



大会

Distr.: General
3 August 2015
Chinese
Original: English

第七十届会议

临时议程* 项目 20

可持续发展

运输和过境通道在确保通过国际合作促进可持续发展的作用

秘书长的报告

摘要

按照大会第 69/213 号决议，本报告传达了各会员国、相关区域和国际组织以及联合国系统各实体，包括各区域委员会对发展运输和过境通道问题的意见。

* A/70/150。



一. 导言

1. 大会第六十九届会议通过题为“运输和过境通道在确保通过国际合作促进可持续发展方面的作用”的第 69/213 号决议。在该决议中，大会认识到无害环境、安全、高效率、可靠和负担得起的运输和过境通道在促进货物和人员高效率流动，以支持可持续经济增长、改善人民的社会福祉和加强各国之间国际合作与贸易方面所起的重要作用，确认需要继续开展国际合作，处理与运输和过境通道有关的问题，将其作为可持续发展的重要因素和请秘书长征求会员国、相关区域和国际组织以及包括各区域委员会在内的联合国系统各实体关于发展运输和过境通道问题的意见，并在一份摘要报告中向大会第七十届会议通报这些意见。

2. 本报告是根据该决议编制的，其中概述各会员国、相关区域和国际组织以及联合国系统各实体，包括各区域委员会对发展运输和过境通道问题的意见。

二. 会员国的意见

3. 秘书处收到阿塞拜疆、文莱达鲁萨兰国、格鲁吉亚、巴拉圭、俄罗斯联邦、土耳其和土库曼斯坦提出的意见。

4. 本节列出这些意见的摘要。

5. 阿塞拜疆提供了其在运输和过境通道领域工作的信息，其中包括：

(a) 为增加过境潜力而实施的具有国际重要性的基础设施项目，例如，新的巴库-第比利斯-卡尔斯铁路将提供一条通过高加索地区直接连接欧洲和亚洲的铁路。在 2014 年 12 月 26 日，启动了第一个从阿塞拜疆经格鲁吉亚通往土耳其边境的测试火车，以及在土耳其和格鲁吉亚边境完成了一个隧道工程。为确保广泛使用多式联运、促进和提高里海地区海上运输能力，在 2014 年 9 月建立了新巴库国际海上贸易港口综合体，该项目第一阶段的渡轮码头已投入运行。正在继续重建铁路基础设施、主要公路和能源供应，改进机车和车厢、增加铁道机车车辆数目以及调整通信和信息系统使其符合国际标准。还在进行国际公路重建工程。目前正在按照第一技术级标准维护和重建邻接俄罗斯联邦、格鲁吉亚和伊朗伊斯兰共和国国界的道路。

(b) 在过境政策领域建立立法框架和开展其他活动，如将阿塞拜疆一个运输网络与在欧洲联盟内东西方向的跨欧洲运输网络连接起来。在运输领域，阿塞拜疆正致力于与欧洲经济委员会(欧洲经委会)和亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)进行高水平合作。阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦和土耳其正在采取适当步骤以实现“丝风”项目，其目的是在东西运输通道沿线缩短运输时间、便利海关服务和整个运输过程，以建立经常和有效率的集装箱列车线路。该国计划在巴库-第比利斯-巴统-特拉布宗路沿线(1135 公里)修建现代化公路和辅助道路

基础设施，作为国际道路运输联盟提出的示范公路举措的一部分。阿塞拜疆批准了 15 个欧洲经委会关于运输的公约和协定，另外 10 个欧洲经委会协定和公约，包括关于跨欧洲铁路和跨欧洲高速公路的协定和公约的批准工作正在进行中。国民议会已核可阿塞拜疆加入《国际铁路运输公约》，正在采取相关措施以加入国际铁路运输政府间组织以及处理源于《公约》的其他程序性问题。

6. 文莱达鲁萨兰国表示支持下列提议：需要在参与促进跨境路线的各机构和政府实体之间进行协调，并需要在解决跨界问题和运输问题以实现可持续运输方面进行国际合作。东南亚国家联盟(东盟)和文莱达鲁萨兰国-印度尼西亚-马来西亚-菲律宾东盟成长区(文印马菲-东盟成长区)成员正在积极讨论这个问题，各方都支持加强东盟和文印马菲-东盟成长区成员的区域经济一体化。对文莱达鲁萨兰国这个小市场经济国家而言，跨境路线特别是促进贸易和增加商业货运量的重要手段。

7. 格鲁吉亚提供详细资料说明其运输网络在过境方面具有的潜力如下：

(a) 格鲁吉亚位于欧洲和中亚的十字路口，是连接若干重要经济区域，包括欧洲联盟、高加索地区、独联体和土耳其的桥梁。在西欧和中亚之间运输石油、天然气和干货最短的路线中，格鲁吉亚是一个关键环节。格鲁吉亚的石油和天然气管道、该国的黑海港口、公路、铁路系统和机场在连接东西方面发挥日益重要的作用。为了方便通过格鲁吉亚领土运输货物，格鲁吉亚政府继续放宽对国际运输条例，发展运输基础设施，包括公路、铁路、海港和机场，简化海关和其他行政手续，并在这一领域进行经济改革；

(b) 格鲁吉亚发展过境潜力的长期愿景包括：融入国际运输网络；发展物流设施和服务；支持发展多式联运系统；加强运输基础设施；改善安全条件；制订具竞争力的运输关税；吸引来自中国各区的货物；在通道创造具竞争性的条件；加入国际协定；加强与国际组织合作；

(c) 格鲁吉亚政府积极与国际组织合作进行项目，如与欧洲委员会、欧洲-高加索-亚洲运输通道(欧高亚通道)方案、欧洲经委会、亚太经社会、国际运输论坛、黑海经济合作组织、民主和经济发展组织、国际道路运输联盟、世界银行、亚洲开发银行、美国国际开发署进行合作；

(d) 格鲁吉亚积极参与欧高亚通道这个重要的区域项目。

(一) 自 1993 年以来格鲁吉亚一直是欧高亚通道的成员。欧高亚通道是一项技术援助方案，其目的是在欧洲与亚洲之间建立跨越黑海、里海以及南高加索和中亚国家的运输通道。欧高亚通道的成员国为：亚美尼亚、阿塞拜疆、保加利亚、格鲁吉亚、伊朗(伊斯兰共和国)、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦、罗马尼亚、塔吉克斯坦、土耳其、乌克兰和乌兹别克斯坦。欧高

亚通道运输网络通过的国家领土拥有丰富的矿产资源和能源供应。这些国家的过境发展将影响到该地区的生产增长和就业；

(二) 自 1993 年启动以来，欧高亚通道资助了 80 个项目，其中包括 60 多个技术援助项目和 14 个投资项目。该方案加强了伙伴国家通过各种运输路线进入欧洲和世界市场的能力，增加了有关国家的政治和经济独立。合作框架涵盖海上运输、航空、公路、铁路、运输保障和运输基础设施等领域。该框架帮助伙伴国家之间进行区域合作，并帮助吸引国际金融机构和私营投资者的支持；

(三) 1998 年在阿塞拜疆签署的《关于国际运输促进欧洲-高加索-亚洲通道发展的基本多边协定》是为发展欧高亚通道区域经济关系、贸易和运输联系建立法律基础的关键文件。格鲁吉亚积极参加在欧高亚通道方案下的技术援助项目，并帮助建立法律基础。格鲁吉亚也帮助加强黑海国家之间的合作，并对当时正在审议的关于由黑海和里海问题基本多边协定缔约方联合经营铁路轮渡联运的基本多边协定提出一个新技术附件。新技术附件于 2015 年 1 月 29 日签署。

(e) 在欧高亚通道方案下进行的项目包括：

(一) 海上安全和保障二项目：开展这个由欧盟资助的项目是因为欧盟有兴趣通过向欧高亚运输通道成员国提供技术知识和支助以加强在海事安全、保障和保护海洋环境方面的合作。项目的总体目标是使伙伴国家的立法与欧盟监管框架一致，支持进一步批准和执行国际海事组织(海事组织)和国际劳工组织(劳工组织)的国际海事安全和保障公约，以及改进黑海和里海伙伴国家海事管理的质量和协调；

(二) 道路安全二项目：项目总体目标是支持实施欧高亚通道区域道路安全行动计划，确保通道运输系统积极促进可能涉及或受此系统影响的使用者、财产、公众和环境的安全、保障和保护，并协助各国加强体制能力；

(三) 运输对话和网络互操作性二项目：项目主要目的是加强欧盟同方案参与国的经济关系、贸易和运输联系：亚美尼亚、阿塞拜疆、保加利亚、格鲁吉亚、伊朗(伊斯兰共和国)、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦、罗马尼亚、塔吉克斯坦、土耳其、土库曼斯坦、乌克兰和乌兹别克斯坦。该项目将有助于制订和执行区域运输政策行动，如与加强基础设施、促进多式联运和统一运输立法有关的欧高亚通道行动计划的活动；

(四) 发展波罗的海和黑海之间的运输通道：乌克兰草拟了发展波罗的海和黑海之间运输通道的协定。该协定的目的是发展协定成员国之间的过境通道。协定缔约方是：阿塞拜疆、白俄罗斯、保加利亚、爱沙尼亚、格鲁吉亚、拉脱维亚、立陶宛、摩尔多瓦、波兰、土耳其和乌克兰。该项目的执行将改善

各国在运输和贸易方面的合作，为运输业者创造适当条件，增加运输安全并吸引更多的货物流通。格鲁吉亚正在开展加入该协定的内部程序；

(f) 青金石项目。格鲁吉亚政府正在积极参与该项目。这是阿富汗政府发起的项目，其目的是阿富汗、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其和土库曼斯坦政府就贸易、过境和运输合作问题达成协议。该项目的主要目标是促进阿富汗到欧洲之间商业上最可望成功的路线。该项目对发展成员国的过境潜力以及吸引更多货物在欧洲-高加索-亚洲运输通道流动极为重要；

(f) 大型基础设施项目包括：

(一) 修建安娜科里亚的黑海新深水港口：格鲁吉亚政府非常重视在安娜科里亚修建新深水海港。安娜科里亚港有以下竞争优势：战略位置、能够接受巴拿马型船只，一站式解决办法、简单快捷程序、全年航行安全。建造新港口具有重要战略意义，并应导致通过格鲁吉亚的货物周转率大幅增加。该港将逐步实现处理 1 亿吨货物的能力。格鲁吉亚政府还在考虑在港口邻接区建立自由工业区；

(二) 巴库-第比利斯-卡尔斯新铁路项目：巴库-第比利斯-卡尔斯铁路是连接阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其铁路的新通道。项目于 2008 年开始执行，在格鲁吉亚领土的工程主要部分将于 2015 年完成。该项目涉及在马拉布达和阿哈尔卡拉齐之间恢复和重建 178 公里铁路，以及修建一条从阿哈尔卡拉基到土耳其边境的新铁路。该项目将有效地打开一个从里海经土耳其到欧洲的新铁路通道。该项目将是未来运输量，特别是集装箱货物运输量增加的一个重要驱动因素。测试火车已于 2015 年 1 月启动；

(三) 格鲁吉亚铁路现代化项目：项目重点放在从第比利斯到黑海的干线，特别是波季和巴统站。作为该项目的一部分，公司打算将第比利斯和巴统之间，包括格鲁吉亚中部 40 公里长的山峡地区的铁路和电力供应基础设施现代化，其目的是使客运列车在山峡段的时速达 80 公里，干线其余部分的时速达 120 公里，相比之下，目前山峡段的平均时速约为 55 公里，干线其余部分的时速约 65 至 90 公里；

(四) 东西公路改善项目：格鲁吉亚政府正在按照国际标准修建和修复东西公路。该项目涉及将二车道公路升级为四车道。格鲁吉亚道路网的发展工作正在进展中，世界银行、亚洲开发银行、日本国际协力事业团、欧洲投资银行和欧洲复兴开发银行是支持该工作的国际捐助组织；

(g) 其他运输和过境通道项目包括：

(一) 第比利斯丝绸之路论坛：该论坛第一次会议将于 2015 年 10 月 15 日和 16 日在第比利斯举行。会议将探讨加强四个主要合作领域伙伴关系的新举措；

运输、能源、贸易、人与人之间的联系。丝绸之路不是有关新的想法。然而，其使命还远未完成。该区域各国经济、政治和文化的相互依存正在不断增加。机遇和挑战正变得越来越相互缠结。区域各国的经济呈现出有改善希望的趋势；然而，对自然资源的竞争、边界争端、价值观的分歧进一步在整个大陆的国家之间和分区域之间造成不和。

(二) 新丝绸之路经济带：格鲁吉亚正在参与由中国发起该项目。丝绸之路基金于 2015 年 2 月成立。该基金的 40 亿美元资金将用于支持参与该项目的国家的运输基础设施、后勤和能源项目。项目的实施将简化项目参与国和地区之间的货物转移以及贸易和经济关系。该项目还将吸引更多投资、创造新的就业机会和促进参加国的发展。

(三) 从中国到格鲁吉亚的铁路货运：在 2015 年 2 月进行了第一次从中国到格鲁吉亚的铁路货运。该项目是阿塞拜疆、中国、格鲁吉亚和哈萨克斯坦密切合作的结果。与海上运输相比，跨亚洲-高加索火车只需五分之一的过海时间。例如，从中国运货到格鲁吉亚，海运需要 40 至 45 天时间，用新火车路线将不超过 9 天。

8. 巴拉圭指出，巴拉圭是南美基础设施和规划理事会的成员，该理事会是南美洲国家联盟的区域一体化和基础设施问题论坛。该理事会在 2009 年 1 月成立，其任务是进行政治和战略讨论，以通过协商、评价、合作和规划、协调以及联接各方案和项目使南美洲国家联盟成员国的区域基础设施一体化。理事会的章程和条例于 2009 年 12 月获得通过，为南美区域基础设施一体化倡议铺平道路。在 2011 年，理事会的工作是设计战略行动计划(2012-2022)和一体化优先项目方案。与改善巴拉圭过境通道密切关联的下列项目涉及联合投资，并是优先项目方案中最重要的项目：巴拉那瓜-安托法加斯塔两大洋铁路通道(阿根廷、巴西、智利和巴拉圭)；伊瓜苏-埃斯特城-亚松森-克洛林达联接公路；连接伊泰普、亚松森和亚希雷大的 500-KV 输电线；改善拉普拉塔流域河流的航行条件；连接巴拉圭-阿根廷-乌拉圭的铁路；印方特里瓦罗拉-卡尼亚达奥鲁罗边界过境通道(巴拉圭-玻利维亚(多民族国))。

9. 土耳其说，按照其多层面、原则性和以人为本的外交政策，及其对区域和全球合作的重视，土耳其采取必要步骤，发展欧亚另一条运输通道，以满足亚洲和欧洲之间不断上升的货运量，这是土耳其所处独特地理位置的一种自然结果。依照大会第 69/213 号决议所述就运输和过境通道问题进行国际合作的要求，土耳其正在实施替代性公路和铁路项目，以改善跨界运输基础设施，最终目的是以包容的方式增进所有有关国家人民的繁荣和生活水准。

10. 土库曼斯坦指出，发展国家运输基础设施并将其纳入国际运输和交流网络正在成为最重要的事项，因其在使各国能够参与全球发展进程方面发挥重要作用。

土库曼斯坦制定了自己在运输领域与国际社会合作的愿景。这一愿景的主要目标是在运输部门推动科学上合理和可行的多边伙伴关系模式，并建立一套必要的法律、体制、经济、技术和其他条件，以便加强和提高国际运输和过境交流的效率。

11. 土库曼斯坦提议以下关于运输和过境通道的政策建议：

- (a) 持续发展运输能力，并启动和执行主要的国际和区域运输项目；
- (b) 推动具有长远观点的区域间联系。多元化是国家运输战略的关键概念，必须将其视为形成大陆多式联运运输基础设施的决定性因素；
- (c) 一个最重要任务是一致地将国家运输系统纳入国际交通网络。这些努力的一项预期结果是建立多式联运所需的运输物流中心。新运输通道将扩大运输服务市场。这又将需要有一个积极的外贸推销政策，需要优化参与国际运输通道的国家的关税，和需要一个灵活的关税优惠系统；
- (d) 继续界定一个国际、区域和区域间一体化多式联运通道网络，并通过新的国际和区域协定正式确定这个网络；
- (e) 对通道进行分析，以根据最佳国际做法确定这方面的物质和非物质壁垒；
- (f) 制定和执行发展国际运输和过境设施的国家战略和行动计划，特别注重便利运输、简化过境手续和采用现代运输物流技术。确保在国家战略和行动计划方面与邻国进行良好协调；
- (g) 以一致和相互关联的方式发展运输和辅助基础设施，以便能够提供国际运输和贸易联接；
- (h) 加快加入联合国各项关于运输的协定和公约的流程，并在国家一级有效执行这些协定和公约；
- (i) 扩大参与关于运输、过境和贸易的多边和区域协定，以加快经济增长；
- (j) 确保有效实施适用的联合国关于运输、过境和贸易便利化的各项协定、公约及区域和双边协定，以期降低运输费用和时间；
- (k) 通过根据国际规范和标准，包括载于联合国各项协定和公约的规范和标准，统一技术规定，继续努力争取与特别是邻近地区的运输基础设施和机车车辆在业务上的互操作性；
- (l) 支持各国查明可用以资助发展运输网络和关键运输通道的资源，包括更多地利用公私伙伴关系计划；
- (m) 建设能力，进行法律、监管和政策改革，以创造有利环境，促使在运输基础设施方面有更多的公共和私人投资；

(n) 从国际金融机构和区域开发银行筹集资金，以执行国家运输通道沿线的基础设施发展项目；

(o) 帮助发展中国家，特别是内陆发展中国家，加强制订银行可担保的大型基础设施项目的能力，并酌情为这些项目探索创新的筹资机制，包括公私伙伴关系；

(p) 促进发展区域基础设施基金和商业投资协会，有可能将其他国家、跨国公司和私人投资者的投资包括在内，以开展联合投资项目，并更有效率地使用各种运输和辅助基础设施；

(q) 通过加强区域贸易、运输和过境进一步促进区域一体化。推动统一区域运输战略，以加强合力效应、在区域和全球各级提高运输通道的竞争力和加强国际供应链；

(r) 促进内陆发展中国家在贸易、运输和过境领域更多地参与国际运输项目以及双边和区域一体化协定。

(s) 促进开展和启动政府、国际组织和企业参与的 2016 年可持续运输全球伙伴关系，作为在全球化背景下发展和统一运输的创新多边机制；

(t) 促进制定和执行国家和区域运输战略，以期对可持续发展的经济、社会和环境层面作出实际贡献；

(u) 为减少贫穷促进建立有效和负担得起的交通运输系统，并采取措施减轻运输对健康和环境的不利影响；

(v) 确保更全面的运输发展，除其他外，将农村道路包括在更广泛的道路网发展方案内；

(w) 促进公共交通作为在国际运输通道沿线促进流动和发展旅游的一个重要因素；

(x) 在国家、分区域、区域和全球各级开展活动，以审查《2014-2024 十年内陆发展中国家维也纳行动纲领》和对其采取后续行动；

(y) 将维也纳行动纲领纳入国家和部门发展战略以确保其有效执行；

(z) 酌情在内陆发展中国家和过境发展中国家建立国家协调机制；

(aa) 按照道路安全行动十年全球行动计划制定和实施国家和区域计划，以改善国际公路过境通道沿线的道路安全；

(bb) 在所有国际运输通道和在所有交通运输方式，加紧努力，确保获得保障，并打击非法移民、其他非法活动和恐怖主义行为；

(cc) 加强合作，在运输通道沿线防止和消除自然灾害和人为灾害，并执行合办的关于运输的环境项目。

12. 俄罗斯联邦指出，在发展国际铁路运输方面要处理的一个问题是创造有利条件使旅客列车能够有效率地穿越国家边界。这是一个复杂问题，因为通过谈判就此达成的协议，需要考虑到国际列车乘客、铁路公司和政府监测机构的利益。目前，这些问题受 1952 年 1 月 10 日《促进铁路客货运过境的国际公约》管辖，其中定出边境站运作、业务审查、建立海关制度和简化海关管制的基本原则。然而，虽然一方面大多数参与国尚未批准该公约(只有 10 个国家成为缔约国)——事实上，这已失去意义，因为较新的协定已开始生效——但在另一方面，运输方面的发展以及各国关于过境问题的立法为制订现代法律文书以促进国际旅客列车过境创造了有利环境。

13. 欧洲经济委员会内陆运输委员会于 2014 年 2 月在日内瓦举行了第七十六届会议，在会议上，俄罗斯联邦建议审议这一问题。这项倡议得到与会者支持，会议决定在联合国主持下设立一个非正式工作组，负责起草关于便利铁路乘客和行李跨越国界的公约。俄罗斯联邦为新公约编制了大纲，非正式工作组参与者核可了该大纲。

14. 工作组在 2015 年 4 月第二次会议上审议了俄罗斯联邦提交的便利国际铁路乘客、行李和货物跨越国界的暂定公约草案，该草案是根据框架文件原则制订的，其中没有过多关于各国进行双边和多边合作的细节或条件。该草案定稿后，将提交于 2015 年 9 月在波兰格但斯克举行的铁路合作组织关于便利国际客运和货运列车过境的第八届机构间协商会议审议。

15. 俄罗斯铁路公司和俄罗斯科学院正在发起和发展关于跨欧亚地区发展带的新大型项目概念，这对欧洲和亚洲铁路业的发展极其重要。该概念基于一个全面的基础设施系统，并灵活地综合了运输、能源和电信系统。发展带的主要特点是全球团结一致地促进国家和地区的社会经济发展。应当指出，实施该项目概念的初始基础设施和物流基础已经建立，并在有效运行：

(a) 俄罗斯铁路公司正在实施建立一个一体化东部多边形系统的方案，其中包括贝加尔-阿穆尔铁路和跨西伯利亚铁路，这些铁路是东西运输通道的组成部分；

(b) 由于俄罗斯铁路公司翻新喀山(俄罗斯联邦)-罗津(朝鲜民主主义人民共和国)铁路的一段和修建罗津港货运站，亚太地区 and 欧洲国家有了一个双向运送货物的新路线，过境点为朝鲜民主主义人民共和国；

(c) 中国重庆和德国杜伊斯堡定期货运的增加(已有超过 490 列集装箱火车使用该路线)以及一般《国际铁路货物运输合同统一规则》/《国际铁路货运协定》铁路托运单(94 列集装箱火车)的使用，使中国往欧洲方向的供应链不断得到发展和改进；

(d) 在欧亚经济联盟(俄罗斯铁路、哈萨克斯坦国家铁路和白俄罗斯铁路)倡议下,在 2014 年年底建立了联合运输和物流公司,这是加强和扩大欧亚之间联系的一个重要步骤。该公司包括这三个国家最大的营运公司。到目前为止,这是欧亚经济联盟唯一的大型综合商业项目,该项目自 2015 年 1 月 1 日起开始全面运作。

三. 有关区域和国际组织及联合国系统各实体,包括各区域委员会的意见

16. 秘书处收到下列各方的意见:拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会),国际劳工组织(劳工组织),联合国贸易和发展会议(贸发会议),联合国人类住区规划署(联合国人居署),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事处,世界粮食计划署(粮食计划署)和世界卫生组织(世卫组织)。

17. 本节列出这些意见摘要。

18. 拉加经委会指出,国家和区域运输系统的业绩是实现可持续发展目标的关键因素,而在拉加经委会区域情况下,是迈向更大经济和社会平等的关键因素。拉加经委会区域在发展区域运输通道和解决过境问题方面取得重大进展。发展区域运输基础设施网络和(或)建立或改善经常的国际运输和过境业务框架是该区域主要一体化举措的一项核心活动。¹ 此外,大多数拉加经委会国家是促进国际运输和过境业务的区域和全球运输协定的缔约方。²

19. 在这方面存在一些挑战,例如缺乏基础设施或基础设施质量低下、过境手续效率低、可持续性程度较高的运输方式(如铁路和内陆水道)一般很少使用、现有公共政策的设计和執行不佳。在这方面,拉加经委会目前的优先事项是帮助各国迈向加强国家在物流和流动方面的公共政策,和在制订这一领域的区域战略方面为区域一体化举措提供技术援助。在国家一级和区域一级对运输问题采取一体化和可持续做法是就运输和过境通道问题进行国际合作的基础。

20. 应在铭记每个运输模式竞争优势的情况下确定、设计和实施国际运输通道,同时处理对基础设施的需求问题和这些通道所提供的各项服务的监管和体制框架问题。应调动所有利益攸关方来参与国际和国家在这一领域进行的工作。有必要以平衡方式纳入所有层面的可持续发展。需要在国家一级和区域一级制订关于物流和流动性的综合和可持续的公共政策,以便为运输和过境通道方面的成功国际合作提供坚实基础。

¹ 包括南美洲国家联盟、中美洲一体化系统、中美洲一体化和发展项目、拉丁美洲一体化协会、南方共同市场和安第斯共同体。

² 与区域运输和过境问题有关的举措和协定的概览见拉加经委会,“贸易和运输便利化的未来:世贸组织贸易便利化协定所涉问题”,FAL 简讯第 333 号(2014/5)(智利圣地亚哥 2014)。

21. 国际劳工组织(劳工组织)强调,运输部门在各种职类雇用许多人。该部门——包括运输和过境通道的发展——的承受复原力和可持续性也取决于其能否为工作人员队伍提供体面的工作条件。在区域经济一体化与合作方面作出的努力不应忽视运输部门的社会方面问题。劳工组织工作的主要重点是促进社会对话、工作场所的职业安全与健康、工作人员队伍的性别平衡、改善工作条件以及分析雇佣关系及其对体面工作的影响。

22. 劳工组织部门政策部运输和海事科开展了一些与运输有关的活动,这些活动包括:

(a) 公路运输部门关于安全和健康的部门会议(2015年10月12日至16日): 会议的目的是由三个组成部分讨论公路运输客运和货运的优先安全与健康问题,以期对今后方案发展达成结论和在国际、区域和国家各级就选定专题向决策者提供信息。艾滋病毒/艾滋病问题工具包的宣传工作以及海事组织/劳工组织/欧洲经委会货物运输组件装载业务守则也将得到讨论;

(b) 2015 年铁路部门社会对话手册: 该手册的目的是简要介绍该部门最近事态发展的背景,以及为开展社会对话提供基本的实用指南;

(c) 更新劳工组织港口安全与健康问题业务守则的三方专家会议(2016年10月): 该会议将审查和更新劳工组织港口安全与健康问题业务守则;

(d) 2015 至 2017 年散货码头港口工人发展方案: 该方案借鉴先前的经验以及散装货物码头的现有培训材料。该方案将使各国政府和港口当局能够制订有效和系统的港口工人培训计划,以加强货物处理的业绩、工作条件和做法、安全以及散货码头工人的福利;

(e) 海事组织/劳工组织/欧洲经委会货物运输组件装载业务守则: 该业务守则为供应链上的有关各方提供信息和咨询,并扩大 1997 年货物运输组件装载准则的范围;

(f) 艾滋病毒/艾滋病工具包: 与其他合作伙伴一起编制了两个工具包,2008 年的题为“促进变化:为公路运输部门编制的艾滋病毒/艾滋病问题培训工具包”,2010 年的题为“在正确轨道上:为公路运输部门编制的艾滋病毒/艾滋病问题培训工具包”。

23. 贸发会议指出,运输基础设施和服务,包括运输通道沿线的运输基础设施和服务,是国际供应链、贸易和全球化的核心。然而气候变异和变化等环境因素可能会大大损害这些基础设施和服务的承受复原力和可持续性。因此,使货运系统适应气候变化的影响和加强其对气候变化的承受复原能力是极其重要的,应成为运输通道管理战略的构成部分。

24. 贸发会议指出，转向实施可持续运输的可能性可导致在 2050 年底前全球陆地运输基础设施投资和维护费用节省多达 20 万亿美元。货运基础设施和系统，包括沿运输通道的基础设施和系统，需要在基础设施和设备投资、发展和采购规划的早期阶段就考虑到可持续性和承受复原力准则。扩大投资水平和使供资来源多元化是至关重要的。在将可持续性和承受复原力准则纳入货运和通道发展规划、政策和投资决定时需要采取涉及多方利益攸关方的做法。

25. 2012 年，贸发会议完成了关于通道发展的跨界和过境运输流程管理工具包，并在两个过境通道实施，这两个通道为东非的中部通道和中亚的阿拉木图-比什凯克-杜尚别通道。在这两个区域举办了区域能力建设讲习班，并在这些通道经过的国家举办了国家能力建设培训班。编制了三份关于运输和过境通道的手册：集群发展方法手册，分析过境通道的手册，和适用于过境通道的供应链管理方法手册，这些手册都纳入工具包。这个题为“加强管控部门和运输经营者的能力，以改善内陆和过境发展中国家跨境运输的效率”的工具包是亚太经社会在贸发会议与非洲经委会合作下执行的项目活动的一部分。

26. 联合国人类住区规划署(人居署)指出，运输和过境通道的目的是促进地方、区域和国际一级的经济增长，促进城市、人民和资源之间的连接，促进区域内和区域间贸易，并使内陆国家能够进入国际出入口，如港口。过境和运输通道可为多个辖区以及为国内、国外和过境运输提供服务。在国内线路，城市通道对城市内、城郊和农村腹地人员流动发挥关键作用。

27. 运输和过境通道在区域一体化、国际合作以及促进地方、国家、区域和国际贸易方面发挥了关键作用。发展运输和过境通道需要大量可靠的资金来源，以启动通道发展工作和促进对通道和所有相关服务，如监测和评价的投资。公共部门主要参与提供通道沿线的基础设施和管理职能，私营部门可参与融资和协助运输和过境通道的运作，例如提供运输工具和转移设施。因此公私伙伴关系对运输通道的良好运作至关重要。

28. 通道沿线的过境时间、费用、灵活性和可靠的时间表决定了服务质量以及相对于其他通道的竞争优势。通道沿线如能够提供多式联运，就能够在货运和服务方面提供更好的选择和价格范围，这取决于需求和市场趋势。连通性差、缺乏互操作性或互操作性不足以及能够进入的市场有限等因素都会导致国际通道效率低下。区域和国际一级的海关改革和贸易便利化是改进通道业绩的主要组成部分。需要改变通道基础设施、出入口、内部结点、转移点和出入境点的管理，以提高通道和整个辅助基础设施的效率。

29. 将利益攸关方纳入通道发展将使各利益攸关方能够接受有关项目、能够分享当地对开发和拟议路线的知识、易于制订目标和政策、易于实施项目。因此，整个过程能够采取一体化的做法。这比任何对通道的投资更有可能取得成功。人居

署，在合作伙伴协作下，在世界各地实施可持续的运输解决办法，如“东非城市可持续的运输解决方案”项目。

30. 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指出，内陆发展中国家因缺乏出海通道而面临特别挑战，远离主要市场、基础设施不足、繁琐的过境手续和物流方面的瓶颈又进一步加剧了其困难，使其无法充分参与全球市场。内陆发展中国家的对外贸易和联系还依赖其邻接的过境国。这些国家结构的脆弱性和有限的生产能力进一步限制其发展努力。高昂的运输费用削弱了这些国家的竞争力，这是增加贸易量和公平进入全球市场的最大障碍。

31. 有效率的运输基础设施和过境通道对内陆发展中国家提高连通性、促进区域一体化、便利贸易、推动有效融入全球经济并建立全球和区域供应链是极其重要的。亚洲公路网、泛非公路网和横贯亚洲铁路网为有关地区提供了连接。然而，这方面的基础设施质量不高和缺少一些环节。重要的是要弥补各区域运输通道沿线与内陆发展中国家之间缺少的环节，以提高其与外界的连接，并缩小现有的基础设施差距。这需要有各种供资来源。

32. 同样重要的是加强软基础设施和贸易便利化，使内陆发展中国家能够更快和更有效率地进行贸易和使过境通道能够更顺利地运作。实施《2014-2024 十年期内陆发展中国家维也纳行动纲领》的具体行动将，除其他外，推动建立高效率的过境运输系统，加强区域一体化和将帮助内陆发展中国家融入全球贸易体系。维也纳行动纲领对内陆发展中国家的下列需求提出若干重要建议和采取行动的基础：建立有效率和可持续的运输基础结构、促进工业化和多元化、进行经济结构改革和加强能力。

33. 粮食署确认对环境无害、安全、有效率、可靠和负担得起的运输和过境通道对支持可持续经济增长和改善人民社会福利所起的重要作用。特别是在脆弱国家和在紧急情况后，运输和过境通道帮助提供或恢复食物保障和营养，建立或重建生计，减少风险，使人民、社区和国家能够满足自身的食物和营养需求。

34. 按照其消除饥饿和贫穷的任务规定——这项任务是通过特别业务活动执行的——粮食署正在参与修建运输和过境通道，以加快食物援助的流动，无论这些食物是否由粮食署本身提供的。通常这些行动涉及物流和基础设施工作，其目的是克服业务瓶颈。特别行动是短期性的，通常与紧急行动和长期康复项目相辅相成。

35. 为支持粮食署南苏丹紧急行动而于 2011 年 3 月启动的南苏丹支线道路特别行动是说明粮食署运输和过境通道的工作有助于战胜饥饿和支持可持续经济增长的一个例子。支线公路特别行动的主要目标是通过修复具有农业潜力地区的农村道路创造农田到市场的通路。这些道路建设项目的好处包括：(a) 通过加强农产品和农业投入进入市场的机会增加农业生产；(b) 为当地社区成员创造就业机会，在可能的情况下以妇女为对象；(c) 增加获得教育、保健和接触行政中心的

机会，以及普遍促进发展项目的实施；(d) 使粮食署和其他人道主义行为者更能接触到弱势群体；(e) 培训和支持本国承包者，以增加私营部门开展未来的恢复和维护工作的能力；(f) 加强国家和州政府工作人员的能力。在设计和实施的支线公路行动时，可持续性和能力发展是重要的考虑因素，因为道路只有在当地能够维护的情况下才是可持续的。

36. 世卫组织指出，大会第 69/213 决议中提到最近联合国大会关于道路安全的各项决议、³ 《2011-2020 道路安全行动十年》和即将于 2015 年 11 月 18 日和 19 日在巴西召开的第二届全球道路安全高级别会议。

37. 在过去十年，全球道路交通死亡事故并没有明显下降。目前，道路交通事故是全球造成死亡的第九大原因，预计到 2030 年将成为第七大的死亡原因。道路交通事故是 15 岁至 29 岁年轻人死亡的主要原因。世卫组织估计在 2010 年全球有 124 万人死于道路交通事故。据世界银行统计，道路交通事故造成的损失估计超过 18 000 亿美元或 3% 的全球国内生产总值(国内总产值)，在低收入和中等收入国家造成的经济损失相当于国内生产总值的 5%，或每年 10 000 亿美元。

38. 可在运输和过境通道采取已证实有效的干预措施，以帮助减少全球公路交通伤亡人数及其造成的影响。这些措施包括控制速度、减少酒后驾车和加强道路基础设施。运输和过境通道是必要的，因其在人货流动方面发挥重要作用，所面临的一个主要挑战是，在发展这些通道时，往往很少考虑到通道所经过的许多社区和住区的安全、进出问题和发展。高速城市间道路往往通过村庄、乡镇和城市而没有采取适当的交通缓和措施。在缺乏远见和安全规划的情况下，这些通道可能会增加生活在这类通道沿线住区的人的风险。

³ 第 57/309 号、第 58/9 号、第 58/289 号、第 60/5 号、第 62/244 号、第 64/255 号、第 66/260 号和第 68/269 号决议。