



## 经济及社会理事会

Distr.: General  
19 September 2016  
Chinese  
Original: English

## 亚洲及太平洋经济社会委员会

交通运输部长级会议

## 第三届会议

2016 年 12 月 5 日至 9 日，莫斯科

临时议程\* 项目 3(e)

## 交通运输的主要事项

## 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

### 秘书处的说明

#### 内容提要

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仍然面临许多挑战。这些国家面临的问题可能不尽相同，包括缺乏交通运输基础设施和服务方面的投资，或者不利的地理条件极大地限制了发展。对内陆发展中国家而言，主要问题在于缺少经济而高效的出海口，而对于地处偏远的小岛屿发展中国家而言，航运成本负担过重。

本文件概述了最不发达国家、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，并为其提出一系列优先领域：(a) 推进最不发达国家和内陆发展中国家的运输便利化、一体化多式联运和物流系统；(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乡交通运输以及道路安全；(c) 加强小岛屿发展中国家的海运互联互通。文件中倡导在规划、建设、运营高效一体化多式联运走廊方面为内陆发展中国家及其相邻的过境发展中国家提供技术援助。文件还建议编写一份关于《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲》执行情况中期审查的报告，并开展能力建设，从而提高交通运输互联互通，发展城乡交通运输，并加强道路安全。

\* E/ESCAP/MCT(3)/L.1。

## 一. 导言

1. 地理位置是影响本区域实现均衡社会经济发展的一个重要因素。本区域包括 12 个内陆发展中国家和 17 个小岛屿发展中国家。
2. 如果要将整个区域在过去 30 年间取得的社会经济进展延伸至最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的话，那么在地理位置上远离港口或主要的商业航线使全球市场准入的能力问题就成为一个有待解决的关键问题。
3. 目前，交通运输互联互通仍然是这些国家提升竞争力所面临的一大障碍，因为这些国家的工商界需要承担远高于本区域更发达经济体的贸易成本。
4. 认识到这些国家所面临的特殊挑战，已启动若干方案来查明问题并寻找可能的解决方案。
5. 于 2011 年通过的《2011-2020 年支援最不发达国家行动纲领》旨在使一半最不发达国家在 2020 年前“毕业”。当《行动纲领》获得通过时亚太区域共有 13 个最不发达国家，其中六个国家应当在 2020 年前满足“摘掉最不发达国家帽子”的条件。
6. 在 1991 年至 2014 年间，马尔代夫和萨摩亚是亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)区域仅有两个成功摘掉最不发达国家帽子的国家。其余的最不发达国家，例如阿富汗、孟加拉国、不丹、柬埔寨、东帝汶、老挝人民民主共和国、缅甸、尼泊尔、基里巴斯、所罗门群岛、图瓦卢和瓦努阿图继续争取摘掉最不发达国家的帽子。这些国家中每日生活费不足 2 美元的人口所占比例为 38.8%，这个数字是相对应的发展中国家的两倍。
7. 《行动纲领》优先关注于适足和恰当的交通运输有形基础设施以及体制能力。可靠和可负担的基础设施和服务对于最不发达国家已有生产性资产和企业实现有效的运营、吸引新的投资、将生产商与市场联接起来、确保实现有意义的经济发展和促进区域一体化至关重要。如果基础设施的设计着眼于本区域，那么基础设施发展可以对区域互联互通和一体化作出贡献。
8. 《行动纲领》中列出的行动包括制定和实施用以促进基础设施开发和养护的全面的国家政策和计划，它们涵盖所有运输模式，并推动采用双边、次区域和区域办法消除基础设施瓶颈，以改进互联互通。
9. 投资和改善的关键领域包括：实现城市流动性和农村地区互联互通，以及通过加强道路安全缓解道路交通事故所造成的日益繁重的负担。
10. 对于内陆发展中国家而言，通往国际海港的通道问题是最严重的制约因素。与其距离最近的海港往往位于邻国，相距数千公里之外；并且抵达这一港口往往最起码需要经由第三国中转。过去对内陆发展中国家企业高管的调查表明：许多人将通往港口的通道问题视作一个主要问题。据估计，如果这些发展中国家不是被陆地所包围的话，那么其发展水平比内陆发展中国家平均高 20%。内陆发展中国家承担的贸易成本比过境国家高出两倍，这就限制其

在全球贸易的参与程度——估计 2015 年内陆发展中国家占全球出口的比例不足 1%。

11. 为了应对内陆发展中国家所面临的特殊挑战，于 2014 年 11 月在维也纳举行的第二次联合国内陆发展中国家问题会议上通过了《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》，《维也纳行动纲领》成为 2003 年在哈萨克斯坦阿拉木图通过的《阿拉木图行动纲领：在内陆和过境发展中国家运输合作全球新框架下解决内陆发展中国家的特别需要》的延续。在其具体目标中，《维也纳行动纲领》力图推动促进一切运输工具高效率、高成本效益和不受阻碍地出入海洋；发展适足的过境运输基础设施网络，补足连通内陆发展中国家的缺失环节；有效执行双边、区域和国际法律文书，加强区域一体化。

12. 于 2014 年通过的《小岛屿发展中国家快速行动方式》(萨摩亚途径)围绕以下六大类问题阐明小岛屿发展中国家的发展议程，即 (a) 可持续经济发展；(b) 气候变化与灾害风险管理；(c) 社会发展；(d) 可持续能源；(e) 海洋和生物多样性；(f) 水和卫生、粮食安全和废物管理。在交通运输领域，秘书处与太平洋共同体秘书处和太平洋岛屿论坛秘书处开展合作，实施广泛的方案来支持岛际航运的发展。

## 二. 在最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家发展交通运输互联互通的现状和挑战

### A. 运输便利化、一体化多式联运和物流

13. 内陆发展中国家确实努力地提高其交通运输基础设施和服务的质量。根据多项双边、多边安排和自行筹资安排，内陆发展中国家已同意通过持续推动其道路和铁路网络的发展或现代化，对于加强与其邻国间的陆地交通运输互联互通进行投资。

14. 然而，世界经济论坛的研究表明，内陆发展中国家基础设施的评级仍然低于世界的平均值。尽管在内陆发展中国家亚洲公路网的发展和升级改造方面已取得明显进展，但这些国家中仍有 55% 的网络仅符合三级标准 (38%) 或低于三级标准 (17%)。它造成车辆运营成本高于正常水平，这往往阻碍道路运输运营商开展国际业务。尤其令人关切的是，亚洲公路网许多低于最低程度三级标准的路段往往还与邻国相连接。此外，质量不佳的道路还往往最危险，而且在其沿线发生的大量交通事故对内陆发展中国家产生惩罚性的经济影响，而这是这些国家所无力承担的。根据世界卫生组织 (世卫组织) 的估计，中低收入国家在道路交通伤害方面付出的代价预计高达 1000 亿美元。

15. 此外，由于内陆发展中国家与本区域主要海港之间的距离很远，这应当成为采用铁路运输模式的充足经济理由，因此铁路基础设施的评级较低这一问题会引起特别的关注，尤其是由于许多内陆发展中国家都是矿产资源的主要出口国，而且铁路运输在其物流系统中发挥关键作用。总体上，内陆发展中国家在提高铁路运输效率方面受到以下因素中一个或若干因素的阻碍：

(a) 在同一边境的两侧采用不同的技术标准；(b) 铁道机车车辆能力不足；或  
(c) 可利用的基础设施不充足。

16. 上述问题造成物流专业人员总体上缺乏信心。根据 2016 年物流绩效指数，这是世界银行开展的一项对物流专业人员的调查(见表 1)，尽管自从世界银行开始监测贸易供应链的实地效率以来，他们已注意到内陆发展中国家的贸易和交通运输相关基础设施(机场、港口、铁路、公路、仓储和转载设施以及信息技术)的质量相对有所改进，但是内陆发展中国家在基础设施方面的国际比较中继续处于相对较低的排名，本区域仅两个内陆发展中国家(哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦)跻身前一百位。调查的参与者对基础设施质量打分约为 2 分(低)和 3 分(平均水平)，而最高分为 5 分(非常高)。

表 1  
物流绩效指数基础设施组成部分的评分和排名

	2007	2010	2012	2014	2016	2016 年基础设施的排名
阿富汗	1.10	1.87	2.00	1.82	1.84	154
亚美尼亚	1.78	2.32	2.38	2.38	2.22	122
阿塞拜疆	2.00	2.23	2.42	2.71	-	-
不丹	1.95	1.83	2.29	2.18	1.96	151
哈萨克斯坦	1.86	2.66	2.60	2.38	2.76	65
吉尔吉斯斯坦	2.06	2.09	2.49	2.05	1.96	150
老挝人民民主共和国	2.00	1.95	2.40	2.21	1.76	155
蒙古	1.92	1.94	2.22	2.29	2.05	140
尼泊尔	1.77	1.80	1.87	2.26	2.27	112
塔吉克斯坦	2.00	2.00	2.03	2.36	2.13	130
土库曼斯坦	-	2.24	-	2.06	2.34	103
乌兹别克斯坦	2.00	2.54	2.25	2.01	2.45	91

资料来源：世界银行，物流绩效指数全球排名。可查阅：  
<http://lpi.worldbank.org/international/global>。

17. 与此类似的是，内陆发展中国家在运输便利化相关的要素，例如海关效率、物流服务质量和专业性、装运的时效性以及货运追踪系统的可用性等方面的表现也很差。2016 年哈萨克斯坦是内陆发展中国家中唯一在所有五个组成部分中跻身前一百位的国家(见表 2)。

表 2

2016 年物流绩效指数中“运输便利化”相关组成部分的评分和排名

国家	海关		国际装运		物流的质量和 能力		跟踪和追踪		时效性	
	评分	排名	评分	排名	评分	排名	评分	排名	评分	排名
阿富汗	2.01	138	2.38	125	2.15	139	1.77	155	2.61	137
亚美尼亚	1.95	148	2.22	146	2.21	137	2.02	147	2.60	139
不丹	2.21	128	2.50	108	2.30	131	2.20	131	2.70	129
哈萨克斯坦	2.52	86	2.75	82	2.57	92	2.86	71	3.06	92
吉尔吉斯斯坦	1.80	156	2.10	152	1.96	151	2.39	115	2.72	126
老挝人民民主 共和国	1.85	155	2.18	148	2.10	144	1.76	156	2.68	133
蒙古	2.39	100	2.37	129	2.31	129	2.47	108	3.40	65
尼泊尔	1.93	149	2.50	109	2.13	140	2.47	109	2.93	104
塔吉克斯坦	1.93	150	2.12	151	2.12	143	2.04	144	2.04	159
土库曼斯坦	2.00	143	2.37	127	2.09	145	1.84	154	2.59	142
乌兹别克斯坦	2.32	114	2.36	130	2.39	116	2.05	143	2.83	114

资料来源：世界银行，物流绩效指数全球排名。可查阅：  
<http://lpi.worldbank.org/international/global>。

18. 然而，这种有些令人失望的情况不应导致人们低估内陆发展中国家对此问题所增进的认识、以及它们为此所采取的、与其邻国相连接的举措。

19. 这些举措或者属于政府间多边协定的框架，或者属于区域或次区域组织的框架。所有的努力都使人认识到，在内陆发展中国家缩小基础设施差距的工作仍然是一项复杂的、代价高昂的中长期挑战，并且它需要继续作出强有力的政治承诺以及一系列多部门的公私营利益攸关方的参与。

20. 研究也表明，借助于陆港等多式联运设施的发展，具有进一步利用区域交通运输网络的巨大潜力，并且可以进一步整合各种交通运输模式，从而为内陆发展中国家实现所需的互联互通。应当通过在以下方面进行投资来加强当前的努力：(a) 更多和更好的交通运输基础设施和服务，尤其是在国际多式联运走廊沿线；(b) 发展跨境和过境运输便利化；(c) 为高效率物流的出现营造一个有利环境；(d) 开发和采用智能交通系统等新技术，以实现交通运输基础设施网络的平稳运行。

## B. 太平洋小岛屿发展中国家的海运基础设施和服务

21. 同时，在努力实现经济发展和采取减贫努力方面小岛屿发展中国家面临独特的挑战。这些挑战包括：国土面积小，与主要市场相距遥远，资源和出

口基地非常有限，遭受全球环境挑战和外部经济冲击。尽管这些国家人口很少，它们在经济可行的经济活动的数目和种类方面面临特殊的局限性，这种情况在就业机会有限和生产性工作很少等方面体现出来。这些研究审视了太平洋小岛屿发展中国家面临的挑战，并查明根本原因(图一所示)：

图一

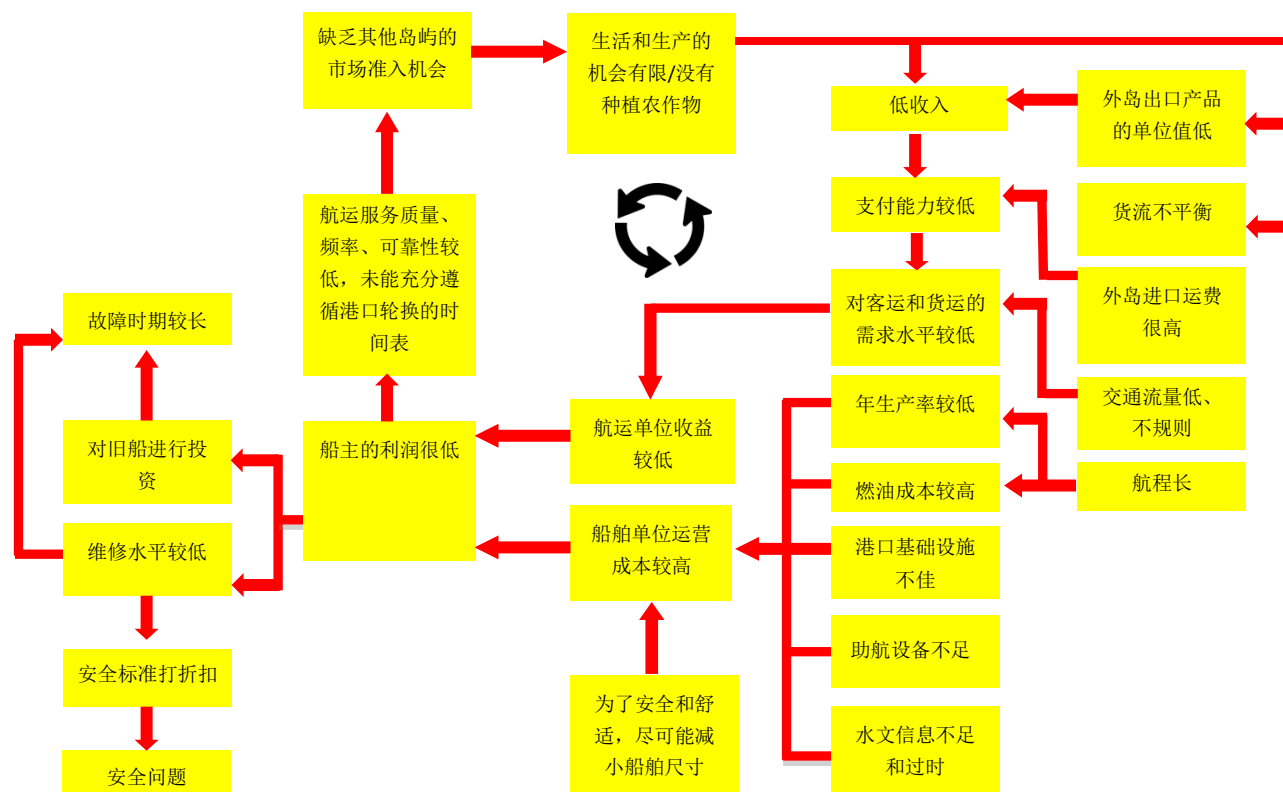
### 太平洋小岛屿发展中国家面临的挑战

主要挑战	缺乏安全、高效、可靠和负担得起的交通运输基础设施和服务
表面原因	港口设施不佳，船队老化，无法吸引船员和合格的航运管理工作人员，生产力低下，服务质量差(频率和可靠性)或不提供服务，而且安全标准打折扣
深入剖析原因	融资困难，投资水平低，维修不足
深层次的原因	交通流量低而且经常不规则，航程长，货流不平衡，出口产品单位值低
根本原因	经济规模较小，地处偏远

**资料来源：**亚太经社会交通运输司。

22. 同时，图二中总结了阻碍太平洋地区实现岛际航运的一系列挑战。

图二  
阻碍太平洋地区实现岛际航运的一系列挑战



**资料来源：**亚太经社会，《2013 年亚洲及太平洋交通运输发展动态审评》（曼谷，2013 年），第 111 页。可查阅 [www.unescap.org/resources/review-developments-transport-asia-and-pacific-2013](http://www.unescap.org/resources/review-developments-transport-asia-and-pacific-2013)。

23. 在其《2015 年海运述评》中，联合国贸易和发展会议(贸发会议)估计世界海洋运输总量达 98.4 亿吨，大约占全球大宗商品贸易总量的五分之四或 80%。<sup>1</sup> 这一数字表明海运在各国经济生活中非常盛行，并且强调说明，在利用海运服务方面机会有限的国家可能面临经济增长受到阻碍的问题。

24. 对于由于地理位置而面临三重挑战的太平洋小岛屿发展中国家而言, 情况尤其如此。第一大挑战是由于在地理位置上远离全球市场所造成的。第二大挑战是由于它们地处极易遭受自然灾害的地方。据估计每年十一月至四月期间平均十次热带气旋席卷西南太平洋地区, 而且若干太平洋小岛屿发展中国家地处被称为“火山带”的地壳构造板块的边界, 而这正是世界上多数的大地震发生的地方。所有这些事件均对基础设施造成破坏性影响, 2015 年 3 月在瓦努阿图热带气旋“帕姆”造成的破坏就印证了这一点。最后, 第三大挑战是由于其地理位置远离东西向的主航线造成的, 在这条航线上运输了全球 85% 的集装箱箱流, 并且无需绕道南半球环绕整个地球。<sup>2</sup>

<sup>1</sup> 见《2015年海运述评》（联合国出版物，出售品编号：E.15.II.D.6）。

<sup>2</sup> 见《2014 年海运述评》（联合国出版物，出售品编号：E.14.II.D.5）。



25. 认识到这些挑战，经社会第七十届会议通过关于落实“太平洋地区改善海事运输及相关服务的苏瓦宣言”的第 70/7 号决议。《宣言》强调指出，太平洋地区海事交通运输及相关服务是在公共政策中关注的主要问题，需要作出强有力的政治承诺并采取切实有效的干预行动。经社会第七十二届会议巩固了这项承诺，会上通过了关于亚洲及太平洋加强交通运输互联互通区域合作促进可持续发展的第 72/5 号决议，这项决议认识到需要使小岛屿发展中国家经济体与区域和全球供应链网络相连通，为此要将其纳入现有及新兴的多式联运走廊。

26. 上述挑战连同太平洋地区小岛屿发展中国家有限的出口能力使缺少直航服务的问题更加严峻，而直航服务正是贸发会议采用的衡量一个国家参与全球贸易程度的班轮航运连通指数的一个组成部分。2016 年班轮航运连通指数的数字表明：太平洋小岛屿发展中国家是班轮航运连通指数所涵盖的 162 个沿海国家或群岛国家中联通程度最差的国家。<sup>3</sup>

27. 除上述信息外，贸发会议有关 2004 年（首次采用班轮航运连通指数）至 2016 年期间班轮航运连通指数的分析表明，尽管全球班轮航运连通指数平均增长 50%，但是除所罗门群岛和瓦努阿图外，太平洋小岛屿发展中国家的数字总体上仍然停滞不前。表 3 表明，采用 2004 年最大基值 100，本区域选定国家在班轮航运连通指数方面的演变情况。

<sup>3</sup> 联合国贸易和发展会议，班轮航运连通指数，年度，2004-2016 年，贸发会议统计数字。可查阅：<http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>。

表 3

## 亚太区域太平洋小岛屿发展中国家和发展中经济体的班轮航运连通指数

	2005	2010	2016
<b>太平洋岛屿国家</b>			
斐济	8.32	9.44	8.56
基里巴斯	3.28	2.86	2.91
马绍尔群岛	3.68	2.83	3.02
密克罗尼西亚联邦	2.87	3.43	1.32
帕劳	1.04	3.43	1.32
巴布亚新几内亚	6.4	6.38	7.52
萨摩亚	5.33	5.18	5.22
所罗门群岛	4.29	5.57	6.62
汤加	4.75	3.73	2.94
瓦努阿图	4.48	3.75	6.17
<b>其他选定的发展中经济体</b>			
印度	36.88	41.4	46.24
马来西亚	64.97	88.14	106.79
斯里兰卡	33.36	40.23	63.21
泰国	31.92	43.76	44.32
越南	14.3	31.36	62.84

**资料来源：**联合国贸易和发展会议，班轮航运连通指数，年度，2004-2016 年，贸发会议统计数字。可查阅 <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=92>。

28. 来往于太平洋小岛屿发展中国家的航运量较低对于经济增长尤其有害，这是由于它阻碍了竞争力的提高。2008 年关于加勒比地区的研究得出以下结论：

成对国家间提供直航服务的班轮运输公司数目多少，看来比距离的远近对运费产生更大的影响。对于没有任何公司提供直航服务的线路而言，即所有集装箱化的海运贸易涉及在第三国港口至少有一次转运，那么引用案例中的运费从 1 170 美元到 3 290 美元不等，平均为 2 056 美元。对于由一个至四个承运人提供直航服务的线路而言，所报告的运费从 650 美元到 2 250 美元不等，平均为 1 449 美元。如果五个或更多承运人相互竞争提供直航服务，那么运费从 650 美元至 1 730 美元不等，平均为 973 美元。在统计上，承运人的数目差异可以解释造成运费差额大约五分之二的原因。<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Gordon Wilmsmeier 和 Jan Hoffmann：《班轮航运连通和港口基础设施对于加勒比地区运费的决定性影响》《海上经济学与物流》，第 10 卷，2008 年 3 月，第 130-151 页，可查阅：[www.researchgate.net/publication/5223519\\_Liner\\_Shipping\\_Connectivity\\_and\\_Port\\_Infrastructure\\_as\\_Determinants\\_of\\_Freight\\_Rates\\_in\\_the\\_Caribbean](http://www.researchgate.net/publication/5223519_Liner_Shipping_Connectivity_and_Port_Infrastructure_as_Determinants_of_Freight_Rates_in_the_Caribbean)。

29. 此外，尽管来往于太平洋小岛屿发展中国家的航运服务数目较低，现有的服务也往往通过使用更少且尺寸更小的船舶交付。贸发会议《2014 年海运述评》指出，正如表 4 所示，为太平洋小岛屿发展中国家服务的船只运载量远远低于世界平均水平 7076 标准集装箱。

表 4

**为太平洋小岛屿发展中国家的航运服务中所使用船舶的运载量**

国家	尺寸最大的船舶(20 英尺标准集装箱的数目)
斐济	2,758
基里巴斯	970
马绍尔群岛	970
巴布亚新几内亚	2,546
萨摩亚	1,304
所罗门群岛	2,082
汤加	1,043
瓦努阿图	2,082

**资料来源：**《2014 年海运述评》(联合国出版物，出售品编号 E. 14. II. D. 5)。

30. 船舶尺寸较小的原因在于它们运载的货物已转载多次，直至到达目的地在不同的停靠港从最初的“主线船”转载至尺寸更小的船舶。由于船舶回程没有负载，进口商被迫支付集装箱空载回程的费用本已导致运输费用的上涨，转载多次则进一步造成运输费用更加高昂。

31. 由于通过采用尺寸更大、数量更少的集装箱船在主要枢纽港口停靠，航运业增加其标准箱的运载量，转载这一现象可能继续下去，甚至进一步加剧。

32. 上述因素导致这些太平洋小岛屿发展中国家的物流绩效指数较低，而这些太平洋小岛屿发展中国家本来拥有取得充分发达的物流业，从而在世界银行有关世界各地供应链效率的评估中获得名次。该指数是以对全球范围 1 000 位物流专业人士的调查为基础的。在其 2016 年有关 160 个国家的评估中，三个榜上有名的太平洋小岛屿发展中国家分别是巴布亚新几内亚、所罗门群岛和斐济，分列第 105、第 116 和第 136 位。<sup>5</sup>

33. 为了解决这些问题，已出台若干区域举措，例如设立航运委员会，包括密克罗尼西亚航运委员会和中太平洋航运委员会，从而改善国际航运服务和区域内航运服务。这些共同努力已在应对航运服务毫无规律可言、不确定和造价高昂等长期挑战方面取得进展，尤其是对面积较小的太平洋小岛屿发展中国家而言更是这样。

<sup>5</sup> 世界银行，物流绩效指数全球排名。可查阅 <http://lpi.worldbank.org/international/global>。

34. 改进港口基础设施和便利化已导致若干枢纽港作为转运点出现。其中一些港口是非常完善的枢纽港，而其他港口则由于转运活动的增加而不断建立其枢纽港的声誉。这些港口包括面向南太平洋的新西兰奥克兰和面向密克罗尼西亚的关岛。此外，一些地方已发展成为次区域的枢纽港，即斐济、法属波利尼西亚、新喀里多尼亚，以及最近发展壮大成为枢纽港的马绍尔群岛和所罗门群岛。因此，目前来自萨摩亚、汤加和图瓦卢的大多数贸易取决于经由斐济的转运服务，而来自汤加的大宗商品须经萨摩亚转运。

35. 尽管上述的发展动态涉及国际互连互通问题，但岛际航运仍然受到一些看似棘手的问题的困扰，这主要是由于面积很小的外岛分布于广阔的地域。而这些岛屿上人口稀疏以及岛上经济生产水平较低的现状对航运公司而言并不具有吸引力，缺乏市场潜力。因此海运基础设施仍然有待发展，而航运服务仍然是在公共服务义务模式的框架下运营的。

36. 由于私人部门参与的范围有限，太平洋小岛屿发展中国家仍然主要依赖不安全、设计粗劣和维修不善的二手船舶。多数船舶还缺少充足的维修设施和船厂设施来满足大多数国内船舶的需求，并且其搜救能力也是非常有限的。此外，船舶过度拥挤以及缺少最新的船舶检验和船员认证等问题也危害了航运服务的安全性。

37. 政策的变化放宽了对沿海航行权的限制，这样对于过往的国际班轮而言，可以提升其在某个小岛屿发展中国家国内的不同岛屿间建立连通的吸引力。这可以加强主要岛屿与二级群岛之间的国内联系及其国际互连互通。当岛屿极其偏远而且人口稀疏时，将根据定义更为清晰的公共服务义务合同提供补贴，从而降低航运和港口的费用，并且确保实现交通运输的连通、服务的连续性和服务质量。

38. 应当改进港口基础设施和其他设施，从而吸引班轮航运公司，包括投资于可以支撑集装箱起重机的船舶以及具有能够达到足够吃水深度的货运码头，从而容纳尺寸更大的船舶。尺寸更大的船舶可以受益于规模经济，而装卸集装箱的速度则影响到船舶在港口的停留时间，其结果是，这就影响到班轮航运公司收取的运费。改进港口的运输和贸易便利化以及简化海关规定和程序还可以提高这个国家对班轮航运公司的吸引力。

## C. 城市交通运输

39. 为顺应本区域的这一趋势，在许多具有特殊需求的国家中机车保有量也有所增长。然而，2013 年机车保有量的情况为孟加拉国的每千人 4 辆车到哈萨克斯坦每千人 380 辆车不等。这些机车中的多数集中在大城市，这就造成交通拥堵、空气污染和更多化石燃料的消耗。在孟加拉国、柬埔寨、老挝人民民主共和国、缅甸和尼泊尔摩托车保有量较高，这也造成安全和交通管理方面的关切。

40. 公共汽车服务、快速公交系统、地铁、城市轨道、单轨列车、高架轨道（天铁）和缆车等许多形式的城市公交系统已普遍出现在本区域的城市中。然而，具有特殊需求国家中仅有几个城市，例如阿拉木图（哈萨克斯坦）、巴库、塔什干和埃里温都建有公共交通系统。由于成本较低，快速公交系统正

在亚洲的许多城市中发展成为一种受人欢迎的公共交通工具。然而，在最不发达国家、内陆发展中国家或小岛屿发展中国家中并未运行此类系统。达卡、加德满都、廷布、乌兰巴托、万象和仰光(缅甸)等城市正处于城市交通系统(包括快速公交系统)的规划和发展阶段。

41. 最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家等具有特殊需求的国家正在提高和改进城市公共交通系统和服务的质量和扩大其覆盖范围方面面临挑战。由于亚洲绝大多数人口仍然主要采用步行和骑自行车的方式，这些国家也在改进非机动车交通基础设施方面面临挑战。具有特殊需求的国家面临的主要挑战包括：城市中车辆保有量不断增长以及随之造成拥堵、道路交通事故和排放等问题的加剧；缺少城市交通的综合政策；缺少处理城市交通问题的完善机构；官员缺乏提出和实施创新政策的能力；而且最重要的是缺少用于城市交通基础设施的资金和投资。小岛屿发展中国家由于其地理位置不利、面积较小，而且由于城市位于沿海地区因而更易遭受气候变化和海平面上升产生的影响，因此它们面临更多挑战。

#### **D. 农村互联互通**

42. 本区域大约 30%的人口居住在农村社区，其中许多社区地处偏远，没有与更广泛的交通运输网络相连接。据估计，亚太区域 7 亿人尚未与全天候道路直接连通。

43. 农村互联互通将农民与市场、生产者与消费者联系起来，因此对于创造经济机会、创造就业和减贫非常关键。此外，改善连通也对改善居住在农村地区的人口的教育、健康和总体福祉产生直接影响，从而提高劳动生产力并取得更多的发展成果。

44. 尽管目前许多具有特殊需求的国家正在实施旨在改进交通运输互联互通的许多举措，但与农村地区的物理连通问题仍然成为一大挑战。农村道路时常设计不佳、没有铺设并且仅仅在旱季才能加以利用。即使道路竣工，但道路养护往往受到忽视。因此，在改善农村地区连通方面的一项主要挑战是扩建农村地区的道路网络，升级改造和保养已有的道路。

45. 政府、国际筹资机构和发展伙伴正在为阿富汗、孟加拉国、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、尼泊尔和塔吉克斯坦等许多最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的农村互联互通项目筹资。但是许多具有特殊需求的国家仍然认为很难为农村互联互通项目筹资，这是由于它们的经济效益与其他项目的经济效益相比往往较低。

46. 具有特殊需求的国家应当扩大农村道路连通的覆盖范围，并且将农村地区与亚洲公路网和泛亚铁路网等更加广泛的国家和区域交通运输网络连接起来。这些国家正面临以下挑战：例如，没有对国家农村互联互通政策给予优先重视，缺少完善的地方机构，官员缺乏提出并实施创新的农村互联互通政策的能力，而且最重要的是，缺少用于农村交通运输基础设施的资金和投资。由于小岛屿发展中国家地理位置偏远，而且由于其城市位于沿海地区，它们还面临更多的挑战，并且农村互联互通基础设施更易遭受气候变化和海平面上升的影响。

## E. 道路安全

47. 2013 年本区域因道路交通事故死亡的人数约为 733 000 人，这个数字占全球范围 125 万道路交通总死亡人数的一半以上。此外，本区域弱势道路使用者的道路交通死亡人数占有所有道路交通死亡人数的 55%。其中，机动两轮车和机动三轮车驾驶人所占比例超过一半，约 30%。世卫组织确定了道路安全中的五个关键风险因素：超速行驶、醉驾、没有佩戴头盔、安全带和没有配备儿童约束系统。根据世卫组织的统计数据，中低收入国家中 26% 以上的道路交通死亡者是行人和骑自行车人。

48. 超速驾驶、醉驾、不计后果和缺乏经验的驾驶、超车、驾驶人不遵守交通规则和疏忽均成为最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家道路交通事故的主要原因。

49. 尽管本区域许多成员国已积极应对由于道路交通事故造成的道路死亡和严重伤害等问题，但道路安全问题仍然是具有特殊需求的国家面临的一大挑战。

50. 表 5 显示 2010 年至 2013 年期间在选定的具有特殊需求的国家中道路事故死亡人数的变化。尽管一些国家道路事故死亡人数有所减少，但同期许多国家的死亡率有所上升。本区域每年死亡率平均降低 1.9% 的，这对于推动本区域实现可持续发展目标 3.6 是远远不够的，可持续发展目标 3.6 旨在到 2020 年将全球范围道路交通事故造成的死伤人数减半。2010 年至 2013 年间本区域机动化水平平均每年增长 7.2% 的趋势令道路死伤情况雪上加霜。

表 5

**2010 年至 2013 年间道路交通死亡人数的变化**  
(百分比)

死亡人数有所减少的国家		死亡人数尚未减少的国家	
国家	变化	国家	变化
帕劳	-66.67	密克罗尼西亚联邦	—
基里巴斯	-50.00	萨摩亚	—
马绍尔群岛	-25.00	乌兹别克斯坦	4.28
阿富汗	-23.76	瓦努阿图	7.69
老挝人民民主共和国	-23.30	柬埔寨	8.39
阿塞拜疆	-21.55	哈萨克斯坦	13.35
东帝汶	-14.16	不丹	18.75
斐济	-5.56	吉尔吉斯斯坦	19.37
亚美尼亚	-2.15	蒙古	21.59
尼泊尔	-1.55	孟加拉国	23.29
		塔吉克斯坦	24.04
		汤加	33.33
		所罗门群岛	36.71
		巴布亚新几内亚	38.12
		缅甸	50.61
		马尔代夫	100.00
		库克群岛	150.00
区域平均值		5.60	

**资料来源：**亚太经社会的计算是以世界卫生组织的数据为基础的，《2013 年道路安全全球现状报告：支持“行动十年”》（日内瓦，2013 年）和《2015 年道路安全全球现状报告》（日内瓦，2015 年）。

51. 这些国家集团正面临以下挑战：

- (a) 缺少综合道路安全政策；
- (b) 缺少牵头的国家机构来协调道路安全问题和加强机构协调；
- (c) 缺少充足的道路安全规章制度以及执法不力；
- (d) 缺少恰当的驾驶人培训系统和设施；
- (e) 官员在制订和实施道路安全总体计划以及监测在加强道路安全的进展情况方面能力欠缺；
- (f) 在发展安全的基础设施以及实施具有针对性的道路安全方案和宣传活动方面缺乏资金。

### 三. 在最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家改善交通运输互联互通的政策选项

#### A. 交通运输基础设施与运行互联互通

52. 自 2003 年 8 月通过《阿拉木图行动纲领》以来，内陆发展中国家和过境发展中国家在其发展伙伴的支持下已在交通运输基础设施开发和维护的优先领域取得长足进展，这点已在 2014 年 11 月《维也纳行动纲领》中获得确认。亚洲公路网许多路段已升级改造为更高级别的道路，泛亚铁路网的一些缺失路段已经建设施工，而其他路段正处于规划的后期。还在内陆集装箱中转站或陆港等主要的多式联运设施更好地整合这些网络方面取得进展。

53. 然而，从中长期而言，在缩小基础设施差距方面仍有大量工作要做，并且是否取得进展将继续取决于政治承诺是否坚定，以及一系列多部门利益攸关方是否参与公共部门和私营部门。

54. 根据对所取得的进展，以及与未来基础设施发展有关的机会和挑战所开展的审查，相关国家充分利用现有的体制框架似乎是明智的，这样做将推动本区域以统筹协调的方式发展交通运输和物流，例如为此目的可成为在亚太经社会主持之下制定的三项现行政府间协定《亚洲公路网政府间协定》《泛亚铁路网政府间协定》和《陆港问题政府间协定》的缔约方。

55. 考虑到经济体之间是相互依存的，还应发展内部能力，从而对交通运输基础设施项目进行高效的评估、规划和实施，并特别关注那些最有能力为国际多式联运和物流系统的发展作出贡献的项目。作为第一步，可以探讨能否规划以联合和统筹协调的方式发展和运营国际多式联运走廊，尤其是那些与本区域主要的国际海港相连通的走廊。

56. 显而易见的是，提高在这些走廊沿线的运输效率还需要解决其他问题，例如 (a) 对现有的资产进行适当养护；(b) 采用新技术来疏通智能交通系统等交通运输基础设施网络的运行；(c) 采用商业性举措，推动在国际贸易中采用内陆交通运输服务，将其作为替代海运的一种具有竞争力的方式，在铁路组织中尤其如此；(d) 营造一个有利于产生高效物流的环境。

57. 考虑到内陆发展中国家的地理位置，交通运输运营的互联互通成为它的一个关键性目标，以便收获全球化的益处。建立一个高效的多式联运系统可以在此方面发挥关键作用。

58. 2012 年成员国通过《国际道路运输便利化区域战略框架》，该框架为消除那些影响到国际道路运输的无形障碍提供了综合性办法。它确定了阻碍道路运输发挥其推动增长作用的六个主要问题，并且这些问题仍然阻碍内陆发展中国家实现全球市场准入：(a) 道路运输许可证和通行权；(b) 道路车辆专业驾驶人员和车队人员的签证；(c) 道路车辆的暂时进口；(d) 车辆保险；(e) 车辆重量和大小；(f) 车辆登记和检验证书。

59. 《区域战略框架》还提供以下七种方式支持国际道路运输便利化，包括：(a) 建立一个有效的法律机制；(b) 扩大新技术的应用；(c) 开展国际道路运输的专业培训；(d) 建立/加强国家便利化协调机制；(e) 推动在过境点进行



联合管制；(f) 推动建立边境口岸经济区、陆港和物流中心；(g) 进一步应用各种便利化工具。

60. 适当采用这些主要的方式可以支持成员执行《维也纳行动纲领》，《纲领》强调了内陆发展中国家与过境国间伙伴关系的重要性，例如在其交通运输、海关和物流系统方面的技术和行政安排。

61. 为了支持成员和准成员落实《区域战略框架》提出的运输便利化措施，秘书处开发了四个相辅相成的运输便利化模型，以应对在区域互联互通方面的运行挑战。这些模型为跨境和过境运输中各种各样的问题，特别是为内陆发展中国家的问题提出一套完整的解决方案，从而有可能全面消除本区域在国际道路运输方面的无形障碍。

62. 四个运输便利化模型是：(a) 安全的跨境运输模型，<sup>6</sup> 它展示了在运输便利化中采用的新技术；(b) 高效率跨境运输模型，<sup>7</sup> 利用卡车运输业实践中的进展，即牵引车和挂车交换的做法，从而消除无形障碍；(c) 边境口岸综合管理模型，<sup>8</sup> 该模型简化边境上各个机构间的信息流通，以避免重复；(d) 时间/成本-距离办法，<sup>9</sup> 该方法提供一种诊断工具以及用以监测交通运输走廊绩效的方式。

63. 为了支持成员和准成员充分利用数字技术以实现运输便利化，秘书处制订了关于无纸过境运输的指南，这将增进在边境工作的官员对于在本区域规划和落实无纸过境运输体系的理解。特别是这将有助于内陆发展中国家和过境发展中国家依照《维也纳行动纲领》第 26(h)<sup>10</sup> 段中的拟议行动提高过境流程和跨界交易的效率。

64. 秘书处拟订了一份运输便利化次区域协定范本草案以及一份国际道路运输双边协定范本草案。<sup>11</sup> 这些草案一旦获得交通运输部长级会议的通过，并且在谈判或重新谈判交通运输协定时将被各国用作指导原则，从而在多边和双边的层面逐步实现整个区域关于跨境和过境运输法律文书的协调统一。

65. 秘书处还制订了国际道路运输多边许可证范本草案，将其作为以简化方式实施新的、现行的和最近谈判的多边国际协定的工具。同时，多边许可证范本可作为提高交通运输运营方的专业性以及改进机动车技术条件的激励措施。可提交范本草案供交通运输部长级会议通过。<sup>12</sup>

<sup>6</sup> 可查阅：[www.unescap.org/resources/secure-cross-border-transport-model](http://www.unescap.org/resources/secure-cross-border-transport-model)。

<sup>7</sup> 可查阅：[www.unescap.org/resources/efficient-cross-border-transport-models](http://www.unescap.org/resources/efficient-cross-border-transport-models)。

<sup>8</sup> 可查阅：[www.unescap.org/resources/model-integrated-controls-border-crossings](http://www.unescap.org/resources/model-integrated-controls-border-crossings)。

<sup>9</sup> 可查阅：[www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology](http://www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology)。

<sup>10</sup> 联大第 69/137 号决议，附件二。

<sup>11</sup> 《亚洲及太平洋区域关于可持续交通运输互联互通的部长级宣言》草案的附件二和附件三(文件 E/ESCAP/MCT(3)/WP.2)。

<sup>12</sup> 《亚洲及太平洋区域关于可持续交通运输互联互通的部长级宣言》草案的附件四(文件 E/ESCAP/MCT(3)/WP.2)。

66. 铁路运输是节能、环保的，而且在为内陆发展中国家提供高效的出海口方面是尤为重要的。成员国于 2015 年通过了《国际铁路运输便利化区域合作框架》，该《框架》全面涵盖国际铁路运输便利化的具体问题。《区域合作框架》确定了国际铁路运输便利化的 4 个基本问题以及有关成员间合作的 11 个合作领域。所确定的基本问题包括：(a) 铁路基础设施、设施和设备的标准；(b) 换轨距；(c) 铁路运输合同的不同法律制度；(d) 协调边界交换站的监管检查和查验。为了支持成员应对这些问题，秘书处正在实施一个关于协调统一国际铁路运输便利化规章制度的项目。该项目旨在发展：(a) 高效国际铁路运输所必需的在运营和技术参数方面的通用最低技术标准；(b) 编制有关在边界编组站良好实践的范本/手册，以减少国际铁路运营监管检查的时间。

67. 《区域合作框架》中指出的 11 个合作领域可有助于加强内陆发展中国家的运营互联互通：

- (a) 参加国际铁路组织；
- (b) 制定铁路运输便利化的次区域协定和双边协定；
- (c) 开展合作使跨境铁路运营标准化；
- (d) 使用客运/货运信息预告系统；
- (e) 车辆编组安排；
- (f) 在运营列车和跟踪集装箱方面采用新技术；
- (g) 跨境铁路运营的人力资源开发；
- (h) 在边境编组站或在其附近，尤其是在铁路货运走廊沿线，设立物流中心/陆港和维修中心；
- (i) 简化铁路与海运、空运和道路运输之间的联运衔接；
- (j) 促进采用走廊方法来实现国际铁路运输便利化；
- (k) 努力开展无纸化铁路货运。

68. 为了支持成员和准成员努力应用信息和通信技术，并将其作为高效和有效的贸易和交通运输物流系统的关键所在，秘书处开展了一项全面的研究，<sup>13</sup>以审查现行物流信息系统的技术层面，围绕在设立和应用此类系统方面的区域技术标准这一问题而查明最佳做法并且提出建议。内陆发展中国家可以从利用物流信息技术系统或其他信息和通信技术资源方面受益匪浅，从而设立国家物流信息系统，将其作为提供有效和高效信息服务的公共平台。为此，它们可以采用研究中所建议的、而且随后提交供交通运输部长级会议通过的物流信息系统标准模型。<sup>14</sup>

<sup>13</sup> 亚洲及太平洋经济社会委员会，“区域研究：采用物流信息系统提高效率和有效性。”（曼谷，2016 年）可查阅：[www.unescap.org/resources/regional-study-use-logistics-information-systems-increased-efficiency-and-effectiveness](http://www.unescap.org/resources/regional-study-use-logistics-information-systems-increased-efficiency-and-effectiveness)。

<sup>14</sup> 《亚洲及太平洋区域关于可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案》草案的附件五（文件 E/ESCAP/MCT(3)/WP.2）。

69. 亚太经社会与欧洲经济委员会一道支持联合国中亚经济体特别方案关于可持续交通运输、过境和互联互通专题工作组的工作。专题工作组的工作重点在于在本区域发展新的交通运输网络，扩建现有的交通运输网络，以及实施一些项目和方案来支持中亚地区的内陆发展中国家和过境发展中国家。

## **B. 太平洋小岛屿发展中国家的海运基础设施和服务**

70. 小岛屿发展中国家国土面积狭小和地处偏远的现状明显妨碍其实现交通运输和贸易物流的发展。小岛屿发展中国家面临的挑战是如何避免高昂的运输成本压缩贸易流动，降低总体运输连通性。国内的岛际航运对于由间隔遥远的岛屿组成的小岛屿发展中国家而言是一个重要议题。应促进开展前瞻性研究，并寻求培育新的理念，为小岛屿发展中国家提供适用的港口物流和发展框架。小岛屿发展中国家应设法从小规模业务、利用当地资源、满足当地需求等方面获益。相关的例子包括：发展细分市场，与贸易商建立伙伴关系，着重关注小岛屿发展中国家可以主导过程和可以利用当地资源的领域。

71. 显然，应对太平洋小岛屿发展中国家在岛际航运方面面临的主要挑战的解决方案是借助次区域合作和一体化发展更大规模的集体经济。太平洋国家已认识到这一方法的重要性。在 2005 年太平洋岛屿论坛上由各国领导人核准、随后于 2007 年进行修订的《太平洋计划》呼吁采取更为统筹协调的办法，从而在处理区域交通运输服务的过程中提升规模经济和成效。

72. 太平洋共同体秘书处和太平洋岛屿论坛秘书处在海运部门非常活跃，二者都制订了广泛的方案支持岛际航运的发展。

73. 2004 年在阿皮亚通过的《区域交通运输服务论坛原则》呼吁做出进一步努力，通过以下方式在区域或次区域层面解决交通运输部门的问题，例如：(a) 结成战略联盟；(b) 放松经济管制环境；(c) 论坛岛屿国家就区域境内营运权问题达成协议，以便从更多的服务和更加激烈的竞争中获益。

74. 在上述三项措施中，最重要的措施有关区域境内营运权的实施，根据这一做法各国将放弃国内贸易完全由国内公司掌控的原则，并且允许其他国家的船舶运营商进行经营。过去试图实施类似安排的努力却由于利益攸关方利益相互冲突而面临严峻困难，这就凸显出开展高水平合作的必要性。

75. 在岛际航运方面有助于太平洋小岛屿发展中国家的战略包括：支持实现岛际交通运输互联互通，从而推动利益攸关方转变观念，以支持次区域合作；支持太平洋岛屿论坛秘书处和太平洋共同体秘书处在岛际航运的特定技术领域发挥主导作用；编制和传播关于岛际交通运输互联互通的资料。

## **C. 城市交通**

76. 开展重点在于具有特殊需求的国家在规划和发展城市交通系统方面面临的挑战和必要性的研究将是有益的。研究可以审查城市交通中新出现的趋势，并且介绍正在实施的、使城市交通系统更加清洁、安全、高效和更负担得起的举措。研究收集了在情况类似的国家和城市中正在予以成功实施的、适用于这些国家集团的良好做法：例如全面一体化的城市交通规划技术，快速公交系统等各种形式的公共交通系统以及对它们的整合和评估，智能交通

系统的潜在用途，在交通运输中采用替代性能源，加强安全性，采用混合动力车和电动车，拥堵管理，推广和应用非机动车辆、相关基础设施和缆车。

77. 研究还可以关注发展具有抗灾能力和气候适应性城市交通系统的政策和方法，从而能够抵御自然灾害、气候变化和海平面上升的影响，这些将对沿海城市和小岛屿发展中国家非常有益。

78. 由于在发展城市交通运输系统和服务方面筹资和调集投资的问题是这些国家集团面临的一项主要挑战，因此研究可以探讨来自国际开发银行和双边捐助方的可用的融资机会。研究还可以审查通过绿色气候基金、全球环境基金、清洁技术基金、清洁发展机制、国际气候倡议和共同额度机制提供融资机会。研究可以进一步探讨私营部门筹资的可能性以及公私伙伴关系的各种模式。

79. 重点突出的技术援助和能力建设方案对于发展和改善最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的城市交通系统和服务非常关键的。须将能力建设方案与这些国家集团的需求和请求相匹配。在项目开发方面开展培训和能力建设以及提出融资建议均是有益有益的。

80. 能力建设方案旨在实现以下目标：(a) 设立和加强机构，以规划和发展城市交通系统；(b) 在发展可持续城市交通系统方面提升认识、交流经验和最佳做法；(c) 提高国家和地方政府、市政主管部门和城市主管部门中高层官员的能力；(d) 加强国家、地方和城市机构间的机构协调。

#### **D. 农村地区的互联互通**

81. 关于具有特殊需求的国家加强农村地区互联互通的研究是非常有益的，它可以探讨国家和农村社区面临的挑战以及需要满足的要求。这项研究可以探讨在规划、建设、监督和维护农村地区互联互通方面的创新性做法、技术和方法，包括性别平等主流化的做法。它还可以探讨在主要利益攸关方、例如当地社区、地方和国家政府、私营部门和捐助方之间加强伙伴关系的方式。由于资金问题是农村地区互联互通项目方面面临的主要挑战，研究还可以探讨在评估农村道路连通项目方面的创新方式，以便考虑到有形收益和无形收益。研究还可以探讨如何改进对当地材料的应用、建设需要少量维护保养的农村道路连通、采用具有抵御灾害和气候适应能力的设计、采用简易铺装路面、结合当地社区的规划和监督、建设和保养农村道路。

82. 为了规划和实施农村地区的互联互通项目，应当提升政府官员、地方官员和社区的能力，以取得更好的效果。利用能力建设讲习班和研讨会来交流关于在最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家改善农村地区互联互通的研究成果将是一个非常有益的机制。由于农村互联互通项目并非许多国家政府的优先考虑，因此应当倡导农村道路连通对于实现关于贫困和饥饿的可持续发展目标的重要性。能力建设讲习班和研讨会可以重点介绍各项切实有效的政策和战略，从而采用这些政策和战略来改善农村地区的互联互通，并且为主要的利益攸关方提供机会，交流在发展可持续的农村互联互通以及项目开发和提出融资建议方面的知识、经验和最佳实践。在规划阶段，

秘书处应当将能力建设活动与最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的需求和请求结合起来。

## E. 道路安全

83. 秘书处正在努力改进本区域的道路安全目标、具体目标和指标，以便实现到 2020 年全球道路交通事故造成的死伤人数减半的可持续发展目标 3.6。这些目标将充当具有特殊需求的国家在改善其道路安全政策和战略方面的指导原则。由于在这些国家中道路交通事故造成的死亡率和伤害率相对较高，因此一项关于依照《2011-2020 年道路安全行动十年全球计划》加强道路安全以实现可持续发展目标的具体目标的研究是非常有益的。研究还可以探讨尽可能降低风险因素的方式，例如超速驾驶、醉驾、没有佩戴头盔、安全带和没有配备儿童约束系统。研究中还应涵盖的其他领域包括：加强最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家中机动两轮车驾驶人以及骑自行车人和行人等弱势道路使用者的安全性。

84. 在能力建设和改进道路安全的政策和战略方面提供支持对于这些国家集团非常关键。由于许多利益攸关方涉及道路安全问题，可以举办国别讲习班来帮助具有特殊需求的国家加强机构协调，并且可以帮助它们依照本区域的道路安全目标、具体目标和指标制订和改进道路安全政策和行动计划。此外，可以计划开展区域能力建设活动来加强全球和区域的经验和知识的交流，并且介绍具有特殊需求的国家在加强道路安全方面的拟议研究成果。在围绕加强道路安全以支持实现可持续发展目标的具体目标等问题提供咨询服务和规划能力建设活动方面，秘书处将继续满足最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的需求和要求。

## 四. 供审议的问题

85. 请政府就以下各项拟议纳入《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)》草案的要素提出指导。

86. 在本区域具有特殊需求的国家(最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家)中，交通运输基础设施和运营互联互通、城乡交通运输以及道路安全问题都是主要的考虑因素。交通运输基础设施和服务在制订和实施政策和方案方面面临与高成本、性能差以及缺乏体制专业知识等问题相关的挑战。为了加强与更广泛网络之间的互联互通并利用它所提供的经济机会，有必要加强对最佳交付办法的理解，并且建设能力来实施交通运输政策。需要制定适合于具有特殊需求国家的创新的、包容的政策和框架，以发展可持续的区域交通运输互联互通，包括城乡互联互通，并加强道路安全。

87. 尽管本区域多数国家已在加强与其邻国间交通运输互联互通方面取得进展，但最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家由于其地理位置和经济特点，继续面临特殊的发展挑战。应当作出新的努力来应对这些挑战，这样相关国家就可以与本区域的港口等主要交通运输基础设施网络方便地连接起来，从而以安全、可靠和负担得起的方式实现全球市场准入。

**近期目标。**具有特殊需求的国家(最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家)在制订和实施创新政策和框架方面获得协助，以改进和加强可持续交通运输互联互通，并适当结合城乡交通运输以及道路安全的问题。

## 产出

1. 关于最不发达国家和内陆发展中国家运输便利化、一体化多式联运和物流系统的研究；
2. 关于最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家与本区域港口等基础设施网络之间连接方式的研究；
3. 关于在最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家发展铁路网络和加强城乡交通运输以及道路安全和保障等问题的研究；
4. 关于加强小岛屿发展中国家海运互联互通的研究；
5. 在规划/设立/运行高效的一体化多式联运走廊方面为内陆发展中国家及其相邻的过境发展中国家提供技术援助；
6. 为《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》执行情况中期审查全球报告提供交通运输部门的区域意见；<sup>15</sup>
7. 为支持最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家加强交通运输互联互通、加强道路安全和发展城乡交通运输而举办讲习班/研讨会/会议/提供咨询服务。

## 绩效指标

1. 关于最不发达国家和内陆发展中国家运输便利化、一体化多式联运和物流系统问题的报告。
2. 关于最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家与区域基础设施网络连接情况的报告。
3. 关于最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家城乡交通运输及道路安全的现状和改进情况的报告。
4. 关于加强小岛屿发展中国家海运互联互通的报告。
5. 成员和准成员采取的措施，从而在其国家政策和计划中采纳用以加强区域互联互通的政策建议。
6. 关于《维也纳行动纲领》在交通运输部门执行情况的区域报告。
7. 关于交通运输互联互通、道路安全和城乡交通运输的能力建设讲习班/研讨会/会议。

<sup>15</sup> 在《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》(A/CONF.225/L.1)的第 78 段中，联大受邀审议举办《维也纳行动纲领》执行情况的高级别中期审查。依照《阿拉木图行动纲领》所采取的做法，即根据第 63/5 号决议经社会请执行秘书为《阿拉木图行动纲领》执行情况中期审查的筹备进程提供必要的支持，已将本产出纳入为《维也纳行动纲领》中期审查提出的区域意见。