



亚洲及太平洋经济社会委员会

驾驭全球化委员会

第四届会议，第一部分  
2007年9月12-14日  
曼谷

## 运输和旅游业问题

(临时议程项目 6(b))

### 推动亚洲和太平洋一体化国际多式联运和物流系统\*

*秘书处的说明*

#### 内容提要

2006年11月在大韩民国釜山举行的运输问题部长级会议通过了一项远景规划，将建立一个一体化的国际多式联运和物流系统作为亚洲和太平洋区域交通运输发展的长期目标。2007年5月，经社会在关于落实《釜山宣言》以及《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领》第一阶段(2007-2011年)的第63/9号决议中核准了这一远景规划。

本文件所介绍的是通过循序渐进的方法拟定和完成亚洲公路网(AH)和泛亚铁路网(TAR)的国际协定，为区域运输系统奠定基础。本文件还阐述了第63/9号决议中所提出的进一步有效地开发和利用综合运输系统来应对全球化所带来的更多挑战的方法。

本文件重点强调了在运作和推动亚洲公路、国际运输法律框架、加强货物转运和物流行业专业化、筹资和私营部门参与以及运输走廊和线路可操作化等领域中区域行动计划(RAP)第一阶段(2007-2011年)的一些执行计划。

注意到成员国在上一个区域行动计划纲领和执行的每一阶段所提供的重要指导和承诺，请委员会审议提出的措施并就执行当前区域行动计划问题向秘书处提供进一步指导。

\* 由于文件提交较迟，印发时未作编辑。

## 目 录

	页 次
导言 .....	1
一、 背景介绍 .....	1
A . 亚洲陆路运输基础设施开发(ALTID)项目 .....	1
B . 《亚洲和太平洋基础设施开发的新德里行动计划》 .....	2
C . 《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领》 .....	2
二、 《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领》	
第一阶段(2007-2011 年)某些领域的拟议执行计划 .....	3
A . 运作和推动亚洲公路：从东京到伊斯坦布尔的卡车车队 .....	3
B . 国际运输法律框架：公路运输便利化协定 .....	5
C . 加强货物转运和物流业的专业化 .....	6
D . 融资和私营部门参与 .....	8
E . 运输走廊和线路运作 .....	9
三、 供委员会审议的问题 .....	11
 附件一：亚太经社会全国货运代理和物流协会	
主管会议 2007 年 6 月 20 日，曼谷 .....	12

## 导 言

1. 2006年11月在大韩民国釜山举行的运输问题部长级会议重申在亚洲和太平洋建立一个一体化的国际多式联运和物流系统的长期远景,将物流发展作为一项重要的附加因素纳入远景之中。<sup>1</sup> 部长们在通过《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》(2007-2001年)时还商定,需要建立一整套包含明确产出和成绩指标的目标来全面解决物质和非物质问题。<sup>2</sup> 因此,经社会于2007年5月23日通过了关于执行《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纲领(RAP)第一阶段(2007-2011年)的第63/9号决议。

2. 本文件就《釜山宣言》的进展情况作了背景介绍,并就区域行动纲领在一些领域的执行问题寻求委员会的指导和支持。

### 一、背景介绍

3. 在过去十年中,亚太经社会成员国从全球化过程中受益匪浅。其中的很多成就归因于交通运输状况的改善。帮助区域成员国改善交通运输状况的方案包括:

#### A. 亚洲陆路运输基础设施开发(ALTID)项目

4. 包括亚洲公路(AH)和泛亚铁路(TAR)项目在内的亚洲陆路运输基础设施开发(ALTID)长期项目以及运输便利化措施在经社会第四十八届大会(1992)上获得批准,构成秘书处在运输领域工作中的主要战略。<sup>3</sup> 根据其最初的执行战略以及建立泛亚公路和亚洲铁路网络和落实经社会1992年4月23日关于公路和铁路运输模式便利化措施第48/11号决议的主要目标,从1992年起开展这一项目。

5. 1998年,经社会注意到,亚洲陆路运输基础设施开发项目清楚表明其在推动国际贸易和旅游业方面的实际重要性。经社会批准了经过修改的项目执行战略,重点强调优先基础设施项目以及落实1992年4月23日关于公路和铁路运输模式便利化措施的

---

<sup>1</sup> 见“关于运输问题的部长级会议的报告”(E/ESCAP/63/13),第2段。

<sup>2</sup> 见文件E/ESCAP/63/13,附件。

<sup>3</sup> 见经社会1992正式记录,增补第11(E/1992/31-E/ESCAP/889)号,第599段。

48/11 号决议。<sup>4</sup>

#### B. 《亚洲和太平洋基础设施开发的新德里行动计划》

6. 基础设施问题部长级会议于 1996 年 10 月在印度新德里举行。会议通过了《亚洲及太平洋基础设施开发新德里宣言》。会议还批准了关于落实《新德里行动计划》的《区域行动纲领》第一阶段(1997-2001 年)的运作活动/项目清单。<sup>5</sup>

7. 2001 年 11 月在大韩民国首尔举行的基础设施问题部长级会议审议了《新德里行动计划》的第二阶段(2002-2006 年),并要求优先重视一体化国际多式联运系统的建立、发展和改进。会议还要求秘书处完成亚洲公路和泛亚铁路网的建立,为本区域一体化多式联运系统奠定基础,并对网络问题拟定政府间协定。<sup>6</sup>

8. 根据这一明确的指示,产生并通过了《亚洲公路网政府间协定》<sup>7</sup>,并于 2005 年 7 月 4 日生效。还拟定了关于泛亚铁路网的一项类似的协定<sup>8</sup>,并在 2006 年 11 月于大韩民国釜山举行的运输问题部长级会议上获得了 18 个国家的签字。

#### C. 《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领》

9. 2006 年 11 月在大韩民国釜山举行的运输问题部长级会议通过了《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》,因为该宣言为推动区域合作以促进本区域社会经济发展从而应对全球化所带来的更多挑战提供了一个明确的框架。<sup>9</sup> 考虑到区域内和区域间高效运输需求的增加,会议还通过了第一阶段(2007-2011 年)《区域行动纲领》<sup>10</sup>,目的是要实现建立一体化国际多式联运和物流系统的远景规划,使运输物流成为一项重要的附加内容。

10. 《区域行动纲领》寻求全面解决与运输基础设施、运输便利化和运输政策相

---

<sup>4</sup> 见 1998 年经社理事会正式记录,增补第 20 号(E/1998/40, E/ESCAP/1117),第 230, 231 和 235 段。另见文件(E/ESCAP/CTC(3)/2)。

<sup>5</sup> 见《基础设施问题部长级会议报告》(E/ESCAP/1058),第 17 段。

<sup>6</sup> 见《基础设施问题部长级会议报告》(E/ESCAP/1249),第 2 段。

<sup>7</sup> 见经社会 2004 年 4 月 28 日第 60/4 号决议。

<sup>8</sup> 见经社会 2006 年 4 月 12 日第 62/4 号决议。

<sup>9</sup> 见经社会文件(E/ESCAP/63/13),第 70 段。

<sup>10</sup> 见经社会文件(E/ESCAP/63/13),第 5 段。

关的广泛问题。这些问题通常相互关联，将在整个运输和旅游业司通过联合活动，综合解决。下列章节介绍的是最近取得的进展、秘书处正在开展的工作以及《区域行动纲领》某些领域的未来计划。

11. 在规划和执行的每一个阶段，通过循序渐进的方式，上述方案获得了成员国的指导和承诺。

## 二、《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领》第一阶段 (2007-2011 年)某些领域的拟议执行计划

12. 《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领》(RAP)反映了各国在实现亚洲和太平洋一体化国际多式联运和物流系统这一远景方面的明确方向。《区域行动纲领》提出了秘书处需要与成员国协商的八个领域，即：(1) 部长级政策指导；(2) 运输基础设施发展；(3) 运输便利化；(4) 运输物流；(5) 筹资和私营部门参与；(6) 可持续运输发展；(7) 道路安全；以及(8) 运输和千年发展目标。<sup>11</sup> 列出了每个领域的具体目标，包括产出和成绩指标。秘书处选出了 5 个领域，强调了所采用的方法和具体计划，以便使委员会了解《区域行动纲领》的情况，并向秘书处提出必要的指导。

### A. 运作和推动亚洲公路：从东京到伊斯坦布尔的卡车车队

13. 经社会在 2007 年 5 月 23 日的第 63/9 号决议中批准了《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领》第一阶段(2007-2011 年)。(RAP)《区域行动纲领》中的一项主要行动就是推动亚洲公路网。

14. 为体现亚洲公路网所提供的区域连接，秘书处与合作伙伴一起，计划在 2008 年 3 月和 5 月中旬期间，沿着亚洲公路线路组织一个连接日本东京和土耳其伊斯坦布尔的卡车车队。对于车队日期和终点的建议是配合将于 2008 年 5 月 15 日在伊斯坦布尔召开的第 31 届世界国际公路运输联盟(IRU)大会。建议车队沿着亚洲公路东西向主干道行进，来自亚太经社会其它次区域的卡车也可以加入。

15. 此建议得益于国际公路运输联盟所组织的两次类似的活动所取得的成功经

---

<sup>11</sup> 见文件 E/ESCAP/63/13，附件。

验,即北京—布鲁塞尔车队(2005年9月27日至10月17日)以及黑海环形公路车队(2007年4月10日至5月28日)。

16. 北京—布鲁塞尔车队是由哈萨克斯坦的国际公路运输联盟成员协会发起的,并得到沿线包括中国、哈萨克斯坦、俄罗斯联邦、立陶宛、拉脱维亚、波兰、德国和比利时在内的国家政府、国际机构以及公路运输协会的支持。北京-布鲁塞尔车队项目目的是为了表示,公路运输是欧洲与亚太区域国家之间陆路货物运输的有效手段。

17. 黑海环线公路车队由黑海经济合作组织(BSEC)发起,由国际公路运输联盟组织,并得到黑海盆地周边黑海经济合作组织12个成员国政府和私营部门的支持。车队的主要目的是收集沿线的数据,以便进一步为黑海经济合作组织区域的公路运输提供便利。

18. 2007年6月19-21日在曼谷举行的题为“改造亚洲公路优先线路”的区域讲习班对组织这样一个车队的建议表示出兴趣。2007年6月26-28日在开罗举办的题为“国际运输连接经济评估以及运输便利化”的区域间研讨会对国际公路运输联盟提供的有关黑海环形公路车队的信息表示赞赏,并鼓励各区域委员会在其它区域组织类似活动的过程中与国际公路运输联盟合作。

19. 拟议中的亚洲公路车队项目将与区域各国政府和国际公路运输联盟合作开展,后者已与热情支持这一项目的协会成员作了初步接触。对卡车的运行将尽可能不作特别安排,按照成员国的通常程序和手续进行。

20. 车队将收集有关国际公路运输的数据,例如基础设施现状、旅行时间和所涉及费用、非物质障碍、沿线和边境的便利化措施。所收集的数据将以报告的形式对亚洲公路之行作时间/成本—距离分析,并列出了良好做法。

21. 提议中的项目能否成功,将取决于是否获得亚洲公路成员国以及国际公路运输联盟国家协会/成员的支持与协助。

22. 请委员会支持这一举措,它将表明亚洲公路网络日益增长的潜力,有效地促进所覆盖国家的经济发展。委员会不妨就改进本区域国际公路运输的运作效率提供进一步指导。

## B. 国际运输法律框架：公路运输便利化协定

23. 为了落实《阿拉木图行动纲领》<sup>12</sup>，秘书处于 2004 年就上海合作组织(SCO)<sup>13</sup> 成员国之间拟定一项关于国际公路运输便利化问题的协定进行了可行性研究。随后，秘书处与上海合作组织秘书处一起于 2004 年 6 月在中国乌鲁木齐组织了一个专家小组会议(EGM)，审查研究的结果并商讨协定草案。按照专家小组会议的建议以及上海合作组织成员国的请求，秘书处与上海合作组织秘书处于 2004 年 8 月在中国乌鲁木齐就协定草案举行了第一次谈判会议。

24. 上海合作组织成员国的总理分别于 2004 年 9 月在吉尔吉斯斯坦比什凯克、2005 年 10 月在俄罗斯联邦莫斯科以及 2006 年 9 月在塔吉克斯坦杜尚别举行的会议上强调了协定的重要性，并呼吁加速协定的谈判。

25. 经社会在 2004 年的第六十届会议上请秘书处继续向上海合作组织成员国提供指导，并希望，这将推动成员国之间产生一个多边公路运输便利化协定。这一问题在 2006 年 11 月于大韩民国釜山举行的运输问题部长级会议所通过的《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领》(2007-2011 年)中得到优先重视，其中包括一项“签署或加入次区域便利化协定的国家”的成绩指标。

26. 取得初步进展之后，请亚洲开发银行(ADB)与上海合作组织和亚太经社会合作，进一步谈判和落实这一项协定。因此，上海合作组织、亚洲开发银行和亚太经社会分别于 2005 年 3 月和 6 月、2006 年 8 月和 2007 年 1 月在中国北京以及 2007 年 7 月在吉尔吉斯斯坦比什凯克共同举行了这项协定的谈判会议。

27. 2006 年 9 月，上海合作组织成员国交通运输部长在塔吉克斯坦杜尚别签署了第四次谈判会议所拟定的关于加速草拟上海合作组织成员国政府之间有关国际公路运输便利化协定的《谅解备忘录》(MOU)。《谅解备忘录》简述了过去协定谈判中所提出的关键问题。在《谅解备忘录》签署之后，上海合作组织成员国就框架协议 75% 的内容达成了基本共识，这一阶段的工作可望在近期内完成。

---

<sup>12</sup> 《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下解决内陆发展中国家的特别需要》，在 2003 年 8 月举行的内陆和过境发展中国家以及捐助国和国际金融与开发机构关于过境运输合作的国际部长级会议上通过。

<sup>13</sup> 上海合作组织成员包括中国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦。

28. 根据进一步谈判，框架协议将有 3 至 5 个附件。秘书处与亚洲开发银行和上海合作组织秘书处合作草拟了一个工作计划，要对目前正在根据第六次谈判会议上提出的建议进行修改的协定附件进行研究。

29. 秘书处将利用中国政府提供的资金，于 2007 年 8 月 21-22 日在中国乌鲁木齐举办一个关于国际公路运输便利化的次区域研讨会，就落实双边和多边国际公路运输协定交流信息。预计研讨会将为就上海合作组织协定附件问题进行的研究的筹备工作问题进行非正式讨论提供了机会。

30. 秘书处将与上海合作组织成员国、上海合作组织秘书处和亚洲开发银行进行密切合作，对协定附件进行研究并拟定附件草案，供上海合作组织成员国进行审议和谈判。

31. 认识到国际公路运输便利化是亚太经社会区域一个新出现的重要问题，因此上海合作组织成员国已表示向其他国家开放协定。上海合作组织成员国的一些邻国、包括中亚区域经济合作组织成员国对谈判进展表示关心，在谈判完成之后可能加入。

32. 请委员会就协定谈判的进展发表看法并就协定的进一步进展情况提供咨询意见。

### C. 加强货物转运和物流业的专业化

33. 《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领(RAP)第一阶段(2007-2011 年)》——第四章要求秘书处为物流服务业者提供业务指南，促进本区域内伙伴关系和经验交流并协助各国提高物流领域的国家能力和技能。

34. 可以通过总体提高所有利益攸关者对于行业目前的需求、问题和挑战的意识和了解来大大加强本行业的专业化。在这方面，政府和私营部门需要合作，有效地应对出现的变化，改善各国以及整个区域行业的业绩和可信度。

#### 1. 物流服务业者的业务指南

35. 由于对货物承运商、多式联运商和物流服务业者缺乏共同的指南或标准，行业专业化和竞争能力总体水平受到影响。因此，可能采取共同行动并进行合作的两大关键领域就是提高行业的形象并协调提高专业化程度的方法。



36. 最近,在 2007 年 6 月 20 日于曼谷举行的全国货运代理和物流协会主管(官员)会议上,讨论了行业最低共同标准问题,包括行业协会的会员标准、登记要求和行为守则。多个国家协会介绍了他们目前现有的会员标准、标准交易条件和/或行为守则。

37. 初步调查结果表明,一些国家存在政府管理条例,包括印度(货物多式联运法)、泰国(多式联运法)以及印度尼西亚(交通部关于运输业务处理的法令)。马来西亚、巴基斯坦和斯里兰卡等其他一些国家正在考虑/审查条例。

38. 秘书处目前正在准备收集、校对和分析这一信息并纳入更多内容。研究结果将在全国协会于 2008 年举行的下届会议上进行讨论,以便在区域一级为确立共同的行业标准制订指南。

39. 下列图表显示秘书处所核准的关于本区域行业自我管理和政府监测/管理的初步信息:

国别	行业自律		政府监督/管理	
	公司必须注册	已有标准条例、行为守则和/或贸易条件	已有政府条例	政府条例在颁布/审查中
孟加拉国	是	进行中	否	是
中国	是	是	否	否
印度	是	是	是	是
印度尼西亚	是	是	是	是
老挝人民民主共和国	是	是	否	是
马来西亚	是	是	是	是
缅甸	是	是	否	是
巴基斯坦	是	是	是	是
菲律宾	是	是	是	否
新加坡	是	是	否	否
斯里兰卡	是	是	否	是
泰国	是	是	是	否

来源: 上述国家全国货运代理/物流协会

## 2. 推动区域内伙伴关系和经验交流

40. 根据《区域行动纲领》章节 4.3 的规定，秘书处已经发起召开货运代理、多式联运代理和物流服务代理定期会议，推动分享经验和专长，为建立网络关系和进行对话提供了平台，从而为提高行业的专业程度和竞争能力扫清了道路。

41. 来自 17 个国家的 100 名与会者自费参加了 2007 年 6 月 22 日举行的第一届货运代理、多式联运代理和物流服务代理区域论坛。论坛一致认为，需要建立一个定期的行业论坛来讨论共同感兴趣的问题，并在区域一级建立与政府的沟通渠道。印度货运代理协会联合会(FFFAI)主动表示愿意于 2008 年在孟买主办下一届论坛，巴基斯坦国际货运代理协会(PIFFA)提出愿承办 2009 年的论坛。

42. 提请委员会注意附件一中所载的亚太经社会全国货运代理和物流协会主管会议的结论。

## 3. 物流业的能力建设

43. 秘书处通过其货运、多式联运和物流方面的培训计划协助多个国家提高在物流业的国家能力和技能。已在柬埔寨、老挝人民民主共和国、马来西亚、缅甸、斯里兰卡和越南开办了培训班教员讲习班。一些从讲习班中受益的国家请求在培训以及在将亚太经社会培训材料纳入目前培训计划方面得到进一步协助。此外，根据《区域行动纲领》第 4.4 节，秘书处还准备为政府高级官员举办关于物流业的作用和发展情况的研讨会。

44. 请委员会就章节 1. 物流服务代理操作指南、2. 区域内推动伙伴关系和经验交流以及 3. 物流业的能力建设中所简述的措施提出看法和进一步指导。指导可以包括建议成员国政府加强机制，使本区域的各国政府和私营部门之间能够进行协调并交流经验。请委员会支持国家协会在设立和继续开展国家培训计划方面作出的努力，并就为政府高级官员举办的关于物流业作用和发展情况的研讨会中要涉及的问题向秘书处提供指导。

### D. 融资和私营部门参与

45. 将继续找出适用于本区域的最佳做法和公私营伙伴关系(PPP)的安排，特别是

为开发必要的基础设施筹集资金以及使系统有效运作。

46. 秘书处将与非洲经济委员会(ECA)和欧洲经济委员会(ECE)合作：在区域和国家一级建立一个全球性的公私营伙伴关系联盟和网络，推动政府、学术界和培训机构以及私营部门之间的合作；编写培训材料并提供必要信息，支持政府官员在各级开展和运作公私营伙伴关系项目中的能力建设；评估公私营伙伴关系筹建情况并制订行动计划来改善参与国的公私营伙伴关系；建立一个因特网培训和资源设施。

47. 为此，大韩民国规划和预算部将于 2007 年 10 月 5 日在首尔举行基础设施开发公私营伙伴关系部长级会议，亚太经社会将向会议提供支持。会议之前将由亚太经社会召开专家小组会议(2007 年 10 月 2-3 日)和亚太公私营伙伴关系商务论坛(2007 年 10 月 4 日)。已向亚太经社会成员和准成员发出邀请。

48. 委员会不妨鼓励相关部委、机构和组织参加一系列会议并就建立公私营伙伴关系联盟/网络发表意见。

#### E. 运输走廊和线路运作

49. 《阿拉木图行动纲领》在优先事项 1—基本运输政策问题所要求的具体行动中包括酌情建立区域运输走廊并通过共同规则 and 标准，它应该在过境运输便利化方面发挥重要作用。在这方面，各区域委员会和次区域组织的作用应进一步加强。<sup>14</sup>

50. 经社会在 2007 年 5 月 23 日第 63/9 号决议中提出，实现综合运输系统的有效办法就是运作系统内的优先运输走廊和线路。在此背景下，经社会请秘书处进行一项研究，根据亚洲公路和泛亚铁路网以及主要的欧亚和其它区域间运输连接，找出优先运输走廊以及适用于走廊的良好作法，并提出具体措施，如谅解备忘录，从而有效地开发这些走廊。

51. 发展国际运输走廊的方法有可能加速建立一体化的国际多式联运系统。考虑到加速边境流动的技术以及互相可操作性因素，还有可能提高本区域运输发展方面的效率，从而有助于整个大陆的经济和社会福利。

---

<sup>14</sup> 《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下解决内陆发展中国家的特殊需要》，于 2003 年 8 月在哈萨克斯坦阿拉木图举行的内陆和过境发展中国家以及捐助国、国际金融和开发机构关于过境运输合作的国际部长级会议上通过，第 14(e)。

52. 此外，建立运输走廊的方法还可能推动各级通过和执行以共同原则和标准、多边法律文书和公约为基础的运输法和政策，从而更好地协调亚太经社会区域的管理环境。

53. 一条高效率的运输走廊具有充足的货物流量和全套服务的特点。建立此类走廊的战略就是推动和支持发展成熟的运输和物流服务，并在走廊沿线多个地点建立综合货运营销中心或陆港。

54. 不仅在走廊两端，而且贯串整个走廊的经济发展都将得到推动。为此，走廊沿线各国之间的合作至关重要，在建立合作机构框架方面有多个选择。

55. 北美、南部非洲和欧洲有许多运输走廊沿线合作的例子。最为著名和成功的例子是泛亚欧十大运输走廊和泛欧四大运输区域。分别于 1991、1994 和 1997 年的 3 次泛欧运输大会上予以确定。

56. 第一届泛欧运输大会于 1991 年在捷克共和国布拉格举行并通过一项宣言。宣言首先指出：“应根据市场经济和公平竞争的原则，通过一体化欧洲运输概念的手段建立一个高效的全欧系统。它应该很好地配合社会、环境和能源政策的目标以及安全要求，消除不必要的限制，如某些载重条件或一些技术和行政障碍”。

57. 1994 年于希腊克里特岛举行的第二届泛欧运输大会通过了一份报告。报告在很大程度上以《布拉格宣言》为基础，其中提出了 9 个符合欧洲利益的泛欧运输连接，并被认为是未来中欧和东欧运输基础设施开发工作的基础。克里特走廊的工作自 1994 年以来的三年中(直到第三届泛欧大会)进展顺利，期间取得了积极的进展：所有与会者都签署了开发九大克里特走廊中每一条走廊的谅解备忘录，并为每一条走廊成立了指导委员会和技术秘书处。1997 年于芬兰赫尔辛基举行的第三届泛欧运输大会同意成立第 10 条走廊。在开发走廊的基础上，该届大会还通过了一个更为全面的方法，反映了运输需求的复杂结构。这一方法产生了泛欧运输区(PETrA)这一补充性概念并确定了 4 个泛欧运输区。

58. 在亚太经社会区域，中国、哈萨克斯坦、蒙古、大韩民国、俄罗斯联邦、白俄罗斯和波兰以及国际铁路联盟(UIC)和铁路合作组织(OSJD)两大国际组织签署了一项谅解备忘录，将合作原则纳入其中，从而有效地推动了泛亚铁路北部走廊的运作。

59. 根据经社会第 63/9 号决议的要求，秘书处正计划就优先运输走廊以及可应用于这些走廊的良好做法开展一项研究，包括下列几个方面：

- 与成员国合作，根据亚洲公路和泛亚铁路网以及中亚经济特别方案(SPECA)等迄今为止所取得的成果，确定优先区域运输走廊；
- 根据成员国提供的信息列出这些走廊的情况：基础设施现况、便利化程度等；
- 根据有关国家的具体需要和能力，对每一条走廊提出机制安排的建议。

60. 这项研究将提交专家小组会议进行分析，随后提交驾驭全球化委员会进行审议。

61. 请正在推广走廊方法或已确定与邻国进行合作的优先线路的国家与委员会分享信息。

62. 还请委员会就研究中可能涉及的问题和方法向秘书处提供指导。

### 三、供委员会审议的问题

63. 根据第 22 段(运作和推动亚洲公路：东京至伊斯坦布尔卡车车队)、第 32 段(国际运输法律框架：上海合作组织公路运输便利化协定)、第 44 段(提高货运和物流业的专业程度)、第 48 段(筹资和私营部门参与)、第 61 和 62 段(运作运输走廊和线路)中提出的要求，请委员会在国家一级分享经验并就这些工作领域区域行动纲领的执行情况向秘书处提供咨询意见。

附件一

亚太经社会全国货运代理和物流协会主管会议

2007 年 6 月 20 日，曼谷

结论和建议

1. 会议一致认为，政府管理和企业自律的例子在亚太经社会区域是存在的。与会者还认为，确定共同的最低标准可以提高专业化并建立一个值得信赖的服务环境。与会者认为，第一阶段适宜采用区域办法，并请秘书处整理和分享有关国家协会的信息。

2. 会议对于多个国家所介绍的国家协会协助会员的举措表示赞赏。会议请亚太经社会秘书处整理货运代理和物流协会所采取的具体成功举措的信息，并向亚太经社会区域国家进行宣传。

3. 会议报告并认可国家政府在处理与私营部门和行业关系方面更为积极和包容性的态度。

4. 会议对亚太经社会鼓励国家政府成立和/或加强正式机制、使主要利益攸关者之间的协调机制化并得到加强以及鼓励私营部门和贸易、运输、商业和财政各政府部委进一步参加的举措表示支持。

5. 会议一致同意，全国货运和物流协会主管有必要定期召开会议，并建议亚太经社会秘书处发起组织主题活动。同时还商定，将次区域对话作为会议的场外活动进行。

6. 商定 2008 年的会议将与全国货运代理协会联合会合作举办。

7. 会议欢迎印度货运代理协会联合会(FFFAI)举办 2008 年全国货运代理和物流协会主管会议的提议以及巴基斯坦国际货运代理协会(PIFFA)主办 2009 年会议的提议。

. . . . .