

亚洲及太平洋经济社会委员会

亚洲公路工作组

第六次会议

2015年11月3日至4日，首尔

临时议程* 项目6

与发展亚洲公路相关的政策和议题

与发展亚洲公路相关的政策和议题

秘书处的说明

内容提要

本文件简要阐述了与发展亚洲公路相关的政策和议题。亚洲公路网工作组不妨就涉及以下领域的政策和做法向秘书处提供进一步指导：(a) 亚洲公路的发展及升级改造；(b) 亚洲公路数据库的更新；(c) 改进道路安全；(d) 发展陆港以便努力开发多式联运系统；(e) 利用亚洲公路实现可持续发展；(f) 解决跨部门基础设施间的协同增效。工作组还不妨提供关于亚洲公路的发展和升级改造的各项举措的最新情况。

一. 引言

1. 《亚洲公路网政府间协定》¹ 于 2005 年 7 月 4 日正式生效，它标志着亚太社会区域国际公路的发展开始进入一个新时代。亚洲公路网，再加上泛亚铁路网(其《政府间协定》² 于 2009 年 6 月 11 日正式生效)，业已成为亚洲实现国际一体化多式联运系统构想的重要构件，在各成员国的国家基础设施发展方案中获得优先关注。

2. 本文件简要阐述了自亚洲公路工作组第五次会议 2013 年 10 月 7 日至 8

* E/ESCAP/AHWG(6)/L.1。

¹ 联合国，《条约汇编》，第 2323 卷，第 41607 号。

² 联合国，《条约汇编》，第 2596 卷，第 46171 号。

日在曼谷举行以来，秘书处在亚洲公路网的发展以及总体道路运输方面所开展的相关活动。本文件还提供了近期立法会议的讨论情况和提出建议的主要内容。

二. 立法会议

3. 参加由秘书处举办的立法会议和专家组会议及讲习班的政策制定者和专家们，持续关注亚洲公路发展及道路运输相关政策和议题。

4. 2014 年和 2015 年举行的立法会议包括：(a) 经社会第七十届会议(2014 年 5 月 23 日以及 2014 年 8 月 4 日至 8 日，曼谷)；(b) 交通运输委员会第四届会议(2014 年 10 月 15 日至 17 日，曼谷)；(c) 经社会第七十一届会议(2015 年 5 月 25 日至 29 日，曼谷)。这些会议强调指出了亚洲公路对促进区域一体化的重要作用，并注意成员到成员国在发展网络方面取得的进展。立法会议报告的相关节选内容见本文件附件。

三. 秘书处开展的活动

A. 亚洲公路的发展和升级改造

5. 根据经社会规定的授权任务以及交通运输委员会历届会议的，秘书处和成员国合作开展了旨在进一步发展亚洲公路网的活动。

6. 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《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案(区域行动方案)第二阶段(2012-2016 年)》，其中授权亚太经社会秘书处进一步发展亚洲公路网和泛亚铁路网以及陆港，以促进区域层面和区域间互联互通和合作。³ 《区域行动方案》下开展各种活动的目的在于为本区域建立国际一体化多式联运和物流体系。

7. 作为上述工作的组成部分，秘书处在大韩民国道路公社的财政和技术支持下，正在实施一项为期三年的“为亚洲公路网制定道路基础设施安全设施及部署智能交通运输系统模型的技术标准”项目。该项目是亚太区域开展区域交通运输合作和一体化、促进实现包容和可持续发展举措的组成部分，它旨在实现以下目标：

(a) 设立道路安全设施基础设施标准。协调道路建造标准非常重要，但也应关注于“地面上”的、尤其是有关道路安全的装置，例如加速和减速车道、警告牌、管制标志、减速装置及路边安全设备。要便利车辆驾驶并改进安全，就需要在行驶期间能够“预测事件”。鉴于加强互联互通将逐步导致扩大跨境公路运输，在本区域道路基础设施沿线采用统一的“事件预测”并且为此设立标准，是非常必要的。

³ 经社会第 68/4 号决议核可了执行《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》，包括《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)》和《国际道路运输便利化区域战略框架》。

(b) **开展智能交通运输系统模型的部署工作。**迈向日益信息化社会的演变进程正在大幅度改变了出行和交通运输。这一项目为研究选定成员国实施智能交通运输系统以改进道路基础设施管理和运行、尤其是亚洲公路网线路沿线的相关经验提供了机会，并且有助于通过开展区域智能交通运输系统模型的部署工作促进相关技术的推广和应用。

(c) **制定推动和促进实施《亚洲公路网政府间协定》附件二规定的亚洲公路设计标准的战略。**

(d) **交流知识和专门技能。**现代、高效的道路基础设施的开发，与有能力利用最新技术了解、开发和维护新系统并且高效运行这些系统来实现经济、社会和环境目标，两者有着密切相关的联系。该项目为成员国、道路运营商和国际组织提供了一个分享其知识和经验的平台。亚太经社会将与韩国高速公路公司合作举办两次区域研讨会，为交流联络提供机会。

8. 自从《亚洲公路网政府间协定》生效以来，秘书处开展亚洲公路网相关活动，帮助成员国将建立跨境通道的工作纳入其国家道路基础设施发展计划。孟加拉国政府将亚洲公路网视作最适用于区域贸易的唯一多边道路运输倡议。

⁴ 根据亚太经社会⁵主持制定的《区域行动方案第二阶段（2012-2016年）》，泰国大为重视未来交通运输的发展，为此拨出 2 万亿泰株（1,115 亿美元）的贷款用于交通运输项目，从而刺激泰国社会经济增长。

B. 亚洲公路数据库

9. 亚洲公路数据库载有亚洲公路网国别信息详尽内容。数据库根据来自成员国的信息每两年进行更新，以监测依照《亚洲公路网政府间协定》附件二规定的设计标准对公路网进行改进的情况。成员国和发展伙伴可通过亚太经社会网站查阅亚洲公路数据库的信息：www.unescap.org/resources/asian-highway-database

10. 数据库 2015 年的更新工作正在进行中。秘书处已收到来自 16 个成员国的最新信息。在此方面，鼓励尚未采取行动的成员国向秘书处提供所需信息。

C. 改进亚洲公路的道路安全

11. 道路事故造成了严重的人员和经济影响，对中低收入国家的影响尤其严重，因此促使联大于 2010 年通过关于宣布 2011-2020 年为道路安全行动十年的第 64/255 号决议，以呼吁国际社会优先关注这一事项。

12. 这一事项对亚太经社会区域尤为重要。根据世界卫生组织(世卫组织)最新发布的《2013 年道路安全全球现状报告》，⁶ 2010 年全世界因公路事故而丧生的 124 万人当中，超过半数的情况发生在亚太区域。报告还显示，2007

⁴ 见 E/ESCAP/FAMT(2)/7。

⁵ 同上。

⁶ 世界卫生组织，《2013 年道路安全全球现状报告：支持行动十年》(日内瓦，2013 年)可查阅 www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/en。

年-2010 年期间，全球死于公路事故的人数趋于稳定，但本区域此类死亡人数却增长了 10%以上。世卫组织的统计数据还表明，本区域改善道路安全的成就并不均衡。2011 年-2013 年期间，日本、新加坡和泰国等一些国家得以降低公路事故数量和因此死亡的人数；而孟加拉国、缅甸和尼泊尔等其他国家则呈现相反趋势。

13. 研究表明，基础设施设计与道路安全之间存在着强有力的关联。道路工程和设计还可影响到所发生撞车的严重程度。修建新路所选择的设计标准应当确保符合实地最高安全标准。应对现有道路基础设施定期进行安全审计，重点关注撞车风险最高的道路。

14. 许多国家采取了基础设施相关的措施，适用之处均可有助于减少道路事故和死亡人数，这些例子包括：建造隔开双向交通和或不同类型车辆的隔离物，采用出入口控制原则，改进道路的几何设计以提高弯道视距以及改进路肩。国际经验表明，采取旨在改善驾驶环境的道路基础设施干预措施是物有所值，而且可在合理时间内回收相关金融投资⁷。

15. 在此方面，亚洲公路数据库提供的信息表明，亚洲公路干线道路安全纪录最好，而低于三级的公路安全记录最差。干线道路的平均死亡率为每 10 亿行车公里有 3.57 例，在各种道路中最低；低于三级的公路每 10 亿行车公里为 168.48 例，在各种公路中最高；而亚洲公路线路其他级别公路的平均死亡率是每 10 亿行车公里分别为 28.28（一级公路），每 10 亿车公里 88.88（二级公路）以及每 10 亿车公里 62.96（三级公路）。⁸ 公路改造升级达到控制进入的干线及其他较高等级标准，能够大幅度降低死亡率。把低于三级的公路升级达到最低标准，也可显著改善道路安全。

16. 根据观察结果，减少道路事故方面取得了长足的进展国家，均采取多管齐下的方式解决世卫组织所确定的道路安全五大问题：(a)道路安全管理，(b)更安全的道路，(c)更安全的车辆，(d)更安全的道路使用者和(e)车祸时候处理。⁶ 然而，仅有为数不多的国家采取协调一致的多部门对应办法一并解决这五个风险因素。

17. 随着区域交通运输连通程度的改善，预计跨越国界的运输流量将增加，而各国使用的路标、信号和道路标识都有所不同。这种情况加大了国际驾驶员发生事故的风险。在此方面，泰国旅游局和交通部最近决定将于 2016 年安装中文路标，努力减少中国游客到泰国旅行时发生的行车事故，⁹ 这一做法只是处理紧迫问题的短期办法。从长远而言，有必要开展以下工作：(a)协调统一亚太国家的路标、信号以及道路交通规则；(b)从安全角度考虑，为地面以上的公路基础设施制订最低标准。

⁷ Ishtiaque Ahmed, “道路基础设施与道路安全”，《亚洲及太平洋交通运输公报：设计更安全的道路》，第 83 号(2013)。可查阅 www.unescap.org/sites/default/files/bulletin83_Fulltext.pdf。

⁸ 关于这一事项的更多信息见 E/ESCAP/AHWH(6)/1。

⁹ Chadamas Chinmaneevong, “迷失泰国：新的中文路标”，曼谷邮报，2015 年 6 月 30 日。

18. 考虑到上述情况，秘书处一直为成员国提供技术援助，以促进协调道路交通规则、路标和信号，并实施《1968 年道路交通公约》和《1968 年路标和信号公约》。在斯里兰卡（2014 年 10 月）和越南（2015 年 3 月和 2015 年 7 月）举行了三场内容相关的国家讲习班。此外，秘书处还与亚洲技术研究所开展合作，在曼谷为来自朝鲜民主主义人民共和国的道路工程师举办了为期四周的道路安全和交通管理培训方案（2014 年 1 月至 2 月）。

19. 2014 年 10 月 15 日至 17 日在曼谷举行了交通运输委员会第四届会议，会议肯定了亚太经社会在“2011-2020 年道路安全行动十年”框架内为推动提高整个区域的道路安全所做出的努力。委员会注意到，亚太经社会在其工作方案中致力于从跨越一系列问题的角度处理道路安全，其中包括：（a）改进并执行法律和规章；（b）颁布保护弱势道路使用者的安全措施；（c）扩建安全基础设施；和（d）引进智能化交通运输系统，以便通过改善交通管理来提高安全水平。委员会还注意到，成员国已经为减少道路交通死亡并改善道路安全制定了国家道路安全的大目标和具体目标。

20. 2013 年 12 月，秘书处与欧洲经济委员会（欧洲经委会）、印度道路交通与公路部以及道路交通教育研究所协作，在印度举办首届欧亚道路安全论坛。论坛为来自亚洲和欧洲 35 个国家的道路安全专业人员提供了交流知识和经验的机会。

21. 秘书处与韩国交通安全公团合作，2014 年发布斯里兰卡道路安全最佳实践研究报告。2015 年，秘书处继续与韩国交通安全公团合作实施一项关于改进交通黑点及相关建议的联合项目。

22. 成员国已制订、或者正在制订关于道路安全的国家政策文件和定期行动计划。除此之外，它们不妨考虑透过划拨专项资金用于统筹实施道路安全计划得以加强国家举措，从而实现全球和区域道路安全的大目标及具体目标。

D. 为开发公路基础设施筹集资金

23. 亚太的区域内贸易日益增长，无论从绝对量还是从产品的多样性、加工阶段和地域范围来看都是如此。为维持这一增长，各国政府必须对交通运输基础设施进行投资，营造一个促进交通运输服务增长的有利环境。亚洲开发银行和亚洲开发银行研究所在其 2009 年的一项联合研究中估计，2010 年至 2020 年期间，亚太区域交通运输基础设施投资需求将达到 2.9 万亿美元。¹⁰ 2010 年 4 月 14 日至 17 日在雅加达举行的亚洲及太平洋关于公私伙伴关系推动基础设施发展部长级会议通过的《雅加达宣言》强调，¹¹ 需要采用创新融资办法促进区域基础设施的开发和维护。

24. 亚太经社会举办多次会议以便在区域层面交流公私伙伴关系的经验和信息，并协助成员和准成员应对基础设施发展方面的挑战。其中包括以下会

¹⁰ 亚洲开发银行和亚洲开发银行研究所，《基础设施促进无缝亚洲》（东京，2009 年）。

¹¹ 可查阅 www.unescap.org/resources/jakarta-declaration-public-private-partnerships-infrastructure-development-asia-and。

议：(a)可持续发展筹资问题亚太外联会议(2014年6月10日至11日，雅加达)；(b)公私营伙伴关系促进交通运输基础设施发展亚太论坛(2015年1月21日至22日，曼谷)。这些会议和活动很好地提高了政府高级官员的认识，就如何应对开展公私营伙伴关系所面临的挑战交流了看法，并为在区域层面促进各国之间的合作提供了一个宝贵的平台。这些年来开展了一系列能力建设活动。2014年在不丹、柬埔寨、老挝人民民主共和国和缅甸举办了四场国家公私营伙伴关系培训。2014年，秘书处协助不丹政府和老挝人民民主共和国政府举行公私营伙伴关系准备程度评估讲习班。还向柬埔寨起草公私营伙伴采购规则提供技术援助(2014年)，并为不丹和缅甸制订公私营伙伴政策文件提供技术援助(2014年)。秘书处正在执行联合国发展账户的一个项目，主要关注四个最不发达国家(不丹、柬埔寨、老挝人民民主共和国和缅甸)的能力建设。该项目旨在帮助这些国家设计和管理从事基础设施开发的公私营伙伴关系。每个国家为建立切实有效的公私营伙伴关系政策框架分别举办了国家论坛，(廷布，2014年8月；万象，2014年9月；内比都，2014年11月；金边，2014年12月)。

25. 在发展和升级改造亚洲公路线路、国家高速公路及其他道路的过程中，还应当考虑促进优先投资于亚洲公路网；探讨获取资金的各种来源和形式，诸如公私营伙伴关系及其他富有创意的融资机制；制定经常和定期保养规划以确保亚洲公路线路和其他公路切实得到养护；建立道路基金、理事会。

26. 成员国不妨就亚洲公路发展筹资方面的经验和挑战开展交流。

E. 陆港的开发工作

27. 秘书处将亚洲公路网和泛亚铁路网作为两个主要构件，持续致力于推动发展本区域国际一体化多式联运和物流系统。这一系统的另一重要辅助环节在于陆港网的建立及运营，它将充当多式联运衔接点，协助货物在不同运输模式之间的高效中转，并提高亚洲公路网和泛亚铁路网的运营效率。

28. 第二次联合国内陆发展中国家问题会议的成果文件《2014-2024年十年期内陆发展中国家维也纳行动纲领》明确提出，具体目标之一是大幅度改善多种模式的连通程度，以期确保在各个运输模式间实现高效转运。¹²

29. 利用以陆港和各衔接点构成的多式联运纽带，可增加铁路和内陆水道等资源效率更好的运输模式所占的比例。这一转变有助于降低对道路运输的需求，从而减少现有公路沿线的扩建需求并限制新建公路的必要。这可以使得更多资源用于智能交通运输系统能力的维护和开发。

30. 经社会第69/7号决议通过了《陆港问题政府间协定》。当时，经社会对于提出由秘书处在亚洲交通运输部长论坛第二届会议(2013年11月4日至8日，曼谷)期间举行《协定》签字仪式的建议，也表示欢迎。签字仪式在

¹² 联大第69/137，附件二。

2013年11月7日举行，当天有14个成员国¹³签署了《协定》，其中一个成员国交存了批准文书。之后，大韩民国批准《协定》成为其缔约方（2014年4月），越南核准了《协定》成为其缔约方（2014年10月）。

31. 成员国不妨启动和执行各种政策措施，确认包括陆港在内的多式联运衔接点可发挥作用，协助亚洲公路网和泛亚铁路网整合形成四通八达的交通运输系统并提高整体运输流程效率，同时将尽量减少交通运输部门迅猛增长所带来的不利影响。

F. 亚洲公路在可持续发展中的作用

32. 2012年联合国可持续发展大会闭幕时重申了对可持续发展的全球承诺。正在制定并且完善各种部门政策和战略以体现这一承诺，而全球及区域层面的发展议程正优先注意开发可持续和包容的交通运输系统。根据大会成果文件《我们希望的将来》所授权的任务，设立了可持续发展目标问题开放工作组以阐述17个目标。¹⁴ 开放工作组已向大会转交所拟议的一套目标。¹⁵ 拟议的目标包括：1) 发展优质、可靠、可持续和有复原力的基础设施，包括区域和跨界基础设施，以支持经济发展和为人类谋福利，重点是人人可获得负担得起的公平机会（目标9.1）；2) 到2030年，向所有人提供安全、负担得起和可持续的运输系统，改进道路安全，特别是扩大公共交通，要特别关注处境脆弱者，妇女、儿童、残疾人和老年人的需要（目标11.2）。

33. 可持续和包容的交通系统的基本特点在于实现经济、社会和环境因素的最佳平衡，同时具有长远的适用性能以及安全、可靠、可负担得起及公平获取的特点。就包容性而言，能否获取使用的问题显得更为重要，因为大多数生活在贫困线以下的人口居住在乡村地区以及城区非正式居住点。就实际意义以及经济能力而言，他们可能无法获得使用交通运输系统。

34. 交通运输部门是化石燃料的消费重头，造成大量的碳足迹以及众多不利的社会和环境影响，这在道路部门尤其明显。¹⁶ 鉴于可持续发展议题预计将继续成为2015年后发展议程的首要议程，交通运输政策制定者需要考虑公路部门的未来发展如何能够促进本区域实现可持续和包容发展。

¹³ 亚美尼亚、柬埔寨、中国、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、老挝人民民主共和国、蒙古、缅甸、尼泊尔、大韩民国、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、泰国（并且成为缔约方）、越南。

¹⁴ 大会可持续发展目标开放工作组报告全文请见 <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/1579SDGs%20Proposal.pdf>。

¹⁵ 里约+20联合国可持续发展大会：新闻稿，可查阅 <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/4538pressowg13.pdf>。

¹⁶ 例如，亚太区域交通运输部门的能源消耗以百万吨石油当量进行衡量，在过去十年间持续增长，于2012年为748.5百万吨石油当量。根据这一趋势，交通运输部门产生的二氧化碳排放量也在不断增长，最新的数字表明在2011年至2012年间增长了3.3%。道路运输是造成排放增长的主要原因，交通运输部门二氧化碳排放总量中84%是在这个分部门产生的。（联合国，亚洲及太平洋经济社会委员会，《2014年亚洲及太平洋统计年鉴》（曼谷，2014年），第31页。可查阅 <http://www.uis.unesco.org/Library/Documents/statistical-yearbook-asia-pacific-country-profiles-education-2014-3n.pdf>。

35. 秘书处继续协助成员国建立可持续的交通运输系统。在此方面，2013 年 11 月在大韩民国仁川组织了实现可持续发展交通运输的政策选项区域专家组会议，分享可持续发展交通运输的经验。

36. 秘书处继续推广应用号称“为了未来内陆运输系统”的排放评估模式，以评估借助联合国发展账户项目而开发的缓解排放政策选项。对此，2014 年 5 月 20 日在中国昆明举行的第二届碳足迹讲习班上，向亚太经济合作组织成员介绍了该模式。

37. 智能交通运输系统综合采用了现代信息及通信技术(信通技术)提供的种种新能力。采用智能交通运输系统可以改进交通管理，实现更为流畅的交通流量，并且提高安全和安保水平。它们包括在车辆上、车辆之间以及车辆与基础设施之间安装的远程信息处理技术和各类通信。通常情况是，智能交通运输系统可解决交通拥堵，减少交通事故，缓解道路交通所造成的环境外部效应。¹⁷正如本文件第三节 A 部分所述，秘书处目前正在为亚洲公路网开发智能交通运输系统模型，并且在成员国中推广有关部署工作的最佳做法。

38. 成员国不妨进一步注重发展更加节能和环保型的道路部门，特别是为此开发智能交通运输系统。

G. 跨部门基础设施间的协同增效

39. 交通运输委员会第四届会议对秘书处首次举办与信息及通信技术委员会的联合会议、为跨部门协作创造条件表示赞赏。¹⁸

40. 委员会注意到，建设陆地网状光纤网络时，非常有必要鼓励各个基础设施部门之间、尤其是交通运输部门间发挥协同增效作用。委员会注意到，亚太经社会区域已有一些取得双赢成果的良好做法，包括为主体设施带来更多收入以及光纤铺设成本更低、范围更广，均有助于改善国家和区域层面信通技术普及状况。¹⁹

41. 委员会还注意到，需要在国家层面考虑制定立法以鼓励开放利用被动通信基础设施，包括将在亚洲公路网以及泛亚铁路网沿线铺设的此类基础设施。

42. 为促进信通技术、能源以及交通运输基础设施之间实现协同增效，委员会建议考虑修订《泛亚铁路网政府间协定》和《亚洲公路网政府间协定》，以便纳入公路网和铁路网络沿线共同铺设光纤基础设施的规定。²⁰

43. 委员会进一步建议，相关修订议题应在上述协定分别下设的亚洲公路网工作组和泛亚铁路网工作组今后的会议上加以处理。²¹

¹⁷ 智能交通系统亚太秘书处，“亚太区域智能交通运输系统促进可持续交通运输的指导原则”，2013 年 12 月 6 日。可查阅：www.its-jp.org/english/its_asia/1153。

¹⁸ E/ESCAP/CTR(4)/7，第 24 段。

¹⁹ 同上，第 25 段。

²⁰ 同上，第 27 段。

²¹ 同上，第 28 段。

四. 供审议的议题

44. 工作组不妨就有关以下方面的政策和方法向秘书处提供进一步指导：
- (a) 亚洲公路的开发及升级改造，包括采用智能交通运输系统等新技术；
 - (b) 亚洲公路数据库的更新；
 - (c) 改进本区域的道路安全；
 - (d) 开发陆港；
 - (e) 巩固亚洲公路线路与当地社区和当地经济的接轨；
 - (f) 公路部门的未来发展与可持续发展目标保持一致。工作组还不妨提供关于亚洲公路的开发和升级改造重点项目的进展和现状的最新情况。

附件

与亚洲公路有关的立法会议的报告节选

| 立法会议 | 决定和建议 |
|---|--|
| <p>经社会第七十届会议 (曼谷, 2014年5月23日(第一阶段), 2014年8月4日至8日(第二阶段))</p> | <ul style="list-style-type: none"> 经社会注意到, 秘书处 在交通运输领域、尤其是亚洲公路网和泛亚铁路网方案的框架下所开展的工作对促进区域互联互通做出了重要贡献, 并商定了与秘书处继续开展合作、促进发展区域交通运输基础设施以及落实区域间运输和过境运输的工作内容。^a 经社会欢迎《陆港问题政府间协定》的签署, 这将对亚洲公路网和泛亚铁路网构成有益的补充, 有助于促进经济繁荣, 促进交通运输未来的环境可持续性。经社会认为, 《亚洲公路网政府间协定》、《泛亚铁路网政府间协定》以及《陆港问题政府间协定》为区域互联互通合作奠定了基础, 而且总体来说, 相关交通运输活动为本区域基础设施发展中发挥了先锋作用。^b |
| <p>交通运输委员会第四届会议(曼谷, 2014年10月15日至17日)</p> | <ul style="list-style-type: none"> 委员会满意地注意到秘书处在执行《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)》方面所开展的工作。^c 委员会重申支持发展亚洲公路、泛亚铁路和陆港, 并认识到它们在支助开发多式联运和物流系统方面的作用。在这方面, 委员会注意到成员国在交通运输基础设施、包括亚洲公路和泛亚铁路的开发和升级改造方面取得的进展。^d |
| <p>经社会第七十一届会议(曼谷, 2015年5月25日至29日)</p> | <ul style="list-style-type: none"> 经社会指出, 公私营伙伴关系作为引导更多的资源投向基础设施发展的一种途径具有潜力巨大, 并指出设立新的融资举措, 例如亚洲基础设施投资银行和丝路基金, 也有助于加强区域互联互通。经社会还确认现有的双边和多边金融机构, 例如亚洲开发银行, 继续发挥的作用。^e 经社会进一步认识到, 互联互通是一个多种利益攸关方问题, 需要加强区域合作并与次区域团体开展的援助项目发展协同增效关系, 这些团体包括: 东南亚国家联盟(东盟)、孟加拉国-中国-印度-缅甸区域合作论坛、孟加拉湾多部门技术和经济合作倡议、大湄公河次区域、南亚区域合作联盟和南亚次区域经济合作组织。^f |

- a E/ESCAP/70/35, 第 255 段。
 - b 同上, 第 256 段。
 - c E/ESCAP/CTR(4)/7, 第 9 段。
 - d 同上, 第 10 段。
 - e E/ESCAP/71/43, 第 68 段。
 - f 同上, 第 69 段。
-