

**亚洲及太平洋经济社会委员会**

交通运输问题部长级会议

第三届会议

2016年12月5日至9日，莫斯科

交通运输问题部长级会议第三届会议报告**一. 要求经社会采取行动或提请其注意的事项**

1. 交通运输部长级会议建议亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)核可《关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言》，包括《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》(见E/ESCAP/MCT(3)/11)。

二. 会议纪要**A. 政策辩论：亚洲及太平洋区域与可持续交通运输互联互通有关的事项，亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言和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)的执行情况，包括高级官员会议段的报告**

(议程项目9)

2. 会议收到文件E/ESCAP/MCT(3)/10和E/ESCAP/MCT(3)/L.4。
3. 鉴于交通运输能为人民、工业和农业提供获得经济和社会机会的通道和应对气候变化这一特殊功能，会议强调交通运输在落实《2030年可持续发展议程》方面的关键作用。会议认为交通运输是实现可持续发展目标的推动力量。
4. 会议确认部长级宣言草案为促进本区域可持续的交通运输和互联互通提供了及时的、息息相关的框架。会议强调部长级宣言草案起到了发展交通运输部门和加强区域合作和一体化的关键路线图的作用。它也为实现建立在高质量基础设施和配套政策和法律框架基础之上的无缝互联互通的愿景提供了新的动力。

5. 会议表示完全支持亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案草案第一阶段(2017-2021年)七个组成部分的内容。区域行动方案与可持续发展和交通运输互联互通息息相关,落实区域行动方案中所规定的行动将大大推动成员国之间的合作和协调。
6. 会议重申一体化多式联运体系对实现本区域可持续交通运输互联互通十分重要。就此,会议强调各国之间开展合作建立多式联运走廊并投入运营十分重要,这是落实亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)的一大关键要素。
7. 会议建议,在实施区域行动方案时,优先重视:(a)各个国家交通运输基础设施发展计划之间的全面的通道计划和互联互通;(b)根据《亚洲公路网政府间协定》《泛亚铁路网政府间协定》和《政府间陆港协定》,协调统一建设标准、运输手段的技术准则、交通运输政策和法规;(c)制定适合本区域的多边交通运输便利化协定,以及双边和次区域交通运输便利化协定的互相衔接。
8. 会议满意地注意到,许多成员国为改善国家和区域互联互通优先重视发展亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港网络。会议感谢秘书处制定标准、推广创新的新技术以进一步发展亚洲公路网、泛亚铁路网和具有国际重要性的陆港网络方面正在开展的工作。
9. 会议欢迎土库曼斯坦最近加入了《亚洲公路网政府间协定》《泛亚铁路网政府间协定》和《政府间陆港协定》,以及伊朗伊斯兰共和国批准了《政府间陆港协定》。会议还确认老挝人民民主共和国成为《政府间陆港协定》缔约方的进程已经进入了最后阶段。
10. 会议认识到无形障碍的存在影响了国际交通运输的效率并使物流成本上升,因此强调,通过尤其是协调统一规章制度、技术和运营标准且简化单据和手续来消除这些障碍十分重要。
11. 会议表示坚决支持设立亚洲和欧洲区域间交通运输协调委员会,因为这对协调统一技术和运营标准,确保两个区域之间无缝互联互通十分重要。
12. 会议确认将农村和偏远社区与更广泛的网络连接起来,对于减少贫困和区域互联互通的长期发展十分重要。
13. 会议着重指出,改进公共交通政策和系统以提高公共交通在城市地区的份额十分重要,其中包括推广节能车辆和非机动交通、减少使用化石燃料、建设大众快速交通系统、改善公共交通服务、使用智能交通系统、以及各自交通模式的一体化。
14. 会议确认各成员国作出坚定承诺,在道路安全管理、更安全的道路、更安全的车辆、更安全的道路使用者和事故后应对等领域实施相关政策、战略和活动,以减少道路交通事故的伤亡率。会议确认智能交通运输系统可在改善道路安全方面发展重要作用。
15. 会议赞赏地注意到,俄罗斯联邦代表团主动提出为交通运输工程师举办专业培训,以增强他们改善交通运输基础设施的能力。

16. 会议赞赏地注意到，日本代表团主动提出与秘书处协作与成员国分享在道路安全和可持续城市交通领域的经验，如发展城市轨道交通、提高公共交通在交通模式中所占份额和落实高质量基础设施理念。
17. 会议赞赏地注意到，大韩民国代表团主动提出与秘书处合作提供技术支持和经验交流，协助发展中国家建设适足的交通运输基础设施。
18. 缅甸代表团请求提供能力建设支持，以便使其政府官员的技能组合专业化。
19. 萨摩亚代表团请秘书处在萨摩亚举办一次能力建设讲习班，以便协助小岛屿发展中国家提高交通运输互联互通。
20. 会议注意到，议程项目 1 至 7 被分配给了高级官员，其结论和建议载于其报告(E/ESCAP/MCT(3)/10)。会议核准了高级官员会议的结论和建议。
21. 在会议政策辩论阶段的发言中，部长和代表们介绍了各自的最新动态、挑战、良好经验和政策举措。
22. 阿富汗确认交通运输基础设施的重要性，并着重指出，过去几十年来连续不断地发展交通运输部门使得公路和机场得到重建。在铁路部门，政府计划建设 5 000 公里铁路线服务国内交通运输，并同时加强与邻国的协作，发展跨境互联互通。为此，与塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦建立了铁路联系，从而提供了通往中国、哈萨克斯坦和俄罗斯联邦的通道。最近开通了与土库曼斯坦的铁路连接，与此同时，与伊朗伊斯兰共和国的铁路连接的工作正在进行之中，阿富汗与该 国签署了进入海港通道的协议。同时，为使阿富汗与欧洲联接起来，与阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其和土库曼斯坦正在拟定五方协定。
23. 亚美尼亚继续优先重视恢复其交通运输基础设施并加以现代化，其中包括沿亚洲公路线路和泛亚铁路网沿途的交通运输基础设施。亚美尼亚还在发展一体化多式联运和物流体系，其中包括计划在埃里温国际机场附近建设一个陆港。此外，还就跨境交通运输便利化、改善法律框架和加强体制能力等问题上开展工作。在南北交通运输走廊沿线建设了新的道路和铁路线，以便将亚洲和欧洲连接起来，其中包括“欧洲 - 高加索 - 亚洲运输走廊”，为通往黑海港口和伊朗伊斯兰共和国的港口提供通道。改善道路安全和与农村地区互联互通也越来越受到重视。
24. 作为一个内陆国家，阿塞拜疆正在努力使其交通线路多样化，合理使用过境点和简化出入境手续。它着重介绍了为提高亚洲与欧洲之间的互联互通而计划开展或正在开展的一些项目，其中包括支持发展“欧洲 - 高加索 - 亚洲运输走廊”的巴库 - 第比利斯 - 卡尔斯铁路项目，以及为其铁路网络与伊朗伊斯兰共和国的铁路网未来的重新连接建设 8 公里的线路和一座桥梁，这是将波斯湾与波罗的海相连接的南北走廊项目的一部分。阿塞拜疆也十分重视发展和养护具有国际重要性的公路，通过引进新的油轮和渡船改善其海运部门，并建设了巴库国际港。它还做出巨大努力发掘其过境潜力，建设物流中心和落实跨境交通运输便利化措施。

25. 柬埔寨高度优先重视发展交通运输基础设施。最近对该国基础设施的改善导致平均每年 GDP 增长 7%，并使贫困率从 2006 年的 40% 下降到如今的 15%。最近完成的一些主要项目包括：(a) 扩建了金边、暹粒和西哈努克市的机场并实施现代化；(b) 扩大了西哈努克市深水港并在金边建设了一个新的内河港；(c) 完成了一段铁路线的建设从而与泰国的铁路重新连接；(d) 建设了内陆集装箱中转站，以及政府批准了新的经济特区。柬埔寨已经批准了一些协定和议定书，其中包括与老挝人民民主共和国、泰国和越南的道路运输双边协定。

26. 中国着重指出了可持续的交通运输互联互通的重要性以及交通运输部门在推进全球贸易和经济活力方面的作用。它指出亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港网络在创造经济机会和促进社会发展方面的贡献。中国正在努力争取到 2020 年基本建成安全便捷、畅通高效、绿色智能的现代综合交通运输体系，以便优化运输方式，合理配置城市交通资源，并促进低碳交通运输。中国提出“一带一路”倡议的目的是通过建设连接沿线各国的互联互通综合运输网络体系，促进“一带一路”沿线各国的经济发展和繁荣。“一带一路”的建设将与有关各国一道秉持共商、共建、共享原则。它强调了亚洲基础设施投资银行和丝绸之路基金在实现区域交通运输互联互通方面的潜在作用。

27. 印度尼西亚确认交通运输在经济和社会发展中的重大作用和贡献。为此，它继续建设和改善道路、铁路线、机场、海港和陆港，提高其基础设施网络，以便实现高效力和高效率的一体化多式联运和物流体系。在这一工作中，印度尼西亚利用公私合作伙伴关系模式执行其国家发展中期计划。印度尼西亚还着重介绍了不同举措的执行情况，其目的是确保交通运输系统的可持续性：改进城市公共交通和利用智能交通系统。印度尼西亚通报了其改善道路安全的承诺并分享了落实一些方案的例子，例如，安全校区、最佳司机奖和公共交通安全检查。印度尼西亚积极参加亚欧互联互通，将主办亚欧交通运输部长第四次会议。

28. 伊朗伊斯兰共和国强调，道路和铁路空缺路段、过时的汽车和铁路机车、复杂的出入境手续以及缺乏投资，均为影响高效通畅运输运营的主要障碍。上述因素使运输运营不够安全。伊朗伊斯兰共和国最近与哈萨克斯坦和土库曼斯坦合作修筑了一条铁路线将三个国家连接起来，并完成了通往阿富汗边境的铁路连接。还与阿塞拜疆合作，将两国铁路网重新连接起来，并采取鼓励在以铁路为重点的运输项目上的外国投资。伊朗伊斯兰共和国已签署或加入了若干运输和过境协定，包括亚太经社会的《政府间陆港协定》。此外，为改善道路安全，该国已经启动了覆盖 2015-2020 年期间的国家道路安全行动计划。

29. 日本强调了运输部门在实现《可持续发展目标》方面的作用，并提到亚太经社会区域对运输基础设施的需求将继续增长。日本准备通过提供资金援助来满足这一需求。但满足基础设施需求，还须注意确保运输基础设施的质量，使其能够抵御气候变化且保护环境。在可持续城市交通方面，日本强调交通模式需要向铁路转换，以减少二氧化碳排放和交通拥堵。日本还重点介绍了本国经验，将轨道在城市交通模式中的份额提高到 50%，而私人车辆的份

额则为 10%，还介绍了将道路交通事故死亡人数从 1970 年的 16 000 人减少到 2015 年的 4 000 人的经验。

30. 哈萨克斯坦高度重视国际运输走廊的多样化，特别强调在国际运输方案和区域运输方案框架内修筑新的铁路线和道路。这些方案旨在提高亚洲和欧洲之间的货物运输效率，哈萨克斯坦已为上述方案投资了 230 亿美元并计划追加 110 亿美元。其他重点项目包括经土库曼斯坦通往伊朗伊斯兰共和国的新建过境铁路线最近完工，以及“西欧—中国西部”走廊项目工作继续进行。哈萨克斯坦还正在跨里海国际运输通道协调委员会的框架内与阿塞拜疆、中国、格鲁吉亚、土耳其和乌克兰开展合作。哈萨克斯坦还优先重视发展高效物流，并在这方面在与中国接壤的霍尔果斯建立了一个大型陆港，且在欧亚经济联盟的工作中建立了联合运输和物流公司，以挖掘中国与欧洲间多式联运的潜力。

31. 老挝人民民主共和国正在通过其运输相关政策，努力实现从陆锁国到陆通国的转变。然而它也承认，财政资源紧张仍然是发展必要基础设施的障碍，并已采取措施鼓励私营部门进一步参与到为运输相关项目筹资的工作中。政府认识到高效物流的重要性，并继续在沙湾那吉建设陆港，计划将其建成国家同类设施未来发展基准的典范。政府还认识到东盟和联合国在推进《2030 年议程》方面合作的重要性。

32. 马来西亚宣布全力以赴投入《2030 年可持续发展议程》的实施工作，并已采取若干措施促进绿色技术在陆运、海运和空运方面的部署，以期到 2020 年将碳排放量减少 40%。在这方面，马来西亚正推广使用高能效车辆，特别用于出租车和公共汽车，并积极参与国际民用航空组织推动的国际航空碳抵消和减排计划等全球举措。根据第十一个马来西亚发展计划，马来西亚还在采取举措，通过大型基础设施项目发展区域内和区域间互联互通，例如吉隆坡和新加坡之间的高速铁路线、泛婆罗洲公路和新加坡—昆明铁路通道项目。马来西亚认识到有必要实现与其东盟邻国间的无缝交通，还批准了若干东盟框架协定。根据“联合国 2011-2020 年道路安全行动十年”，马来西亚还通过了 2014-2020 年国家道路安全计划。

33. 缅甸高度重视通过以下举措建设高效的交通运输互联互通并投入运营：(a) 公路和铁路基础设施现代化建设；(b) 新建港口和机场；(c) 实施《东盟货物过境便利化框架协定》，并批准《东盟多式联运框架协定》。为促进区域一体化，缅甸还加入了亚洲公路网和泛亚铁路网等重大国际举措。缅甸意识到道路安全问题必须在最高级别予以应对，因此最近设立了国家道路安全理事会，由副总统担任主席。

34. 尼泊尔已开始将可持续发展目标纳入国家发展计划，作为该计划的一部分，正在建设八个南北运输走廊，以加强与中国和印度间的互联互通。此外，正在建设一个快车道项目将加德满都与特莱平原连接起来。正在实施“2013-2020 年国家道路安全行动计划”，计划到 2020 年将道路死亡人数减半。为改善城市交通，尼泊尔扩大了加德满都市的公共汽车数量，并计划建设大众快速交通系统。最近，尼泊尔政府命令各城市必须制定城市发展总体规划。为了改善入海通道，尼泊尔期盼着实施《孟加拉国、不丹、印度、尼泊尔机动车协议》。

35. 巴基斯坦致力于建设高效基础设施和体制互联互通。在这方面，中国—巴基斯坦经济走廊这一巴基斯坦政府的旗舰项目，预计最终将惠及欧洲、中东和西方国家。巴基斯坦还开始采取若干举措，例如通过将综合过境和贸易管理系统投入使用并批准《后勤服务供应商法令》，促进运输和物流便利化。目前即将完成加入亚太经社会《政府间陆港协定》的进程。为改善城市地区的交通，伊斯兰堡、拉合尔和拉瓦尔品第已经开通了大众交通系统，目前卡拉奇和木尔坦正在建设类似的交通系统。巴基斯坦认识到道路交通事故造成的高昂代价，将道路安全纳入其国家运输政策中，并成立了部级的国家道路安全理事会，建立了联邦级和省级的国家指导委员会。

36. 大韩民国强调已在能源效率和绿色技术领域开展了广泛的研究和开发方案，以减少拥堵，促进环保。大韩民国重申愿意在开发和部署新技术以促进运输部门可持续发展方面分享经验，并向其他国家提供技术援助。

37. 俄罗斯联邦强调了弗拉基米尔·普京总统以大欧亚合作伙伴关系的形式打造多个层面的一体化模式的倡议，这将为亚洲及太平洋区域的进一步发展创造条件。

38. 在这方面，优先事项是增加贝加尔-阿穆尔和跨西伯利亚主干线的运力，建设北部海上航线和连接欧洲和中国西部的国际道路运输线路，其支线从乌拉尔南部地区通往白俄罗斯。智能交通系统和全球卫星导航系统的卫星跟踪系统的部署，被视为交通运输基础设施发展的有机组成部分。

39. 还高度重视升级改造提供亚洲和欧洲之间连接的道路网络，并高度重视进一步发展远东区域的海港，这些海港近期吞吐量大幅增长。

40. 国家运输系统未来发展的主要方向确定为：(a) 建设货物直运和多式联运的运输基础设施；(b) 协调运输相关立法；(c) 加强道路安全，建设可持续的城市交通系统；(d) 促进国际运输和出入境手续便利化；(e) 部署卫星跟踪系统，包括全球卫星导航系统。

41. 俄罗斯联邦也欣见《亚洲公路网政府间协定》《泛亚铁路网政府间协定》及《政府间陆港协定》缔约方数量不断增长，并满意地注意到在会议期间签署了《关于沿亚洲公路网国际道路运输政府间协定》。

42. 作为小岛屿发展中国家，萨摩亚强调了海运和航空互联互通的重要性。在这方面，政府已将有限的财政资源投入到港口和机场的建设中。相关项目包括升级跑道和其他设施，在法莱奥洛国际机场新建一个航站楼，扩建阿皮亚码头，并升级现有的港口基础设施，以及通过拓宽现有道路并新建具有气候适应能力的道路，建设连通国际机场的道路互联互通。萨摩亚与中国签署了一项双边航空服务协定，并正在考虑与新加坡、土耳其和阿拉伯联合酋长国作出类似安排。

43. 斯里兰卡强调指出，作为一个岛国，斯里兰卡只有通过联接印度的渡轮才能与陆地互联互通。在这一领域，重建了塔莱曼纳尔码头的铁路连接线，同时也计划对码头本身进行重建。在该国铁路网的其他线路，正在开展工作，以便将其运行速度从每小时 80 公里提高到每小时 100 公里，同时正在最后敲定电气化方案。在道路领域，开始开展以下工作：(a) 南部高速公路延长

线；(b)科伦坡环线高速公路的最后阶段；(c)中部高速公路的设计研究，这一高速公路将该国北部和南部连起来，实现国内的互联互通。斯里兰卡还在农村公路铺设了混凝土路面，以改善“最后一段”的互联互通。

44. 认识到可持续交通运输是《2030 年议程》的一个关键组成部分，泰国制定了一项为期 20 年的交通运输发展战略计划，以期实现高效、绿色、安全、包容和创新的交通运输。政府致力于执行一项长期投资计划，发展其铁路基础设施，以支持从公路到铁路的模式转变。政府的目标是减少化石燃料使用，到 2030 年将二氧化碳排放量减少 20%。在制订这些政策的同时，还作出了在运输业采用创新技术的承诺。政府还致力于促进交通运输服务的普及，并采取措施，到 2020 年将道路伤亡人数减少 50%。

45. 作为一个内陆国，塔吉克斯坦将其经济增长的中心放在发展国际和区域运输互联互通，为此，自独立以来，塔吉克斯坦已实施了 38 个交通运输基础设施项目，总值达 12 亿美元。塔吉克斯坦高度重视国际运输走廊的兴起，包括连接欧洲与印度洋的“南北走廊”和将中国和东南亚与欧洲连接的“东西走廊”。塔吉克斯坦正在将基础设施发展与旨在改善跨境运输、改善道路安全以及发展多式联运和物流的战略和方案挂钩。为此，塔吉克斯坦加入了 35 项多边协定和公约，包括亚太经社会《亚洲公路网政府间协定》《泛亚铁路网政府间协定》和《政府间陆港协定》。

46. 土耳其强调指出，国际合作是亚洲及太平洋发展运输互联互通的先决条件。为了提供中国与欧洲之间有竞争力的过境备选方案，土耳其一直专注于发展“中间走廊”，包括巴库 - 第比利斯 - 卡尔斯铁路项目和埃迪尔内 - 卡尔斯高速铁路。“中间走廊”被视作“现代丝绸之路”，预计这一走廊也将给中亚内陆国带来巨大的社会经济利益。为了支持其走廊发展愿景，自 2002 年以来，土耳其一直对其铁路基础设施投资共计 200 亿美元，并计划在未来十年增加投资 400 亿美元。在公路领域，土耳其正计划发展“东西走廊”和“南北走廊”，并建议将其公路网络中的 5 247 公里纳入欧亚公路网。资金被投向提高道路的设计标准，结果建成了一个总长 25 000 公里的双向车道运输网络，而 14 年前这一数字为 6 000 公里。这些努力使道路交通事故数量大幅度减少。同时，土耳其还计划在全国范围开发港口，以将全国的集装箱吞吐能力提高到每年 3 200 万个二十英尺标准箱。

47. 越南已将亚洲公路 1 号线升级改造为一级，并完成了从海防到老街的亚洲公路 14 号线的建设。政府计划到 2020 年将国内整个亚洲公路网线路升级到三级或更高标准。它还考虑建设一些道路，将河内与万象连接起来，并将胡志明市与金边连接起来。该国一直在使其铁路基础设施现代化，以便将路网平均速度提高到每小时 90 公里，并且还准备投资建设高速铁路。它签署了双边和多边道路运输协定，以促进该国与其邻国之间的贸易、投资和旅游业发展。此外，它一直特别注意改善道路安全，已设法将其每年事故死亡人数减少到 9 000 人以下。未来改善道路安全的计划包括：加强对道路运输运营商的监管，增加轨道模式的占比，继续对所有新建道路开展道路安全审计，为所有商用车配备跟踪技术，以及修订道路交通法。

48. 国际劳工组织(劳工组织)的代表向会议通报，体面工作原则和支柱已纳入可持续发展目标 8。在过去 20 年里，交通运输服务需求和就业增加了，但

对专业运输司机工作条件的不利影响还是可以观察到。对于货运业和出租车业，全球层面上对其就业条件和确保公平竞争环境多有关切。劳工组织呼吁各国政府不仅要注重经济、技术和基础设施发展，还要考虑到改善交通运输服务业的社会层面，使该行业能够可持续发展。

49. 世界海关组织的代表指出，海关与运输之间开展合作，对于确保全球供应链中的可持续互联互通非常重要。海关组织认为，国际贸易的高成本与运输和繁琐的行政手续有关。消除过境运输运营中不必要的不利障碍，将有助于增加贸易量，改善全球市场的互联互通，以及将边缘的内陆发展中经济体纳入全球供应链。海关组织正在制定旨在支持各国政府实行高效过境运输系统的《过境指南》。

50. 黑海经济合作组织的代表强调指出了其成员国在改善和加快亚洲与欧洲之间互联互通方面的重要作用。为了促进可持续交通运输系统的发展，黑海经合组织加大努力发展道路和海运基础设施，并在黑海地区促进货物公路运输便利化。黑海经合组织向会议通报说，该组织在向其成员国提供现代基础设施和制订有效的运输手续方面，作出了重大贡献，这有助于促进区域内贸易、旅游业、基础设施投资和经济发展。

51. 铁路合作组织的代表向会议介绍了其成立和发展的历史及其组织结构。铁合组织一直在协调开展国际铁路运输，并在其成员国之间制定共同标准。它计划在亚洲与欧洲之间建设 13 个新的铁路走廊。它一直在协助其成员简化跨境运输程序，以改善亚欧铁路运输走廊沿线的国际铁路运输。铁路作为一种节能环保的交通运输模式，将在实现《2030 年议程》的目标方面，发挥重要作用。

52. 上海合作组织(上合组织)的代表指出，上合组织优先重视运输合作。该组织制定了一些与道路运输、海关、过境和运输基础设施发展有关的协定、战略、方案和行动计划。上合组织成员国在亚太经社会秘书处的协助下，于 2014 年在杜尚别签署了《上海合作组织成员国政府间国际道路运输便利化协定》。该协定旨在奠定法律基础，以统一道路运输条件，并简化中国、俄罗斯联邦和中亚国家之间的运输程序，并促进区域和次区域互联互通和一体化。

53. 国际货运代理协会联合会的代表指出，为了加强亚太区域的运输互联互通，相关国际组织和运输企业可以在三个主要领域与各国政府开展合作：(a) 向政府提供咨询意见，以帮助制定运输政策；(b) 协助各国政府加强运输基础设施、运营互联互通和能力建设；(c) 参与评价运输政策的有效性。联合会呼吁在政府机构、行业组织和企业之间建立一个无缝的纵向和横向信息沟通机制，以帮助制定、实施和评估贸易政策，充分实现交通运输互联互通。

54. 亚洲交通运输发展研究所的代表强调指出，需要作出社会效益最大化的模式选择，改进农村人口交通运输条件，减少道路上的客运车辆数量，以及相关的心态转变。研究所强调指出，需要有强大的意志和勇气，以处理与政治经济有关的问题。

B. 其他事项

(议程项目 10)

55. 没有讨论其他事项。

C. 通过关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言，包括亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021 年)

(议程项目 11)

56. 会议收到了关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案，包括载于附件一的亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021 年)(E/ESCAP/MCT(3)/L. 4)。

57. 会议以鼓掌方式通过了《关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言》，包括《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021 年)》(见 E/ESCAP/MCT(3)/11)。

D. 通过会议报告

(议程项目 12)

58. 交通运输部长级会议第三届会议的报告于 2016 年 12 月 9 日获得一致通过。

三. 会议的组织**A. 会议的开幕、会期和组织**

59. 交通运输部长级会议第三届会议于 2016 年 12 月 5 日至 9 日在莫斯科举行。会议由两个会议段组成：高级官员会议段(2016 年 12 月 5 日至 7 日)和部长级会议段(2016 年 12 月 8 日至 9 日)。

60. 俄罗斯联邦政府总统助理 Igor Levitin 先生宣读了俄罗斯联邦总统弗拉基米尔·普京的致辞，并宣布会议开幕。亚太经社会执行秘书致欢迎词并发表了政策声明。

B. 出席情况

61. 以下亚太经社会成员和准成员派代表出席了会议：阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、孟加拉国、不丹、文莱达鲁萨兰国、柬埔寨、中国、朝鲜民主主义人民共和国、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、日本、哈萨克斯坦、基里巴斯、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、马来西亚、蒙古、缅甸、瑙鲁、尼泊尔、巴基斯坦、帕劳、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、萨摩亚、新加坡、斯里兰卡、塔吉克斯坦、泰国、东帝汶、汤加、土耳其、土库曼斯坦、图瓦卢、乌兹别克斯坦、瓦努阿图和越南。

62. 德国的一名代表出席了会议。

63. 以下联合国机构和专门机构的代表出席了会议：联合国最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室、劳工组织、大图们江行动计划秘书处/联合国开发计划署和联合国工业发展组织(工发组织)。

64. 以下政府间组织、非政府组织和其他组织的代表列席会议：东盟—韩国中心、跨西伯利亚运输协调委员会、黑海经济合作组织、铁路合作组织委员会、东北亚经济研究所、欧亚经济委员会、欧亚开发银行、欧洲复兴开发银行、欧盟委员会、欧高亚走廊政府间委员会、国际铁路运输政府间组织、世界海关组织、亚洲运输发展学会、国际航空运输协会、国际货运承揽业协会联合会、国际公路运输联盟、国际铁路联盟、日本全球基础设施基金研究财团、韩国交通研究院、道路交通教育研究所和上海合作组织。

C. 选举主席团成员

65. 会议选举 Maksim Sokolov 先生(俄罗斯联邦)担任主席。

66. 根据惯例，会议决定选举以下代表团团长担任副主席：

Mohammadullah Bataash 先生(阿富汗)

Vahan Martirosyan 先生(亚美尼亚)

Ziya Mammadov 先生(阿塞拜疆)

M. A. N. Siddique 先生(孟加拉国)

Mustappa Sirat 先生(文莱达鲁萨兰国)

Chanthol Sun 先生(柬埔寨)

刘小明先生(中国)

Jong Gwan Kang 先生(朝鲜民主主义人民共和国)

Sugihardjo 先生(印度尼西亚)

Davoud Keshavarzian 先生(伊朗伊斯兰共和国)

Koichiro Kakee 先生(日本)

Zhenis Kassymbek 先生(哈萨克斯坦)

Berik Kamaliyev 先生(哈萨克斯坦)

Zhamshitbek Kalilov 先生(吉尔吉斯斯坦)

Santisouk Simmalavong 先生(老挝人民民主共和国)

Liow Tiong Lai 先生(马来西亚)

Ganbat Dangaa 先生(蒙古)

Thant Sin Maung 先生(缅甸)

Valdon Dowiyogo 先生(瑙鲁)

Sitaram Mahto 先生(尼泊尔)

- Ahsan Iqbal 先生(巴基斯坦)
- Artemio U. Tuazon Jr. 先生(菲律宾)
- Garry V. De Guzman 先生(菲律宾)
- Hoontaik Suh 先生(大韩民国)
- Nikolay Asaul 先生(俄罗斯联邦)
- Tsydenov Alexey 先生(俄罗斯联邦)
- Papaliitele Nickel Lee Hang 先生(萨摩亚)
- Sherali Ganjalzoda 先生(塔吉克斯坦)
- Ormsin Chivapruck 先生(泰国)
- Oraz Hurtyyev 先生(土库曼斯坦)
- Monise Laafai 先生(图瓦卢)
- Nguyen Hong Truong 先生(越南)
67. Dhana Bahadur Tamang 先生(尼泊尔)当选为会议报告员。

D. 议程

68. 会议通过了以下议程:

高级官员会议段

1. 会议开幕:
 - (a) 致开幕词;
 - (b) 选举主席团成员;
 - (c) 通过议程。
2. 评估和评价亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言和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)的执行情况。
3. 交通运输的主要事项:
 - (a) 可持续发展目标和交通运输;
 - (b) 区域交通运输基础设施的互联互通;
 - (c) 区域交通运输运营上的互联互通;
 - (d) 加强亚洲和欧洲之间的交通运输互联互通;
 - (e) 最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家交通运输的互联互通;
 - (f) 农村与更广泛网络的互联互通;

- (g) 可持续城市交通；
 - (h) 改善道路安全。
4. 亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)草案。
 5. 关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案。
 6. 其他事项。
 7. 通过高级官员会议段的报告。

部长级会议段

8. 会议开幕：
 - (a) 致开幕词；
 - (b) 选举主席团成员；
 - (c) 通过议程。
9. 政策辩论：亚洲及太平洋区域与可持续交通运输互联互通有关的事项，亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言和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)的执行情况，包括高级官员会议段的报告。
10. 其他事项。
11. 通过关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言，包括亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)。
12. 通过会议报告。
13. 会议闭幕。

附件

文件清单

文 号	文件标题	议程项目
普通分发文件		
E/ESCAP/MCT(3)/1	评估和评价亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言和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)的执行情况	2
E/ESCAP/MCT(3)/2	可持续发展目标与交通运输	3(a)
E/ESCAP/MCT(3)/3	区域交通运输基础设施的互联互通	3(b)
E/ESCAP/MCT(3)/4	区域交通运输运营上的互联互通	3(c)
E/ESCAP/MCT(3)/5	加强亚洲和欧洲之间的交通运输互联互通	3(d)
E/ESCAP/MCT(3)/6	最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家交通运输的互联互通	3(e)
E/ESCAP/MCT(3)/7	农村与更广泛网络的互联互通	3(f)
E/ESCAP/MCT(3)/8	可持续城市交通	3(g)
E/ESCAP/MCT(3)/9	改善道路安全	3(h)
E/ESCAP/MCT(3)/10	高级官员会议报告	9
E/ESCAP/MCT(3)/11	关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言	
E/ESCAP/MCT(3)/12	交通运输问题部长级会议第三届会议报告	
限制分发文件		
E/ESCAP/MCT(3)/L.1	临时议程	1
E/ESCAP/MCT(3)/L.2	临时议程说明	1
E/ESCAP/MCT(3)/L.3	会议报告草稿	12
E/ESCAP/MCT(3)/L.4	关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案	11
会议室文件		
E/ESCAP/MCT(3)/CRP.1	高级官员的报告草稿	7
E/ESCAP/MCT(3)/CRP.2	关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案	4、5

文 号	文件标题	议程项目
工作文件		
E/ESCAP/MCT(3)/WP.1	亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)草案	4
E/ESCAP/MCT(3)/WP.2	关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案	5
资料文件		
E/ESCAP/MCT(3)/INF/1	与会者须知	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/2	与会者名单	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/3	暂定日程安排	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/4	在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)下开展的活动	2