

**亚洲及太平洋经济社会委员会
交通运输部长级会议****第三届会议**

2016年12月5日至9日，莫斯科

临时议程* 项目3(f)

交通运输的主要事项**农村与更广泛网络的互联互通****秘书处的说明****内容提要**

绝大多数最贫困人口都生活在农村地区，因距离遥远和地形崎岖而与市场、医院和学校相隔离。这个问题在亚太区域十分尖锐，本区域近七亿人用不上全天候公路。事实清楚说明，农村与外界隔离与贫困相关，主要原因在于农业生产力低下，无法利用更多的经济机遇。与外界隔离还导致健康水平和入学率低下。

本文件中概述了农村交通运输互联互通对减少贫困以及提高健康、教育和经济水平的作用，提出了改善农村与更广泛网络(如亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港网络)互联互通的办法，并提出改善农村交通运输互联互通的重点领域，如确认更广泛的效益，制定提高农村交通覆盖率的战略，提供筹资备选办法，对进展情况区域评估以及开展能力建设等。

一. 引言

1. 农村地区的有形互联互通仍然是本区域面临的一个问题。本区域约有30%的人口住在农村，很多社区地处偏僻，与更广泛的交通网络缺少连通。由于缺乏更广泛的国家或区域网络(如亚洲公路网和泛亚铁路网)带来的更大范

* E/ESCAP/MCT(3)/L.1。

围的活动和机遇，这些社区往往被边缘化。这就说明，要解决交通不便带来的社会和经济问题，就要发展可持续的农村互联互通。

2. 《可持续发展目标》中有两项与农村交通相关的目标，即消除贫困(目标 1)和消除饥饿(目标 2)，而发展交通是实现这两项目标的一个主要推动力。在《可持续发展目标》通过之前，亚太区域在实现《千年发展目标》(尤其是减贫)方面已取得显著而持久的进展。¹ 尽管如此，全世界仍有近三分之二的穷人生活在亚太区域，其中大多数人用不上全天候公路。减贫方面的进展表明，只有当社区可通过全天候公路连通基本服务和市场的时候，减贫工作才能更加有效。据越南政府和世界银行开展的研究估计，在农村交通上每投入 1%的国内生产总值，就能减少 1.5%的贫困。²

3. 预计亚太区域有 7 亿人或者说约有 40%的农村人口用不上全天候公路。由于交通不便，农民的生产只够温饱，无法摆脱贫困。在本区域许多发展中国家，缺乏可持续而充分的农村互联互通基础设施阻碍了有利于穷人的增长。

4. 现已发现，与其它类型的公共开支相比，公路开支对农村减贫的影响最大。在农村公路上每投入 100 万印度卢比(22,000 美元)，就能让 163 人摆脱贫困。³ 最近的实证研究也证明，交通运输基础设施在产出、就业和收入可持续增长方面产生的影响对实现长期减贫至关重要。例如，有关公路对印度尼西亚贫困影响的一项研究⁴ 发现，公路投资使各省的经济增长对减贫作出更大贡献：在道路条件好的省份，省内生产总值每增长 1%，贫困率就下降 0.33%；而在道路条件差的省份，贫困率仅下降 0.09%。

5. 本区域各国之间农村互联互通的覆盖情况差距很大。据估计，在尼泊尔 2400 万人口中，有 36%的人需步行至少两个小时才能到达最近的全天候公路，尼泊尔仍在努力将所有 75 个区府通过公路连接起来。尼泊尔总体公路网的密度和质量为本区域最低，约 60%的主路网络和几乎所有的乡村公路都未达到全天候水平。在印度，仍有 25%的偏僻社区不通路。⁵

6. 就本区域总体而言，通过基础设施投资，劳动生产力和发展水平得到提高，农村人口的健康状况和教育机会显著改善。通过查阅有关基础设施和增

¹ 亚洲及太平洋经济社会委员会、亚洲开发银行和联合国开发计划署，《让梦想成真：亚洲及太平洋技术、金融和统计促进可持续发展—2014/2015 年亚太区域千年发展目标报告》(曼谷，2015 年)。

² 越南，交通发展与战略学院，《越南农村交通运输发展战略更新：最终报告》(河内，2006 年)。

³ 世界银行，“国际开发协会在行动：互联互通—为满足民众对医疗、教育、社会、贸易和服务的需求提供交通便利”(华盛顿特区，世界银行，2009 年)。可查阅：http://siteresources.worldbank.org/EXTRURALT/Resources/515369-1264605855368/IDA_tr.pdf。

⁴ Paul J. Gertler 等著：“优质公路投资对经济活动和福祉的作用：印度尼西亚高速公路的实证”，工作文件(波士顿，波士顿大学，2014 年)。可查阅：http://sites.bu.edu/neudc/files/2014/10/paper_250.pdf。

⁵ 见网址 web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/NEWS/0,,contentMDK:21322050~menuPK:141310~pagePK:34370~piPK:34424~theSitePK:4607,00.html。

长的文献，⁶ 发现 63%的实证论文都指出，基础设施和某些发展成果之间存在着正向的显著性关联。一项有关印度尼西亚的研究⁷ 还显示，省级公路直接改善了印度尼西亚穷人的工资和就业情况。老挝人民民主共和国也有证据显示，如果让所有农村家庭都用上全天候公路，就能大幅降低农村的贫困率。很多时候，仅靠改善农村交通条件就能减轻农村的贫困状况。⁸

7. 在此背景下，本文件中简述了各成员国在改善农村互联互通方面面临的问题和挑战，并提供了改善农村互联互通的若干政策选项。文件中提出了建议纳入《亚洲及太平洋区域促进可持续交通运输互联互通行动方案第一阶段(2017-2021年)》草案的几点内容。

二. 农村互联互通不足的问题

A. 缺少市场准入和经济机会

8. 远离外部市场导致农村绝大多数小型社区只能依靠自给型耕作，剩余作物无法产生附加值。由于农村社区缺乏创收机会，农民一般来说买不起其它地方生产的商品或农产品，而且地处偏僻或人口分散的社区购买力低下，增加产量或品种的投入成本很高。

9. 有些社区的公路可靠度低，要靠好天气，因此食品保障就成了问题，造成食品稀缺，也抬高了城市的食品价格。由于缺乏可靠的运输方式和储存设施，食品腐烂和收获后损失的情况十分严重。常常需要用自行车、摩托车、驮畜和大车等中间交通工具将农产品从田间拉到次级公路，但是这种做法的单位成本很高，而且费时。“最初一英里”的运输在运输总成本中所占的比例可高达 20%，而且还可能因处理不当造成农产品价值的损失。⁹ 如果能够与外部市场连通(如连通亚洲公路网和泛亚铁路网等更广泛的交通运输网络)，农村居民就能更好地开展销售和贸易，从而扩大经济生产。随着需求的增加，他们还能够实现生产的多样化。

B. 缺少社会服务

10. 提供医疗服务对改善农村地区民众的总体福祉至关重要。妇女缺乏产前和产后护理，她们因妊娠和分娩而发生并发症的风险就很高，导致农村地区婴儿死亡率和孕产妇死亡率的提高。紧急护理的不足也影响到最弱势群体，距离远，求医难，缺乏疫苗，导致农村人口总体寿命低于城市地区。土路比

⁶ Stéphane Straub, “发展中国家的基础设施与增长：最新进展和研究挑战”，《政策研究工作文件第 4460 号》(华盛顿特区，世界银行，2008 年)。可查阅：<http://elibrary.worldbank.org/doi/pdf/10.1596/1813-9450-4460>。

⁷ Eunkyung Kwon, “印度尼西亚的基础设施、增长与减贫：跨部门分析”，亚行研究所交通运输基础设施与减贫讲习班上宣读的论文，马尼拉，2005 年 7 月。

⁸ “老挝农村的道路与贫困”，《经济系工作文件 2005-04》(堪培拉，澳大利亚国立大学，阿恩特-科登经济系，2005 年)。可查阅：<https://crawford.anu.edu.au/acde/publications/publish/papers/wp2005/wp-econ-2005-04.pdf>。

⁹ 见网址 www.slocat.net/sites/default/files/recap_factsheet_2_-_final_-_english.pdf。

例较高的国家往往孕产妇和婴儿死亡率也较高。以巴布亚新几内亚为例，除了在家中生产的产妇之外，42%的产妇在教会经营的设施而非政府开设的医疗机构中分娩，说明妇女缺乏充分的医疗服务。¹⁰

11. 接受教育通常是打破贫困循环的一项关键指标。然而，有的孩子因学校太远而无法上学，有的孩子因为要去干活而不能上学。巴布亚新几内亚的实例研究¹¹显示，由于人们每天上学路上平均要花三个小时，入学率因此受到影响。研究认为，如果把平均离校年龄提高到最低小学毕业程度，就能将贫困减少10%。由于居住条件的原因，农村社区也很难吸引优质教师。教育不仅能改善就业机会，还能改善健康和卫生条件，提高识字率，并总体扩大信息渠道，有利于获得现代农耕技术。

12. 一般而言，妇女和儿童受服务不足的影响最大。例如她们常常要到离村子很远的地方去提水，来回耗费很多时间，因此几乎或根本无法上学，而且偏僻地区还可能存在安全问题。社会隔离也给政治和社会活动的参与增加了难度。

13. 在一些新修了公路的农村和偏远社区，由于人车共用，也因为缺乏道路安全方面的及时宣传和教育，交通事故时有发生，导致伤亡增加。由于路况较差，或地理和地形规划不当，车辆维修的成本也提高了，使问题更加严重。

C. 提高农村交通覆盖率面临的筹资挑战

14. 农村公路的建设和养护费用很高，而且资本收益率和直接受益人数远低于城市或城际交通运输基础设施投资产生的收益率和受益人数。在分析农村基础设施项目的成本效益时，对经济效益的全面衡量应包括农业生产力效益、就业多样化、资源利用机会、社会效益、健康水平提高及人口教育素质提高，并且要消除不良社会习俗以及价值收益分析中通常不包括的其它许多影响和外部因素。

D. 极端气候事件日益频发

15. 2016年，亚太区域遭遇极端气候事件和自然灾害的频率上升。这些极端气候事件可能影响农村交通基础设施的规划和建设，从而影响人口的流动性。

16. 这些气候事件对人和自然系统产生了广泛影响，扩大了现有的风险，如食品保障、公众健康和社会包容性。事实上，本区域许多发展中国家正在努力摆脱贫困，而极端气候事件削弱了这些国家的努力成果。平均而言，亚太

¹⁰ John Gibson 及 Scott Rozelle, “巴布亚新几内亚的贫困和基础设施条件”, 《工作文件 02-008》(戴维斯, 加州大学戴维斯分校, 2002年)。可查阅: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/11944/1/wp02-008.pdf>。

¹¹ 同上。

区域的洪灾给发展中国家造成的损失占国内生产总值的 3%至 5%，在很大程度上抵消了这些国家在铲除贫困和推动社会发展方面业已作出的巨大努力。¹²

17. 过于依赖本地资源会导致对资源的过度开采利用，降低了抵御和适应外部冲击(包括气候变化、恶劣气候和自然灾害)的能力。例如，农村社区如果没有可靠的全天候道路，干旱等恶劣气候可能会导致供水不足，给偏僻社区带来风险。地形也带来许多挑战，山区地形给道路养护和安全带来巨大困难，低洼地区容易被淹。最重要的是，极端事件可能会破坏农村的交通运输基础设施，因此需要提高设计标准以提高农村公路的抗灾能力，而建设和养护成本也就随之上升。

三. 改善农村互连互通的政策选项

18. 要改善农村互联互通，就要制定和实施适当的政策和战略。政府需要对农村互联互通作出优先安排，并通过适当的政策和技术创新来促进其发展。

19. 基于前面对本区域农村交通情况的回顾，在此提出若干政策选项供审议：找出互联互通更广泛的效益；改善农村交通运输互联互通的办法及其对扶贫、卫生、教育和增加就业的影响；运用区域战略/总体规划/政策框架改善农村与更广泛的地方、国家和区域交通运输网络的互联互通；用以改善农村互联互通的各种供资方案和融资办法；定期进行区域审查，查明农村互联互通的进展情况；加强各机构和利益攸关方规划、制定和实施可持续农村互联互通方案的能力。以下段落将进一步介绍政策方面的具体内容。

A. 找出互联互通更广泛的效益

20. 建造和养护农村道路所带来的效益不仅在于为政府提供可直接支配的财政和经济收益。农村社区互联互通所带来的更广泛效益包括直接和间接两方面的影响，在规划农村地区互联互通工作时应加以考虑。但是单纯用收益率来评估农村交通项目的做法仍十分普遍，正是由于这个原因，本区域许多国家在农村交通方面的投资仍然很低。

21. 按照常规的成本效益分析法，建设农村公路的预期效益(尤其在解决农村贫困问题上)很难用金钱来精确量化，而建设和养护成本却相对显而易见。由于这种不平衡现象，成本效益分析往往无法对不同农村公路项目的相对价值或与其它举措相比的绝对收益率作出良好的评估。解决这个问题的常用办法是进行某种形式的多重标准分析，尽量结合经济评估和质量评估两个方面来考察项目的影响。这种分析通常结合社区的参与，以便确定当地的优先事项和需求，使质量指标及其衡量方法能够得到广泛接受。实际上这也是找出项目价值评估最终标准的办法。

22. 必须更加全面地了解和理解农村互联互通更广泛的效益，并根据农村的情况因地制宜地采用更加合适的效益评估技术，尤其需要了解给农村生产力

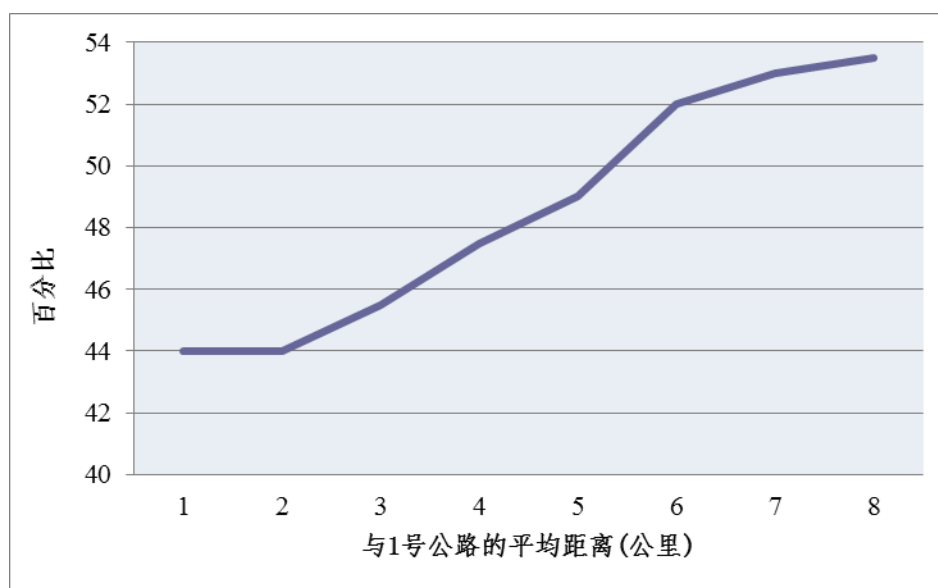
¹² 亚洲及太平洋经济社会委员会，《1970-2014 年亚洲及太平洋自然灾害及其影响概览》(曼谷，2015 年)。可查阅网址 www.unescap.org/sites/default/files/Technical%20paper-Overview%20of%20natural%20hazards%20and%20their%20impacts_final.pdf。

和经济活动带来的已知和未知的机会，有些机会可能需要数年才会显现，有些机会可能是近期宣传的结果。例如在越南农村，农村交通三号项目¹³ 使更多的当地人能够去医院看病，使用这些道路去市场的人数也增加了(其中女性为 39.8%，对照村为 14%)。在越南的这项研究中，约有 85%的受访者表示，由于道路改善，他们的生活水平提高了，比如农产品进入市场可以卖出好价钱。

23. 印度的一项研究¹⁴ 从财政角度显示了农村与更广泛区域网络连通的效益。这项研究观察了印度境内亚洲公路网 1 号公路路段对附近农村人口的影响，发现村民广泛使用这条公路从事各种社会经济活动，靠近公路对社会经济福祉的主要方面(如收入和减贫)有着显著影响(见图 1 和图 2)。经济计量效益表明，非农就业机会和收入增加了，上学和看病容易了，家庭收入增加了，资产持有提高了，说明住在 1 号公路附近的农村贫困家庭获得了可观的效益。

图 1

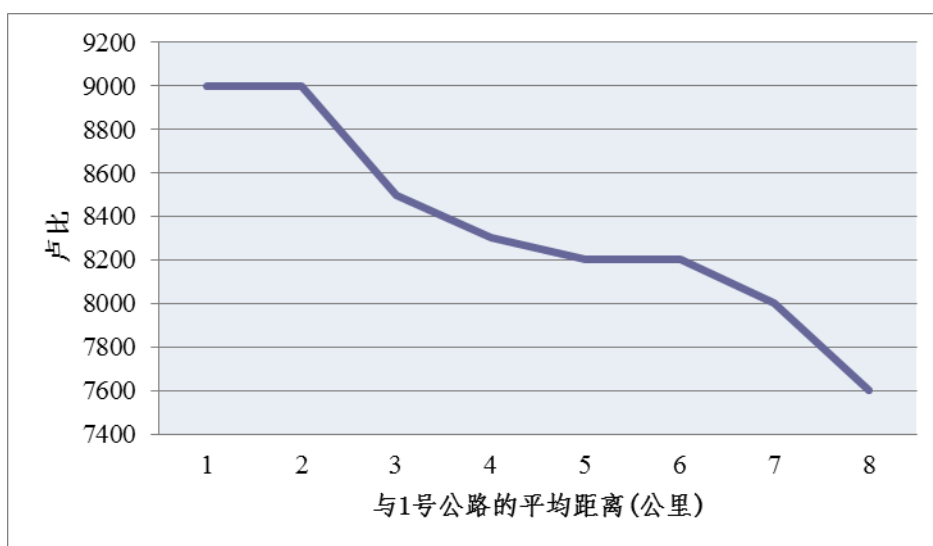
基于贫困线的贫困家庭比例



¹³ Ren Mu 及 Dominique van de Walle, “越南的农村公路和当地市场开发”, 《政策研究工作文件第 4340 号》(华盛顿特区, 世界银行, 2009 年)。可查阅: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/6878/wps4340.pdf?sequence=1&isAllowed=y>。

¹⁴ Ramprasad Sengupta, Dipankor Coondoo 及 Bhisna Rout, “公路对附近农村家庭社会经济福祉的影响”, 《当代社会科学中的问题和思考》, 第三卷, 第三册(2007 年 12 月)。见网址 <http://journal.ciiss.net/index.php/ciiss/article/view/47/41>。

图 2
人均收入(年)



B. 农村互联互通的改善及其影响

24. 多项实证研究证明，交通基础设施可促进经济增长，但同时也显示，虽然交通基础设施是减少贫困的一个必要条件，但不是充分条件。这就说明，要通过改善基础设施进一步减贫，不妨设计更有利于减贫的投资。基础设施投资应重视穷人，而且让穷人参与整个过程——从规划和实施到管理和养护——以便反映他们的需求，应对可能出现的积极和消极影响。

25. 为了挖掘农村公路发展在降低运输成本和开发市场活动方面的潜力，需要实施补充性投入和政策，以获得公路改善带来的全面效益。不宜过于重视农村公路对发展和市场活动的促进作用，而是更多地重视其补充性作用，使其有助于增进健康、实现普及教育并创造更多的就业机会。

26. 在越南，道路改造增加了各家各户在市场上出售的产品种类，包括水果、蔬菜和肉类，而且也便于他们更多地参与贸易和服务。这些效益受特定的地理、政治和经济背景的影响。

27. 在很多项目可行性评估系统中都需要设定最低资金收益率，农村公路投资通常也包括这个过程，尽管必须看到可能存在无法用货币价值计算的重要效益。改善农村交通条件的效益在很大程度上取决于文化、社会和地理环境以及与其它基础设施建设的互补连接。例如越南的一项研究发现，¹⁵ 道路改造实施四到六年之后，在市场运作正常以及基础设施中断较为少见的地方，公路交通运输服务相应改善的可能性更大。

¹⁵ Ren Mu 及 Dominique van de Walle, “越南的农村公路和当地市场开发”, 《政策研究工作文件第 4340 号》(华盛顿特区, 世界银行, 2009 年)。可查阅: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/6878/wps4340.pdf?sequence=1&isAllowed=y>。

28. 对农村互联互通的实例以及推动进步的政策开展研究，有助于政策制定者和规划人员制定一系列政策，支持农村互联互通方案的规划、制定和实施。区域研究不妨对本区域农村互联互通方面新出现的趋势开展调查，并提出一些举措，在利用地方人力和物质资源的同时使农村交通系统更加安全、高效、适用，民众用得起。在这项研究中，可收集农村互联互通的良好实践个案研究，说明改善互联互通会对农村社区产生哪些影响。

29. 这项有关农村交通情况的研究将为两年期《亚洲及太平洋交通运输发展动态审评》提供宝贵意见投入。

C. 改善农村互联互通的战略

30. 亚太区域许多国家缺乏能够将农村和偏远社区与更广泛的国家和区域交通运输网络系统(如亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港网络)实现互联互通的农村交通运输战略政策。

31. 在本区域，农村交通投资带来的成果、尤其是能够创造经济增长和社会福祉的成果越来越多地与一系列跨部门的补充性投资相关。农村发展需要一种能够明确投资重点、统筹各部门协调发展并为吸引多种投资创造有利环境的综合战略。

32. 本区域许多国家认识到，农村互联互通的规划需要得到特别关注。标准的经济评估技术不足以解决量化预期影响的问题。作为权力下放的一个步骤，目前普遍的做法是在查明地方社区需求并确定轻重缓急的过程中鼓励参与。

33. 应把国家农村互联互通综合政策纳入每个国家可持续交通运输总体政策或战略之中。不妨鼓励各国政府对实现农村互联互通作出政策性承诺。凡政策尚未到位的国家，政府可定义、采用和实施国家农村互联互通政策框架，重点是扩大交通覆盖范围以及最大限度发展全天候公路。

34. 各国政府可鼓励农村辖区根据当地具体情况因地制宜落实国家政策，将农村互联互通总体计划协调纳入国家农村互联互通政策框架。

35. 国家农村互联互通政策框架将为农村社区从统筹规划中受益提供机遇，为更多与外界隔绝的农村地区提供适当的交通条件。这样一种战略性承诺可确保规划和投资的稳定性，也可成为支持捐助方和多边银行投资农村交通基础设施的工具。

36. 在成员国及其发展伙伴拟定农村互联互通总体规划时，此种框架可通过促进确保具有成本效益的部署战略的共同方法为其提供大方向。这项框架还有助于更好地协调国家、双边、次区域和区域的努力，从而加快落实农村互联互通方案，并扩大政府、企业、民间社会组织、国际组织、学术机构、交通规划部门和农村社区间的合作。

D. 改善农村互联互通的筹资办法

37. 农村交通基础设施的大多数投资资金来自公共财政资源。例如，越南根据截至2015年的上一个国家发展五年计划，将国内生产总值的2%左右投资于

发展农村交通。这笔资金约相当于 40 亿美元，并计划在下一个周期中将这一数额提高一倍。公共部门筹资也可通过国际金融机构(如开发银行)以及双边捐助方获得外部资金来源。也可以采用其它筹资方式，如主权财富基金和区域/次区域基础设施基金。捐助方、基金和银行可以合作提供优惠贷款或赠款，或二者兼有。

38. 国际金融机构支持亚太区域农村交通基础设施项目的投资已有多年，虽然大部分资金以贷款形式提供，但在支持阿富汗、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国和塔吉克斯坦农村交通发展举措方面提供了大量捐赠资源。

39. 越来越多的人将注意力转向私营部门，更多地期待公私伙伴关系能够补充传统的公共筹资。

40. 然而，大多数农村互联互通项目和道路养护项目仍然要依靠公共资金。在发展中国家较为偏远的地区，当地人往往没有能力寻求替代性融资办法。由于投资收益不足，农村项目投资缺乏吸引力，因此替代性筹资办法(如公私伙伴关系)显得遥不可及。作为农村公路的潜在使用者，农村居民的社会经济地位低下，如果对新建的农村公路实行收费，可能会导致无人使用。

41. 通过开展研究来评估和调查农村公路融资办法的成功案例，有助于政府了解各种选项和成本以及所涉风险和条件。

E. 农村互联互通改善进展情况区域审查

42. 2016 年及今后所面临的挑战是确保当前的农村互联互通政策和投资能够实现《可持续发展目标》添砖加瓦。

43. 对区域改善农村互联互通的进展情况进行审查，有助于政策制定者和规划者监测农村互联互通覆盖的进展及其带来的经济、社会和环境方面的进步。本区域各国也可将其作为一个对比工具，比对邻国的情况来监测每一项进展和状况，了解改善农村互联互通的一系列政策、规划、优先项目安排和实施过程所涉及的政策和方法。审查工作可包括收集发展中国家高效实施农村道路连通工作的成功实例，进一步调查农村互联互通规划、施工、监督和养护方面的创新手段、技术和方法以及性别主流化问题。

F. 为支持农村互联互通开展能力建设

44. 为了提高本区域农村互联互通的覆盖率，本区域需要对项目优先排序和实施的方法作出深思熟虑的决策。对于在改善农村互联互通方面已经成功采用的做法、技术和方法，知识和经验交流有助于利益攸关方在规划和改善农村互联互通时考虑各种政策选项。

45. 能力建设讲习班在研究成果知识共享这一领域能够增添价值。东南亚共同体互联互通方案就是一例，这项研究方案一直在探讨各种选项，希望找到可持续性更强的农村互联互通建设和养护方法。其研究重点是如何在该次区域的农村地区利用当地社区以及因地制宜地使用当地材料和施工工艺。

46. 讲习班和研讨会也可探讨各种施工工艺和推荐使用的方法(如劳动力型施工法)；采用环境优化设计，充分考虑公路全线的环境变化，包括陡坡、易发

洪水的湿地和沼泽地以及易于养护的地带；定点改造设计遵循相同原则，确保根据具体情况给道路每个路段铺设最适合的路面。

47. 能力建设讲习班或研讨会可重点讨论用以改善农村互联互通的各种有效政策和战略。以下列出的若干政策和战略可收入案例研究录中，并在能力建设讲习班上分享：

- 宣传通过改善交通基础设施实现农村社区互联互通的重要性；
- 确保施工方法适用于具体地形地貌和预期道路使用情况；
- 尽可能使用当地采购的、适合当地气候和各方面条件的耐用材料；
- 建设当地社区的能力，让他们参与改善农村交通互联互通从规划、建设到改造和养护的全过程，进一步促进就业和自主权；
- 建设地方政府和社区获得资金以及公路建设和养护专业知识的能力；
- 使农村公路养护更易管理、更易负担、更加高效；
- 在规划和设计农村互联互通工程时考虑采用使用寿命成本算法。

四. 供审议的事项

48. 农村与更广泛网络的互联互通无论在数量上还是在质量上都存在很大差异，而且面临成本高和性能差等相关挑战。本区域对农村互通互联的需求是巨大的，但现有资金和项目经济收益不足以满足这一需求。需要寻找额外的融资手段和评估方法，使农村互联互通工程可负担、可行、可持续。为了改善农村与更广泛网络的互联互通，需要制定有效的政策和战略，并提高利益攸关方和地方社区规划和实施农村互联互通方案的能力。创新而包容的政策已给本区域带来巨大回报，有必要把这些政策记录下来并加以推广，以便发展与亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港网络连通的、真正的综合交通运输网络。

49. 请各国政府对本文件中表达的观点以及以下几点建议纳入《亚洲及太平洋区域促进可持续交通运输互联互通行动方案第一阶段(2017-2021年)》草案的内容发表意见。

近期目标。各成员国在发展和提高农村互联互通覆盖率以及与更广泛的交通运输网络实现连通的过程中得到协助。

产出：

1. 关于改善农村交通运输互联互通及其对减贫、卫生、教育和创造就业的影响的研究；
2. 区域战略/总体规划/政策框架，以便改善农村与更广泛的地方、国家和区域交通运输网络(亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港网络)的交通运输互联互通；

3. 关于促进农村交通运输互联互通的融资办法的研究；
4. 关于改善农村交通运输互联互通的区域进展情况的报告；
5. 讲习班/研讨会/会议/咨询服务，支持成员国发展农村交通运输互联互通。

绩效指标

1. 发布报告以记录提高农村交通覆盖率对减贫、卫生、教育和创造就业的影响；
 2. 成员国制定并采用改善农村互联互通的战略/总体规划，以便制定本国将农村道路纳入区域互联互通网络的政策和计划；
 3. 发布关于农村互联互通融资办法的研究并使成员国了解相关问题；
 4. 编写关于本区域农村互联互通发展情况的审查报告；
 5. 举办能力建设研讨会/讲习班并提高交通运输政策制定者、规划者和方案执行者规划和改善农村互联互通的能力。
-