



## 亚洲及太平洋经济社会委员会

运输问题部长级会议政府高级官员预备会议

2006年11月6-8日

大韩民国釜山

### 运输问题部长宣言草案，含区域行动方案 第一阶段(2007-2011年)

(临时议程项目7)

#### 运输问题部长宣言草案

#### 背景资料

1. 2004年举行的经社会第六十届会议赞同于2006年召开运输问题部长级会议，会议的目的之一是为进一步发展可靠高效率的一体化国际多式联运制订一项战略。
2. 本文件包含以宣言草案形式表述的战略以及以区域行动方案草案形式展示的对战略的承诺。
3. 本宣言草案案文主要部分是与常驻代表和经社会成员指派的其他代表咨询委员会工作小组合作拟定的。
4. 区域行动方案草案涵盖第一阶段(2007-2011年)，考虑到了经社会在过去五年间通过的决议和决定、执行《亚洲及太平洋发展基础设施新德里行动计划》区域行动方案的经验、专家组会议和其他论坛提交的报告以及分析性研究的结果。文件也已散发给常驻代表咨询委员会成员。
5. 会议似可考虑以本文件所载案文作为向部长级会议提交的宣言和区域行动方案的基础。

## 亚洲及太平洋运输发展釜山宣言草案

---

---

我们，出席2006年11月6-11日[于10-11日]在大韩民国釜山举行的运输问题部长级会议的亚洲及太平洋经济社会委员会成员和准成员的运输部长们，

认识到全球化与日俱增的影响，以及亚洲及太平洋区域许多国家在产出、贸易和投资方面所出现的大幅增长，

强调包括基础设施、便利化和物流在内的高效、可靠和具成本效益的运输服务可提高出口竞争力和降低进口成本，从而在支持持续增长过程中发挥关键作用，

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，

欢迎为正式制订亚洲公路网<sup>a</sup> 和泛亚铁路网<sup>b</sup> 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加剧的挑战而发展国际一体化多式联运系统所需的主要构件，

坚信“陆运口岸”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，

认识到要充分实现国际一体化多式联运系统的效益，就必须全面解决道路、铁路、内陆水道、海洋运输、陆运口岸、机场、海港和信息通信技术等物质基础设施问题，以及多式联运运营、清关和银行及其他商业网络等非物质问题，

注意到关于确定各国在运输安全领域的任何不足之处，并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，必须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)<sup>c</sup> 所显示的，一项长期区域运输发展战略可以有效推动区域合作和发展，

---

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

<sup>b</sup> 经社会 2006 年 4 月 12 日第 62/4 号决议，附件。

<sup>c</sup> 经社会 1995 年 5 月 1 日第 51/8 号决议，附件。

回顾《联合国千年宣言》<sup>d</sup> 和《2005年世界峰会成果》<sup>e</sup>，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》<sup>f</sup>，

**对《亚洲及太平洋基础设施发展首尔宣言》<sup>g</sup> 在导致经社会成员和准成员积极地建设性参与推动区域合作，促进发展运输基础设施和服务方面的深远影响感到鼓舞，**

1. **决定**为有效迎接全球化日益加剧的挑战，我们各自政府当局将根据以下各项原则在国家、次区域和区域各级制订和实施运输政策：

(a) 在经济、环境、社会 and 贫困相关方面的战略评估基础上，制订综合政策和决策框架；

(b) 发展有利于推动生产和流通网络和国际贸易方面区域合作长期目标的国际一体化多式联运和物流系统；

(c) 优先重视投资于亚洲公路网和泛亚铁路网，及其与水运和空运网络相连接的多式联运结合点；

(d) 在多式联运结合点，尤其是内陆地区和海港附近的生产和消费中心，推动开发经济和物流活动；

(e) 为运输系统的发展、养护和运营，从包括私营伙伴关系在内的所有可能来源动员财政资源；

2. **通过**本宣言附件所载《亚洲及太平洋发展运输区域行动方案》，第一阶段(2007-2011年)；

3. **重申**我们支持为内陆和过境发展中国家的利益执行《阿拉木图行动纲领》；

4. **邀请**经社会成员和准成员、国际融资机构、捐助国、联合国相关机构、其他有关国际组织、次区域组织和私营部门参与实施《区域行动方案》并为此提供财政支持；

---

<sup>d</sup> 联大 2000 年 9 月 8 日第 55/2 号决议。

<sup>e</sup> 联大 2005 年 9 月 16 日第 60/1 号决议。

<sup>f</sup> 《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。

<sup>g</sup> E/ESCAP/1249，第四章。

5. 请执行秘书:

(a) 协助本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计划,这对迎接全球化日益加剧挑战是必要的;

(b) 优先重视实施《区域行动方案》第一阶段(2007-2011年),包括资源的调动和分配;

(c) 确保与其他联合国机构和多边机构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、南亚区域合作联盟和上海合作组织;

(d) 为实施《区域行动方案》筹集资金,与国际和区域金融组织、多边和双边捐助方和国际组织开展有效合作,并酌情确定其他可能的创新融资来源;

(e) 不断就《区域行动方案》的影响进行评估和评价,并向经社会第六十四届会议及以后各届会议提交包含建议的报告,直到《区域行动方案》结束;

(f) 于2011年就《区域行动方案》第一阶段的实施情况作出评价,作为第二阶段(2012-2016年)筹备工作的一项重要和必须的步骤。

## 附件

## 亚洲及太平洋运输发展区域行动方案（2007-2011年）草案

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，<sup>h</sup>，<sup>i</sup> 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，迎接不断增加的全球化挑战。

为了向前推进，必须全面处理新出现的问题，并将物质和非物质的基础设施问题（包括道路、铁路、内陆水道、海洋运输、陆运口岸、机场、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）<sup>j</sup>，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：例如东盟、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。

---

<sup>h</sup> 参见 2004 年 4 月 28 日经社会第 60/4 号决议。

<sup>i</sup> 2006 年 4 月 12 日经社会第 62/4 号决议，附件。

<sup>j</sup> E/ESCAP/1249，第四章。附件一。

## 1. 部长级政策指导

部长们提出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<sup>k</sup>，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在全区域开展合作改善运输状况的努力。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

---

<sup>k</sup> 亚太经社会运输问题部长级会议每隔至少五年举行一次。

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，在全球化时代，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

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 发展多式联运基础设施

近期目标: 推动多式联运基础设施的发展,把它作为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运口岸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。

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设的国家计划。
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。



## 2.4 运输规划综合做法

近期目标：推动运输规划的综合做法，发展亚洲国际一体化多式联运系统。

产出：

1. 亚洲公路专家组和泛亚铁路专家组联席会议。
2. 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。
2. 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。

## 2.5 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移动，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，人们认识到，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的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 提升运输经营者的技能

近期目标: 协助各国提升其开展国际陆路运输的专业人员的能力。

### 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，物流业处在发展的相对初期阶段，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、多式联运经营者和物流服务提供者经营的标准，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 物流服务提供者运营指南**

近期目标: 为物流服务提供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、多式联运运输经营者和物流服务提供者作为运输行业的专业人员和有机组成部分的地位。

产出:

1. 发布根据货运代理、多式联运经营者和物流服务提供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。
2. 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. 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。
2. 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。

#### 4.3 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、多式联运运营者、物流服务提供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。

#### 成就指标:

1. 交流的最佳做法形成文件，建立了伙伴关系。
2. 查明了共同关心的问题，提请政府考虑。

#### 4.4 物流能力建设

近期目标: 通过针对货运代理、多式联运运营者、物流服务提供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. 反映于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各国发表的政策说明和采取的相关行动。

## 6. 运输可持续发展

运输是经济社会发展的一个推动力。然而，为了实现运输可持续发展，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运输的替代政策备选方案的认识和理解。

产出:

1. 定期出版《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。
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于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

世界上交通事故死亡半数以上发生在亚太经社会区域。在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3000万的人受伤。据预计，由于机动车的迅速普及，至2020年，世界上道路事故死亡的三分之二（即61万人）将发生于亚太经社会区域。在这一背景下，联大通过了一系列决议<sup>1</sup>，吁请各会员国、世界卫生组织和联合国各区域委员会处理所谓“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。

---

<sup>1</sup> 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。



成就指标:

1. 成员国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运输发展。

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

产出:

1. 关于采取运输干预措施实现《千年发展目标》的研讨会和讲习班；关于响应《千年发展目标》的运输发展方面区域先进经验的参考资料。
2. 对运输和社会经济发展之间联系进行的审评、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复盖面。

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。

. . . . .