



亚洲及太平洋经济社会委员会 交通运输委员会

第四届会议

2014年10月15日至17日，曼谷

临时议程* 项目4(b)

交通运输的重大议题：交通运输便利化以及物流

开发：提高本区域运营联通程度的办法

交通运输便利化以及物流开发：提高本区域运营联通程度的办法

秘书处的说明

内容提要

成员国在发展整个区域的陆路运营互联互通方面，一直面临着巨大的挑战。陆路跨境和过境运输在边境口岸处中断，需要进行转载，并办理复杂和重复的单证检查和各种相关手续。此外，运输和物流业因一系列问题一直遭受成本高昂和业绩低下之苦。

为了加大力度协助成员国发展运营互联互通，秘书处分别开发了运输便利化和物流两个综合辅助系统。本文简要介绍了这两个系统的开发以及在通过提供技术援助、政策支持和能力建设推广其应用方面所取得的进展情况。

委员会不妨分享关于国家层面在运输便利化和物流领域所取得的进展的信息。委员会还不妨就秘书处与这两个系统有关的未来工作，向秘书处提供指导。

目 录

	页 次
一. 导言	2
二. 运输便利化辅助系统	3
A. 国际道路(铁路)运输便利化区域战略框架	3

* E/ESCAP/CTR(4)/L.1。

B. 运输便利化工具.....	4
C. 运输便利化法律专家和技术专家区域网络.....	6
三. 运输物流综合辅助系统	7
A. 技术标准和准则.....	7
B. 区域培训标准与认证.....	9
C. 服务提供商区域论坛.....	10
四. 供审议的议题	10

一. 导言

1. 尽管亚洲成员国基本上是通过公路和铁路相互联接的，但大多数公路和铁路都没有对外国车辆或火车开放，货物和乘客不得不在边界附近转载换乘。同时，由于存在许多无形障碍，如复杂的边检程序，难以办理的签证手续，以及在边界和边界后的重复的检查，因此，开放的公路和铁路的使用效率低下。

2. 参与国际公路运输联盟及其伙伴组织的卡车车队活动的人们发现，其卡车旅程有 40% 的时间花在边境等候完成相关手续和程序上面。根据铁路合作组织进行的相关调查，一列火车跨越边界所需时间可高达 74 个小时。

3. 这些困难导致运输效率低下、不可靠和成本高昂，从而打击了投资和贸易，同时推高了商品的市场价格。因此，从人员和货物高效可靠运输的角度来看，国家间并没有实现真正的互联互通。

4. 在运输物流方面，本区域大多数发展中国家的物流成本高昂，其占比高达国内生产总值的 15-24%，而且在世界银行物流绩效指标排行榜中，被列为绩效低下。

5. 人们越来越认识到，消除无形障碍，改善诸如互联互通“软件”那样的物流服务，与改善“硬件”一样，对交通运输基础设施的发展具有重要意义。据观察，本区域大多数国家继续与其发展伙伴合作，努力消除现有的无形障碍，包括签署、批准和实施了一些运输便利化次区域协定。一些跨境和过境运输双边协定修订本推动颁发多次往返运输许可证，或将运输路线延伸至内陆腹地。更多边境口岸已开始实施联检，并采用了电子系统。已组织了一些从亚洲到欧洲的国际铁路运输服务。

6. 为了加大力度协助成员国发展运营互联互通，秘书处开发了两个综合辅助系统：(a) 运输便利化辅助系统，其中具有统领性的区域战略框架，支持性的便利化工具和一个区域专家网络；(b) 物流辅助系统，其中有物流技术标准和指导方针、培训标准和认证，以及一个区域论坛。本文概述了这两个系统的开发以及通过提供技术援助、政策支持和能力建设予以推广应用的进展情况。

二. 运输便利化辅助系统

7. 由亚太经社会开发的运输便利化辅助系统由国际道路(铁路)运输便利化区域战略框架及其执行方案、秘书处开发的运输便利化工具、运输便利化法律和技术专家区域网络、以及相关的技术援助、政策支持和能力建设组成。

A. 国际道路(铁路)运输便利化区域战略框架

1. 国际道路运输便利化区域战略框架

8. 为了提供相关战略构想和共同方法,以应对本区域国际道路运输的各种挑战,2012年3月在曼谷举行的第二届交通运输部长级会议通过了《国际道路运输便利化区域战略框架》。

9. 这一战略框架确定了国际道路运输便利化的六大基本议题,其中还规定了长期具体目标以及一个实现这些具体目标的进程。也确定了应对本区域实现顺畅和高效的道路运输所面临的挑战的七种方式。

10. 这六大基本议题是:(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)道路车辆的临时进口;(d)车辆保险;(e)车辆重量和大小;(f)车辆登记和检验证书。七种方式包括:(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)促进边境口岸的联检;(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。

11. 这一框架成为关于成员国及其发展伙伴的运输便利化举措的一份首要政策文件,其目的是加强不同的便利化协定、项目和措施之间的协调,以避免规划、制定和实施中的不一致性和冲突,从而提高便利化努力的有效性。这样的便利化措施产生的协同增效效应将使成员国及其发展伙伴受益。

12. 自这一框架通过以来,秘书处通过各种国际、区域和次区域大会和会议,最值得指出的是,通过在南亚举行的相关政策对话,一直在推动这一框架。为了加强在南亚和西南亚次区域内的运输互联互通,秘书处发起了一系列政策对话,以便使该次区域的相关决策者和主要利益攸关方参与进来,并使他们敏感地认识到失去的经济机会。

13. 然而,在这一次区域,由于运输连接薄弱,地理上的相邻和接壤所蕴藏的好处,带来的效益,以及可由此引发的区域经济一体化的效益,并没有变为现实。在2013年6月26日和27日在达卡举行的第一次政策对话上,核准了一个关于利用这一框架和运输便利化工具制订一项加强南亚和西南亚运输互联互通的总体计划的建议。2013年12月9至10日在巴基斯坦拉合尔举行了第二次政策对话,这次会议重申,需要制订一个加强该次区域运输互联互通的总体计划。拟议的总体计划将侧重于:在最少的基础设施投资的条件下,促进运输便利化。这一计划将试图利用因有关国家之间缺乏体制安排而不能运营的现有跨境铁路和公路基础设施。

14. 2013年12月4日和5日在印度西隆(梅加拉亚邦)也举行了一次类似的政策对话,其目的是促进南亚东部边境地区跨境和过境运输。

15. 在中国政府提供的资金支持下，秘书处正拟订一项在区域层面执行这一框架的计划。

2. 国际铁路运输便利化区域合作框架

16. 联合国可持续发展大会一再强调可持续发展的重要性，结果是人们更加重视促进环境友好型运输模式的必要性。然而，为了进一步发展本区域的国际铁路运输，必须处理一些问题。其中一些比较重要的问题是：轨距不统一、以及需简化跨境手续，包括精简单证、技术和运营要求标准化和统一法律制度。

17. 2013 年，在俄罗斯联邦政府资助的一个项目下，秘书处开展了一项关于国际铁路运输便利化的研究，其目的是查明成员国之间为制订一项国际铁路运输便利化区域战略(框架)应开展合作的领域。根据与相关国际铁路组织和一些成员国铁路运营商开展的讨论得到的投入，并根据秘书处内部开展的研究，于 2013 年 12 月在网站上发布了一份初步研究报告，其中确定了国际铁路运输合作的主要议题。¹

18. 这份研究确定了进一步促进本区域铁路运输的各种做法。其中一些做法是：参加国际铁路组织、统一托运单、使用先进的旅客和货物信息系统、协调中转站的规管和检查、列车运营使用新技术和开发国际铁路运输运营的人力资源。这份研究还记录了现有的相关组织和举措以及现有的法律文书，其目的是促进各国的国际铁路运输便利化合作。

19. 预计这一研究提供的信息将有助于加强铁路当局、铁路运营商和边境机构的相关知识，而在制定国际铁路运输便利化政策和计划时，这些知识是必不可缺的。在 2014 年 9 月举行的一次国际铁路运输便利化专家组会议期间，将审议这一研究的结果，并制订成员国国际铁路运输便利化合作战略草案。将在计划于 2014 年底前举办的一次区域会议上，对拟议的战略(框架)草案进行审议，以便最后予以敲定。

B. 运输便利化工具

1. 时间/成本-距离法

20. 无形障碍和瓶颈仍然是阻碍本区域高效使用运输线路一个重大因素。亚太经社会的时间/成本-距离法可有助于查明这样的瓶颈，并衡量其对运输运营的负面影响。根据采用时间/成本-距离法衡量的结果，相关利益攸关方就能规划克服或减少现有障碍的措施。

21. 这一方法的效率已在世界不同的区域得到证明，尤其是作为旨在促进运输便利化的综合项目的一个组成部分而应用时。秘书处继续援助相关国家在不同的次区域应用这一方法，同时使用一些灵活的做法来确保对这一方法进行调整，使其符合各国各种群体的需求。

¹ www.unescap.org/resources/monograph-series-transport-facilitation-international-railway-transport-asia-and-pacific.

(a) 亚太经社会的时间/成本-距离法在中亚的应用

22. 在一个由秘书处牵头并与联合国贸易和发展会议(贸发会议)和非洲经济委员会(非洲经委会)合作在中亚和东非执行的一个联合国发展帐户的项目下, 亚太经社会的时间/成本-距离法与贸发会议的组群方法被整合成一个全面的跨境和过境运输流程管理工具包。这一工具包为相关国家提供了创新能力, 使其能够通过发展由政府 and 私营部门二者组成的运输组群, 建立和发展参与运输流程的主要利益攸关方之间的协作。通过在当地专业知识的基础上应用亚太经社会的时间/成本-距离法来衡量运输走廊的效率, 这些组群可被用来查明目前存在的主要问题, 并制定政府和私营部门二者同样可以接受的具体的协作解决方案。

23. 在中亚试点应用跨境和过境运输流程管理工具包的过程中, 建立了国家运输组群, 并应用时间/成本-距离法, 就连接哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦首都的运输走廊沿线的瓶颈问题, 开展了一些研究。根据这些研究的结果, 在国家和国家间的层面都制订了处理查明的瓶颈的行动计划, 并商定了执行这些行动计划所需要采取的措施。在东非(布隆迪、卢旺达和坦桑尼亚), 跨境和过境运输流程管理工具包的试点应用也同期进行。

(b) 亚太经社会的时间/成本-距离法在南亚的应用

24. 在南亚, 亚太经社会的时间/成本-距离法目前正在作为综合可持续贸易与运输便利化监测机制的一个组成部分而应用, 而设立这一机制是为了衡量连接孟加拉国、不丹和尼泊尔领土的贸易和运输走廊的绩效, 这是秘书处和亚洲开发银行(亚行)联合执行的一个项目的内容。综合可持续贸易与运输便利化监测机制将这一方法与“企业流程分析法”和“放行时间研究”组合起来, 为各国评估选定走廊沿线货物移动的各个层面, 提供了可能性。

2. 安全跨境运输模型

25. 不对外国车量开放国内线路的部分原因是出于对安全的关切。同时, 在开放线路沿线, 安全关切仍然是大多数国家的考量, 关税保函的国家间安排已成为运输便利化进程的一个挑战。

26. 为了应对这些挑战, 秘书处开发了安全跨境运输模型, 以便使边检当局和运营商能够实时监测货物的跨境移动。这一模型使用了一些新技术, 包括信通技术、卫星定位系统、手机通信系统和电子关封, 为跨境车辆监测系统的设计提供了概念基础和标准。

27. 该模型展示了这些技术的使用可如何促进贸易和运输便利化, 并同时回应边检当局的关切, 在他们采取措施向国际运输开放更多陆路线路并应用简化程序时, 给他们信心。它也能使运输运营商向客户提供实时跟踪信息, 安全高效地管理业务。

28. 秘书处与亚行协作, 于 2013 年 10 月在曼谷举办了一次安全跨境运输模型次区域讲习班。这一讲习班提出的建议包括: 除其他外, 应在孟加拉国、不丹、印度和尼泊尔组织由所有利益攸关方参与的国家讲习班。

29. 在不丹(2014年1月)和印度(2014年3月)分别举行了讲习班之后,这两个国家提议,在秘书处和亚行提供的技术和资金支持下,在加尔各答(印度)至彭措林和贾伊加奥恩(不丹)并可延伸至廷布的线路上试点应用这一模型。关于试点执行和试运行的可行性研究目前正在进行中。

3. 高效跨境运输模型

30. 运输运营商在本区域的大多数国家开展跨境运输时,面临着许多运营困难。也缺乏评估可能的跨境安排的有效方法。

31. 这些模型为评估跨境陆路运输运营的各种备选方案以及遇到的各种困难的切实可行的解决方案,提供了一些方法。得益于这些模型,货物和旅客能够更高效地跨界移动,对政府间安排的要求很少或不需。

32. 使用各种模型,政府能够自由地从总体上评估跨境运输的各种备选方案,例如谈判一项协定,或在边境口岸使用人工转载或拖车或集装箱交换来组织运输。每次评估可考虑给政府和企业部门造成的总体成本、运营效率、执行难度和运输可靠性。

33. 2014年3月,这些模型被用来评价一个物流公司从中国昆明途经老挝人民民主共和国至泰国曼谷之间运输新鲜水果和蔬菜的备选方案。这些备选方案包括从出发地点至目的地不用转运、集装箱交换、拖车交换和在边境口岸人工转载的运输方案。评估的结果显示,在老挝人民民主共和国与泰国之间的边境口岸进行集装箱交换具有比较优势。

4. 边境口岸综合边检模型

34. 边境口岸管理效率低下显著地增加了本区域陆路运输运营的成本和时间。随着现代信息和通信技术和设备的发展,现在有许多解决方案可以精简并加速在陆路边境的边检程序和手续,而不影响效率和安全。然而,在许多情况下,即使在边境口岸配备了现代化的设备,但是如果没有在有关边境管理机构之间加强合作的基础上配之以合理化的流程的话,这样的安排也未能带来显著的改善。

35. 秘书处开发了边境口岸综合边检模型,以便通过应用现代技术(包括信通技术)和精简单证程序和流程,促进边境口岸各机构之间的更高效的信息流动和共享。这一模型有助于不同机构优化利用现代设备和多方使用检查结果。通过重新整合边境口岸的计划,而不是同一个边境口岸的不同机构使用不同的计划,这一模型也有助于精简和简化跨境手续和程序。

36. 这一模型也包括一套关于在各边境机构之间建立合作和进行信息共享的体制和法律安排的建议,而合作和信息共享对于在广泛应用信通技术设备和技术的基础之上切实地实行综合边境管理是必不可少的。

C. 运输便利化法律专家和技术专家区域网络

37. 法律文书是国际运输的基础。然而,由于缺乏能力和其他一些原因,许多法律文书没有得到有效执行。建立运输便利化法律专家和技术专家区域网络,是为了协助成员国为本区域的国际运输制定更高效的法律制度。

38. 这一网络是建立本区域国际运输便利化的有效法律制度和技术能力的一个主要模式。这一网络的目的是协助成员国提升其参与运输便利化的官员和专家的专业水平，提供法律帮助以便帮助加入国际公约，制定相关协定、措施和项目，以及促进不同运输便利化法律文书的统一和协调。

39. 通过这一网络，法律专家和技术专家可以交流信息，分享经验和良好作法，相互开展协作，为地理上相互重叠的国家的不同协定之间的法律争端提出解决方案，提出一些将不同次区域协定下的不同次区域国家连接起来的方法，研究贸易便利化领域新出现的问题，以及探讨在区域层面将法律文书统一起来的方法。

40. 在这一网络上，对国家专家进行能力建设，可有助于各国详细制定其采用运输便利化措施的方法，例如通过适当的法律和体制安排为国际运输提供交通权和开放边境口岸。

41. 秘书处共收到来自 28 个国家的运输便利化专家的 88 份申请。在 2013 年，通过这一网络，进行了关于亚太经社会区域各主要次区域协定的比较研究，来自不同次区域国家的网络成员参与了这些研究。这一网络的第一次会议于 2014 年 2 月 10 日和 11 日在泰国普吉举行。在这次会议举行之际，正式启动了这一区域网络，并使参与者分享了关于次区域协定的比较研究的成果。这次会议的参与者也讨论了促进相互合作的方法，并提出了网络随后开展活动的方向，其中包括开展关于国际、次区域和双边协定的进一步研究，以及旨在查明这一网络应该着重处理的优先重点议题的互动调查。

三. 运输物流综合辅助系统

42. 运输物流综合辅助系统包括技术标准和准则、区域培训体系、服务提供商区域论坛(会议)以及相关的技术援助、政策支持和能力建设。

A. 技术标准和准则

1. 物流信息服务系统

43. 随着贸易和运输的速度和数量日益增加，这就要求在运输物流链的不同行为者之间以更快的速度传播信息。使用信通技术，与健全的法律框架、可靠的基础设施和业务熟练的人力资源一样，都是高效和有效的物流系统的关键。

44. 认识到这些特点，本区域许多国家采用信通技术来作为物流信息交流的解决方案。例如，中国设立了“国家交通运输物流公共信息平台”(LOGINK，又称物流电子枢纽)，供相关物流利益攸关方之间共享信息。通过统一的数据标准，供应链的各相关行为者就能够通过一个统一的数据交换平台，与其伙伴进行连接，而不是分别与所有的伙伴进行连接。在日本，“集装箱物流信息服务平台”允许终点站运营商、货主、货运代理商、运输公司和其他利益攸关方之间整合和共享集装箱物流信息。大韩民国为港务局、海关、移民机构、检疫机构和其他相关机构使用了一种称作为 Port-MIS(港务管理资料系统)的系统，以便提高出口(进口)清关和船只检查的效率。

45. 电子信息交流减少了向相关机构和伙伴提交单证的时间和费用，减少了数据输入的低效和重复，并提高了信息交流的精确性。

46. 尽管私营物流信息系统和公共物流信息平台都建立起来了，但成员国之间在这方面处于不同的发展阶段。同时，在国家与国际两个层面开发物流信息系统的做法的一致性有限，对私营部门开发的物流信息系统而言，情况尤其如此。

47. 信息共享平台的实力与该网络的用户数量密切相关。因此，并行地使用不同的系统会降低网络的效益，从而减少任何一个单一系统的效益。并行的系统也增加数据输入的需求。因此，理想的是，将运输物流的各利益攸关方的信息系统整合起来，或者以其他方式连接起来。这就要求不同的系统要采用可兼容的数据标准以及技术和体制架构。

48. 政府在制定物流信息标准以便加强一致性和互联互通方面，发挥着关键作用。建立国家物流信息平台也有一个特点：其开发和执行的成本较高，因此，如果这样的平台没有政府资助，资金可成为比较具有挑战性的问题。此外，由于政府是大量物流数据的持有者，政府的作用是至关重要的——政府是数据共享的第一个行动者。尽管私营部门参与发展进程非常重要，但显然需要政府参与建立一个国家信息交流机制。

49. 国家平台也需要扩大并与国际连接。本区域已有一些在国际层面交流物流信息的次区域举措。例如，东北亚物流信息服务网络是一个次区域合作机制，其目的是为了促进中国、日本和大韩民国之间的双边和三边物流信息共享。东北亚物流信息服务网络规定了物流信息共享的标准，包括数据元素、代码集和接口格式。采用东北亚物流信息服务网络的标准使这三个国家的物流利益攸关方能够相互联接，以便共享关于流程状况的信息。目前，东北亚物流信息服务网络的合作内容包括查询集装箱船的动态状况以及试点港口之间共享集装箱状态的信息。

50. 信息的国际交换要求有关国家统一数据。因此，在国家层面使用国际标准可为促进国家间的互联互通提供各种机会。然而，物流信息系统覆盖一系列大量的数据要求，其中许多要求不能完全由国际标准覆盖。秘书处在中国政府提供的资金支持下，正在进行一项全面的研究，以便查明国家物流信息服务系统的要求与相关国际标准之间的差距，并制定必要的区域标准，以填补这一差距。

2. 全面物流政策的准则

51. 造成物流成本较高的因素有许多。在一些国家，基础设施不足和地理方面构成的挑战增加了运输的成本。政府机构业务效率低下和在边境口岸手续的延误是本区域许多国家遇到的问题。在一些情况下，遇到的另一个挑战是缺乏法规或者执法不力，这就为当局和船运公司对货运代理和物流服务乱收费提供了空间。在一些国家，政府可采取行动，通过法规来控制过多和不合理的收费，但是，在本区域收费较高和收费不标准的情况仍然比较普遍。

52. 在一个不断变化的全球运输和物流环境里，物流服务提供商的作用也正在发生变化。物流服务提供商日益需要有能力和超越提供运输、储存和协

助报关等传统服务之外的服务要求。例如，人们可能会期望物流服务提供商能够提供涉及整个供应链的一系列服务，包括集结服务、质量控制服务、后端客户服务，或一些基本的金融服务。

53. 从传统上来说，物流业的政策和法规一直是通过一种所谓的“本位主义”的做法来执行的，传统的物流服务提供商是由最具关联性的管控当局监管和监测的。然而，随着物流服务中有越来越大的比例变成了非传统服务和跨部门服务，服务提供商就面临着由许多机构监管的零散的法规，并由一些协调性有限的法律管辖。同时，政府和国家行业协会对这一行业的监测变得更加困难，从而限制了可对影响这一行业的政策措施所产生的影响进行评估的程度。

54. 现代物流业的问题可以通过一种更加一体化的物流政策做法来更好地处理，这种做法推动所有利益攸关方之间开展协作和合作，以避免效率低下、重复和不一致。秘书处于 2013 年发布了《物流政策制订主要问题指南》，² 以便协助成员国制定和执行更全面的物流发展政策。

55. 国家物流战略的内容可因国家及其国家优先重点事项的不同而不同。这样的战略可覆盖基础设施发展的具体目标和优先事项、精简法规和政策的措施以及运输便利化举措。这些战略也可为开发国内能力和竞争力，并为加强这一行业的国际潜力提供政策措施。在制定了国家战略之后，紧接着要制定详细的执行计划。

56. 战略的执行需要利益攸关方之间不断进行对话。在许多国家，为此目的设立了国家物流理事会或委员会。这一理事会或委员会成为与物流业有关的政策事项的协调中心，并牵头处理这一领域的新的发展动态。

57. 通过采取一种多机构的做法，这一理事会或委员会可对需要处理的问题采取一种全面的观点，从而加强政策的一致性和协调。作为一个正规的固定机构，而不是一个特设的小组，它也可为物流政策的制定提供连续性，并成为解决各种利益攸关方利益冲突的一个调解工具。

58. 国家物流战略和理事会合起来构成一个全面的物流业政策制订框架。通过国家物流理事会或委员会，使所有利益攸关方参加国家战略的制订及其执行和监测，就能更加全面地看待相关政策要求、优先重点和面临的挑战，从而有助于促进政策的一致性。这一做法也有助于促进利益攸关方与各分部门之间的对话，从而改善这一领域的国家行为者之间的沟通。

B. 区域培训标准与认证

59. 人力能力的开发是加强这些行业以便能够应对现代物流业挑战的一个要素，这已被纳入了本区域许多国家的国家物流战略和计划。在这些国家，国家物流协会在这一行业培训课程的制定中发挥着积极的作用。在这一领域运作的相关国际组织，例如国际货运承揽业协会联合会，也提供专业的证书课程。

² 见：www.unescap.org/sites/default/files/Logistics_policy_fulltext.pdf。

60. 尽管国际货运承揽业协会联合会的证书提供了一种国际认可的认证资格，但国家一级的入门级别和中级课程的标准化和认可进展有限。既缺乏统一性，又缺乏从基本培训到高级课程的定义明确的路径，会限制不同国家的私营部门利益攸关方之间的合作，因为他们难以了解和确认外国伙伴的经验和资格。

61. 一个结构良好、标准化并得到国际认可的培训系统可有助于开发这一行业的专业能力。此外，这样的系统与定义良好的行业最低标准和行为准则一起，可通过倡导专业能力的共同标准，加强物流的国际合作。在 2013 年 11 月 4 日至 8 日在曼谷举行的亚洲运输部长论坛第二届会议的支持下，秘书处已经着手为物流服务提供商编制区域认证培训系统的教学大纲，以便支持成员国开设可持续的并得到区域认可的培训课程。区域课程也有助于培训区域的教员师资队伍，这有助于克服本区域一些国家合格教员短缺问题。

C. 服务提供商区域论坛

62. 货运代理商、运输运营商和物流服务提供商是物流发展的主要市场参与者和用户。自从 2007 年以来，秘书处与国际货运承揽业协会联合会合作，一直为货运代理商、多式联运运营商和物流服务提供商举办年度区域论坛。分别在曼谷(2007 年、2009 年、2011 年和 2012 年)、新德里(2008 年)、印度尼西亚巴厘(2010 年)、斯里兰卡尼甘布(2013 年)和北京(2014 年)举行了年度论坛。

63. 这些论坛的目的是为亚洲及太平洋的货运代理商、多式联运运营商和物流服务提供商提供一个有利的平台，以便他们能够交流相关知识和经验，讨论新出现的问题，并进一步开发其服务业务。论坛的年会为不断加强与企业界的对话和合作、交流经验和信息以及为物流业探索新的前进之路提供了机会。

64. 通过亚洲交通运输部长论坛，秘书处促进了亚太经社会运作层面的运输举措，例如亚洲公路、泛亚铁路、陆港、新技术应用、绿色物流、运输便利化区域框架以及运输便利化工具。同时，服务提供商扩大了其业务网络，通过利用更多区域信息，改善了其业务计划，并从秘书处得到了更多的能力建设的支助。此外，其需求也被纳入秘书处的相关方案、出版物、文件和活动。

四. 供审议的议题

65. 委员会不妨就国家层面在运输便利化和物流领域所取得的进展情况，交流信息。

66. 委员会不妨为以下之目的，就秘书处未来的工作，向其提供指导：

- (a) 协助成员和准成员执行《国际道路运输便利化区域战略框架》；
- (b) 协助成员和准成员制订国际铁路运输便利化区域战略(框架)；
- (c) 进一步开发运输便利化工具，并推广其应用；

- (d) 加强南亚和西南亚的运输互联互通，尤其推进拟议的总体计划；
 - (e) 协助降低物流成本，包括减少乱收费；
 - (f) 推动在运输便利化和物流领域使用信通技术和其他技术，并加强这一领域的区域合作；
 - (g) 向成员和准成员国家的物流业推介可持续的认证培训系统。
-