

**亚洲及太平洋经济社会委员会**

交通运输委员会

第三届会议

2012年10月10-12日，曼谷

临时议程项目 2*

审查《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)》的执行情况及其未来的方案重点**审查《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)》的执行情况及其未来的方案重点******秘书处说明****内容提要**

在 2012 年 3 月举行的第二届交通运输部长级会议上，各位部长及其他政府高级官员们通过了《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》。本文件介绍了区域行动方案第二阶段开展的主要重点活动、以及计划在本两年期计划开展的活动的信息。文件中还介绍了秘书处关于努力实现以下目标的相关建议：加强《区域行动方案》对促进可持续的、有韧性和包容的发展的贡献，同时亦应在这一进程中考虑到于 2012 年 6 月 20 日至 22 日在巴西里约热内卢举行的联合国可持续发展大会(里约+20) 所取得的成果，并概述了关于 2014-2015 两年期次级方案 3“交通运输”问题的工作方案草案。

应结合关于“《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”的资料性文件 E/ESCAP/CTR(3)/INF/4 来阅读本文件。

* 文件 E/ESCAP/CTR(3)/L.1。

** 本文件之所以未能按时提交会议服务处，是因为秘书处需要就 2012 年 6 月举行的联合国可持续发展大会的成果与成员国进行磋商。

一、 导言

1. 于 2012 年 3 月举行的第二届交通运输部长级会议认识到：“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的区域一体化、及其可持续的和包容的经济和社会发展极为重要”，为此请执行秘书“继续优先注重《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》¹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远景”。²

2. 《区域行动方案》概述了为实现这个愿景需开展的十大优先重点领域，即：(a) 部长级政策指导；(b) 运输部门的基础设施建设；(c) 运输便利化；(d) 运输物流；(e) 资金筹措与私营部门参与；(f) 可持续的交通运输发展；(g) 道路安全；(h) 交通运输与千年发展目标；(i) 岛屿间航运服务；(j) 各次区域交通运输网络的连通。

3. 本文件的第二部分着重介绍了在《区域行动方案第二阶段》下开展的主要活动，以及关于本两年期计划开展的活动的信息。应结合关于“《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)》”下开展的活动的资料性文件 E/ESCAP/CTR(3)/INF/4 来阅读这一部分的内容。本文件的第三部分介绍了秘书处旨在实现以下目的的相关建议：加强《区域行动方案》对促进可持续的、有韧性的和包容的发展的贡献，同时亦应在这一进程中应考虑到于 2012 年 6 月 20 日至 22 日在巴西里约热内卢举行的联合国可持续发展大会（里约+20）所取得的成果。文件中还概述了关于 2014-2015 两年期次级方案 3“交通运输”问题的工作方案草案，供委员会审议。

二、 《区域行动方案第二阶段》的执行工作现状

A. 部长级政策指导

4. 第一届亚洲交通运输问题部长级论坛于 2009 年举行。第二届会议计划于 2013 年 11 月或 12 月举行，其筹备工作在文件 E/ESCAP/CTR(3)/3 中作了介绍。

B. 运输基础设施发展

5. 继制订了亚洲公路协定和泛亚铁路协定之后，《区域行动方案第二阶段》将工作重点放在改善这些网络的连通性，其方法是，除其他外，升级改造和进一步发展这些网络沿线的基础设施，将泛亚铁路网沿线的缺失路段连接起来，提高铁路与公路之间以及这些模式与港口

¹ 文件 E/ESCAP/63/13，第五章。

² 见《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》(文件 E/ESCAP/MCT.2/13)。

之间的多式联运的效率，以及制订一个政府间陆港协定，以促进本区域陆港的发展。

6. 为了推动升级改造亚洲公路网，秘书处正在继续执行一个题为“促进对亚洲公路网的投资：优先重点路段的预可行性研究”的项目。在这一项目下，秘书处向孟加拉国、吉尔吉斯斯坦、蒙古和缅甸提供了相关技术援助，以便帮助其开展若干优先线路的预可行性研究，并促进对亚洲公路的投资。此外还在这些国家举办了一些国家级别的讲习班，以便进行关于开展预可行性/投资研究的能力建设。这些预可行性研究的成果将在暂定于 2013 年举行的亚洲公路投资论坛上予以介绍。

7. 随着区域内贸易的不断扩大，以及各方越来越关切燃料消耗和气候变化的不利影响，本区域各政府日益认识到，铁路运输，尤其是泛亚铁路网，是一种高效、安全和可持续的运输模式。在此方面，秘书处目前正在审查与国际铁路运输便利化有关的铁路法律和文件。秘书处也正在对本区域铁路市场营销做法开展一项研究；这项研究将在铁路管理人员区域会议上进行介绍，以便提高承运人对相关商业要求的认识，并使相关铁路管理人员交流良好做法。

8. 2012 年 6 月 20-22 日在曼谷举行的关于政府间陆港协定的特别政府间会议最后敲定了政府间陆港协定的草案，并建议交通运输委员会在其第三届会议上予以通过。最后敲定的政府间陆港协定草案见文件 E/ESCAP/CTR(3)/2，其通过问题将在议程项目 3 下进行审议。

9. 为了对陆港政府间协定制订工作进行补充，秘书处一直在协助柬埔寨、老挝人民民主共和国和缅甸开展关于陆港问题的预可行性研究。2012 年 5 月完成了关于老挝人民民主共和国的研究，并在 2012 年 7 月举办了一次关于陆港问题的国家培训讲习班。关于柬埔寨和缅甸潜在陆港的预可行性研究，预计将于 2012 年 9 月下旬完成。在相关联合研究和预可行性研究的成果的基础上，计划于 2012 年 11 月举办一个关于在东南亚国家联盟(东盟)成员国发展多式联运和物流体系问题的讲习班。

10. 2012 年 6 月 6-7 日在哈萨克斯坦阿拉木图举行了中亚经济体特别方案运输与跨界问题项目工作组第十七次会议。哈萨克斯坦作为其牵头国家，中亚经济体特别方案运输与跨界问题项目工作组会议由欧洲经济委员会(欧洲经委会)和亚太经社会组织。这次运输与跨界问题项目工作组会议为中亚经济体特别方案成员提供了一个重要论坛，使其得以探讨与交通运输政策、基础设施和便利化有关的问题，例如国际公约和协定的状况、该次区域运输运营所遇到的障碍、以及查明改善该次区域物质和体制机制连通性需要处理的潜在问题等。秘书处将与亚太经社会北亚和中亚次区域办事处合作，加强其对中亚经济体特别方案运输与跨界问题项目工作组的支持。

C. 运输便利化

11. 于 2012 年 3 月 12-16 日在曼谷举行的交通运输部长级会议第二届会议通过了《国际公路运输便利化区域战略框架》。^{3,4} 目前正在制订执行《区域战略框架》的总体计划；这一战略框架是在 2012 年 3 月举行的交通运输部长级会议上获得通过的。秘书处正在计划与亚太经社会北亚和中亚次区域办事处、东亚和东北亚次区域办事处、南亚和东南亚次区域办事处合作，开展相关次区域研究，制订次区域行动计划，并确定评估《框架》执行进展情况的主要指标。

12. 作为该《战略框架》的一部分，秘书处正在着手建立一个运输便利化法律和技术专家区域网络。秘书处计划开展一些关于运输便利化法律问题的研究，在不久的将来将开始接受加入该网络的申请。该网络计划于 2013 年正式启动。

13. 此外，秘书处还于 2012 年 3 月深入改进了“建立和加强亚太经社会区域贸易与运输便利化国家协调机制的准则”，其中列述了要使相关国家协调机制取得成功需要遵守的总体原则、重要问题和主要要求。秘书处正在应一些成员和准成员的要求，根据这些准则，举办一些国家讲习班，以便协助它们建立和(或)加强此种协作机制。

14. 秘书处亦正在开发一系列旨在帮助改进运输与跨界流程效率和有效性的模式。2012 年 5 月发布的“安全跨界运输模式”回顾了用以促进跨界与过境运输便利化的现有的和新的信通技术。在这一领域正在开发的其它一些模式是：“高效跨界运输模式”，这一模式将介绍提高跨界合作效率的不同备选方案，以及“跨界综合检查模式”；这一模式解释现代技术和精简程序的应用如何能够减少由于边境检查流程中出现的延误。

15. 秘书处一直在根据其过去使用时间/成本-距离方法模式所得到的反馈意见和经验，对这一模式进行升级改进。升级改进后的这种方法将作为用以查明各相关走廊的瓶颈和监测其运输和跨界业绩的一个工具独立使用，而且这一模式也将与联合国贸易和发展会议(贸发会议)的一种基于“聚类开发方法”的模式融合使用，以便开发一个全面的跨界和过境运输流程管理工具箱。秘书处将开始试点应用这一模式，在中亚(哈萨克斯坦-吉尔吉斯斯坦-塔吉克斯坦)若干国际走廊，对相关边检官方和运输运营者，开展使用这一模式的能力建设。2012 年和 2013 年间，将在国家和走廊级别组织一些培训讲习班，介绍这一工具箱的应用问题，以及开展的与运输有关的聚类问题的后续行动。在这些讲习班举办过程中，将阐述相关国家和走廊行动计划，以便具体确定和消除或减少现有的瓶颈。

³ 文件 E/ESCAP/MCT.2/13，附件二。

⁴ 《区域战略框架》是该次会议所通过的《部长级宣言》的一个附件；这一框架随后在经社会 2012 年 5 月 23 日的第 68/4 号决议中得到核可。

16. 2012年5月，秘书处向最终敲定《上海合作组织成员国国际道路运输便利化政府间协定》的会议提供了技术支持。各参与国对该协定正文及其附件之间的文字和一致性进行了最终审查，并讨论了由于一些国家签署该协定的内部批准程序所产生的问题。

D. 运输物流

17. 2012年6月13日和14日在曼谷分别举行了“货运代理、多式领域运营商和物流服务提供商年度区域论坛”和“国家货运代理协会、多式联运运营商和物流服务提供商首席执行官会议”。这两项活动为亚太区域的货运代理、多式联运运营商和物流服务提供商交流相关知识和经验、探讨新出现的问题和促进其服务的开发提供了一个平台。

18. 秘书处还于2012年6月11日举办了一次讲习班，探讨在亚太区域建立货运代理、多式联运运营商和物流服务提供商可持续认证培训系统问题。该讲习班最后通过了一个分为三个级别的可持续认证培训系统，其中包括一门国际证书课程、一门国家高级证书课程和国家基础证书课程。“货运代理、多式领域运营商和物流服务提供商区域论坛”随后均表示支持该次讲习班所取得的成果。

19. 此外，秘书处还与菲律宾货运代理协会联合会合作，于2012年4月，在马尼拉举办了一个教员培训讲习班，讲授关于货运代理业、多式联运和物流业培训基本知识，以及一门关于这些领域的基础课程。

E. 融资及私营部门的参与

20. 在融资和私营部门参与领域，秘书处继续向各相关政府提供关于与私营部门合作发展基础设施领域的技术援助。其中一个活动涉及于2012年1月在缅甸举办的一次关于开展公私营伙伴合作促进发展问题的国家讲习班。秘书处计划在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（伊朗伊斯兰共和国政府正在组织、并将于2012年11月承办这次部长级会议）举行之际，组织一次相关专家组会议。秘书处也正在探讨与相关多边开发银行合作、以便协助相关国家吸纳私营部门参与运输基础设施发展与服务的可能性。

F. 道路安全

21. 为了跟进业已在《区域行动方案第一阶段》⁵下开展的道路安全活动，秘书处正在计划开展一些技术援助活动，以援助相关成员国履行其在“2011-2020道路安全行动十年”下所作出的承诺，⁶尤其是对其进行道路安全管理、数据收集和监测领域的能力建设。作为这一举措的一部分，秘书处已经对其关于道路安全数据收集和监测的活动进行了战略性审查，目的是改进其道路安全数据库的信息的质量和数量。

⁵ 经社会第63/9号决议，附件。

⁶ 见大会2010年3月2日第64/255号决议。

秘书处正处在与潜在捐助者和伙伴开展以下讨论的初级阶段：开展合作，以收集道路安全数据，开展关于良好做法的案例研究，以及提供关于查明和改进道路安全黑点和开展安全检查领域的能力建设(培训)。

G. 可持续的交通运输

22. 秘书处目前正在与其他区域委员会携手执行一个题为“开发和执行内陆交通运输二氧化碳排放量监测和评估工具以促进减缓气候变化”的项目。该项目由联合国发展帐户提供资助，旨在开发一个评估内陆交通运输二氧化碳足迹的统一的监测和分析工具，以便帮助各相关政府了解不同的政策选项和一些选定的优化战略对于实现减少二氧化碳排放具体目标的意义。秘书处收集并汇编了相关成员国关于源自内陆交通运输的二氧化碳排放量的调查问卷的答复，并将其作为对目前正在由欧洲经委会最后敲定的“内陆交通运输二氧化碳排放量全球状况报告”的一个投入而提交。在 2012 年 4 月，秘书处也参加了“评估内陆交通运输二氧化碳排放量和减缓政策的影响问题国际专家组会议”，在此次会议上，交流了关于最佳做法和减少二氧化碳排放方案的信息，并讨论了监测工具模式(ForFITS)。该项目计划于 2013 年初在每一个区域试点应用 ForFITS，并在整个 2013 年安排举办与该工具有关的提高认识和能力建设讲习班。

H. 交通运输与千年发展目标

23. 秘书处正计划在联合国发展帐户第八档下执行一个相关项目，该项目的目的是：加强特需国家制订和执行相关经济和社会政策的能力，以帮助其加快实现千年发展目标的进展(2012-2014 年)。该项目将针对相关特需国家，尤其是那些“脱轨”、而且最有可能到 2015 年无法实现千年发展目标的具体目标的国家。项目重点是提高这些国家设计和执行具体政策和方案的能力，以帮助其加快实现千年发展目标的进展。预计该项目将于 2012 年底之前启动。鉴于相当大比例的贫困者生活在农村地区，该项目将对农村交通运输基础设施和服务对实现千年发展目标的作用进行案例研究，尤其是农场到市场的物流和享有社会服务的机会问题。

I. 岛屿间航运服务

24. 岛屿间航运服务是秘书处工作的一个新的专题领域。在这一领域，秘书处的目的是协助太平洋岛屿成员国确定一些有利于加强其航运服务的定期性、可靠性和价格可承受性的可能的方法。随着关于在太平洋次区域运作的贸易、港口吞吐量、海洋连接性和航运服务的统计数据和信息的收集，关于这一项目的案头研究已经启动。此外，秘书处还审查了关于国内航运服务特许经营、区域沿海贸易和国际贸易法规方面的问题的研究。秘书处将与亚太经社会太平洋办事处以及太平洋岛屿论坛秘书处和太平洋共同体秘书处密切合作，共同处理这些问题。

J. 将次区域交通运输网络连接起来

25. 秘书处正计划对不同次区域与运输便利化有关的协定进行比较性分析。此项研究的情况将在关于运输便利化法律问题的一次次区域间会议上予以介绍。

三、联合国可持续发展大会的成果及其对此项次级方案未来工作重点的意义

26. 出席 2006 年 11 月 10-11 日在釜山举行的第一届交通运输部长级会议、⁷ 以及 2012 年 3 月 12-16 日在曼谷举行的第二届会议⁸ 的成员国确认，一个一体化多式联运区域运输网络将不仅能够提高运输效率，而且也可给可持续和包容性发展带来许多其他效益，其中包括增加贸易和扩大生产、创造就业和因此减少贫困、通过更多使用铁路运输带来的环境效益、以及由于安全运输系统带来的社会效益等。

27. 这一观点得到了 2012 年 6 月 20-22 日在巴西里约热内卢举行的联合国可持续发展大会(里约+20 大会)的重申。在这一次里程碑式的会议上，各国元首和政府首脑和高级代表们重申他们“承诺实现可持续发展，确保为我们的地球及后世后代，促进创造经济、社会、环境可持续的未来”，同时还指出：“运输和流动是可持续发展的核心要素”。⁹ 该《区域行动方案》的总体目标与里约+20 大会的成果文件保持了高度一致，尤其是在出席这次大会的国家元首和政府首脑和高级代表们指出他们将采取以下行动的段落部分：

(a) 认识到，实现人员和物资高效率流通，使人们能利用对环境无害、安全、负担得起的交通运输，对于增强社会公平、健康、城市回弹力、城乡联系、农村地区生产力具有重要意义；

(b) 考虑到道路安全作为其实现可持续发展努力的一部分；

(c) 支持发展可持续交通运输系统，包括高能效多式运输系统，特别是公共大众的交通运输系统、清洁燃料和车辆，以及改善农村地区运输系统；

(d) 认识到需要促进国家、区域和地方各级对交通运输服务和运输系统采用统筹决策办法，以促进可持续发展；

⁷ E/ESCAP/MCT/Rep。

⁸ E/ESCAP/MCT.2/14。

⁹ 可持续交通运输问题在联合国可持续发展大会题为《我们希望的未来》的成果文件的第 132、133 和第 136 段中作了明确介绍，而内陆发展中国家的特殊需要则在第 182 段作了介绍。为便于参考，这些段落被复制到本文件附件一；相关的成果文件全文见大会第 66/288 号决议附件。

(e) 认识到，在建立可持续的过境运输系统方面，必须考虑到内陆和过境发展中国家的需要，并认识到国际上有必要在此方面向发展中国家提供支持。

28. 根据里约+20 大会、以及秘书长 2012 年 1 月 25 日的《五年行动议程》(其中把交通运输作为可持续发展的构件之一)¹⁰ 所赋予的全球授权，秘书处正在探讨一些方法，用以把经济、社会和环境可持续性的三个支柱纳入在《区域行动方案》下所规划的活动。在此方面，秘书处也计划扩大其倡导宣传工作，以便纳入更多的可持续交通运输的次级部门领域。

29. 例如，在进行发展国际一体化多式联运网络的规划和决策时，本区域各国可能通过考虑到每种模式的各自的经济、社会和环境影响，以实现各种模式的优化组合，提供安全、清洁和支付得起的运输解决方案，从而从中受益。在此方面，秘书处将加大工作力度，发展、维护和高效利用亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港网络。通过采取以下方法可实现这一目标：(a) 支持采用统筹兼顾的做法在国家一级进行运输规划；(b) 推动使用铁路和内陆水路运输来开展长途和国际运输；(c) 加强多式联运的连接点，如陆港和物流中心；(d) 推动使用公私营伙伴关系和其它公营部门投资来升级改造和扩大这些网络。

30. 运输便利化在优化利用这些网络中也发挥着重要作用，因此可通过提高跨界运输的效率和降低成本，减少在边境口岸由于延迟带来的不必要的燃料消耗、空气污染和温室气体排放、以及较高的返程空载率，从而为各国产生经济、环境和社会效益。在此方面，执行《区域行动方案》将有助于处理阻碍高效道路运输的各种相关问题。同时，加大努力促进铁路运输便利化，将有助于将运输转移到这一更加环保的运输模式。

31. 由于赢得了国际声誉并成为了“知名品牌”，亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港的区域网络也成为展示在安全、保障、环境可持续性和连通性方面的国际做法和技术标准的“模范网络”。¹¹ 例如，秘书处可支持成员国执行可持续的和包容的维护方案，其方法是：推动采用生命周期成本分摊和创新的做法来进行融资、以及使用更加环境可持续和当地现有的材料来发展和维护基础设施。

32. 秘书处还计划扩大其在“可持续交通运输发展”和“交通运输与千年发展目标”领域的活动，以便增加交通运输业对可持续的和包容的发展的直接贡献。在此方面，秘书处将在促进城市地区安全的、清洁和可支付得起的公共交通运输系统、促进非机动车车和人行道的交通以及不同交通运输模式之间的连接等领域，倡导可持续的交通运输政策。

¹⁰ 秘书长 2012 年 1 月 25 日的《五年行动议程》，见：<http://www.un.org/sg/priorities/index.shtml>。

¹¹ 例如，各缔约方在《亚洲公路网政府间协定》附件二中建议：在发展亚洲公路网时，缔约方应充分考虑道路安全问题。见《亚洲公路网政府间协定》第 22 页第 10 段，见网站：http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/IGA_intro.asp。

秘书处还打算用一些统筹兼顾的方法来扩大农村发展的工作，为此将采取一些成本-效益高的解决方法来便利参加经济和社会活动，以及提高用以进行交通运输基础设施规划和维护的信息的质量。

四、2014-2015 年战略框架和工作方案草案

33. 2014-2015 年战略框架中关于交通运输的次级方案 3 的总体目标是：“加强运输方面的区域合作和一体化，以促进亚太经社会地区的包容性可持续发展。”¹² 在这一目标下，秘书处制订了如下表所列的预期成果，其中载有关于交通运输的次级方案的工作方案草案。

34. 为了实现 2014-2015 两年期的这些预期成果，秘书处提出了以下工作方案草案(见下文)。这些活动将与秘书处的其他次级方案以及外部伙伴合作执行。执行这些活动将增加交通运输业对实现其他部门的可持续发展目标的贡献。关于其技术援助活动，秘书处将重点放在特需国家，即最不发达国家和内陆发展中国家，并与亚太经社会太平洋办事处密切合作处理岛屿间航运服务专题。

表 1. 2014-2015 年交通运输次级方案的工作方案草案

预期成果(a)
亚太经社会成员国制订和执行运输政策和方案的能力和知识有所增加和提高
绩效指标:
体现亚太经社会所提倡的运输方面相关原则和建议的政府政策、方案和举措数目增加
拟议产出:
(a) 为政府间机构和专家机构提供服务(经常预算):
(i) 亚太经社会:
a. 立法文件: 与交通运输有关的问题的报告(1)(2014)、(1)(2015);
(ii) 亚太经社会交通运输委员会:
a. 为以下会议提供实质性服务: 全体会议(6次)(2014年);
b. 立法文件: 交通运输委员会的报告(1)(2014); 与交通运输有关的主要问题的报告(1)(2014);

¹² 2014-2015 年期间拟议战略框架，第二部分：两年期方案计划，A/67/6 (方案 16)，英文版第 9-10 页。

- (iii) 特设专家组：关于可持续的和包容的交通运输发展问题的专家组会议(1)(2014)；
- (b) 其他实质性活动(经常预算/预算外):
 - (i) 经常性出版物：
 - 《亚洲及太平洋发展交通运输概览》(1)(2015)；
 - 《亚洲及太平洋交通运输与通信公报》(2)(2014、2015)；
 - (ii) 技术资料：
 - 联合国道路安全行动十年区域进展情况(1)(2014)；
 - 交通运输政策手册和软件增订版(1)(2014)；
- (c) 技术合作(经常预算/预算外):
 - (i) 实地项目：技术合作项目：
 - 加强各相关成员国制定和执行相关政策和措施的能力，使其能更好地发展在经济上可行的、环保的和具有社会包容性的交通运输系统，包括支持实现千年发展目标(1)(2014-2015)；
 - 加强成员国制定和执行改善道路安全的政策的能力(1)(2014-2015)；
 - 加强相关决策者和私营部门发展和管理包括岛屿间航运在内的高效的和可持续的区域/次区域运输连通性的能力(1)(2014-2015)。

预期成果(b)

亚太经社会成员国和私营部门规划和发展国际多式联运网络的能力增强，包括亚洲公路网、泛亚铁路网和具有国际重要性的陆港

成效指标：

- (i) 更新亚洲公路网、泛亚铁路网和具有国际重要性的陆港等区域运输基础设施的国家项目和方案数量；
- (ii) 加入全球、区域和次区域协定的亚太经社会成员国数目增加

拟议产出：

- (a) 为相关政府间和专家机构提供服务(经常预算)
 - (i) 向相关代表、报告员提供协助：

- 亚洲公路网工作组(1)(2015);
 - 泛亚铁路网工作组(1)(2015);
 - 陆港工作组(1)(2015);
- (b) 其他实质性活动(经常预算/预算外资源):
- (i) 技术资料:
- 升级关于交通运输的全球信息系统数据库、亚洲公路数据库和泛亚铁路数据库(1)(2014-2015);
 - 国际一体化多式联运网络地图、亚洲公路网地图和泛亚铁路网地图(3)(2014-2015);
- (c) 技术合作(经常预算/预算外资源):
- (i) 实地项目: 技术合作项目:
- 加强成员国发展包括亚洲公路网、泛亚铁路网和具有国际重要性的陆港在内的一体化区域运输网络并使其投入运营的能力(1)(2014-2015);
 - 加强成员国从包括私营部门在内的各种来源为促进可持续的交通运输基础设施发展筹集资金的能力(1)(2014-2015);

预期成果(c)

亚太经社会成员国和私营部门采取措施以改善国际运输业务和物流效率的能力得到增强

绩效指标

- (i) 消除各种无形瓶颈、以及方便人员、货物和车辆有效通过交通线和边界口岸的举措数目增加
- (ii) 具有货物转运、多式运输和物流方面的培训方案的国家数目增加

拟议产出:

- (a) 为政府间机构和专家机构提供服务(经常预算):
- (i) 特设专家组:
- 统筹利用单一窗口开展贸易和促进交通运输便利化专家组会议(1)(2015);
- (ii) 协助相关代表、报告员:

- 联合国中亚经济体特别方案 (中亚经济体特别方案): 交通运输与跨界工作组 (2)(2014, 2015);
 - (b) 其他实质性活动 (经常预算/预算外资源):
 - (i) 非定期出版物: 亚洲及太平洋运输便利化与物流发展专著 (1)(2015);
 - (ii) 技术资料:
 - 升级关于货运代理、多式联运和物流的培训资料 (1)(2014);
 - 升级运输便利化模式 (1)(2015);
 - 满足贸易与运输便利化单一窗口的需求 (1)(2015);
 - (c) 技术合作(经常预算/预算外资源):
 - (i) 实地项目: 技术合作项目:
 - 加强成员国制订和执行运输便利化措施的能力 (1)(2014-2015);
 - 提高相关决策者和私营部门发展高效的货运代理、多式联运和物流服务业的能力 (1)(2014-2015)。
-

五、供审议的议题

35. 委员会不妨审查《区域行动方案》的执行现况, 并就其未来的方案重点, 包括 2014-2015 两年期拟议工作方案, 向秘书处提供指导意见。

附件

联合国可持续发展大会成果文件《我们希望的未来》中与交通运输有关的段落^a

可持续的运输

132. 我们注意到，运输和流动是可持续发展的核心要素。可持续的运输能增强经济增长，改善流通。可持续的运输有助于在尊重环境的前提下更好地整合经济。我们认识到，实现人员和物资高效率流通，使人们能利用对环境无害、安全、负担得起的运输，对于增强社会公平、健康、城市回弹力、城乡联系、农村地区生产力具有重要意义。在这方面，我们视道路安全为实现可持续发展努力的一部分。

133. 我们支持发展可持续运输系统，包括高效多式运输系统，特别是公共大众运输系统、清洁燃料和车辆，以及改善农村地区运输系统。我们认识到需要促进国家、区域和地方各级对运输服务和运输系统采用统筹决策办法，以促进可持续发展。我们还认识到，在建立可持续的过境运输系统方面，必须考虑到内陆和过境发展中国家的需要。我们认识到国际上有必要在这方面向发展中国家提供支持。

可持续的城市和人类住区

135. 我们承诺促进以综合方式规划和建设可持续的城市和城市住区，为此须为地方当局提供支持，提高公众认识，使包括穷人在内的城市居民更多参与决策。我们还承诺促进实施可持续发展政策，支持包容性住房和社会服务，为包括儿童、青年、妇女、老年人、残疾人在内的所有人创造安全健康的生活环境，提供负担得起、可持续的运输与能源，推广、保护和恢复安全绿色城市空间，提供安全清洁的饮用水和环卫设施，保持健康的空气质量，创造体面就业，改进城市规划和贫民窟改造工作。我们还支持通过减量、再用、循环方式可持续地管理废物。我们着重指出，城市规划必须考虑到减少灾害风险、回弹力和气候风险。我们注意到城乡均衡发展的努力。

136. 我们强调必须使更多大都会地区 and 市镇实施可持续城市规划和设计政策，以有效应对未来数十年城市人口的预期增长。我们注意到，通过多利益攸关方参与，以及充分利用信息和按性别分类的数据，包括人口趋势、收入分配、非正式住区数据，将有助于开展可持续城市规划。我们认识到，在制定可持续城市远景方面，从启动城市规划直至振兴老城市 and 老街区，市政府都发挥重要作用，其中包括在建筑物管理方面采纳提高能效方案，以及发展适合本地的可持续运输系统。我们进一步认识到必须开展混合用途规划，并鼓励非机动化交通，包括推广步行和自行车基础设施。

^a 见大会 2012 年 7 月 27 日第 66/288 号决议。

内陆发展中国家

182. 我们请各会员国，包括发展伙伴、联合国系统各组织和其他相关国际、区域和次区域组织，更加协调一致地进一步加快实施《阿拉木图行动纲领》所商定五个优先领域中的具体行动和载于《阿拉木图行动纲领》中期审查宣言中的具体行动，特别是促进内陆发展中国家的运输、储存和其他与过境运输有关的设施的建造、保养和改进，包括修建备用路线、配齐缺失环节以及改善通信和能源基础设施，以支持这些国家的可持续发展。
