



## 亚洲及太平洋经济社会委员会

亚洲交通运输部长论坛

### 第二届会议

2013年11月4-8日，曼谷

临时议程\* 项目3(a)

**交通运输的主要议题：加强区域内  
和区域间交通运输网络的互联互通**

## 加强区域内和区域间交通运输网络的相互联接

### 秘书处的说明

#### 内容提要

本文件审查在开发区域和区域间交通运输新近取得的进展，即亚洲公路、泛亚铁路及陆港和物流，同时探讨如何利用这些交通运输网络和基础设施机构作为基本手段、以便实现建立国际一体化多式联运和物流系统的区域愿景的种种关键议题。

论坛不妨就秘书处今后开发区域和区域间交通运输网络、从而满足成员国的优先需求方面的种种活动向秘书处提供指导，尤其集中在：(a)利用亚洲公路和泛亚铁路网开发和改善跨界陆地运输基础设施；(b)开发和提升亚洲公路网；(c)填补泛亚铁路网的缺失路段；(d)努力开发陆港以便提高交通运输部门的效率和效力，从而更好地实现包容性经济发展；(e)改善群岛和小岛屿发展中国家的互联互通。

## 目 录

章 次	页 次
一. 导言 .....	2
二. 开发区域内和区域间交通运输网络方面取得的进展 .....	2
A. 亚洲公路网 .....	3
B. 泛亚铁路网 .....	6

\* E/ESCAP/FAMT(2)/L.1。

C. 陆港及物流系统开发.....	9
D. 岛屿间航运及物流.....	12
三. 供讨论的议题.....	12
图	
2004-2010 年期间亚洲公路线路提升改造进展情况 .....	4

## 一. 引言

1. 尽管欧洲和北美许多发达国家出现经济衰退，亚太经社会区域大多数发展中国家的经济持续增长，虽然增长速度比往年要有所缓慢。本区域各国经济大幅度地扩展了其国内外货物和服务业范围，它对承担国内和国家间货物及人员流通业务的交通基础设施及服务业带来前所未有的需求。

2. 预计，随着本区域贸易伙伴的经济规模不断扩大、交通运输互联互通程度不断改善，区域内贸易额也将随之增加。这不仅将导致增加对交通运输服务的需求，而且将改变这种贸易的走向。海上运输一直是亚太地区运送货物的主要途径。然而随着区域内贸易量的增加，各国将探索更为直接的陆地运输替代线路。鉴于这一新趋势，陆地运输流程的效率越来越具有重要意义。但是本区域许多发展中国家中，交通运输基础设施服务依然跟不上不断增长的需求。结果是，迫切需要提升并扩展区域陆地运输网络的承载能力。

3. 1997 年和 2008 年发生的影响到本区域的危机，对亚洲人民造成了不利的后果。然而，本区域国家政府表现出抵御能力和适应能力，制订各种政策推动经济向前发展并取得持续增长。各国政府现在面临的挑战是，如何扩大提供货物及服务以支助经济和社会发展，同时尽量减少交通运输部门迅速膨胀带来的负面影响。亚洲公路网和泛亚铁路网提供了两个重要的框架，可在其范围内协调国家交通运输政策，从而帮助实现国际一体化多式联运及物流系统的区域愿景。在此方面，开发陆港对于上述两个网络并入一种多式联运系统、从而提供安全、高效和可靠的交通运输具有重要意义，同时又可有效利用现有基础设施、更为公平地分配经济增长利益以及减少交通运输业对环境的影响。

4. 本文件审查了亚洲公路网和泛亚铁路网发展工作的最新进展，并探讨如何通过发展区域陆港网络以及国际多式联运走廊，利用亚洲公路网和泛亚铁路网作为组合，帮助实现国际一体化多式联运和物流系统的区域愿景的主要议题。

## 二. 开发区域内和区域间交通运输网络方面取得的进展

5. 亚洲公路网和泛亚铁路网继续为加强协调发展区域公路和铁路网络发挥重要作用。亚太经社会在此领域开展协同调解工作，最终促成两大网络得

到落实并签署《亚洲公路网政府间协定》<sup>1</sup> 以及《泛亚铁路网政府间协定》，<sup>2</sup> 它们分别于 2005 年 7 月以及 2009 年 6 月生效。《亚洲公路网政府间协定》现有 30 个签署国，其中 29 个已成为缔约方；《泛亚铁路网政府间协定》有 22 个签署国，其中 18 个已成为缔约方。

6. 根据上述两项政府间协定的规定，秘书处为亚洲公路及泛亚铁路分别设立了工作组，作为重要论坛负责开展以下工作：协助实施协定；审议任何修订提案；讨论涉及本区域交通运输今后的发展、提升改造以及运营效率方面的种种议题并交换信息。

7. 本文件主要侧重探讨本区域国家政府在公路、铁路和陆港方面采取的一些举措。这些举措表明各国政府认识到交通运输部门在经济和社会发展、提高人员和产业的生产能力方面可发挥关键作用，并具有吸引外国直接投资的潜力。在此已取得重大进展。例如：亚洲公路线路及其他国家级重要道路持续获得投资；铁路网络扩展而且铁路货运有所增加；对陆港和集装箱枢纽站等多式联运设施的投资；以及更多投资于改善乡村交通运输基础设施。

## A. 亚洲公路网

8. 2011 年 9 月 27 日和 28 日在曼谷举行的亚洲公路工作组第四次会议，通过了由老挝人民民主共和国、菲律宾及越南对《政府间协定》附件一提出的修订。通过的修订内容包括：(a) 老挝人民民主共和国及越南境内的 AH13 号公路沿线，河内—和平(Hoa Bins)—山罗—奠边—太仓(Tai Trang)—庞浩(Pang Hok)—孟寇(Meng Kboua)—乌多姆赛—孟恩—会孔(Huai Kon)—程逸—彭世洛—北榄坡路；(b) 菲律宾境内 AH26 号公路沿线，拉瓦格—土格加劳—马尼拉—黎牙实比—马特诺—轮渡—艾伦—塔克洛班（—奥尔莫克—轮渡—宿务）—利洛安—轮渡—苏里高—达沃（—卡加延德奥罗）—桑托斯将军路。<sup>3</sup> 老挝人民民主共和国和越南的提案涉及 AH13 号公路从老挝人民民主共和国边界点延伸到河内市，菲律宾的提案涉及在 AH26 号公路路程中收入一个新的地点。<sup>4</sup>

9. 亚洲公路工作组第五次会议定于 2013 年 10 月 7 日和 8 日在曼谷举行，将审议对《亚洲公路网政府间协定》提出的修订案。

10. 亚洲公路网在各成员国境内以及成员国之间沿线的道路质量高低不一。然而可以看出，亚洲公路线路及其他国家级重要道路的提升改造和扩大能力工作取得显著进展。如图所示，2006–2010 年期间，成员国对亚洲公路网中大约 9,300 公里(占 6.5%)的路段进行改造并提升到更高设计标准。根据

<sup>1</sup> 《联合国条约汇编》，2323 卷，No. 41607。

<sup>2</sup> 《联合国条约汇编》，2596 卷，No. 46171。

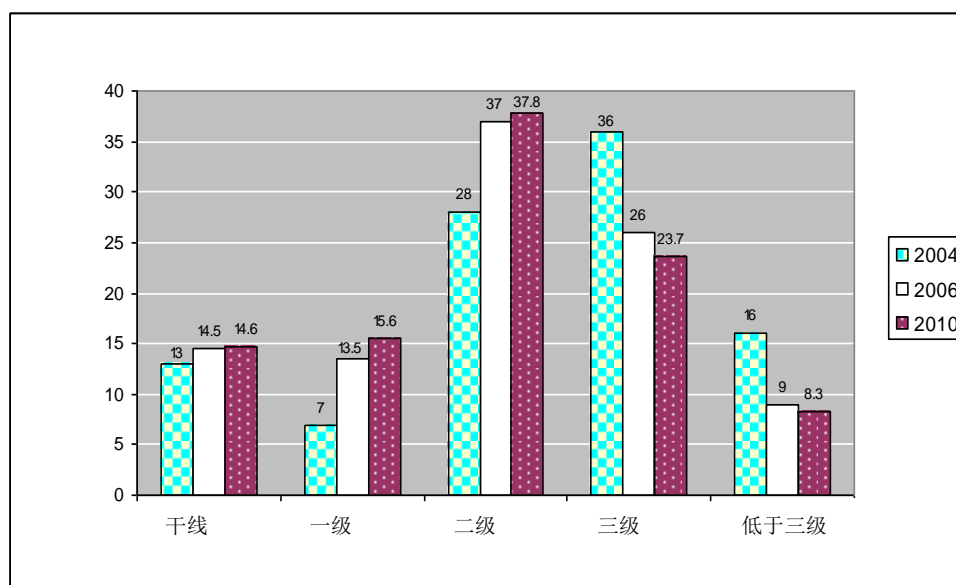
<sup>3</sup> 亚洲及太平洋经济社会委员会，《亚洲公路工作组第四次会议报告》，曼谷，2011 年 9 月 27–28 日。见：[www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/files/wgm4/AHWG4-Report-4E.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/files/wgm4/AHWG4-Report-4E.pdf)。

<sup>4</sup> 见 E/ESCAP/AHWG(4)/4。

由 32 个成员国、143,000 公里长公路所构成的亚洲公路网现状数据表明，截至 2010 年年底，达到干线和一级标准的亚洲公路线路占整个网络的 30%左右，而二级和三级线路占 62%。2004-2010 年期间，全部公路网中低于三级标准的线路的比例从 16%下降到 8%。

图

2004-2010 年期间亚洲公路线路提升改造进展情况



11. 虽然从亚洲整体来看，开发和提升改造亚洲公路网取得重大进展，但是一些国家内亚洲公路的很多路段依然低于三级标准，<sup>5</sup> 需要大幅度投资以达到最低标准。对达不到至少三级标准的亚洲公路路段实行提升改造格外重要，因为其中很多道路对提高邻国之间、乃至整个区域的道路交通运输具有举足轻重的意义。例如，需要提升缅甸境内的亚洲公路线路以便加强与中国、印度、老挝人民民主共和国和泰国之间的互联互通程度。

12. 亚洲内陆发展中国家在开发和提升改造亚洲公路线路方面已取得重大成果，这要归功于双边和多边开展的各种工作、尤其是在中亚区域经济合作举措下所作的努力，以及各国作出的坚定承诺。这些国家自从 2004 年以来已经修缮了其境内约 30%的亚洲公路线(相当于 10,000 多公里)。在此期间，亚洲公路低于最低三级标准的路段从 32%下降到 18%。然而仍有约 6,800 公里亚洲公路线需要提升改造以达到最低标准。虽然没有所谓的“缺失路段”，但道路质量低下会严重阻碍跨界交通运输的连通程度。

13. 提高国家间互联互通显然是本区域交通运输发展的明显趋势。根据各种双边、多边及自我筹资安排，成员国通过采取诸如欧亚运输通道项目等举

<sup>5</sup> 低于三级标准的 11,915 公里长的道路中，近乎三分之二在阿富汗、蒙古、缅甸、巴基斯坦和塔吉克斯坦。

措，建立或加强与邻国之间的交通运输联系，这是在整个区域内、以及与其他区域之间提高互联互通程度工作的一部分。近年来，有很多涉及亚洲公路线路及其他国际重要线路的项目已经作出规划或得到实施、或者是正在实施或规划中，它们的重点在于改善国家间陆地交通运输的互联互通。这些举措通常采取开发运输走廊的办法，如大湄公河次区域的东及南北走廊，还有经济合作组织成员国的类似走廊。其中一些举措和重大国家方案在以下段落介绍。

14. 马来西亚和泰国已采取举措在旁加兰库布和达拜、以及潘姜与戈洛克之间修建两座公路桥梁，以改善两个邻国之间的互联互通。老挝人民民主共和国、泰国、柬埔寨和越南之间、以及其他国家之间也已采取类似联合措施。

15. 根据双边安排，中国和印度正援助缅甸修建与两国相互连接的道路和铁路通道。缅甸与印度北部的实际连通程度的改善将扩大两国贸易。印度向缅甸提供的 5 亿美元财务援助中，部分款项用于三方公路项目，完工后将连接印度、缅甸和泰国。在印度提供的一项双边资金援助下，孟加拉国正在实施一些公路和铁路项目，以期改进该国与印度的跨界交通运输联通程度。

16. 在中国和印度以及开发银行的双边及多边资金援助下，尼泊尔持续执行一些公路项目，主要涉及提升改造现有道路以及改善与印度的连通程度。

17. 塔吉克斯坦已实施一些旨在改善其国内线路、以及与邻国阿富汗、中国、哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦之间相互连通程度的道路项目。该国已建造和修复了境内 1,650 公里的公路，从而改善了杜尚别与中国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦以及乌兹别克斯坦的边境关卡之间的交通运输。在亚洲公路网、中亚区域经济合作组织、欧亚经济共同体以及欧高亚走廊的发展框架下，塔吉克斯坦已采取举措实施一些预计到 2025 年完工的道路项目。这一举措包括三条亚洲公路线路，即，AH7、AH65 以及 AH66 号。

18. 中亚区域经济合作走廊 1b，将西欧与中国西部相连接，是哈萨克斯坦境内的主要道路走廊。它从该国与中国交界的霍尔果斯，直抵它与俄罗斯联邦交界的阿克托别北部，跨越总长度为 2,787 公里。哈萨克斯坦政府一直高度重视这一重要路段的修缮。在中亚区域经济合作举措下还执行了提升改造这一走廊的其他项目。其中之一是阿拉木图-霍尔果斯路段的开发工作，这是 12.6 亿美元的拳头项目。该项目将提高阿拉木图州境内“西欧-中国西部道路走廊”沿线的交通运输效率。哈萨克斯坦南部以及克孜勒奥尔达州境内 1,065 公里道路的提升改造，是另一类似的项目。

19. 中国和印度继续实施各自的道路开发方案。2009 年、2010 年和 2011 年期间，中国公路里程年度净增分别为 130,659 公里，147,397 公里以及 98,158 公里。2011 年，中国公路及快速路的总长度分别达到 4,106,387 公里以及 84,946 公里。同年，中国国家级以及省级货车道路里程达到 473,438 公里，而乡村道路里程达到 3,563,983 公里。

20. 印度 2012 年执行了 228 个合同，均来自国家公路发展方案下不同范围，涉及 14,000 公里道路。截至 2012 年 12 月，国家公路发展方案下不同范围内计划修建的 55,500 公里的国家公路中，约 19,000 公里长、拥有四条或

更多车道的公路已完成施工。<sup>6</sup> 截至 2012 年 3 月，印度国家公路总长度为 76,818 公里。此外，它还拥有 164,000 公里的邦一级公路(2011 年)，2,749,805 公里的乡村道路，以及其他类别的道路 1,294,000 公里。<sup>7</sup>

21. 为协助成员国努力推动对亚洲公路网的投资，秘书处正在实施一个项目，称为“促进投资于亚洲公路网：优先路段的事先可行性研究”。在此项目下，秘书处向孟加拉国、吉尔吉斯斯坦、蒙古及缅甸提供技术援助，以便就选定优先线路进行事先可行性研究，并推动对亚洲公路开展投资。同时还在这些国家开办国家讲习班，提高开展事先可行性研究/投资研究的能力。定于 2013 年 10 月 8 日至 9 日在曼谷举行的亚洲公路投资论坛上，将介绍事先可行性研究的成果。

## B. 泛亚铁路网

22. 2011 年 6 月 14-15 日在大韩民国釜山举行的泛亚铁路网工作组第二次会议，通过了由中国、伊朗伊斯兰共和国、蒙古和乌兹别克斯坦对《泛亚铁路网政府间协定》附件一提出的修订案。通过的修订内容要求：中国南方与老挝人民民主共和国以及缅甸更为准确的铁路连接走向；完成两处缺失路段，即，伊朗伊斯兰共和国境内克尔曼—扎黑丹线路段落，从而可能与巴基斯坦开通铁路服务；乌兹别克斯坦境内的迭赫坎阿巴德—达尔班德线路段落，它将协助向阿富汗和塔吉克斯坦的流动；在蒙古修建更多线路段以便向第三国运送矿物资源。

23. 泛亚铁路网工作组第三次会议预定于 2013 年 11 月 5 日至 6 日在曼谷举行，会上将审议对《泛亚铁路网政府间协定》提出的修订案。

24. 泛亚铁路网由四大走廊构成，每条走廊的构成及运营准备状态不尽相同。在北部走廊，除了朝鲜半岛南北之间的缺失路段(该路段业已存在但尚未运营)，运营准备程度已相当高。在南部走廊，一些缺失的通道影响到国际交通运输的发展，而且各国根据自身融资能力对开发工作的轻重缓急安排有所不同。在东盟地区，各国完全同意需要开发次区域铁路通道，东盟秘书处正根据新加坡-昆明铁路通道项目以及东盟互联互通总体规划开展相关活动，但是资金、不同项目的轻重缓急以及不同程度的运营能力，都是限制迅速采取实际行动、实现高效铁路流通的瓶颈因素。在连接欧洲北部通往波斯湾的南北走廊方面，运营准备程度相当高。然而，只有在阿塞拜疆与伊朗伊斯兰共和国之间的缺失路段填补之后，才有可能实现走廊通车运营。

25. 尽管存在上述种种情况，泛亚铁路网业务已然十分活络。在铁轨持续延伸的地方，穿越网络的长途国际货运量不断增加，尤其是越来越多的集装箱走以下铁路沿线运送：从纳霍德卡/东方港(俄罗斯联邦)至中亚及欧洲目的地

<sup>6</sup> 经济事务部，2012-13 年经济调查，第 243 页；见：<http://indiabudget.nic.in/es2012-13/echap-11.pdf>。

<sup>7</sup> 道路运输及公路部，2008-2009 年、2009-2010 年以及 2010-2011 年印度道路基本统计(2012 年 8 月)；见：<http://morth.nic.in/writereaddata/mainlinkFile/File839.pdf>。

的泛西伯利亚干线；天津港(中国)至乌兰巴托、以及连云港(中国)至中亚。的确，泛亚铁路网成功开展了各项活动，而且成员国均认识到该铁路网是开展国际贸易的途径，这些均体现在越来越多地利用铁路网开展集装箱编列跨界移动。在俄罗斯联邦，譬如在俄罗斯，泛西伯利亚干线上集装箱编列业务持续增长，铁路承运 20 尺标准箱从 2006 年的 420,526 跳跃到 2010 年的 748,544，近乎 80% 的增长。<sup>8</sup> 在中国，多式联运服务在中国铁路总公司国内外总运输量中的比例持续提高，向中亚国家及蒙古的长途跨界运输量不断增加。中国铁路总公司持续开展对欧洲的国际多式联运铁路服务，硕果累累并不断发扬光大。2011 年 5 月，正式启动了每周五天铁路货运直达服务，在欧洲第二大港口安特卫普港与中国西南工业基地重庆之间来往，其西行的货物主要有汽车和技术产品，而东行的货运主要是化学品。<sup>9</sup> 与此同时，2011 年 9 月以来，以铁路汽车物流为专长的德国申克铁路汽车公司，已装满约 200 个装有汽车配件的集装箱车皮，从德国莱比锡和韦克斯道夫开往中国辽宁省沈阳的一个工厂，在那里用配件组装宝马汽车。<sup>10</sup> 在上述两种情况下，过境时间减半，这对生产高档产品的企业非常具有诱惑力。

26. 其他国家正尽力发掘多式联运服务的潜力。2012 年 11 月，阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦和土耳其签署谅解备忘录执行“丝绸之风项目”。在该项目下，从中—哈边卡多斯提克发出集装箱编列服务，开往哈萨克斯坦西部的里海港口阿克套，然后集装箱换乘渡船到达阿塞拜疆的阿利亚特。从那里继续走铁路前往巴库，然后途经即将完工的巴库—第比利斯—卡尔斯铁路项目，从格鲁吉亚抵达土耳其。穿越伊斯坦布尔海峡的铁路隧道完工之后，将使这些服务延伸到东欧和南欧。

27. “丝绸之风项目”表明，本区域各国政府及铁路机关正作出更大努力，提高铁路在其各自国家通盘运输工作中、以及在促进国际贸易中的作用。另一个例子是，2013 年 5 月，俄国铁路局与其川斯集装箱子公司(TransContainer)以及沃斯托克纳亚—斯特夫道林(Vostochnaya Stevedoring)公司协作启动一项直达服务，它使从俄罗斯联邦的纳霍德卡港运送标准集装箱到莫斯科长达 9,400 公里路程的时间，从 11-14 天缩减为 7 天。在其他许多情况下，本区域国家持续实施各种项目以改善与其邻国的铁路互联互通。其中一些例子如下：

(a) 中国铁路总公司于 2013 年 2 月开通玉溪至蒙自铁路基础设施的 141 公里长的线路，改善了通往越南的铁路业务；

(b) 2013 年 5 月，哈萨克斯坦和土库曼斯坦庆祝从哈萨克斯坦的乌曾(Uzen)至土库曼斯坦的色海亚卡(Serhetyaka)146 公里线路竣工，这是计划向

<sup>8</sup> 资料来源：集装箱化国际“泛西伯利亚的寒噤”，2009 年 9 月，以及 [globalrailnews.com](http://globalrailnews.com)。

<sup>9</sup> “安特卫普-重庆铁路货运直达服务正式启动”，工业领导人杂志，2011 年 5 月 12 日。见 [www.industryleadersmagazine.com/antwerp-chongqing-direct-rail-freight-link-launched/](http://www.industryleadersmagazine.com/antwerp-chongqing-direct-rail-freight-link-launched/)。

<sup>10</sup> 见 [www.dbschenker.com](http://www.dbschenker.com)。

南伸直至伊朗伊斯兰共和国戈尔甘的更大项目的一部分；

(c) 亚美尼亚政府已批准开展一项可行性研究，涉及建造 316 公里单轨电气机车路段，以便将其国家铁路网络与伊朗伊斯兰共和国的网络相牵连；

(d) 阿富汗政府已制定铁路发展主体规划，旨在开发与其邻国之间的互联互通，从而为中亚国家与伊朗伊斯兰共和国的恰巴哈 (Chabahar) 及阿巴斯港、以及与巴基斯坦的瓜德尔和卡拉奇之间建立铁路过境服务提供了长远宏图；

(e) 孟加拉国正开展工作恢复与印度的沙赫巴兹布尔-马希沙山 (Mahisashan) 线路沿线的的跨界铁路运营，该路段 2002 年因轨道状况不佳而关闭；

(f) 孟加拉国和印度政府合作修建一条新的、速度更快的国家间铁路连通线，从印度的阿加尔塔拉连接到孟加拉国的阿考拉，线路一旦完工后将有助于印度东北部各邦利用吉大港出海。

28. 铁路发展正在出现的另一增长趋势就是利用来自本区域内部的技术或财务援助。由印度政府提供 8 亿美元贷款，得到印度铁路建设有限公司 (IRCON) 援建的马达瓦齐 (Madawachi) - 塔莱纳尔线路上，其中马达瓦齐 (Madawachi) - 麦德胡 (Madhu) 43 公里长的路段已经完工。根据 2013 年 3 月签署的双边协定，俄罗斯铁路局与越南铁路局正开展类似合作，要设计并建造一条将矿藏与越南南部主要网络相连接的线路。与此同时，三星 C&T 公司 (大韩民国) 获得在澳大利亚和蒙古从事采矿和铁路运输的合同。在西澳大利亚，根据金额为 58.2 亿美元的合同，该公司将修建 344 公里长的重载单轨线路，从罗伊山 (Roy Hill) 矿区一直通向海得兰 (Hedland) 港南部的港口设施以及辅助设施。在蒙古，根据耗资 4.83 亿美元的合同，该公司将建造 217 公里长的线路，将塔万陶皋 (Tavan Tolgoi) 采矿设施与中国边界相连通。

29. 为努力解决机车短缺问题，巴基斯坦铁路局已签署从中国购买 50 辆机车的合同。巴基斯坦也在执行拉合与卡拉奇之间铺设双轨的项目，竣工后将大幅度减少穿行时间。巴基斯坦政府还计划开展可行性研究，探讨修建铁路将瓜德尔港与国家铁路网相接，其长远目标在于向阿富汗和中国提供海运衔接服务。最后，卡拉奇到白沙瓦走廊、耗资 27 亿美元的提升改造工作正在进行，将列车提速到每小时 120 公里，从而将穿行时间从 27 小时缩短为 17 小时。

30. 随着众多项目正在实施、或考虑实施中，各国同时还采取了新的思维方式协助开展对铁路部门的投资。譬如，土耳其总统 4 月份签署立法，协助私营部门对铁路基础设施开展投资并且在国家网络中提供开放运营列车服务。该立法允许国家交通运输和通信部给予私营部门租让权以便参与铁路修建和运营业务。亚美尼亚将根据为期 30 年的租让协定，执行修建长 316 公里、通向伊朗伊斯兰共和国的单轨电气机车路段 (见第 27 段) 的项目。泰国政府已宣布计划在交通运输部下设立铁路投资与管理机关。



31. 本区域其他正在执行、或考虑执行的改进或提升铁路客运及货运状况的重要项目包括：

(a) 马来西亚政府与新加坡政府签订协定，采用公私营伙伴关系模式修建一条从马来西亚吉隆坡到新加坡的高速铁路，预期 2020 年完工；

(b) 蒙古的一条运送煤炭的重载线路；

(c) 印度修建从坎普尔到库尔贾、343 公里长的双轨电气线路，这是德里—加尔各答专用货运走廊的首期路段；

(d) 哈萨克斯坦的阿拉木图到阿斯塔纳之间、以及中国青岛到济南之间，设计和建造长达 1,100 公里的高速铁路。

最后，内陆国尼泊尔 4 月份签署一项命令，为建立铁路管理局以便监管国家铁路网络开绿灯。

32. 为进一步改善铁路运输服务，37 位交通运输部长及其他高级别政府代表于 2013 年 2 月 26 日在日内瓦签署一项联合宣言，致力于谈判达成统一铁路法。宣言载有欧亚铁路交通运输沿线各国作出的承诺，均表示要共同努力建立统一的铁路法律条件，其情况相当于其他模式目前亦已存在的条件（即，公路、航空、内陆水以及海洋），从而能够采用单一运输合同、单一货运单据以及单一责任和赔偿制度，在各国之间开展货物和集装箱铁路运输业务。<sup>11</sup>

33. 作为努力提高泛亚铁路网运营能力工作的一部分，秘书处一直开展研究探讨铁路运输服务的成本和市场销售、以及铁路运输便利化。该研究报告将审查提供区域内及区域间贸易的选定泛亚铁路线路相关成员国所提供的服务层次、市场开发实践以及制订关税机制。

### C. 陆港及物流系统开发

34. 认识到有必要使各种模式一体化，并协助本区域建立高效的物流系统，2012 年 3 月 12-16 日在曼谷召开交通运输部长级会议再次确认经社会第 48/11 号决议为秘书处规定的任务，要求努力走向实现国际一体化多式联运及物流系统的愿景。<sup>12</sup> 根据这一任务，秘书处与成员国积极协作开发陆港网，促使本区域各个基础设施网络之间实现更大程度的一体化，同时提高运输效率。

35. 认识到陆港能够协助开展贸易，一些国家已开始实施开发现代设施、或改造提升现有设施的项目。孟加拉国政府正在搬迁戈莫拉布尔岛集装箱中转站，从达卡铁路车站附近的地区搬到加济布尔区的迪拉斯拉姆(Dhirasram)铁路车站附近，以便缓解首都的拥挤状况并降低营业成本。有关新陆港的可行性研究在世界银行的财务支助下已于 2007 年完成，其开发工作将采取公私营伙伴关系方式，年吞吐量预计为 355,000 标准箱。该设施位于吉大港-达卡铁

<sup>11</sup> 见 E/ESCAP/FAMT(2)/3。

<sup>12</sup> 见 E/ESCAP/MCT.2/12。

路走廊、并靠近通济(Tongi)工业区，预计将大幅度降低集装箱货运的成本。与此同时，预计该设施有助于加尔各答港与印度东北部地区之间的印度过境运输。

36. 在中国，高铁的开发释放了传统网络能力，中国铁路总公司正更为积极地利用多式联运商务，启动开往国家西部地区城市、以及开往东欧和中欧的集装箱编列新业务。与此相呼应，中国政府建立了由现代高吞吐量的陆港及多式联运设施组成的网络，2007 年中铁联合国际集装箱有限公司成立，作为一专门机关负责修建国家大规模铁路集装箱枢纽站和物流基地，有国内、外投资者参与。总共已建立了 18 处最先进的设施，分别位于北京、成都、重庆、大连、广州、哈尔滨、昆明、兰州、宁波、青岛、上海、沈阳、深圳、天津、乌鲁木齐、武汉、西安以及郑州。

37. 鉴于扩大贸易的关键在于拥有充足的物流设施和服务，中国政府与哈萨克斯坦政府持续合作开发“霍尔果斯-东大门”自由经济区，它位于哈萨克斯坦东南方，距中国边界只有 1 公里。该经济区内设有霍尔果斯国际跨界合作中心，贸易活动中心，一个陆港，运输及物流综合设施，一个工业区以及容纳行业公司的空间。该项目属于 2020 年前哈萨克斯坦发展战略规划的一部分，预计耗资约 35 亿美元，其中约 75%的资金来自私人投资。

38. 乌兹别克斯坦政府已采取一些举措开发该国的多式联运走廊及陆港，尤其是在塔什干地区的安格连，以便为乌兹别克斯坦东部的安迪建(Andi jan)、纳曼干以及法格纳(Ferghana)地区提供服务，另外还有塔什干西南 350 公里的纳瓦(Navoi)。在纳瓦，配套建立了一个陆港和自由工业区，靠近纳瓦机场的国际多式联运基地，于 2009 年投入使用，由大韩航空公司负责管理。该设施位于重要的次区域公路、铁路及航空沿线，便于发挥利用该国的过境运输潜力。为鼓励公司在自由工业区开展业务，政府已提供税收奖励和免除海关费用办法。

39. 印度集装箱公司(CONCOR)已在国内设立由 62 个内陆集装箱中转站组成的广泛网络，其中 48 个为进出口中转站。该公司的海关保税内陆集装箱中转站为陆港。这些枢纽站提供广泛服务，包括仓储、集装箱停泊、维修设施和办公区。该公司提高了物流链的价值，提供“单一窗口”服务设施，使所有参与集装箱货柜贸易的不同机构和服务公司相互协调，包括海关、门径港口、铁路、道路运输者、货运代理公司、以及航运公司。这一设施提高了效率，使得印度集装箱货运量从 2000-2001 财政年的 1,044,728 个标准箱，跳到 2011-2012 财政年的 2,604,311 标准箱。<sup>13</sup> 该公司的陆港政策对政府的德里-孟买工业走廊项目发挥了关键作用，该项目的基本构成就是这两条专用铁路货运走廊。

40. 伯根济(Birgunj)陆路集装箱中转站由尼泊尔政府在世界银行的支助下修建。这条 12 公里长的铁路线路连接到尼泊尔-印度边界的拉克绍尔终点站，然后铁路接轨延伸到印度的加尔各答/霍尔迪亚港口综合设施，配有海关

<sup>13</sup> 见 [www.concorindia.com](http://www.concorindia.com)。

数据自动系统(ASYCUDA)，这是联合国贸易与发展会议开发的电脑管理系统。为确保贸易畅通无阻，尼泊尔政府与印度签署了关于陆港运营的铁路服务协定。伯根济设施由私人部门租赁运营。目前承接集装箱、液体货罐以及双边散货平板车，每月平均有 15-16 辆货运列车。对于一个因气候变化和全球升温而可能产生严重后果的国家来说，以铁路为基础的伯根济内陆集装箱中转站在减少排放方面的潜力，成为该设施进一步发展的重要考量之一。

41. 大韩民国义王陆路集装箱中转站距首尔 25 公里，由韩国铁路局及一些私人运输公司于 1992 年建造。目前年吞吐量过 100 万标准箱。中转站附近修建铁路有助于促成转向铁路运输模式，同时协助首尔-釜山走廊沿线减少道路拥挤和降低温室气体排放。目前该中转站有能力每天处理 36 列火车。义王设施还有助于减轻釜山港拥挤情况，同时提供 1,000 份就业并向地方政府缴纳税收。

42. 泰国的主要陆港在叻甲挽内陆集装箱中转站，由公私营实体集资、泰国国家铁路局(SRT)修建。它位于曼谷东部约 27 公里之处(素万那普国际机场旁边)，在林查班港北边 118 公里。该设施于 1996 年投入运营。有公路和铁路相接，国家铁路局负责管理，但枢纽站业务外包给若干私营特许公司。这些公司大多数是航运公司的分公司，提供综合货运、集散、仓储、清关以及集装箱空箱储藏相关服务。该陆港年吞吐量已远远超出当初设计的 500,000 标准箱能力，因此正在考虑扩建计划。按目前状况，来往林查班港口超过 20% 的货物经铁路运送，该设施帮助缓解曼谷周边地区的拥挤状况以及温室气体排放。

43. 印度尼西亚政府的陆港开发主导项目是芝卡姜(Cikarang)陆港，它设在贾巴贝卡(Jababeka)工业园的战略位置，地处西瓜哇最大的生产制造区的中心，成为超过 2,500 家行业公司的生产基地。该设施处理了半数以上的丹戎不碌港总集装箱吞吐量，而丹戎不碌港为印尼的主要集装箱港口，2011 年吞吐量超过 470 万标准箱。划归陆港的土地面积约为 200 公顷，与公路及铁路系统相互连接。作为丹戎不碌港的门户延伸，清港及清关单据手续均在芝卡姜完成。这一陆港的开发是印尼政府采取的几项举措之一，旨在精简工作并提高该国的竞争力。

44. 在“开展能力建设以促进具有国际重要性的陆港的开发和运营工作”项目下，秘书处与纽约联合国总部法律事务厅密切协作，召开一系列次区域和区域会议，协助成员国制订并谈判达成《政府间陆港协定》草案。2012 年 10 月 10-12 日在曼谷举行的第三届交通运输委员会会议批准了《协定》的最后文本，经社会第六十九届会议 2013 年 5 月 1 日第 69/7 号决议正式予以通过。《协定》将于 2013 年 11 月 7 日和 8 日在曼谷、随后于 2013 年 11 月 11 日至 2014 年 12 月 31 日在纽约联合国总部开放供签署。秘书处正与法律事务厅以及各国政府所在地联络，计划在第二届亚洲交通运输部长论坛期间，于 2013 年 11 月 7 日举办签字仪式。

45. 与此同时，秘书处正实施各种活动提高成员国对具有国际重要性的陆港进行规划、开发和运营的能力，并且提高执行《政府间陆港协定》的能力。

秘书处正开展工作，审查本区域内外有关陆港的设立和运营方面的最佳实践做法。审查范围包括：(a) 陆港的特点，(b) 建立陆港的可能性及问题的探索，(c) 探讨陆港融资及管理备选办法，(d) 陆港与物流链中其他行为方之间的交流联络，(e) 介绍高效管理陆港的国际通讯技术。亚太经社会区域以及欧洲及北美地区的案例研究/最佳实践然后将用于起草政策指南，以便协助本区域政策交通运输政策制订者在各自国家规划陆港开发工作。审查初步结果已提交 2013 年 6 月 11 日和 12 日在大韩民国釜山举行的中北亚以及东北亚国家次区域研讨会。秘书处正计划于 2014 年为南亚和东南亚举办类似次区域会议。

#### D. 岛屿间航运及物流

46. 为岛屿及群岛发展中国家提供高效、可靠和价格实惠的内部及相互间来往航运服务，面临着一些与众不同的限制因素和挑战。然而，为使亚太区域人民享受经济及社会福祉，提供这种服务至关重要。因此，岛屿间航运及交通运输物流成为经社会第 68/4 号决议通过的《亚洲及太平洋交通运输发展区域行动方案第二阶段(2012-2016)》的重大主题。

47. 作为第 68/4 号决议的后续行动，秘书处与国际海事组织、太平洋岛屿论坛秘书处以及太平洋共同体秘书处开展协作，于 2013 年 7 月 23-25 日在斐济苏瓦举办太平洋岛屿国家加强岛屿间航运及物流高级别会议。会议通过《太平洋地区改善海事及相关服务苏瓦宣言》。<sup>14</sup>

48. 秘书处将协助岛屿和群岛国家查明可能采取哪些办法，改进定期、可靠及价格实惠的航运服务。为此可采取的办法有：(a) 针对采取哪些有效战略确保定期、可靠和价格实惠的岛屿间航运服务开展研究、能力建设活动并提出政策建议；(b) 根据请求，向成员国提供咨询服务及技术支助，旨在执行各种政策措施以及《太平洋地区改善海事交通运输及相关服务苏瓦宣言》的相关规定，从而协助开展岛屿间航运工作。

### 三. 供讨论的议题

49. 论坛不妨就如何开发区域及区域间交通运输网络、从而满足成员国努力实现国际一体化多式联运交通运输及物流系统愿景的优先需求，对秘书处今后的工作提供指导，尤其涉及：(a) 利用亚洲公路及泛亚铁路网开发和改善跨界陆地交通运输基础设施；(b) 开发并提升亚洲公路网，重点是国家境内很大部分网络线路尚未达到至少三级标准的路段；(c) 填补泛亚铁路缺失路段，(d) 开展陆港开发工作，以便提高交通运输部门的效率和效力，促进实现更具包容性的经济发展；(e) 改进群岛及小岛屿发展中国家的互联互通。

50. 论坛还不妨：(a) 鼓励尚未成为《亚洲公路网政府间协定》及《泛亚铁路网政府间协定》缔约方的国家，考虑采取批准、接受或核准（指签署国）

<sup>14</sup> 见 E/ESCAP/FAMT(2)/6。

的方式，或是采取加入（指非签署国）的方式，成为缔约方；(b) 签署《政府间陆港协定》并启动立法程序以便成为缔约方，从而确保其尽早生效；(c) 商定如何定期向秘书处提供各国国内正在实施、或考虑实施中的铁路和道路优先项目的最新情况的进程；(d) 尽早对亚洲公路网及泛亚铁路网政府间协定提出修订案，以便供相关工作组下次会议审议。

---