的互联互通改善了地方城市制造业和旅游业的机会。

89. **老挝人民民主共和国** 作为东南亚唯一的内陆国家并且在地理上位于东盟和大湄公河次区域的中心，继续在升级改造和发展交通运输基础设施，尤其是东西和南北经济走廊沿线的线路。为改善国家所有边境口岸的交通运输便利化，已经成立了一个特别工作队。老挝已签署了《柬埔寨—老挝人民民主共和国—缅甸—越南“开放天空”协定》以及其它 30 多项双边和多边航空服务协定。

90. **马来西亚** 的目标是到 2020 年将碳排放减少 40%之多。为实现这一目标，国家已制定并实施了国家政策，以促进绿色技术、可再生能源和提高能效。国家已于 2013 年开始实施政府改革方案第二阶段，其目标是到 2020 年实现公交出行模式占 50%的比例。通过双轨和电气化方案，该国正在提高通往泰国的铁路线的运力，而且目前正在规划建设一条新加坡和吉隆坡之间的高铁线路。

91. **缅甸** 一直在实施一些基础设施发展项目，努力实现其成为一些东盟国家通向欧洲以及通向中国和印度边境地区门户的潜力。基础设施的成就包括：(a) 148,689 公里公路；(b) 5,922 公里铁路线(其中 2,847 公里正在建设之中)；(c) 在皎漂、土瓦和格莱高的三个国际深水港项目；(d) 包括三个国际空运服务在内的 33 个空港正在运营。

92. **尼泊尔** 正通过升级改造亚洲公路、发展东西铁路作为泛亚铁路网的一部分以及建设内陆集装箱集散站和综合检查站来努力加强互联互通。连接剩余两个地区首都的公路将于 2014 年竣工，与此同时，利用道路使用者的收费资金对现有公路资产进行保护和养护。尼泊尔计划在加德满都地区发展快速公交，并建造缆车系统把旅游目的地连接起来。

93. **大韩民国** 正在实施促进低碳绿色增长的交通运输和物流政策，其中包括：改进技术使汽车燃料使用效率提高；推动使用公交；减少私家车的使用；推出所有交通模式通用的全国交通卡；扩大人行区和自行车通道。为支持提升本区域互联互通水平的目标，韩国政府支持开展了亚洲公路一些路段前期可行性研究的项目。

94. **俄罗斯联邦** 已采取步骤提高国际交通运输连通的效率，以便开发区域一体化交通运输系统以及欧亚交通运输连接。该国计划投资 250 亿美元用于国内亚洲部分的铁路运输项目，以便提高交通运输能力并将泛西伯利亚铁路沿线的穿行时间减至七天。俄罗斯还优先建设从欧洲通往中国西部的公路交通运输走廊，并在该国亚洲部分建设海港和空港。

95. **塔吉克斯坦** 始终在扩展发展交通运输和物流的法律制度，为此签署了新的政府间协定，加入了国际公约和协定，还制定了国内立法。该国已完成了若干建造和修复公路、桥梁及隧道的重大基础设施项目，帮助该国克服了作为内陆国家的与世隔绝状态。该国还计划通过利用公私营伙伴关系发展与邻国的铁路连接并发展物流设施。

96. **泰国** 为了成为本区域的物流枢纽，优先投资于基础设施。其基础设施发展规划包括建造连接九个边卡的四车道公路，扩大城市地区高质量公交系统，以及改善铁路网络。政府还批准了一项法案，授权财政部借贷 2 万亿泰铢作为四列新的高速火车的资金。

97. **土耳其** 上个十年已投资约 710 亿美元发展其运输和交通部门，其中包括 460 亿美元用于公路以及 120 亿美元用于铁路。私营部门及其他组织还对许多交通运输项目进行了追加投资。随着 2013 年 10 月 29 日马尔马拉项目的开通，土耳其在欧洲和亚洲之间的交通运输网络已直接连通，而且现在北京与伦敦之间畅通无阻的铁路交通已成为可能。土耳其还启动了若干其它项目来改善与内陆国家的互联互通，向这些国家提供到其港口的直接通道。

98. **越南** 已对亚洲公路 AH1 进行了升级改造并计划将该国境内所有亚洲公路网提升到三级或更高标准。该国不断对河内至胡志明市干线以及河内至老街路段上的铁路基础设施进行现代化建设,并且还与柬埔寨合作建造胡志明市到金边之间的缺失路段。该国政府已批准了一项发展陆港网络的主体计划,并已签署了双边和多边公路交通运输协定,以推动该国与邻国之间的贸易、投资和旅游业。

99. **欧洲经济委员会** (欧洲经委会)的代表向论坛简要介绍了涉及道路安全、交通运输基础设施、车辆法规和跨界便利化的若干法律文书。他重点谈到最近欧洲经委会—亚太经社会联合开展的活动,并通知论坛,欧洲经委会和亚太经社会将与印度政府及道路交通教育研究所合作,于 2013 年 12 月 4 日在新德里联合举办欧亚道路安全论坛。他还通知论坛,37 个国家今年早些时候在日内瓦签署了有关促进欧亚铁路交通运输以及统一铁路法的各项活动的《联合宣言》。¹⁰

100. **国际道路运输联盟** 的代表指出,该组织的作用在于简化并协调国际道路交通运输。在此方面,他向论坛介绍了旨在提高国际道路交通运输效率的“新欧亚陆地交通运输举措”、“公路模式举措”以及国际公路运输电子预申报工具。

101. **亚洲交通运输发展学会** 的代表指出,建设人力资本、加强区域合作以及为本区域所有人民推动实现可持续和包容性增长是亚洲发展交通运输的三个要素,他表示了该组织对这些领域工作的支持。

102. **联合国区域发展中心** 的代表大致介绍了第七届亚洲环境可持续交通运输论坛的主要亮点,并提请论坛注意在“亚洲环境可持续交通运输倡议”下取得的一些阶段性成就。他尤其提到 2010 年通过的《曼谷 2020 年宣言——2010 至 2020 年可持续交通目标》⁸ 以及 2013 年早些时候通过的《巴厘三零愿景宣言——亚洲走向实现下一代交通运输系统:零拥堵、零污染和零事故》。他还重点谈到努力达成区域绿色货运协定从而对实现可持续发展作出重要贡献的重要意义。

103. **国际铁路联盟** 的代表向论坛通报说,自 2009 年以来,“更为绿色的交通运输”一直是该组织的六大优先项目之一,而且他们为了推广这一想法已出版了很多研究报告。他还提到该组织最近在制定国际铁路标准方面开展的工作,目标是优化使用寿命周期成本并确保拥有可靠、可得、可养护以及安全的铁路运营。

F. 其它事项(议程项目 5 和 8)

104. 没有讨论其它事项。

G. 通过部长级宣言(议程项目 9)

105. 论坛收到了利用交通运输促进可持续发展和区域一体化部长级宣言草案

¹⁰ ECE/TRANS/2013/2。

(E/ESCAP/FAMT (2) /L. 3)。

106. 论坛以鼓掌方式通过了《利用交通运输促进可持续发展和区域一体化部长级宣言》。

H. 通过论坛报告 (议程项目 10)

107. 论坛第二届会议的报告于 2013 年 11 月 8 日通过。

三. 会议工作安排

A. 论坛的开幕、会期和工作安排

108. 第二届亚洲交通运输部长论坛于 2013 年 11 月 4 日至 8 日在曼谷联合国会议中心举行。论坛由两部分组成：高级官员会议段(2013 年 11 月 4 日至 6 日)以及部长级会议段(2013 年 11 月 7 日至 8 日)。

109. 泰国政府交通运输部部长 Chadchart Sittipunt 先生宣布部长级会议段开幕。亚太经社会执行秘书宣读了秘书长的贺信并且发表了她的开幕讲话。

110. 泰国交通运输部常务秘书 Somchai Siri Wattanachoke 先生宣布高级官员会议段开幕。亚太经社会交通运输司司长也作了发言，对各个代表团表示欢迎。

B. 出席情况

111. 亚太经社会的以下成员和准成员的代表出席了会议：亚美尼亚、阿塞拜疆、孟加拉国、不丹、柬埔寨、中国、朝鲜民主主义人民共和国、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、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、斯里兰卡、塔吉克斯坦、泰国、土耳其、越南。

112. 奥地利代表也出席了会议。

113. 以下联合国机关和专门机构的代表出席了会议：法律事务厅、欧洲经济委员会、联合国区域发展中心、世界卫生组织。

114. 以下政府间组织、非政府组织和其它组织的代表列席会议：亚洲开发银行、亚洲伤残预防基金会、亚洲运输发展学会、清洁空气亚洲、德国国际合作署、全球基础设施基金日本研究基金会、交通运输政策研究所、国际公路交通运输联盟、国际铁路联盟、可持续低碳交通运输伙伴关系、亚洲互动与建立信任措施会议秘书处、交通运输研究实验室。

C. 选举主席团成员

115. 论坛选举产生以下主席团成员：

主席： Chadchart Sittipunt 先生(泰国)

- 副主席： Hrant Beglaryan 先生(亚美尼亚)
D. N. Dungyel 先生(不丹)
Tauch Chankosol 先生(柬埔寨)
宁赋魁先生(中国)
Bambang Susantono 先生(印度尼西亚)
Abbas Ahmad Akhoundi 先生(伊朗伊斯兰共和国)
Yoshitaka Toui 先生(日本)
Sommad Pholsena 先生(老挝人民民主共和国)
Ab. Aziz Kaprawi 先生(马来西亚)
Gansukh Amarjargal 先生(蒙古)
Myint Thein 先生(缅甸)
Chhabi Raj Pan 先生(尼泊尔)
Hyung Koo Yeo 先生(大韩民国)
Alexey Tsydenov 先生(俄罗斯联邦)
Nizom Hakimov 先生(塔吉克斯坦)
Nguyen Hong Truong 先生(越南)
- 报告员： Abul Kashem Md. Badrul Majid 先生(孟加拉国)

116. 高级官员会议段选举产生以下主席团成员：

- 主席： Sudarshan Ram Bhandary 先生(尼泊尔)
- 副主席： Vasim Sorya 先生(柬埔寨)
Erdem Direkler 先生(土耳其)
- 报告员： Farid Valiyev 先生(阿塞拜疆)

D. 议程

117. 论坛通过以下议程：

高级官员会议段

1. 会议开幕：
 - (a) 开幕致辞；
 - (b) 选举主席团成员；
 - (c) 通过议程。
2. 审查《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》以及《亚洲及太平

洋发展交通运输区域行动纲领第二阶段(2012-2016 年)》的执行情况。

3. 交通运输的主要议题：
 - (a) 加强区域内和区域间交通运输网络的互联互通；
 - (b) 营造有利于国际交通运输和物流便利化的环境；
 - (c) 区域基础设施开发和维护的创新融资选项；
 - (d) 促进可持续和包容性交通运输。
4. 部长级宣言草案。
5. 其它事项。
6. 通过高级官员的报告。

部长级会议段

7. 关于“交通运输在可持续发展和区域一体化中的关键作用”的政策辩论。
8. 其它事项。
9. 通过部长级宣言。
10. 通过论坛报告
11. 论坛闭幕。

E. 会边活动

118. 举行了下列特别活动：

- (a) 《政府间陆港协定》的签字仪式于 2013 年 11 月 7 日举行。总共有 14 个国家签署了《协定》，泰国政府交存了批准书，因此成为第一个批准《协定》的国家；
- (b) 关于本区域交通运输组织的作用以及用于可能制定的可持续交通运输目标的具体目标及指标的特别会议于 2013 年 11 月 6 日举行；
- (c) “可持续交通运输解决方案市场”于 2013 年 11 月 6 日至 8 日举行。

附件

文件清单

文 号	文件标题	议程项目
普遍分发文件		
E/ESCAP/FAMT (2) /1	审查《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》以及《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领第二阶段(2012-2016 年)》的执行情况	2
E/ESCAP/FAMT (2) /2	加强区域内和区域间交通运输网络的互联互通	3 (a)
E/ESCAP/FAMT (2) /3	营造有利于国际交通运输和物流便利化的环境	3 (b)
E/ESCAP/FAMT (2) /4	区域基础设施开发和维护的创新融资选项	3 (c)
E/ESCAP/FAMT (2) /5	促进可持续和包容性交通运输	3 (d)
E/ESCAP/FAMT (2) /6	太平洋岛屿国家加强岛屿间航运和物流高级别会议的成果	3 (a)
有限分发文件		
E/ESCAP/FAMT (2) /L. 1/Rev. 1	临时议程说明(修订稿)	1 (c)
E/ESCAP/FAMT (2) /L. 2	报告草稿	10
E/ESCAP/FAMT (2) /L. 3	利用交通运输促进可持续发展和区域一体化部长级宣言草案	9
会议室文件		
E/ESCAP/FAMT (2) /CRP. 1	高级官员报告草稿	6
工作文件		
E/ESCAP/FAMT (2) /WP. 1	利用交通运输促进可持续发展和区域一体化部长级宣言草案	4
参考文件		
E/ESCAP/FAMT (2) /INF/1	与会者须知	
E/ESCAP/FAMT (2) /INF/2	与会者名单	
E/ESCAP/FAMT (2) /INF/3	暂定会议日程	
E/ESCAP/FAMT (2) /INF/4	《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领第二阶段(2012-2016 年)》下开展的活动	2