

(a) 充分履行《2005年世界峰会成果文件》⁶²所重申的与卫生相关的承诺，在感谢一些发达国家提高财政援助的同时，考虑进一步动员额外的财政资源；

(b) 为其公民建立可持续的医疗筹资制度，向全民医保过渡，以此作为手段实现国际商定的发展目标，包括《联合国千年宣言》⁶¹中所载的目标；

(c) 要认识到，提供可持续的卫生筹资的选择，需要考虑到每个国家特定的社会文化、经济和政治状况；

(d) 要努力加强卫生方面基础设施和人力资源，以便向全体公民提供方便、公平、充分的医疗保健，同时消除各国国内医疗保健方面的差别；

(e) 交流各国特定情况下卫生筹资方法方面的经验，从而有效地为实现全民医保目标而努力；

(f) 交流医疗保健系统筹资方面的经验，包括乡村地区的诊所服务、公共卫生工作者和接生护士的服务经验；

(g) 酌情考虑邀请国家利益攸关者和发展合作伙伴合作制订国家战略，努力实现全民医保；

(h) 确保卫生筹资系统包括为医疗保健提供财政捐款预付款的方法，同时考虑到支付能力，以期在人口中分担风险，并避免由于寻求医疗而导致高额的医疗开支和个人的贫困；

(i) 确保具体医疗方案或活动的外部资金的管理和安排方式有助于建立整个医疗系统的可持续筹资机制并配合国家优先事项；

(j) 在向全民医保过渡而建设和加强医疗福利计划设计能力时，考虑到成本效益和资源使用效率；

2. 请执行秘书与相关机构密切协调，例如世界卫生组织、国际劳工组织、世界银行和亚洲开发银行：

(a) 协助成员和准成员在提供卫生筹资方面开展能力建设，以实现全民医保的目标，

并为区域合作和交流经验提供一个平台；

(b) 继续分析成员和准成员总体发展政策和规划下的卫生筹资形势及其对公民的经济社会福祉的影响，包括向全民医保的过渡的影响，并向本区域国家提出现有的选择；

(c) 根据要求，提供技术支助，以监测实现全民医保目标方面的进展；

(d) 组织一次高级别磋商会议，邀请感兴趣的成员参加，讨论在本区域实现可持续的医疗保健筹资，以实现全民医疗服务的目标；

3. 还请执行秘书就本决议的执行情况向经社会第六十五届会议提出报告。

第五次全体会议
2007年5月23日

决议 63/9

执行《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》以及《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)⁶⁴

亚洲及太平洋经济社会委员会，

欢迎2006年11月10-11日在大韩民国釜山成功举行的运输问题部长级会议的成果，会议通过了《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》，包括《区域行动方案》第一阶段(2007-2011年)，以及《改善亚洲及太平洋区域道路安全部长宣言》，⁶⁵

认识到全球化的影响与日俱增，以及亚洲及太平洋区域许多国家在产出、贸易及投资方面出现的巨大增长，

强调包括基础设施、便利化和物流在内的高效率、可靠的成本效益良好的运输服务可提高出口竞争力并降低进口成本，从而支持持续增长，

坚信为支持产出、贸易及投资的迅速变化，有必要通过国家间更为频繁的对话以执行区域

⁶⁴ 见上文第201-219段。

⁶⁵ 见E/ESCAP/63/13。

运输政策，

注意到运输问题部长级会议表示坚决支持设立亚洲运输部长论坛作为正式的区域机制，为处理新出现的问题推动密切协作和更频繁的互动，

还注意到增长主要集中在与国际外包和生产网络有完善的区域和区域间海运联系的沿海地区，

坚信“陆港”在发展国际一体化多式联运系统中的重要作用及其成为经济发展中心的潜力，尤其是在内陆国家和广阔的国内内陆腹地，

欢迎为正式制订亚洲公路网⁶⁶和泛亚铁路网⁶⁷政府间协定成功开展了区域合作，这两项协定是本区域为迎接全球化日益严峻的挑战而发展国际一体化多式联运系统所需的主要构件，

认识到要充分实现国际一体化多式联运系统的效益，就必须全面解决公路、铁路、内陆水道、海洋运输、陆港、空港、海港和信息通信技术物质基础设施问题，以及多式联运运营、海关清关和银行业务及其他商业网络等非物质问题，

认为切实有效实现一体化运输系统的办法在于将该系统内重点运输走廊和线路投入运营，

注意到关于确定各国在运输安全领域的任何不足之处以及应请求提供援助加以解决的问题正在得到国际海事组织、世界海关组织和国际民用航空组织的处理，

认识到，为发展必要的物质和非物质基础设施，需要参与的成员和准成员酌情调动财政资源并改进组织安排，

强调正如《亚洲及太平洋发展基础设施新德里行动计划》(1997-2006年)⁶⁸所显示的，一项长期的区域交通运输发展战略可以有效推动区域合作和发展，

回顾《联合国千年宣言》⁶⁹和《2005年世界峰会成果文件》⁷⁰，其中，各国元首和政府首脑重申，决心确保及时全面实现联合国各次重大会议和峰会商定的各项发展目标和指标，包括“千年峰会”商定的目标，(亦称为《千年发展目标》)，

强调在此意义上运输基础设施和服务在实现《千年发展目标》方面的重要贡献，

回顾《阿拉木图行动纲领：在内陆和过境发展中国家过境运输合作全球新框架内处理内陆发展中国家的特殊需要》⁷¹，

对《亚洲及太平洋基础设施发展首尔宣言》⁷²所产生的深远影响感到鼓舞，它导致社会成员和准成员为发展交通运输基础设施和服务积极地建设性参与推动区域合作，

对于道路交通事故导致的人员痛苦、社会影响以及对于穷人带来的沉重负担及其对国民经济发展的影响表示关切，其造成的代价估计为一国的年国民总产值的百分之1-3左右，

认识到道路安全是一项重大公共政策问题，要大幅度减少道路交通事故伤亡和相关的人员痛苦，就必须作出坚定的政治承诺和采取切实有效的干预措施，

1. 决心为有效应对与日俱增的全球化挑战，各国政府当局应在国家、次区域以及区域各级根据以下原则制订并执行交通运输政策：

(a) 根据对经济、环境、社会及贫困相关问题的战略评估制订一体化政策及决策框架；

(b) 发展国际一体化多式联运和物流系统，从而协助实现区域合作长远目标，以支持生产和流通网络及国际贸易；

(c) 优先考虑投资于亚洲公路网及泛亚铁

⁶⁶ 见经社会 2004 年 4 月 28 日第 60/4 号决议。

⁶⁷ 经社会 2006 年 4 月 12 日第 62/4 号决议，附件。

⁶⁸ 经社会 1995 年 5 月 1 日第 51/8 号决议，附件。

⁶⁹ 见联大 2000 年 9 月 8 日第 55/2 号决议。

⁷⁰ 见联大 2005 年 9 月 16 日第 60/1 号决议。

⁷¹ 《内陆和过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构过境运输合作问题国际部长级会议的报告》，哈萨克斯坦阿拉木图，2003 年 8 月 28-29 日 (A/CONF. 202/3)，附件一。

⁷² E/ESCAP/1249，第四章。

路网，包括多式联运接口，以便连接水运和空运网络；

(d) 在多式联运接口，尤其是在生产和消费中心以及海港和陆港周围，促进开展经济和物流活动；

(e) 从所有可能方面——包括私营部门伙伴关系及其它金融安排，动员资金发展运输系统及其维护和运营；

2. 核准载于本决议附件的《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)；

3. 重申支持实施《阿拉木图行动纲领》⁷¹以造福内陆和过境发展中国家；

4. 鼓励参加发展亚洲公路网的那些尚未这样做的成员加入、批准、接受或核准《亚洲公路网政府间协定》；⁶⁶

5. 鼓励成员和准成员继续落实《改善亚洲及太平洋道路安全部长宣言》⁷³中提出的建议；

6. 鼓励参加发展泛亚铁路网的那些尚未这样做的成员签署、加入、批准、接受或核准《泛亚铁路网政府间协定》；⁶⁷

7. 鼓励成员和准成员更加重视重点运输走廊和线路的投入运营；

8. 请国际和区域金融机构及多边和双边捐助方考虑为泛亚铁路网及亚洲公路网的发展和投入运营进一步提供资金和技术支助；

9. 要求执行秘书：

(a) 协助区域成员和准成员实现国际一体化多式联运和物流系统的长期远景，这对应对与日俱增的全球化挑战十分必要；

(b) 优先考虑执行《区域行动方案》第一阶段(2007-2011年)，包括动员和部署资源；

(c) 就设立亚洲运输部长论坛—包括其组织和举办形式—开展详细研究并将结果提交驾驭全球化委员会第四届会议以及经社会第六十

四届会议审议；

(d) 根据亚洲公路网及泛亚铁路网以及主要欧亚和其它区域间运输通道开展一项研究以确定重点运输走廊，以及可在走廊采用的良好做法并提出有助于有效开发这些走廊的具体措施，例如谅解备忘录；

(e) 确保与其它联合国机构和多边机构以及次区域组织的有效协调，包括东南亚国家联盟、经济合作组织、太平洋岛屿论坛秘书处、南亚区域合作联盟以及上海合作组织；

(f) 与国际和区域金融机构、多边和双边捐助方以及国际组织有效协调，并在必要时为实施《区域行动方案》确定其它可能的创新融资来源；

(g) 评估和评价《区域行动方案》的执行情况并向经社会第六十五届和六十八届会议提交带有建议的报告；

(h) 于2011年对《区域行动方案》第一阶段执行情况进行评估，将其作为第二阶段(2012-2016年)筹备工作的一项重要和必要的步骤。

附件

《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案》(2007-2011年)

在过去的十年里，亚太经社会成员国从全球化进程中受益良多。其中许多成功是通过改善交通运输取得的。

通过相关政府间协定定型的亚洲公路网和泛亚铁路网，^{74, 75}是实现国际一体化多式联运和物流系统这一远景蓝图的主要构件，这一系统的目的是促进运输部门的发展，迎接日益严峻的全球化挑战。

为了向前推进，必须全面处理新出现的问题，并将物质和非物质基础设施问题(包括道路、

⁷³ E/ESCAP/63/13，第四章。

⁷⁴ 见2004年4月28日经社会第60/4号决议。

⁷⁵ 2006年4月12日经社会第62/4号决议，附件。

铁路、内陆水道、海洋运输、陆港、空港、海港和信通技术)以及非物质问题(包括多式联运、海关清关、银行业务和其他商业网络)融合起来,从而改善基础设施和跨界和过境便利化措施和物流系统,发展国际一体化多式联运系统。

在采取这些行动的过程中,需要处理全球化带来的许多挑战。应对这些挑战要求相关成员国、联合国机构、政府间组织、次区域组织和运输方面的专业协会共同协作努力。

为了落实《亚洲及太平洋发展基础设施新德里行动计划》区域行动方案(2002-2006年)⁷⁶,亚太经社会秘书处与以下机构和组织开展了密切合作:(a)几个重要联合国机构:非洲经委会、欧洲经委会、拉加经委会、西亚经委会、民航组织、劳工组织、海事组织、国际电联、艾滋病规划署、贸发会议、开发计划署、万国邮联和世界银行;(b)政府间组织:亚行、亚太电信共同体、欧洲复兴开发银行、美洲开发银行、独联体国家铁路合作组织;(c)次区域组织:东盟、经合组织、欧高亚走廊委员会、太平洋岛屿论坛秘书处、南盟、上合组织和图们江地区开发项目;(d)非政府组织:国际公路联合会、国际公路运输联盟和国际铁路联盟;(e)其他协作机构:亚洲运输发展研究所、政策对话中心、基础设施发展研究所、韩国海事研究所和韩国运输研究所。亚太经社会与这些组织的进一步合作和协调行动将大大提升顺利执行区域行动方案(2007-2011年)的前景。

1. 部长级政策指导

部长级的政策方向对于在亚太区域成功制定互利的区域运输基础设施政策以实现共同的经济和社会利益至关重要。鉴于本区域发生的迅猛变化,以及需要及时指明在运输方面取得进展的政策方向⁷⁷,现在也许是部长们建立一个正式的区域机制的时候了,以便推动密切协作和更频繁的互动,处理这些问题。

确立亚洲运输部长的定期会议或论坛,正如在欧洲由经济合作与发展组织和一些成员国担

任欧洲运输部长委员会秘书处定期召开会议一样,可进一步协助亚太经社会成员和准成员努力在全区域开展合作改善运输状况。在这方面,欧洲运输部长委员会确实是一个值得借鉴的样板,可结合亚太区域的实际情况成立类似的机构,每隔两至三年召开会议,可能的话,由亚太经社会担任秘书处。

1.1 亚洲运输部长论坛

近期目标:在部长一级推动区域合作和提供政策领导,把交通运输作为区域发展的关键向前推进。

产出:

1. 按计划定期召开亚洲运输部长会议。
2. 部长们审议本区域运输政策问题并指明方向。

成就指标:

1. 高级别参与亚洲运输部长会议。
2. 记录运输部长们所作决定,这些决定将加大各国就互利问题开展协作和协调的力度。

2. 发展运输基础设施

为了抓住全球化所带来的经济和贸易发展的新机遇,各国需要高效率的运输基础设施和服务,以便进入区域和全球的市场。虽然在区域运输网络发展方面已经取得了许多进展,加强不同运输模式之间的协调将使各国能够更有效地与国际生产网络以及国际市场连接起来。

2.1 促进和发展/升级改造亚洲公路网

近期目标:通过协调规划发展国家道路基础设施,包括升级改造亚洲公路网,促进亚洲公路网的发展。

产出:

1. 亚洲公路工作组召开会议。
2. 更新亚洲公路地图和数据库。
3. 与成员国协作进行关于亚洲公路路段和连接的投资研究,设立发展和升级改造

⁷⁶ E/ESCAP/1249, 第四章。附件一。

⁷⁷ 亚太经社会运输问题部长级会议每隔至少五年举行一次。

亚洲公路网络的投资论坛，这一论坛的参与者包括国际和区域金融机构、多边和双边捐助者、国际组织和私营部门。

成就指标：

1. 参与国为网络增加新的路段，并升级改造这一网络，更多国家批准/接受/核准/加入亚洲公路网协定，扩大亚洲公路网络。
2. 国家公路规划确认亚洲公路网是优先重点，并为区域数据库提供投入。
3. 加大投资，发展和升级改造亚洲公路网，并增加符合亚洲公路最低标准的亚洲公路网路线的长度和通行能力。

2.2 泛亚铁路网的推动、发展及投入运行

近期目标：为货物和人员高效率可持续地流动，推动泛亚铁路网。

产出：

1. 泛亚铁路网工作组召开会议。
2. 各铁路组织就泛亚铁路网线路和铁路运输服务投入运营展开合作。
3. 更新泛亚铁路网地图，并设立数据库。
4. 与成员国协作开展关于泛亚铁路网路段和联接(包括“空缺路段”)的投资研究，设立发展和升级改造泛亚铁路网的投资论坛，其参与者包括国际和区域金融机构、多边和双边捐助者、国际组织和私营部门。

成就指标：

1. 签署/批准/接受/核准/加入泛亚铁路网协定并参与工作组的国家。
2. 集装箱编组列车示范运行的次数，以及在泛亚铁路网线路上运营的国际列车服务的数量。
3. 为区域数据库提供投入的国家数量。
4. 加大投资，发展和升级改造泛亚铁路网的线路，包括建设空缺路段。

2.3 运输规划和基础设施发展一体化多式联运做法

近期目标：推动运输规划的一体化做法，将其作为发展亚洲国际一体化多式联运系统的有机组成部分，并把它作为经济和贸易发展的一个重点。

产出：

1. 多式联运研究和预测，为国家运输规划和区域政策的制订提供区域背景资料。
2. 提供政策指导，为一体化多式联运网络发展内陆集装箱装卸站和陆港以及信息和通信基础设施。
3. 投资论坛，以便建立网络，改善关于商业和投资环境信息、想法和经验教训的交流。
4. 亚洲公路网专家组和泛亚铁路网专家组联席会议。
5. 通过研讨会、讲习班和培训活动进行能力建设。

成就指标：

1. 参与开展多式联运研究和指南的国家。
2. 采用有关建设多式联运基础设施的建议的国家计划。
3. 由成员国、国际金融机构和其他利益攸关方(包括私营部门)探索更多的筹资机会。
4. 参加会议的成员国作出积极反应，记录交流的经验教训和最佳做法。
5. 在制定国家一体化运输战略和计划时使用研讨会和讲习班产出的国家。

2.4 运输基础设施的管理和养护

近期目标：加强各国管理和养护运输基础设施的能力。

产出：

1. 出版指南，包括管理和养护运输基础设

施方面的区域先进经验的范例。

2. 通过研讨会、讲习班和培训活动开展能力建设

成就指标:

1. 成员国和其他读者对产出作出积极反应,并将其中建议纳入国家政策说明。
2. 采用亚太经社会指南的国家。

3. 运输便利化

要保障本区域货物和人员畅通无阻和高效的跨界流动,各部委和各机构之间就必须开展密切的协作,并得到包括私营部门在内的所有利益攸关方的支持。与国际运输有关的多边法律文书可提供一个机制,有利于简化和统一跨界的单据、手续和程序。尽管这些领域正在取得进展,要在本区域进一步减少与跨界有关的延误和成本,还有很多工作可做。

3.1 便利化协调机制

近期目标: 推动所有来自公私部门的参与国际运输的利益攸关方开展协作,促进运输便利化。

产出:

1. 修改和公布关于建立或加强国家便利化协调机制的指导方针。
2. 关于建立或加强国家便利化协调机制的讲习班、研讨会和咨询服务。
3. 国家便利化协调机制区域和次区域论坛。

成就指标:

1. 运用国家便利化协调机制指导方针的国家。
2. 建立或加强了国家便利化协调机构。
3. 国家便利化协调机构之间交流的经验教训和最佳做法形成文件。

3.2 国际运输法律框架

近期目标: 协助各国建立适当的法律制度,推动国际陆路运输。

产出:

1. 关于经社会第48/11号决议“公路和铁路运输方式的手续简化措施”执行情况以及纳入更多公约的可能性的研究。
2. 关于加入和执行主要国际便利化公约的讲习班、研讨会和咨询服务。
3. 关于制订和执行国际陆路运输协定的指南。
4. 关于制定和执行国际陆路运输便利化次区域协定的会议、培训班和研究。

成就指标:

1. 采纳更新经社会第48/11号决议的提议。
2. 加入主要国际运输便利化公约的国家数量增加。
3. 运用制订和执行便利化协定指南的国家。
4. 签署或加入次区域便利化文书的国家。

3.3 运用新技术

近期目标: 推动国际运输跨界程序和单据的简化/统一,并应用新技术,包括信息通信技术。

产出:

1. 关于包括信息通信技术在内的新技术对边检和国际运输影响的研究。
2. 关于新技术用于边检和国际运输的讲习班和研讨会。

成就指标:

1. 运用关于新技术影响的研究结果的国家。
2. 运用新技术进行边检和国际运输的国家。

3.4 用于查明便利化措施的瓶颈并监测其影响的工具

近期目标: 协助各国查明、区分和处理阻碍畅通无阻和高效率国际运输的主要瓶颈。

产出:

1. 改进便利化诊断和监测工具。
2. 关于应用便利化诊断和监测工具的讲习班、研讨会和培训课程。

成就指标:

1. 运用改进的便利化诊断和监测工具的国家。
2. 成员国进行的关于国际运输线路和跨界的时间和成本分析。

3.5 提升运输业者的技能

近期目标: 协助各国提升其开展国际陆路运输业务的专业人员的能力。

产出:

1. 促进国际陆路运输国家培训中心的发展及其区域联网。
2. 推荐国际陆路运输的培训课程内容和教材。
3. 国际陆路运输教员培训班。

成就指标:

1. 加入网络的国际陆路运输中心。
2. 运用推荐的培训课程内容和教材的中心。
3. 国家和国际中心举办培训班。

4. 运输物流

在亚太经社会一些成员国,物流业仍处在发展的相对初级阶段,区域内外的经营有成败两方面的经验教训可以吸取。这些经验教训包括:物流的实际操作、一体化基础设施和政策制定、消除障碍、信息通信技术、尽力扩大外国投资所带来的收益以及驾驭物流业的各种变化。

由于缺乏指导货运代理、多式联运业者和物流服务业者经营的标准,这一行业的发展遇到了障碍。因此,各国政府和行业必须开展合作,有效驾驭各种变化,促进业绩的改善。可鼓励在国家、地区和国际论坛交流私营部门的知识和经验教训,建立一个高效的国家物流系统。这一做

法,连同适当的能力建设方案,也将改善这一行业专业人员的能力和技能。必须开展研究,探讨如何通过运输走廊将物流服务拓展至内陆,从而创造有利于形成产业群的条件。

4.1 物流服务业者运营指南

近期目标: 为物流服务业者的运作制订共同标准,区域成员国采取统一做法,以加强货运代理、多式联运运输业者和物流服务业者在运输行业的地位。

产出:

1. 发布根据货运代理、多式联运业者和物流服务业者运营注册要求和责任制度方面的最佳做法和经验制订的《行为准则》和最低标准

成就指标:

1. 将《准则》和标准的内容纳入其国家行业协会守则和国家法律法规的国家。

4.2 发展物流服务中心

近期目标: 在全区域推动高效率物流服务中心和物流服务群的发展。

产出:

1. 公布关于运输走廊发展和物流服务中心运作先进经验的调查和研究结果。

成就指标:

1. 参与研究并提供关于发展物流服务中心的最新动态和最佳做法的信息的国家。

4.3 促进区域内建立伙伴关系和交流经验

近期目标: 设立地方、次区域、区域和国际网络,以便加强物流服务业建立伙伴关系、交流经验和提高其竞争力方面的能力。

产出:

1. 国家货运代理、多式联运业者、物流服务业者和船东协会区域会议。
2. 通过会议和出版物与政府交流私营部门的经验。
3. 次区域和区域研讨会和讲习班,包括来

自公私营部门的代表探讨调查研究结果，交流意见和经验

成就指标：

1. 交流的经验 and 最佳做法形成文件，建立了伙伴关系。
2. 查明了共同关心的问题，提请政府考虑。
3. 在规划物流服务中心和物流服务群的运作时，让公私营部门的利益攸关方都参与的国家。

4.4 物流能力建设

近期目标：通过针对货运代理、多式联运业者、物流服务业者和公务员的可持续的教育方案，提高国家的物流业能力和技能。

产出：

1. 为政府高级官员提供关于物流业作用和发展的宣传研讨会。
2. 培训教员的讲习班、研讨会，以发展国家能力和技能，使用亚太经社会秘书处编制的培训教材。
3. 向各国政府提供支持，协助制定多式联运和物流业的可持续国家方案。

成就指标：

1. 政府的政策反映了已认识到物流业在提供高效物流服务方面的需求。
2. 当地教员讲授并实施培训方案，以便加强多式联运和物流业的国家能力和技能。
3. 制订关于多式联运和物流的可持续培训方案的国家。

5. 筹资与私营部门的参与

本区域大多数国家面临运输基础设施短缺和服务不足的问题。从传统渠道获得的资金离投资需求相差甚远，因此，出现巨大的投资缺口。需要从所有可能的渠道获取更多可用资金，要更多依靠非传统的渠道，包括建立直接受益者支付制度和公私营伙伴关系。

近期目标：加强机构能力，以从传统和非传统渠道（包括公私营伙伴关系）筹集更多资金用于运输部门投资。

产出：

1. 公布根据区域先进经验制定的运输基础设施和服务筹资指南。
2. 关于建立和加强公私营伙伴关系、用户付费制度，以及建立和管理运输部门特别基金等方面的能力建设活动。
3. 国家公私营伙伴关系单位和方案的区域会议及其网络联系。
4. 评估各国建立公私营伙伴关系准备情况的研究和报告。

成就指标：

1. 使用指南的国家及用于运输部门投资的资金和其它资源增加。
2. 建立和管理有关运输基础设施发展和养护的专用基金，并推动这方面公私营伙伴关系的国家。
3. 负责公私营伙伴关系的机关和机构之间通过网络联系进行有记录的经验交流。
4. 亚太经社会关于加强建立公私营伙伴关系准备情况的建议反映在各国发表的政策说明和采取的相关行动中。

6. 交通运输可持续发展

交通运输是经济社会发展的一个推动力。然而，为了实现交通运输可持续发展，需要管理运输部门正面和负面的外部因素。

在交通运输的支持下，国际生产网络参与国可以说在过去三十年里已经帮助空前数量的亚洲人民脱贫。然而，要把这一进程扩大到亚洲腹地和内陆国家，需要制定相关战略，使用适当的政策工具组合（包括综合评估和面向未来的政策分析），将可持续运输系统的方方面面纳入其中。

在制定交通运输政策和方案时考虑到综合评估工具和进程，可导致更加积极和全面的做法，明确地将环境、社会和贫困问题作为经济和

运输政策目标的有机组成部分。

近期目标：提高政策制订者对可持续交通运输的替代政策备选方案的认识和理解。

产出：

1. 在《亚洲及太平洋运输发展评论》、《亚洲及太平洋交通运输公报》以及专项区域运输政策研究报告中纳入可持续的交通运输相关问题。
2. 运输决策者和顾问的咨询服务、会议和建立网络联系，内容涉及在运输计划、方案和政策中应用综合评估、战略环境评估和相关做法。
3. 关于实现可持续交通运输的替代政策途径（“区域未来”）的研究。

成就指标：

1. 各国和其他有关团体对出版物、分析和产出的积极评价。
2. 亚太经社会推荐的方法、政策和干预措施反映在各国和地方的政策文件中。
3. 包括研究小组和国家研究所在内的利益攸关方的参与。

7. 道路安全

全世界交通事故死亡半数以上发生在亚太经社会区域。2005年，在亚太经社会区域的道路交通事故中，约有44万人死亡，多达3000万人受伤。据预计，由于机动车的迅速普及，至2020年，全世界道路事故死亡人数的三分之二（达61万人）将发生在亚太经社会区域。在这一背景下，联大通过了一系列决议⁷⁸，吁请各会员国、世界卫生组织和联合国各区域委员会处理这一全球道路安全危机。

尽管亚太经社会区域一些国家在改善道路

安全方面取得了进展，道路交通伤亡总人数继续迅速增加。因此，必须加大地方、国家和区域的努力，遏制道路交通事故的“巨浪”。

近期目标：促进更好了解和认识道路安全问题和潜在的干预措施，并在亚洲及太平洋区域加强国际协作。

产出：

1. 召开会议，讨论和制订区域道路安全目标、具体目标和指标，作为《亚洲及太平洋区域改善道路安全部长宣言》的后续行动。
2. 根据联大相关协议，在亚太经社会区域协调联合国道路安全协作的活动。
3. 协作开发网站和举行会议，以交流亚洲公路网的道路安全资源、先进经验、数据和事故风险地图。

成就指标：

1. 成员和准成员正在应用的区域目标、具体目标和指标。
2. 区域成员国对网站上的资料（包括事故风险地图）提供投入和反馈。
3. 用户反馈。

8. 运输与《千年发展目标》

在本区域，贫困仍然是一个关系重大的发展问题，城市和农村地区的一大部分人口缺乏获取经济社会机会的渠道。发展运输，改善交通，推动将穷人纳入整体发展进程，可成为消除贫困的切入点。在政策制定和方案规划阶段考虑到通过采取交通运输干预措施进行扶贫的各种方法，可以大幅减少有利于穷人的交通运输干预措施的成本。《千年发展目标》提供了独特的机会，有助于在部门间协作进行扶贫和经济社会发展的更广的框架内考虑交通运输发展。

近期目标：促进更好理解交通运输干预措施、扶贫和实现《千年发展目标》之间的联系。

产出：

1. 关于采取交通运输干预措施实现《千年

⁷⁸ 这些决议是：关于全球道路安全危机的 2003 年 5 月 22 日第 57/309 号决议和 2003 年 11 月 5 日的第 58/9 号决议以及关于提高全球道路安全的 2004 年 4 月 14 日第 58/289 号决议和 2005 年 10 月 26 日的第 60/5 号决议。

发展目标》的研讨会和讲习班；关于响应《千年发展目标》的交通运输发展方面区域先进经验的参考资料。

2. 对交通运输和社会经济发展之间的联系进行的审评、分析和量化研究。
3. 传播关于最佳做法和干预措施的信息，以改进交通运输的相互联接和覆盖面。

成就指标：

1. 在国家政策文件中纳入关于根据《千年发展目标》制定的交通运输干预措施的建议。
2. 使用亚太经社会推荐的有助于扶贫和包容的交通运输发展的方法和参考/资源材料。
3. 发展中国家之间为落实秘书处发起的活动而开展的有记录的区域经验交流和技术合作的例子。

第五次全体会议
2007年5月23日

决议 63/10

审评自然灾害管理区域合作的模式，特别是 关于设立亚洲及太平洋信息、通信和 空间技术灾害管理中心问题⁷⁹

亚洲及太平洋经济社会委员会，

认识到自然灾害管理在经济社会发展及扶贫中的特殊作用，

忆及联大1989年12月22日第44/236号决议、1994年12月2日第49/22A号决议、1998年12月15日第53/185号决议、1999年12月22日第54/219号决议、2001年12月21日第56/195号决议和2002年12月20日第57/256号决议，以及经济及社会理事会1999年7月30日第1999/63号决议和2001年7月26日第2001/39号决议，并充分考虑到2003年6月23日联大关于综合协调执行经济及社会领域联合

国重大会议和峰会的成果并采取后续行动的第57/270B号决议，

忆及秘书长关于自然灾害领域人道主义援助从救济向发展过渡的国际合作的报告⁸⁰，其中特别鼓励各国在区域和次区域两级加强备灾抗灾领域的合作，

忆及其在经社会第五十九届会议上建议，区域合作机制制度化，以促进本区域各国公平分享空间技术发展和应用的益处，特别是在应用空间技术进行灾害管理领域的益处⁸¹，以及在第六十二届会议上要求进行必要的研究，并协助伊朗伊斯兰共和国为提议设立的灾害管理中心的建立和运营而加强其能力建设⁸²，

确认以下会议的报告中所概述的自然灾害管理的重要性：2003年12月15-16日在吉隆坡举行的第九次空间应用促进可持续发展区域方案政府间协商委员会会议；2004年10月21-22日在印度班加罗尔举行的上述委员会第十次会议；2005年9月3-5日在伊朗伊斯兰共和国伊斯法罕举行的第十一次遥感、地理信息系统和卫星定位区域工作组会议和第十次气象卫星应用与自然灾害监测区域工作组会议；2005年6月22-24日在曼谷举行的“灾害管理系统技术备选方案：海啸及其他”高级别专家组会议；以及2006年10月17-19日在大韩民国大田举行的第三次亚洲及太平洋空间应用促进可持续发展部长级会议筹备工作高级别专家组会议，

忆及2005年1月18-22日在日本神户举行的世界减灾大会通过的《兵库宣言》⁸³及《兵库行动框架》⁸⁴，特别强调需要加强并在必要时制订协调一致的区域方针，制订或更新区域政策、运作机制、计划和通信系统，以做好抗灾准备并确保在灾害超出一国应付能力的情况下采取迅速有效的灾害应对措施，

⁸⁰ A/57/578。

⁸¹ 《经济及社会理事会正式记录，2003年，补编第19号》(E/2003/39)，第232段。

⁸² 同上，2006年，补编第19号(E/2006/39)，第223段。

⁸³ A/CONF.206/6和Corr.1，第一章，决议1。

⁸⁴ 同上，决议2。

⁷⁹ 见上文第233-246段。