

**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4*

2013年第二届亚洲交通运输部长论坛的筹备工作**2013年第二届亚洲交通运输部长论坛的筹备工作******秘书处的说明***内容提要*

经社会铭记着本区域产出、贸易和投资的增长问题、并深知交通运输部门需要设法迅捷而有效地满足这些方面出现的各种新需求，为此在其2008年4月30日关于“设立亚洲交通运输部长论坛”的第64/5号决议中，请执行秘书于2009年间举办亚洲交通运输部长论坛第一届会议、并在第一届会议决定了各届会议之间的时间间隔之后定期举行论坛会议。论坛第一届会议于2009年间在曼谷举办，共有来自27个亚太经社会成员和准成员、以及来自各伙伴组织的150多名代表出席了该届论坛。论坛第一届会议上通过了《关于亚洲发展交通运输的曼谷宣言》，从而为本区域就建立国际一体化多式联运和物流系统的优先工作领域，诸如拟定一项政府间陆港协定等，提供了重要的政策指导。

第二届亚洲交通运输部长论坛预定于2013年11月或12月间举行。本文件概述了秘书处就本届论坛议程所作的提议。经社会在其第64/5号决议中请执行秘书确保“此届论坛制定侧重政策的区域议程，以应对交通运输基础设施、过境政策、便利化、物流、区域间及国际运输连接、筹资和安全诸领域的问题、以及它们在经济、环境和社会等方面的可持续性”。考虑到全球金融和经济危机产生的影响、以及于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(里约+20大会)的成果，委员会不妨就本届论坛的拟议议程向秘书处提供指导。

* 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，是因为秘书处需要与成员国就2012年6月间举行的联合国可持续发展大会的成果进行磋商。

一、 引言

1. 在其 2008 年 4 月 30 日关于“设立亚洲交通运输部长论坛”的第 64/5 号决议中，经社会请执行秘书于 2009 年间举办论坛第一届会议，确保论坛制定侧重政策的区域议程，以应对交通运输基础设施、过境政策、便利化、物流、区域间及国际运输连接、筹资和安全诸领域的问题、以及它们在经济、环境和社会等方面的可持续性。依照这项决议，于 2009 年 12 月 14-18 日在曼谷举行了第一届亚洲交通运输部长论坛。

2. 部长论坛审查了在执行《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》（第一阶段，2007-2011 年）¹ 的过程中所取得的进展，并审议了五大主题项下范围广泛的问题：交通运输基础设施；交通运输与发展；交通运输与贫困；交通运输与环境；交通运输与社会。论坛还通过了《关于亚洲发展交通运输的曼谷宣言》，² 从而为在部长级层面上就本区域建立国际一体化多式联运和物流系统的优先工作领域，诸如拟定一项政府间陆港协定等，提供了政策方向。《曼谷宣言》还为 2012 年 3 月在第二届交通运输部长级会议上所通过的《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）提供了指导。³

3. 在预定于 2013 年 11 月或 12 月间举行的第二届部长论坛上，各国部长和其他高级别代表不妨就为加速建设国际一体化多式联运网络、以及为应对本区域在交通运输领域面临的各项挑战所应采取的优先行动向秘书处提供指导。本文件中所列本届论坛的拟议日程亦考虑到了全球经济和金融危机产生的影响、以及于 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（里约+20 大会）的成果。⁴

二、 论坛第二届会议的拟议议程

4. 自论坛第一届会议结束以来，全球经济环境发生了迅猛的变化。全球经济和金融危机对亚洲及太平洋的国家造成了严重的冲击，尽管各国所遭受冲击的严重程度各不相同。例如，由于欧洲、日本和北美的进口需求放缓，⁵ 那些出口依赖型国家更为直接地感受到危机所造成的影响。贸易发展的放缓以及全球金融市场的波动导致公共和私

¹ 见文件 E/ESCAP/63/13，第五章。

² 经社会 2010 年 5 月 19 日第 66/4 号决议。

³ 经社会 2012 年 5 月 23 日第 68/4 号决议，附件，附录一。

⁴ 见大会 2012 年 7 月 27 日第 66/288 号决议“我们希望的未来”。

⁵ 《2012 年亚洲及太平洋经济社会概览：在动荡和商品价格高企的时代谋求实现共同繁荣》（联合国出版物，出售品编号：E.12.II.F.9）。

营部门缩小了其对基础设施的投资规模。此外，自 2010 年以来，发达国家向发展中国家提供的官方发展援助亦呈下滑趋势。⁶

5. 在此种情况下，本区域各国政府应当重新评估它们的中长期交通运输发展战略。尽管区域内贸易有可能抵消亚洲及太平洋区域与其他区域之间贸易放缓的现状，但其进度和方向取决于本区域连接各国的有形基础设施质量以及各国在消除边境障碍方面所开展的工作。此外，各国政府还应寻求有形基础设施的其他筹资渠道，加强规划和监督机制以确保以合理的方式利用投资资金。值得注意的是，正如里约+20 成果文件《我们希望的未来》中所反映的那样，各国政府正不断就发展更可持续交通运输的必要性达成共识。

6. 作为于 2012 年 1 月 25 日提交至大会的“联合国秘书长五年行动议程”的组成部分，秘书长承诺动员联合国系统支持旨在奠定可持续发展基础的全球、区域和国家战略。在交通运输领域，他呼吁联合国系统“召集航空、海事、轮渡、铁路、公路和城市公共交通业者与各国政府和投资者举行会议，就建立更可持续的交通运输系统提出建议并就这些建议采取行动，以努力解决全世界特别是城区交通堵塞和污染不断加剧问题。”⁷ 第二届亚洲交通运输部长论坛将为成员国审议如何加强交通运输的经济、社会和环境可持续性提供机会，同时相互交流有关如何应对全球经济和金融危机所带来挑战的意见和看法。在此方面，秘书处为论坛第二届会议的议程提出了如下各项主题。

7. *为促进可持续的交通运输发展而加强区域交通运输网络的连通性*：由于各国对区域内贸易的需求日益增长，区域交通运输网络的有形连通和运行连通对本区域可持续贸易和经济发展至关重要。亚洲公路网和泛亚铁路网已取得稳固发展，而且本区域在制定政府间陆港协定(见E/ESCAP/CTR(3)/2)方面也取得了显著进展。因此这一议程项目将讨论旨在进一步整合和改进这些区域网络的政策、以及如何以可持续方式促进国际交通运输网络的运行。有待于在这一议程项目下讨论的相关议题包括：(a) 提高长途货运模式中铁路和水路运输的份额；(b) 通过发展内陆集装箱库场和陆港加强多式联运的连通性；(c) 通过执行《国际道路运输便利化区域战略框架》⁸ 促进在亚洲公路网沿线货物、人员的高效运输和车辆的高效运行；(d) 通过促进国际铁路运输便利化和各国铁路主管部门之间的密切合作，提高泛亚铁路网的利用率；(e) 精减和协调过境文件和手续；(f) 制定旨在促进专业物流服务发展的政策。

⁶ 经济合作与发展组织，《发展：全球衰退造成对发展中国家的援助额下降》，2012 年 4 月 4 日，表 1。摘自网页：

www.oecd.org/dac/development/aidtodevelopingcountriesfallsbecauseofglobalrecession.htm。

⁷ 《秘书长五年行动议程》，2012 年 1 月 25 日，摘自网页：

www.un.org/sg/priorities/sg_agenda_2012.pdf。

⁸ 经社会 2012 年 5 月 23 日第 68/4 号决议，附件，附录二。

8. *为可持续交通运输发展筹措资金*：面对全球金融和经济危机的影响，本区域许多政府应努力为基础设施的开发、维护和运行寻求其他筹资和交付渠道。在这一议程项目下有待讨论的议题包括：可持续交通运输基础设施开发和运行的其他筹资来源，尤其是弥合亚洲公路网和泛亚铁路网投资缺口所需要的资金来源，诸如通过公私营伙伴关系、南南合作和气候资金等形式。

9. *以可持续的交通运输促进包容性发展*：可持续交通运输系统为其所服务的社区的经济、社会和环境可持续性做出贡献。以往交通运输的规划者大都侧重于道路部门的发展，而未能充分关注机动化所产生的负面影响。与此同时，农村地区许多社区仍未建造起连通道路或享有负担得起的交通运输服务。在这一议程项目下有待讨论的议题包括：(a) 在实现包容的和可持续的交通运输发展方面可采取的有效政策和最佳做法，其中包括如何设法在实现这一目标过程中强化亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港所做的贡献；(b) 道路安全问题；(c) 如何满足穷人和弱势群体在出行方面的需求。

三、供审议的议题

10. 委员会不妨就论坛第二届会议的组织工作、尤其是本届会议的拟议议程提供指导。

11. 委员会还不妨鼓励成员和准成员考虑担任承办论坛第二届会议的东道国。
