

**亚洲及太平洋经济社会委员会**

交通运输问题部长级会议

**第三届会议**

2016 年 12 月 5 日至 9 日，莫斯科

议程项目 9

**政策辩论：亚洲及太平洋区域与可持续交通运输  
互联互通有关的事项，亚洲及太平洋发展交通运  
输部长级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) 的执行情况，  
包括高级官员会议段的报告**

**高级官员会议报告\*****一. 要求部长级会议采取行动或提请其注意的事项**

1. 高级官员注意到，均衡处理可持续发展三大支柱对于各国实现可持续发展目标与交通运输相关的具体目标至关重要。
2. 高级官员确认亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港对于推动协调发展区域公路和铁路网的重要性，及其在促进发展国际多式联运走廊方面所发挥的核心作用。
3. 高级官员确认，将陆运模式与机场和港口结合在一起的国际多式联运走廊可以提供一种区域架构，各国可在其中详细制定各自的国家总体计划。
4. 高级官员进一步确认，发展国际多式联运走廊需要纳入陆港和多式联运设施的发展以及采用新技术。
5. 高级官员还确认将一体化多式联运系统投入运营的必要性，并重申消除无形障碍对于实现本区域交通运输运营互联互通十分重要。
6. 高级官员确认本区域大多数发展中国家由于物流部门业绩不佳饱受物流成本高昂之苦，这对于实现更显著的持久经济增长是个严重的障碍。
7. 高级官员对于秘书处为支持亚欧区域间互联互通而建立一种体制机制发起与成员国进行全区域范围的协商进程表示满意。他们一致认为，这样的机制对于确保各项举措和项目之间的协调和更大的一致性很有必要，并要求秘书处在这方面采取行动。

\* 由于技术原因，本文件于 2016 年 12 月 21 日重新印发。

8. 高级官员注意到，本区域内有特殊需求的国家交通运输基础设施和运营互联互通、城市和农村交通运输、以及道路安全是重大关切问题。
9. 高级官员确认最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家在交通运输方面的特殊需求，并呼吁进一步努力应对这些挑战，使其与本区域主要交通运输基础设施网络连通(包括港口)以便能安全、可靠和廉价的进入全球市场。
10. 高级官员承认，发展农村与更广泛的运输网络的互联互通对于消除贫穷、医疗卫生和教育的普及、通过扩大市场准入促进经济增长十分重要，并强调这些国家在实现农村网络更大的互联互通方面克服所面临的挑战的重要性。
11. 高级官员重点指出可持续的城市交通运输系统的重要性，并强调方便、可靠、舒适和安全是可持续的交通运输系统不可或缺的组成部分。高级官员支持将可持续的城市交通运输作为一项主题纳入可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021)草案，并要求在开展城市交通运输活动方面加强合作。
12. 高级官员重申，道路交通事故是令人严重关切的问题，因为其数量巨大并对各国的经济和人民的福祉，特别是弱势道路使用者和低收入群体，造成消极后果。
13. 高级官员建议交通运输问题部长级会议的部长级会议段通过关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案，包括可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021)草案。宣言将为解决本区域所面临的与交通运输相关的问题和提高区域互联互通提供框架，考虑到各国发展需求和能力的多样性，同时也是对《2030年可持续发展议程》的响应。

## 二. 会议纪要

### A. 评估和评价亚洲及太平洋发展交通运输部长级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)的执行情况 (议程项目 2)

14. 高级官员收到文件 E/ESCAP/MCT(3)/1。随同该文件还有一份信息文件 E/ESCAP/MCT(3)/INF/4，其中载有《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)》下开展的活动综述。
15. 下列亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)成员和准成员的代表作了发言：印度尼西亚、俄罗斯联邦、土耳其。
16. 高级官员注意到，《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》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)》和 2012 年在曼谷举行的交通运输问题部长级会议所通过并由经社会 2012 年 5 月 23 日第 68/4 号决议所核可的《国际道路运输便利化区域战略框架》包含 10 个主题领域以及各项相关活动，以便成员和准成员实现可持续国际一体化多式联运和物流体系的共同愿景。

17. 高级官员对秘书处根据 2012 年《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》的授权对《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)》开展独立评价表示赞赏,并注意到评价人员提出的结论和建议。特别是,他们注意到《区域行动方案第二阶段》已成功实施,并已充当促进经济增长和区域发展的有效框架,并认为与亚太经社会成员和准成员发展可持续的一体化国际多式联运和物流体系的需要高度相关。高级官员还同意评价报告中关于更多地强调运输网络多式一体化的建议。

18. 高级官员满意地注意到秘书处在起草可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021)时考虑到评价报告中的所有建议。尤其是,他们支持秘书处在阐述互联互通区域行动方案第一阶段时采取简化做法,围绕七个关键领域,即:(a)区域交通运输基础设施互联互通;(b)区域交通运输运营互联互通;(c)欧亚交通运输互联互通;(d)最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的交通运输互联互通;(e)可持续的城市交通;(f)农村与更广泛网络的交通运输互联互通;(g)改进道路安全。

19. 高级官员注意到根据《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)》所采取的国家举措和项目。这些活动包括印度尼西亚政府实施的方案和活动:沿亚洲公路网线路设置道路信号牌,完成泛亚铁路网沿线的空缺路段,签署物流和跨境运输次区域和区域协定,在城市中实施大众快速交通系统/快速公交,振兴城市轨道交通,在城市交通中采用智能交通系统,以及为改善道路安全确定 5 个支柱。

20. 高级官员感谢俄罗斯联邦提供自愿捐款资助有国际重要性的陆港发展项目,为国际铁路运输便利化协调统一规章制度,为国际道路运输运营协调统一法律环境,以及发展以铁路为基础的无缝多式运输服务,以加强欧亚交通运输连接,从而落实《发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016 年)》。

21. 高级官员对秘书处做出不懈努力落实《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)》所载的活动表示赞赏,并赞赏地注意到由中国、大韩民国和俄罗斯联邦政府,以及各发展伙伴、包括亚洲开发银行(亚行)、国际铁路联盟、伊斯兰开发银行、韩国高速公路公司、韩国海事研究所和韩国交通运输研究所所资助的技术合作活动,有力推动了《发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016 年)》的落实工作。

## **B. 交通运输的主要事项**

(议程项目 3)

### **1. 可持续发展目标与交通运输**

22. 高级官员收到秘书处关于“可持续发展目标与交通运输”的说明(E/ESCAP/MCT(3)/2)。

23. 以下成员和准成员的代表作了发言:阿塞拜疆、柬埔寨、巴基斯坦、俄罗斯联邦、斯里兰卡。亚洲运输发展学会、欧洲委员会、国际劳工组织(劳工组织)、世界海关组织、世界道路协会的代表也作了发言。

24. 高级官员指出，均衡处理可持续发展的三大支柱对于各国实现可持续发展目标与交通运输相关的具体目标至关重要，改善交通管理和基础设施养护对于提高交通运输系统的效率不可或缺。

25. 高级官员听取了各成员国关于为推动可持续发展目标的实现而开展的各种国家政策举措和项目介绍，其中包括：(a) 在阿塞拜疆，为支持发展东西和南北走廊而落实的区域项目；(b) 在巴基斯坦，建设一体化交通运输系统并将其现代化，例如向更可持续的交通模式转换、改进重型和轻型轨道交通系统和快速公交的能源效率，以及改进道路安全；(c) 在斯里兰卡，扩建高速公路，以及恢复铁路并使之电气化；(d) 在俄罗斯联邦，采取各项政策改善运输的环境影响，例如燃料的质量、更多的使用天然气、提高能源效率、应对气候变化对交通运输系统的影响、以及发展城市交通和铁路现代化计划；(e) 在柬埔寨，采取各项政策提高多式联运连接和互联互通，以及改进交通运输服务的一体化和效率。

26. 高级官员听取了关于高质量基础设施理念的介绍，包括与经济 and 生命周期成本，对气候变化的抵御能力，创造就业和与其他政策接轨的具有较好社会影响相关的理念可以为可持续发展目标作出明智的、重大贡献。

27. 劳工组织的代表提出，交通运输部门也可以是对实现可持续发展目标 8 的一个重要贡献者，并且有助于创造体面的工作条件。

28. 世界道路协会的代表强调，高效可靠的道路运输服务对于可持续发展不可或缺。该组织正在努力就五个战略专题领域在国际层面促进知识和经验的交流：(a) 管理和资金；(b) 便利与流动；(c) 安全；(d) 基础设施；(e) 气候变化、环境和灾害。该组织愿意继续开展国际合作和组织间的合作。

29. 亚洲运输发展学会的代表建议在交通运输规划中的社会最佳模式选择要以以下方面为基础：实际经验的成本研究，涵盖经济、社会和环境的必要因素，以及要采用高效率的定价和收费做法。该代表强调各种运输模式的土地使用，特别是对于人口众多、可耕地相对有限的国家而言，其比较效率特别重要。

30. 欧洲委员会代表指出，欧洲联盟对于实现可持续的交通运输有坚定承诺，这在其如何促进实施《2030 年可持续发展议程》的全面战略中已经明确阐述。并指出以下可持续交通运输的主要推动力量：(a) 对于有抵御灾害能力的基础设施的投资；(b) 促进应对气候变化；(c) 可持续的城市流动性；(d) 道路安全。将通过参与相关框架不断促进全球合作和实现协同增效，以发展无缝的跨界流动。

## 2. 区域交通运输基础设施的互联互通

31. 高级官员收到秘书处关于“区域交通运输基础设施的互联互通”的说明(E/ESCAP/MCT(3)/3)。

32. 以下成员和准成员的代表作了发言：孟加拉国、伊朗伊斯兰共和国、马来西亚、俄罗斯联邦、土耳其。亚洲运输发展学会的代表也作了发言。

33. 高级官员对秘书处为发展亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港所开展的工作表示赞赏，并确认其在促进区域互联互通方面的价值，与此同时，注意到继续存在若干空缺路段、瓶颈和技术的不相容性。

34. 在这一领域，高级官员注意到正在开展若干举措进一步发展亚洲公路网和泛亚铁路网，其中包括：(a)在孟加拉国，政府计划到 2021 年将所有亚洲公路线路扩建至四车道；(b)在马来西亚，政府最近完成了吉隆坡和与泰国接壤的巴丹勿刹之间铁路路段的双轨和电气化，并正在考虑在金马士和新山的路段上进行类似的工作；(c)在印度尼西亚，政府正在苏门答腊努力建设泛亚铁路网并对加里曼丹的铁路网增加新的线路；(d)在斯里兰卡，投资被引向扩建南部线路，启动了铁路网 70 公里线路实行电气运行的方案并恢复了该国北部地区的铁路网，包括通往与印度海上连接的铁路支线。

35. 高级官员确认将陆运模式与航空港和海港连成一体国际多式联运走廊可提供一个区域性架构，在此架构内各国可详细确定其国家总体计划并确保更好地协调跨界基础设施发展。在这方面，他们注意到具有国际眼光的项目发展，例如中国政府的“一带一路”倡议或阿塞拜疆国际东西和南北走廊内的项目，提供了有益的参考和指导。

36. 高级官员确认中国政府 and 土耳其政府最近签署的谅解备忘录是为了使土耳其的中间走廊倡议与中国的“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”对接。

37. 高级官员还听取了关于发展整个区域各国之间互联互通而开展的若干项目(最近完成的或正在进行的)的介绍。特别是，他们注意到：(a)孟加拉国政府实施一些项目，目的是为内陆国家和地区，例如不丹、尼泊尔和印度东北部提供通往勐腊港和吉大港的通道，并发展与缅甸的公路互联互通，以便促进孟加拉国、中国、印度、缅甸和泰国之间未来的过境交通；(b)伊朗伊斯兰共和国政府最近完成了通向与阿富汗交界的一段铁路路段，以及阿富汗境内开始建设的大型工程，作为未来通过塔吉克斯坦和吉尔吉斯斯坦与中国连接的建设项目的第一阶段，以及完成了兹温 - 拉什特铁路路段作为将该国铁路网与阿塞拜疆铁路网重新连接的项目的一部分，其中作为同一项目的一部分，通往边界的 8 公里空缺路段和一座桥梁已经建成；(c)阿富汗、塔吉克斯坦和土库曼斯坦政府在发展国际铁路走廊方面的合作；(d)巴基斯坦政府将通往与阿富汗交界的边境口岸多尔汗和杰曼以及中国红其拉甫的边境口岸的公路升级改造，并就白沙瓦和喀布尔之间的机动车道路开展了可行性研究；(e)在马来西亚，政府非常重视加强公路和铁路与港口的互联互通，优化“最后一英里”的连通，以及与新加坡政府就吉隆坡与新加坡之间高速线路项目开展协作；(f)在俄罗斯联邦，政府最近完成了鞑靼斯坦共和国内两个重要的东西和南北走廊交汇处斯维雅斯基物流中心的建设项目。

38. 高级官员确认，发展国际多式联运走廊需要将发展陆港和多式联运设施纳入其中。在这方面，他们指出，秘书处为执行《政府间陆港协定》开展的活动，为成员国规划、发展和管理陆港，提供了有益的指导，他们对以下消息表示欢迎：伊朗伊斯兰共和国政府批准了该《协定》，并将很快正式将该国批准《协定》的信息送达纽约联合国总部法律事务厅。

39. 高级官员赞赏亚洲运输发展学会提出愿意开展“关于协调统一技术平台和运营系统问题”的研究、并举办关于这些领域的研讨会和讲习班。他们注意到亚洲铁路协会成立了，其任务是促进跨界铁路的互可操作性，促进南亚和东南亚相关能力建设和研究。

### 3. 区域交通运输运营上的互联互通

40. 高级官员收到了秘书处关于“区域交通运输运营上的互联互通”的说明(E/ESCAP/MCT(3)/4)。

41. 下列成员和准成员的代表作了发言：伊朗伊斯兰共和国、巴基斯坦和俄罗斯联邦。国际铁路运输政府间组织、亚洲运输发展学会的代表也作了发言。

42. 高级官员认识到需要使一体化多式联运系统投入运营，并重申必须消除阻碍本区域实现区域交通运输运营互联互通的无形障碍。这些障碍包括技术和运营标准不统一、程序繁琐和立法框架不完善，导致运输和物流成本高昂。

43. 高级官员承认，规划和发展高效的过境运输走廊，包括便利化安排，可以消除一些与将本区域内外各国连接起来的基础设施投入运营的进程相关的挑战。

44. 高级官员表示强烈支持确定和发展国际多式联运走廊，以此作为一种促进区域互联互通的方法，并呼吁采用更为先进的办法来进行管理。

45. 高级官员确认，需要大力应对阻碍货物、车辆和车组人员在整个区域无缝移动的其余的重大挑战。成员国采取了以下措施和举措：(a) 孟加拉国、柬埔寨、巴基斯坦和土耳其正在实际执行相关运输便利化协定，并使其国家运输计划与确定的区域运输走廊协调一致；(b) 签署了《孟加拉国、不丹、印度和尼泊尔机动车协定》，正在开发孟加拉国 - 中国 - 印度 - 缅甸经济走廊；(c) 柬埔寨和巴基斯坦最终敲定并实际执行双边和多边运输便利化协定，并统一相关规则和条例；(d) 巴基斯坦政府考虑加入亚洲公路网沿线国际道路运输政府间协定并加入相关国际运输便利化公约；(e) 伊朗伊斯兰共和国沿着各个铁路运输走廊运行的集装箱班列开始投入运营；(f) 俄罗斯联邦政府在发展覆盖铁路系统所有节点的定期集装箱运输线路基础网络的同时，采取了一系列措施，在国际运输走廊重要线路上发展多式联运终点站/物流中心，并组织洲际集装箱运输；(g) 统一法律文件，进一步制订法律框架，加强铁路网在欧亚经济联盟内的竞争力；(h) 日本政府计划开展合作活动，在相关区域合作框架下，例如东南亚国家联盟 - 日本运输伙伴关系和中日韩运输与物流部长会议，加强区域运营互联互通。

46. 高级官员确认，由于物流部门业绩不佳，本区域大多数发展中国家物流成本高昂，这严重阻碍实现更大的、持续经济增长。他们强调指出，物流信息系统在降低本区域运输物流成本以提高各国的竞争力，并释放其贸易潜力方面，发挥着关键作用。

47. 世界海关组织代表通报了即将于 2017 年 7 月发布《过境指南》，这一指南将支持各国政府努力建立高效的过境制度，这些制度将成为有益的工

具，有利于支持执行世界贸易组织(世贸组织)《贸易便利化协定》、《京都公约修订本》、《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》和经社会即将通过的可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021)。

48. 国际铁路运输政府间组织的代表在介绍该组织时指出，该组织是讨论统一国际铁路运输规则问题的论坛，并在考虑到其成员不同的发展水平及其不同的法律文化的情况下寻求中立和平衡的解决方案。其《国际铁路运输公约》涵盖了国际铁路运输的各个方面，适用于涉及不同国家铁路运输的具体组织。该组织表示希望与负责处理铁路特有的运输和法律制度的其他国际组织开展合作。

49. 亚洲运输发展学会的代表通报了他们正在为来自南亚和东南亚国家的运输专业人员开展的与运营互联互通有关的培训方案。亚洲运输发展学会还介绍了其在统一监管制度、陆路运输公约以及与跨境贸易和运输便利化有关的问题方面所开展的工作。

#### 4. 加强亚洲和欧洲之间的交通运输互联互通

50. 高级官员收到了秘书处关于“加强亚洲和欧洲之间的交通运输互联互通”的说明(E/ESCAP/MCT(3)/5)。

51. 下列成员和准成员的代表作了发言：中国和俄罗斯联邦。欧洲联盟委员会的代表也作了发言。

52. 高级官员注意到，一些成员国正在积极推动发展亚洲与欧洲之间的运输无缝互联互通，并表示赞赏秘书处与成员国发起了区域范围的协商进程，以便根据经社会第 71/8 号决议，设立一个支持亚洲与欧洲区域间互联互通的体制机制。

53. 高级官员一致认为，需要有这样一个机制，以确保各项举措和项目之间的协调和更高的一致性。他们指出，成员国愿意就相关问题与秘书处合作，并欢迎建立一个目的明确的机制。在此方面，高级官员请秘书处进一步开展工作，界定这一机制的结构和运作方式，包括任务、成员组成、工作语言和与其他现有项目的协调等问题。

54. 高级官员听取了关于一些旨在促进亚洲与欧洲之间贸易的运输举措的介绍。特别是，他们注意到：(a) 中国政府与伊朗伊斯兰共和国政府开展合作，于 2016 年 2 月组织了从中国义乌到德黑兰的集装箱班列试运行；(b) 伊朗伊斯兰共和国政府努力提供连接以下地点的公、铁、海联运服务：从印度孟买到莫斯科和欧洲其他目的地，以及正在建设中拉什特 - 阿斯塔拉铁路路段，这段铁路通过铁路多式联运联接将以下地点连接起来：从伊朗伊斯兰共和国班达阿巴斯到莫斯科，以及到黑海波季港和格鲁吉亚巴图米港，再往前通过海上连接到达保加利亚和罗马尼亚；(c) 俄罗斯联邦正在执行一些优先项目，以便通过扩大运能和改善该国远东地区的港口基础设施，包括铁路/港口联接，将贝加尔 - 阿穆尔和跨西伯利亚主干线发展成为亚洲与欧洲之间的两座多式联运桥梁；此外，俄罗斯政府正在支持建设亚欧联接通道，如将中国连云港与俄罗斯联邦圣彼得堡港连接起来的西欧 - 中国公路走廊；(d) 土耳其

政府正在执行一些大型基础设施项目，以便实现中国和伦敦始发点之间的不间断的互联互通。

55. 高级官员还确认欧洲联盟委员会长期以来对发展亚欧联接通道的兴趣，在欧洲 - 高加索 - 亚洲运输走廊项目下开展的工作就是一个明证，并确认：泛欧网络向东延伸，构建了一座通往中亚国家并进一步延伸到东南亚的桥梁。

56. 在这方面，他们注意到欧洲联盟委员会对东南亚国家联盟与欧洲互联互通的支持，这体现在 2016 年 10 月的《曼谷宣言——为了共同战略目标促进东盟 - 欧盟全球伙伴关系》中。

## 5. 最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家交通运输的互联互通

57. 高级官员收到了秘书处关于“最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家交通运输的互联互通”的说明(E/ESCAP/MCT(3)/6)。

58. 下列成员和准成员的代表作了发言：孟加拉国、不丹、基里巴斯、尼泊尔、巴基斯坦、萨摩亚、塔吉克斯坦、越南。联合国最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室和日本全球基础设施基金研究财团的代表也作了发言。

59. 高级官员认识到，最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家仍然面临许多与运输有关的挑战，包括运输基础设施和服务的投资缺乏、地理位置偏远、经济高效的出海通道缺乏，对偏远的小岛屿发展中国家而言，航运和航空的成本负担沉重。

60. 高级官员确认，在小岛屿发展中国家之间，海洋联接是生存的生命线，并重申海洋互联互通非常重要，因为它是促进贸易和经济发展的有利因素和推动区域间和区域内贸易的关键引擎之一。

61. 高级官员强调指出，在本区域有特殊需求的国家，运输基础设施和运营互联互通、城市和农村交通运输以及道路安全是重大关切问题。运输基础设施和服务面临着一些与以下问题相关的挑战：成本高昂、绩效差，以及用以制定和实施政策和方案的机构缺乏专长。需要制订适合有特殊需求国家的创新和包容性政策和框架，以发展可持续的区域交通运输互联互通。在这方面采取了若干措施和举措：(a)巴基斯坦政府升级改造了与阿富汗和中国边界连接的公路，这使过境运输得以更好发展，主要是使中亚和南亚内陆发展中国家在这方面受益；(b)改善了塔吉克斯坦与阿富汗、中国、伊朗伊斯兰共和国、吉尔吉斯斯坦、巴基斯坦和土库曼斯坦的公路和铁路连接；(c)签署了《孟加拉国、不丹、印度、尼泊尔机动车协定》，以建立一体化多式联运系统，便利内陆国不丹和尼泊尔出海；(d)提议建设将万象与越南海港永昂连接的铁路项目，以及万象 - 河内高速公路，以实现内陆国老挝人民民主共和国与越南之间的无缝运输互联互通。

62. 高级官员承认小岛屿发展中国家面临着一些特殊挑战，其资源有限，经济严重依赖空中和海上运输互联互通。基里巴斯和萨摩亚代表要求亚太经社会在下一个可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021)中继



续提供援助和支持，以帮助其实现可持续发展目标，包括采取次区域做法将亚太经社会区域所有小岛屿发展中国家归集在一起。

63. 不丹代表强调，在谈判和执行运输和过境协定时，需要解决与可能的与不对等有关的问题。

64. 高级官员认识到最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家在运输方面的特殊需求，并呼吁继续努力帮助它们应对这些挑战，并使它们接入本区域的主要运输基础设施网络，包括港口，以便以安全、可靠和负担得起的方式进入全球市场。在这方面，高级官员强调了一系列优先领域：(a) 推动为最不发达国家和内陆发展中国家提供便利的运输和一体化多式联运和物流；(b) 改善最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的城市和农村交通运输和道路安全；和(c) 加强小岛屿发展中国家的海洋互联互通，包括岛屿间航运。

65. 联合国最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室的代表强调指出了有特殊需求的国家面临的挑战，例如贸易一体化程度有限、运输基础设施不足和运输费用高昂。建立一体化、高效和可持续的过境运输系统，包括硬件基础设施和软件基础设施，对于最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家加强互联互通至关重要。高级官员注意到，有代表呼吁相关国家批准世贸组织的《贸易便利化协定》，开发多式联运过境走廊，并呼吁相关发展伙伴优先为最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的运输发展，提供协调一致的支持。

## 6. 农村与更广泛网络的互联互通

66. 高级官员收到了秘书处关于“农村与更广泛网络的互联互通”的说明(E/ESCAP/MCT(3)/7)。

67. 下列成员和准成员的代表作了发言：孟加拉国、印度尼西亚、马来西亚。亚洲运输发展学会的代表也作了发言。

68. 高级官员承认以下工作的重要性：发展农村与更广泛交通运输网络的互联互通，以减少贫困，提供保健和教育设施，以及通过加强市场准入，促进经济增长，并强调指出了应对在促进农村网络的互联互通方面面临的挑战的严峻性。此外，有人强调，迫切需要积极考虑为农村互联互通提供资金，以帮助其应对将孤立的农村社区接入网络的挑战。

69. 高级官员注意到最不发达国家要改善农村互联互通所面临的挑战，包括土地稀缺问题、道路建设状况差、车辆超载和道路使用者的安全。

70. 高级官员强调指出了一些为增强农村互联互通而制订的具体计划或方案，同时注意到农村互联互通对减少贫困的重要作用：(a) 马来西亚政府在新的发展规划中强调了提供设施以服务农村社区的重要性，在这方面，将修筑 3 000 公里的道路把农村社区与村镇和城市连接起来，并改善农村地区航空服务；(b) 印度尼西亚向服务农村社区的运输公司给予运营费用补贴；(c) 孟加拉国在第六个五年计划(2011–2015 年)期间修建 28 697 公里的农村公路。

71. 亚洲运输发展学会的代表建议，为了实现可持续发展目标，应采取一种从将通道享有权作为权利的观念衍生出来的交通运输新观点。传统的农村项

目成本效益分析不足以评估农村互联互通的好处，限制了农村基础设施的提供。

## 7. 可持续城市交通

72. 高级官员收到秘书处关于“可持续城市交通”的说明(E/ESCAP/MCT(3)/8)。

73. 以下成员和准成员代表作了发言：孟加拉国、日本、马来西亚、尼泊尔、巴基斯坦、俄罗斯联邦、斯里兰卡、泰国。以下组织的代表也作了发言：欧盟委员会、劳工组织、世界道路协会、国际公共交通运输联盟、可持续低碳交通运输伙伴关系。

74. 高级官员强调了可持续城市交通系统的重要性，并强调无障碍、可靠、舒适和安全是其关键属性。高级官员表示支持将可持续城市交通运输作为主题之一纳入可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)，并要求在开展城市交通活动方面加强合作。

75. 高级官员指出了城市交通系统中“第一英里和最后一英里”互联互通的重要性，并听取了改善“第一英里和最后一英里”互联互通的各项举措的最新情况介绍，例如运输模式间一体化，鼓励使用非机动车交通、汽车共享和停车换乘系统，以及道路支线、人行道、自行车专用道和多式联运枢纽的建设。

76. 高级官员听取了关于成员国在制定改善公共交通系统的国家政策方面付出的努力的介绍。

77. 高级官员获悉为改善城市交通系统而正在城市实施的各类政策倡议和项目，包括：(a)在达卡、马来西亚的大吉隆坡地区和巴生谷以及印度尼西亚若干城市规划和实施的快速公共汽车交通项目；(b)在巴基斯坦的拉合尔、伊斯兰堡、拉瓦尔品第和木尔坦，快速公共汽车交通项目已全面投入运行；(c)日本政府通过落实高质量基础设施理念，促进提高城市交通系统的质量；(d)在马来西亚的大吉隆坡地区和巴生谷、曼谷、达卡、巴基斯坦的拉合尔和卡拉奇、印度的16座城市以及加德满都规划和实施的大众公共交通项目；(e)在科伦坡和马来西亚巴生谷建设的多式联运中心/枢纽和轻轨交通；(f)马来西亚在客运站建设了停车设施；(g)莫斯科扩建大众交通系统，并为公交车和电车提供专用车道；(h)印度尼西亚在城市交通中部署智能交通系统。

78. 俄罗斯联邦代表团建议2017年与亚太经社会在俄罗斯联邦共同举办可持续城市交通运输问题区域研讨班。

79. 劳工组织代表指出，2016年开展了一项关于社会对话和地铁自动化的研究，并将于2017年继续进行，以便探索在部署地铁系统自动化的同时，与工人磋商和社会对话进程的良好做法。

80. 欧盟委员会代表指出，欧洲联盟的关键政策目标是到2030年，将城市区域常规燃料汽车的使用量减少一半，并在主要城市中心实现二氧化碳零排放的城市物流。主要政策行动包括：采用可持续城市出行规划；推广智能交通系统；制定改善城市货运流的准则。其他部分倡议包括在区域和凝聚力政策及基础设施等领域开展提高认识的行动，进行分析性研究并资助项目。

81. 可持续低碳交通运输伙伴关系的代表强调了将工作更加深度融入各全球进程的重要机会，如《新城市议程》、可持续发展目标和《联合国气候变化框架公约》进程等。城市交通需要快速改造，应对城市拥堵和温室气体排放的多重挑战，以支持可持续城市发展。代表指出有机会在全球宏观路线图、能力建设、《全球城市交通状况报告》、亚太经社会可持续城市交通指数以及交通运输和气候变化问题区域会议方面携手合作。

82. 国际公共交通运输联盟代表强调，有必要建立整合所有交通方式并在限定区域内城市日常出行的城市交通主管部门，并利用智能交通系统作为改善运营的政策工具。联盟愿与其他方合作制订公共交通培训方案，在城市交通“数据库”和城市交通创新指数方面交流信息。

83. 世界道路协会代表指出，可持续多式联运城市交通是其优先领域之一，并确认其战略主题为“便利与流动”。高效的道路网络和交通管理对于实现可持续城市出行至关重要。道路网络运营/智能交通系统技术委员会和城市区域可持续多式联运技术委员会定期开会，促进了国际知识交流，这将令所有相关从业人员和管理者有所获益。

## 8. 改善道路安全

84. 高级官员收到秘书处关于“改善道路安全”的说明(E/ESCAP/MCT(3)/9)。

85. 以下成员和准成员代表作了发言：亚美尼亚、孟加拉国、柬埔寨、印度、伊朗伊斯兰共和国、吉尔吉斯斯坦、大韩民国、俄罗斯联邦、斯里兰卡、塔吉克斯坦、泰国、越南。以下组织的代表也作了发言：欧盟委员会、劳工组织、道路交通教育研究所、世界道路协会。

86. 高级官员重申，鉴于道路交通事故数量巨大及其对经济和民众总体福祉产生的负面影响，而弱势道路使用者和低收入群体受害尤甚，道路安全事故问题应予严重关注。

87. 高级官员感谢成员和准成员为改善道路安全而做出的承诺和特别关注。

88. 高级官员强调了各成员国之间在道路安全方面合作，彼此交流信息、分享知识和最佳做法的重要性。

89. 高级官员满意地注意到亚美尼亚、孟加拉国、柬埔寨、大韩民国、俄罗斯联邦和越南在减少道路交通死亡人数方面取得的进展。但他们也指出，所取得的进展仍然不足以实现可持续发展目标的具体目标 3.6，需要进一步努力。

90. 高级官员获悉在道路安全管理领域取得了以下进展：(a) 亚美尼亚、孟加拉国和柬埔寨指定的道路安全牵头机构开始运作；(b) 亚美尼亚和泰国通过了国家道路安全目标；(c) 亚美尼亚、孟加拉国、柬埔寨、伊朗伊斯兰共和国和泰国制定并实施了国家道路安全政策、战略和行动计划；(d) 塔吉克斯坦落实交通运输发展战略，工作重点是改善道路安全。

91. 高级官员获悉为改善道路安全而正在实施的各类基础设施倡议和项目，包括：(a) 亚美尼亚和越南开展了道路安全审计；(b) 亚美尼亚安装了护栏、

减速带和道路标记等道路安全设施；(c) 泰国建设了过街天桥等通行安全基础设施；(d) 亚美尼亚、伊朗伊斯兰共和国和泰国安装了现代化的道路运输标志及标记；(e) 孟加拉国和伊朗伊斯兰共和国整治了危险路段或交通盲点；(f) 斯里兰卡和塔吉克斯坦安装了监控摄像头。

92. 高级官员注意到亚美尼亚、柬埔寨和泰国采取行动，以严格执行并加强控制与主要风险因素相关的违规行为：超速、酒后驾驶、未使用头盔和安全带。此外，孟加拉国、柬埔寨、印度、俄罗斯联邦、斯里兰卡和越南还计划对道路安全立法进行审查和修订，以加强道路安全立法。

93. 高级官员满意地注意到亚美尼亚、柬埔寨、俄罗斯联邦和斯里兰卡在道路安全方面实施了提高认识、社交媒体和教育方案，包括儿童教育方案。他们还注意到孟加拉国、吉尔吉斯斯坦和斯里兰卡举办了道路安全研讨班和培训。

94. 高级官员还获悉其他进展情况，包括：(a) 泰国和越南努力加大从道路到铁路和内陆水道的交通模式转换，以降低道路交通运输压力及因此造成的道路交通事故；(b) 印度强制要求所有车辆安装防抱死制动系统；(c) 孟加拉国和印度改善创伤医护工作；(d) 亚美尼亚改进道路安全数据收集工作；(e) 孟加拉国设立事故研究所。

95. 高级官员注意到一份已发布的研究报告中倡导效仿国际海事组织和国际民用航空组织，建立一个政府间国际道路组织，这将大大有助于改善道路安全。还注意到请秘书处举办区域会议，审议该研究报告的成果和建议。

96. 高级官员赞赏地注意到俄罗斯联邦关于在道路交通事故发生时使用基于全球卫星导航系统的紧急道路救援，以及时组织救援工作方面交流经验和技能知识的提议。

97. 高级官员赞赏地欢迎俄罗斯联邦代表关于在 2017 年与亚太经社会在俄罗斯联邦共同举办道路安全问题区域研讨班的建议。

98. 劳工组织代表介绍说，2015 年 10 月 12-16 日在瑞士日内瓦举行的道路运输部门安全与卫生三方部门会议通过了出租车部门的《关于运输网络企业的决议——“运输未来”》和卡车部门的《关于道路交通安全最佳做法的决议》。该组织目前以出租车政策指导文件和卡车手册的形式正在开展的工作，将为降低商用车辆交通事故发生率提供有用的工具。

99. 欧盟委员会代表向高级官员介绍说，道路安全是其实现可持续发展目标工作的有机组成部分。自 2000 年以来，欧洲联盟每年死于道路交通事故的人数已经减半，但每天仍有 70 人死亡。欧盟的战略目标是通过教育、工程和实施这三大支柱，实现 2020 年死亡人数减半，2050 年接近零死亡和重伤，重点是抓好超速、安全带使用、基础设施安全管理及通过宏伟目标，然后开展透明监测。欧盟也表示有意改善全球范围内道路安全、信息交流以及与其他各方的伙伴关系。

100. 世界道路协会代表指出，造成死亡或重伤的道路交通事故导致丧失了许多机遇。安全被确定为提高道路运输安全和效率的战略主题之一。世界道路协会鼓励分享改善道路安全的最佳做法，作为对《2011-2020 年道路安全行动十年》承诺的一部分。

101. 道路交通教育研究所代表指出，南亚和东南亚的 11 个国家交通事故死亡人数占全球的 30.4%，其中 34% 为动力两轮车驾驶人。研究所采取了一项重大举措，在政策方面制定用于动力两轮车的安全操作业务守则、标准作业程序和法律文书草案，涉及车手行为问题和驾驶执照的颁发、基础设施注意事项、头盔和安全服、车辆安全问题、降低伤亡、交通运输规划、数据管理、可持续性。研究所提出与其他国家交流工作成果，以支持改善道路安全的国家政策和行动。

### **C. 亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段 (2017–2021 年) 草案**

(议程项目 4)

102. 高级官员收到了“亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段 (2017–2021 年) 草案” (E/ESCAP/MCT(3)/WP.1)。

103. 高级官员对以下成员国代表提议的修订案进行了审议：孟加拉国、伊朗伊斯兰共和国、俄罗斯联邦、东帝汶、越南。高级官员讨论并一致同意将修订后的亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段 (2017–2021 年) 草案提交部长级会议段审议通过。

104. 高级官员表示支持建立一个亚欧交通运输区域间协调委员会，并要求将该委员会设在亚太经社会以反映亚太经社会成员和准成员对区域间互联互通更加强烈的需求。

### **D. 关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案**

(议程项目 5)

105. 高级官员收到了“关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案” (E/ESCAP/MCT(3)/WP.2)。

106. 高级官员对以下成员国代表提议的修订案进行了审议：亚美尼亚、不丹、中国、伊朗伊斯兰共和国、俄罗斯联邦。经审议，高级官员建议将部长级宣言草案提交各国部长审议通过。

107. 高级官员讨论并一致同意将修订后的关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案提交部长级会议段审议通过。

108. 高级官员认识到道路安全的重要性，一致同意将各区域道路安全目标和具体目标中的减少所有类别道路使用者死亡率目标与可持续发展目标的具体目标对接起来。

### **E. 其他事项**

(议程项目 6)

109. 高级官员注意到涉及孟加拉国的若干交通运输互联互通举措，如亚洲公路网、南亚次区域经济合作道路互联互通倡议、孟加拉湾多部门技术和经济合作倡议道路走廊，孟加拉国 – 中国 – 印度 – 缅甸经济合作走廊、南亚区域合作联盟道路走廊。在这方面，孟加拉国签署了《孟加拉国、不丹、印度、尼泊尔机动车协议》。

110. 以下政府间和非政府组织的代表也就交通运输相关活动作了发言：

(a) 可持续低碳交通运输伙伴关系代表强调了将可持续交通纳入可持续发展与气候变化全球政策的重要性。

(b) 世界道路协会代表介绍了该组织的工作，并向高级官员通报了协会即将举办的两项活动，即：定于 2018 年 2 月在波兰格但斯克举行的第十五届冬季道路国际会议；定于 2019 年 10 月在阿布扎比举行的第二十六届世界道路大会。

(c) 国际铁路运输政府间组织代表介绍了该组织在加强亚洲和欧洲之间互联互通方面的工作，并向高级官员简要介绍了其适用于国际铁路运输的公约。

(d) 世界海关组织代表介绍了其 2014 年版《过境手册》，并向高级官员通报该组织正在编写关于过境指南的手册，该手册定于 2017 年 7 月在布鲁塞尔举行的全球过境会议上发布。

## **F. 通过高级官员报告**

(议程项目 7)

111. 高级官员于 2016 年 12 月 7 日通过了本报告。

## **三. 会议的组织**

### **A. 会议的开幕、会期和组织**

112. 交通运输问题部长级会议第三届会议的高级官员会议段于 2016 年 12 月 5 日至 7 日在莫斯科蒙那多中心万丽酒店安德列夫斯基宴会厅举行。

113. 俄罗斯联邦交通运输部副部长 Nikolay Asaul 先生宣布会议开幕。亚太经社会运输司司长发言。

### **B. 出席情况**

114. 以下亚太经社会成员和准成员派代表出席了会议的高级官员会议段：阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、孟加拉国、不丹、文莱达鲁萨兰国、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、基里巴斯、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、马来西亚、蒙古、缅甸、瑙鲁、尼泊尔、巴基斯坦、帕劳、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、萨摩亚、新加坡、斯里兰卡、塔吉克斯坦、泰国、东帝汶、汤加、土耳其、土库曼斯坦、图瓦卢、乌兹别克斯坦、瓦努阿图、越南。

115. 德国的一名代表出席了会议。

116. 以下联合国机构和专门机构的代表出席了会议：联合国最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室、劳工组织、联合国开发计划署图们江秘书处和联合国工业发展组织。

117. 以下政府间组织、非政府组织和其它组织的代表列席会议：欧亚经济委员会、欧亚开发银行、欧洲复兴开发银行、欧洲联盟委员会、国际铁路运输

政府间组织、国际公共交通运输联盟、世界海关组织、亚洲运输发展学会、国际航空运输协会、国际道路运输联盟、国际铁路联盟、日本全球基础设施基金研究财团、道路交通教育研究所、可持续低碳交通运输伙伴关系、世界道路协会。

### C. 选举主席团成员

118. 高级官员们选出了以下主席团成员：

主席： Nikolay Asaul 先生(俄罗斯联邦)  
 副主席： M. A. N. Siddique 先生(孟加拉国)  
           Poumulinuku Onesemo 先生(萨摩亚)  
 报告员： Voravuth Mala 先生(泰国)

### D. 议程

119. 高级官员们通过了以下议程：

1. 会议开幕：
  - (a) 致开幕词；
  - (b) 选举主席团成员；
  - (c) 通过议程。
2. 评估和评价亚洲及太平洋发展交通运输部长级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)的执行情况。
3. 交通运输的主要事项：
  - (a) 可持续发展目标和交通运输；
  - (b) 区域交通运输基础设施的互联互通；
  - (c) 区域交通运输运营上的互联互通；
  - (d) 加强亚洲和欧洲之间的交通运输互联互通；
  - (e) 最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家交通运输的互联互通；
  - (f) 农村与更广泛网络的互联互通；
  - (g) 可持续城市交通；
  - (h) 改善道路安全。
4. 亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021 年)草案。
5. 关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案。
6. 其他事项。
7. 通过高级官员会议段的报告。

## 附件

## 文件清单

文 号	文件标题	议程项目
<b>普通分发文件</b>		
E/ESCAP/MCT(3)/1	评估和评价亚洲及太平洋发展交通运输部长级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)的执行情况	2
E/ESCAP/MCT(3)/2	可持续发展目标与交通运输	3(a)
E/ESCAP/MCT(3)/3	区域交通运输基础设施的互联互通	3(b)
E/ESCAP/MCT(3)/4	区域交通运输运营上的互联互通	3(c)
E/ESCAP/MCT(3)/5	加强亚洲和欧洲之间的交通运输互联互通	3(d)
E/ESCAP/MCT(3)/6	最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家交通运输的互联互通	3(e)
E/ESCAP/MCT(3)/7	农村与更广泛网络的互联互通	3(f)
E/ESCAP/MCT(3)/8	可持续城市交通	3(g)
E/ESCAP/MCT(3)/9	改善道路安全	3(h)
E/ESCAP/MCT(3)/10	高级官员会议报告	9
<b>限制分发文件</b>		
E/ESCAP/MCT(3)/L. 1	临时议程	1
E/ESCAP/MCT(3)/L. 2	临时议程说明	1
<b>工作文件</b>		
E/ESCAP/MCT(3)/WP. 1	亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021 年)草案	4
E/ESCAP/MCT(3)/WP. 2	关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案	5
<b>会议室文件</b>		
E/ESCAP/MCT(3)/CRP. 1	高级官员会议报告草稿	7
E/ESCAP/MCT(3)/CRP. 2	关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案	4、5
<b>资料文件</b>		
E/ESCAP/MCT(3)/INF/1	与会者须知	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/2	与会者名单	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/3	暂定日程安排	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/4	在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)下开展的活动	2