

联合国



GENERAL

E/ESCAP/FAMT/SGO/5
27 October 2009*



CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

经济及社会理事会

亚洲及太平洋经济社会委员会

亚洲交通运输部长论坛
政府高官会议

第一届会议
2009年12月14-16日
曼谷

交通运输业所涉主要议题：交通运输与贫困

(临时议程项目 5(c))

农村地区运输通道与从农场到市场的物流 **

秘书处的说明

内容提要

交通运输委员会在其 2008 年 10 月 29-31 日于曼谷举行的第一届会议上商定，将在关于交通运输与贫困问题的议程项目下重点探讨如何解决农产品从农场到市场的运输方面的各种难题，并重点讨论有关使农村社区方便地进入各主要交通运输网络和物流网络的问题。

文件中介绍了本区域的总体贫困状况，并重点阐述了农村和城市地区所具有的不同特点。文件继而论述了改进基础设施的重要性，以期使农民分享经济社会机会、并提高所交付的农产品的质量。

文件中还介绍了本区域若干国家最近正在执行的一些相关举措，以展示在改善农村社区的运输通道方面所取得的重大进展。

各代表团不妨向委员会通报和介绍其各自的国家目前为推动农村减贫工作而正在采取的各种交通运输和物流干预措施。

为了协助秘书处执行《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》的《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案》第一阶段(2007-2011 年)，各代表团不妨表明其是否有兴趣在下列诸领域开展工作：进行最佳做法的个案研究；相互交流关于交通运输与社会经济发展之间的联系的研究报告；举办讨论会和讲习班。

* 本文件之所以未能按时交付，是因为需要对之进行广泛的审查。

** 在此提及各公司和商业产品的名称，并不意味着联合国对它们表示赞同。

目 录

章 次	页 次
导言.....	3
一、本区域的贫困状况.....	3
二、运输业与城乡联系.....	5
三、农村地区的运输和物流.....	6
A. 农村地区运输通道.....	7
B. 农村地区的物流和供应链.....	7
四、若干亚太经社会国家采取的干预措施及其经验.....	8
A. 农村地区的运输通道.....	9
B. 农村地区的物流和供应链.....	11
C. 物流和营销服务所涉体制层面和组织层面.....	13
五、供审议的议题.....	14

导 言

1. 一些旨在改进交通运输和物流基础设施及相关服务的干预措施，包括发展农村道路、机动车和非机动车的交通运输、储存设备、市场、营销、以及从农场到市场的物流等，均可对减贫和加强粮食保障产生重大积极影响。这一点已得到了于 2008 年 10 月 29-31 日在曼谷举行的交通运输委员会第一届会议的确认。该届会议商定，将在关于交通运输与贫困的议程项目下重点探讨“如何克服在农产品从农场到市场的运输过程中遇到的难题、以及如何使广大农村地区能够方便地进入各主要运输和物流网络问题” (E/ESCAP/CTR/8, 第 10 和 65 段)。

2. 本文件扼要介绍了本区域、尤其是农村地区的总体贫困状况，继而讨论了城乡之间的联系的重要性。文件随后探讨了因有形交通运输设施不足或阻碍分享经济和社会机会的无形障碍的存在、以及物流供应链的效率低下而对农村减贫努力形成的各种制约因素。

3. 文件中概述了相关国家最近正在采取的一些举措—这些国家在改善农村社区运输通道方面取得了重大进展，随后又提出了一些议题，供论坛审议。

4. 各代表团不妨相互交流其各自在发展农村运输和物流业方面的经验，并就这一领域的未来工作方向向秘书处提供指导。

一、本区域的贫困状况

5. 在其联合撰写的千年发展目标出版物《2008 年未来在望：亚洲及太平洋区域至 2015 年实现各项千年发展目标之路》中，亚太经社会、联合国开发计划署和亚洲开发银行报告说，亚太区域目前每天生活费不足购买力平价 1 美元的人大约有 6.41 亿；每天摄入热量少于 2200 卡路里全球标准的人大约有 5.45 亿，占全世界营养不良者的 65%；大约有 400 万儿童在 5 岁前夭折；每年约有 25 万妇女在分娩期间或因与怀孕有关的综合症而死亡。在本区域几乎所有国家，小学净入学率超过了 90%。¹ 然而，东南亚地区内读到小学 5 年级的学生所占的百分比只有 79.1%；南亚和西南亚地区的这一数字则仅为 73.1%。²

6. 本区域许多国家在实现各项千年发展目标方面正在取得显著进展。然而，上述收入和非收入贫困指标清楚地表明，贫困是人们极为关切的一个问题。

7. 鉴于本区域大多数国家的农村人口往往比城市人口多，因此预计农村地区的贫困人数也要比城市地区的贫困人数多。这一点得到了统计数字的证实。

¹ 亚洲开发银行、亚太经社会与联合国开发计划署，《2008 年未来在望：亚洲及太平洋区域至 2015 年实现各项千年发展目标之路》(联合国出版物，出售品编号：E.08.II.F.15)。

² 亚太经社会，《2008 年亚太统计年鉴》(联合国出版物，出售品编号：E.09.II.F.1)，列表 13.1。

以下列表 1 的第(6) 栏显示, 对本区域若干国家而言, 农村地区收入贫困的百分比从菲律宾的 71%到不丹的 90%以上不等, 孟加拉国、印度、印度尼西亚和巴基斯坦的数字则介于 80-90%之间。然而, 第(2)和(3)栏凸显了城乡地区之间的差异。例如在印度、老挝人民民主共和国和尼泊尔, 农村人口中约有三分之二的人每天生活费不足购买力平价 1 美元, 而城市人口的数字则在 19-27%之间。换言之, 农村的贫困率可高达城市贫困率的三倍或更多。

**表 1. 按亚洲贫困线^a衡量的城乡贫困分列数字
(2005 年贫困调查购买力平价)**

国家	年份	人口指标 (百分比)		规模 (百万)		农村贫困者在 所有贫困者中 所占的比例 (百分比)
		农村	城市	农村	城市	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
孟加拉国	2005	49.7	23.5	57.1	9.0	86.3
不丹	2003	38.7	2.2	0.2	0.0	99.3
斐济	2002	43.5	11.9	0.2	0.0	78.9
印度	2005	65.8	26.8	532.0	87.1	85.9
印度尼西亚	2005	34.1	8.8	40.0	9.5	80.8
老挝人民民主共和国	2003	63.2	23.1	2.7	0.2	91.7
尼泊尔	2004	64.4	18.9	14.5	0.8	95.0
巴基斯坦	2005	31.4	8.2	32.3	4.5	87.7
菲律宾	2003	44.5	11.6	14.1	5.8	71.0
斯里兰卡	2002	11.1	2.8	1.8	0.1	95.6
越南	2004	21.7	2.9	13.5	0.6	95.5

资料来源: 亚洲开发银行, 《2008 年亚太主要指标》, 第一部分, 列表: 5.5。

^a 亚洲贫困线按每天购买力平价 1.35 美元划分。这一数字是 15 个国家(孟加拉国、不丹、柬埔寨、印度、印度尼西亚、老挝人民民主共和国、马来西亚、马尔代夫、蒙古、尼泊尔、巴基斯坦、菲律宾、斯里兰卡、泰国和越南)国家贫困线的中位数。

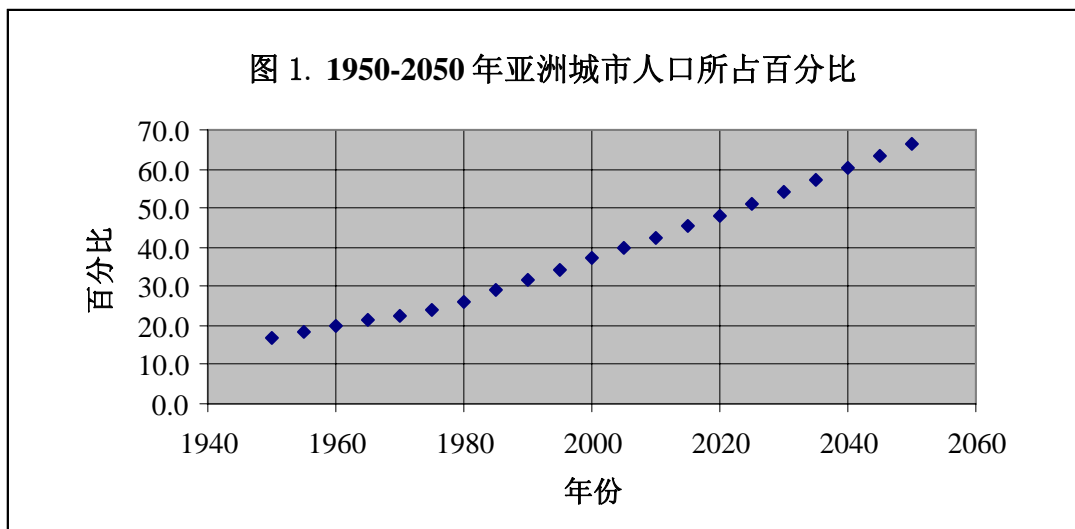
8. 秘书长在其题为“促进对发展中国家的农村发展采取统筹办法, 以消除贫穷, 确保可持续发展”的报告(E/2003/51)中确认了减少农村贫困的重要性, 并指出: “为此, 如果不迫切减少农村贫穷, 最迟至 2015 年把每天生活费用不足 1 美元和处于饥饿之中的人口比例减少一半的千年发展目标就很难实现。此外, 如果不能大幅增加农村地区的收入 and 机会、极大改善农村卫生、教育和社会服务, 其他目标也不可能实现”(第 1 和第 2 段)。

9. 交通运输和物流基础设施及相关服务为分享这些经济和社会机会提供了有形的渠道。因此, 这些设施和服务的发展可显著推进各方为实现各项千年发展目标而做出的努力。

二、运输业与城乡联系

10. 上文提及的许多经济社会机会存在于城市地区。因此，从交通运输政策的角度来看，重要的是要考虑到城市化进程的性质、与这些地区联接的有形通道、以及城乡之间联系的重要性。

11. 据联合国《世界城市化前景》（2007年订正本）³中所作的估计，亚洲城市人口所占的比例已从1950年的16.8%增至2005年的39.7%，而且未来还将进一步增加至2050年的66.2%（见以下插图）。



资料来源：联合国经济和社会事务部人口司编写的《世界人口前景：2006年订正本》和《世界城市化前景：2007年订正本》中提供的数据，2009年6月25日，见网页：<http://esa.un.org/unup>。

12. 在其《2006/2007年世界城市状况报告》中，联合国人类住区规划署表达了以下观点：能否实现各项千年发展目标的战斗将在城市决定成败。⁴ 该报告还详细探讨了用以实现以下目的的方法之一：以在城市打赢实现各项千年发展目标的战斗来促进农村减贫工作：

城市也是推进农村发展的发动机。城市提供了许多的投资机会，这些机会不仅可用来支持城市发展，而且也会因为城乡之间存在着密切的联系而有利于促进农村发展。应努力改善城乡地区之间的基础设施，这将提高农村的生产力，并增加农村居民获取教育、医疗卫生服务、市场、信贷、信息、以及各种其他服务的机会。⁵

³ 联合国经济和社会事务部人口司，《世界人口前景：2006年订正本》和《世界城市化前景：2007年订正本》，2009年6月25日，见网页：<http://esa.un.org/unup>。

⁴ 《2006/2007年世界城市状况报告：构建人居议程的30年》（地球瞭望，2006年）。

⁵ 见其中的脚注4，第49页。

13. 从城市的视角看，改善城乡之间的交通运输和物流联系将会带来许多益处，诸如降低农产品价格、向城市消费者提供质量更好的农产品、以及使在农村生产的货物和服务获得更大的市场等。

14. 《2009 年世界发展报告：重新构建经济地理格局》中也传递了类似的信息：

当决策者认识到各人类住区之间在经济上是相互依存时，就能极大地促进城乡之间的变革。在一个国家内，存在着城市、乡镇、和村庄等各种等级的人类住区，其中每个人类住区都专门履行不同的功能，并与其他的人类住区保持着密切的相互关系。所以不应该在国家或者单个人类住区这样的极端级别制订政策讨论的框架。相反，应该在被称之为“地区”的级别，通常是在一个邦或一个省，来制订这些政策讨论的框架。⁶

15. 在制订亚洲公路网和泛亚铁路网时，密切的城乡联系一直是其有机的组成部分，其中所阐明的、据以挑选道路、铁路和公铁线路的标准包括：(a) 首都到首都的联接(国际交通运输)；(b) 与主要工农业中心的联接(与进口来源地和目的地的联接)；(c) 与主要海港和河港的联接(陆路和水路交通运输网络一体化)；(d) 与主要内陆集装箱中转站和仓库的联接(铁路和公路网络一体化)。在大多数情况下，亚洲公路网和泛亚铁路网是国家干线系统的组成部分，而国家干线系统反过来又是相关国家整个交通运输网络的有机组成部分。

16. 这里传递的信息十分明确：城市化应继续发展；城乡地区都需要交通运输基础设施以及相关的服务；密切的城乡交通运输联接至关重要。

三、农村地区的运输和物流

17. 上述讨论情况表明，缺乏运输通道是造成贫困的主要原因之一。

18. 若能改善交通运输和物流基础设施及相关服务，便可拉近距离(缩短来源地和目的地之间的交通运输时间)，并增加机动性，从而改善有形的通道，从而增加经济机会。

19. 文件中将探讨如何通过提供农村交通运输基础设施及相关服务来改善有形运输通道、农村的物流供应链情况、以及影响交通运输和物流系统效率的一些体制和组织因素。

⁶ 世界银行，《2009 年世界发展报告：重新构建经济地理框架》(华盛顿特区，2009 年)，第 199 页。

A. 农村地区运输通道

1. 全天候的道路交通运输条件

20. 尽管本区域一些国家正在采取相关的举措(见下文第 4 章), 但缺乏有形的交通运输条件, 尤其是农村地区缺乏这些条件, 仍然是一个普遍存在的困难。在一些国家, 30-40%村庄与外界都没有全天候的道路交通连接, 少部分的村庄甚至与外界完全不通公路。在其他一些国家, 连接首都与省会城市之间的许多道路仍然是土路; 较大比例的省级公路也仍然是土路, 在雨季可能无法通行。

2. 粮食保障

21. 贫困的一个重要层面是粮食无保障; 而造成粮食无保障的一个因素正是缺乏获取粮食的渠道。

22. 粮食保障包括: 任何时候都能够有系统地供应粮食、能以经济实惠的价格获得粮食、有获取粮食的有形通道、以及能够获得拥有健康的生活所需要的营养食物。粮食无保障可以是暂时的, 例如其原因可以是: 自然灾害、经济崩溃或冲突; 粮食无保障也可以是永久存在的, 其原因是持续的贫困和缺乏经济发展等因素。若能改善交通运输和物流基础设施及相关服务, 便可加强粮食保障, 从而有利于减少贫困。

3. 减少灾害的不利影响

23. 当发生灾害、并需要将救济援助运送达洪灾、干旱、海啸和地震的受害者时, 交通运输条件也至关重要。应对灾害的能力不仅要求采取减灾战略, 包括制订应急交通运输和物流计划, 而且也需要根据实际情况采用符合抗击这些灾害的基础设施设计并遵守此种标准。经验表明, 需要更加关注在交通运输和物流领域的缓解和应对战略。

B. 农村地区的物流和供应链

24. 农村的物流和供应链受到各种复杂和相互交织的因素和问题的影响, 其中包括: 土地所有权、农场规模、市场结构(包括供应链各行为者的市场能力)、信息流、现有的金融和银行设施的情况及其使用成本、现有的物流基础设施与服务的情况、政府的政策(立法、法规和财政环境)、以及公私营部门的参与程度。其中许多因素都远远超出了交通运输部长通常负责处理的那些问题的范围。然而, 这些情况表明, 的确需要采取一种跨部门的做法来处理农村物流和供应链问题。

25. 下面一些段落重点介绍交通运输、物流和供应链效率低下的症状。可能会影响到其运作效率的政策问题则将在下一节中加以探讨。

26. 人们认识到，谷类作物的收获后损失相当大。据联合国粮食及农业组织估计，这些作物在供应链的不同阶段所蒙受的损失程度如下：收获(1-3%)、搬运(2-7%)、打谷(2-6%)、干燥(1-5%)、储存(2-6%)和运输(2-10%)。因此，总损失的范围为 10%-37%，而这一数字中的相当一部分与物流领域的储存和运输有关，相当于 4%-16%。^{7, 8}

27. 关于新鲜食品和新鲜蔬菜问题，印度管理研究所发布的一项研究结果表明，总浪费量约为 50%。⁹ 这些数字的分列数据见以下表 2。

表 2. 新鲜农产品在供应链各阶段所占份额和浪费情况

供应链	农民	村委托代理	地区委托代理	批发商	次级批发商	零售商	共计
份额(占最终价格的百分比)	35	15	10	10	10	20	100
浪费情况(按每一阶段计算)	20	8	2	5	5	10	50

资料来源：Chodavarapu Ysaswi，“为农场新鲜水果和蔬菜的有组织零售制作一个高效供应链模式”，印度管理研究所(班加罗尔，大约在 2007 年)。

28. 世界银行在一份关于印度园艺业竞争力的研究报告中提出的一种观点认为：“园艺业缺乏足够的储存和营销基础设施的极为重要的指标[是]该系统的浪费程度——根据某些估计，浪费量可高达总产量的 20-40%。”¹⁰

四、若干亚太经社会国家采取的干预措施及其经验

29. 本区域许多国家正在执行一些项目，其重点放在发展农村交通运输和物流，或者其中有一部分内容与此相关。在其中许多情况下，相关社区正在从这

⁷ M. de Lucia 和 D. Assennato，“发展中的农业工程：粮食的收获后经营和管理”，联合国粮食及农业组织农业服务公报第 93 号(罗马，1994 年)，2009 年 10 月 29 日查阅网站：www.fao.org/DOCREP/T0522E/T0522E00.htm#Contents。

⁸ 联合国粮食及农业组织，“预防收获后环节的粮食损失：水果、蔬菜和根茎作物”，培训系列：第 17/2 (罗马，1989 年)，2009 年 10 月 29 日查阅网页：www.fao.org/docrep/T0073E/T0073E00.htm#Contents。

⁹ Chodavarapu Ysaswi，“为农场新鲜水果和蔬菜的有组织的零售制作一个高效供应链模式”，印度管理研究所(班加罗尔，大约在 2007 年)。

¹⁰ A. Mattoo, D. Mishra 和 A. Narain，《从国内竞争走向海外竞争：印度园艺业个案研究》(世界银行，2007 年)。

些干预措施中受益。然而，如果要在努力解决以上第一章中所概述的农村贫困程度方面取得进展，那么便需要推广这些积极的干预措施。

30. 下节概述了若干国家最近正在采取的一些措施，包括一些规模较大的措施。

31. 然而，人们认识到，尽管交通运输和物流干预措施有助于促进农村减贫进程，并可成为农村减贫的一个切入点，但仍需要采取一种跨越部门的做法来处理这一问题。

A. 农村地区的运输通道

32. 印度启动了一项称作“总理农村道路计划”的农村道路方案，并将之作为一个百分之百由“中央赞助的方案”，其目的是促进农村与外界的道路连接。该计划的目标是，为居民人数为 1,000 人及其以上的居住区、以及那些人口为 500 及其以上的居住区，建造全天候道路。在山区/沙漠地区/部落地区，这一计划的目标则是使那些拥有 250 及其以上人口的居住区与外界接通公路。以下表 3 中显示，2002 年间总共有 178,768 个居住区属于上述类别。在该国第十个五年计划 (2002-2007 年) 期间，88% 的上述居住区与外界实现了道路连接。

33. 这一项目的一些创新特点计有：首先，其资金来自对柴油征收的 50 派沙（相当于半个印度卢比）的税收；第二，其工程设计标准由中央政府制定；第三，这一计划的实际执行和资金落实是通过一个中央控制的计算机进行的，而且各项目必须通过在线方式提交载有工程照片的报告。

表 3. “总理农村公路计划”下与外界接通公路的状况，目标与成绩
(截至 2007 年 3 月 31 日)

人口类别	符合条件的居住区	第十个五年计划(2002-2007 年)结束时的目标	与外界接通公路的居住区
1 000 人及以上	60 030	25 371	20 478
500 人及以上	79 208	14 854	13 193
250 人及以上	39 530	2 511	3 816
共计	178 768	42 736	37 487

资料来源：印度政府，《第十一个五年计划(2007-2012)》，第 3 卷，规划委员会(新德里，2008 年)，第九章，2009 年 10 月 29 日查阅网页：<http://planningcommission.nic.in/plans/planrel/fiveyr/welcome.html>。

34. 2007 年间，“总理农村公路计划”被并入 Bharat Nirman 方案（一个农村基础设施商业计划，于 2005-2006 年启动）之中。这是一个基础更加广泛的方案，其内容包括饮用水、电信、公路、供电和灌溉。关于农村公路，其目的是：至 2012 年使农村地区所有 1,000 人以上的居住区(山区和部落地区所有 50 人以上的居住区)都能与外界接通公路。¹¹

35. 1996 年至 2004 期间，中国建造了大约 200 万公里的、可归类为农村道路的公路。中国所采取的干预措施的一个特点是，中国不仅建造交通运输基础设施，而且亦提供交通运输服务。该国的公路发展战略构想是：最迟至 2010 年不少于 95% 的村庄将开通定期公共汽车服务，而且最迟至 2010 年使所有村庄都开通此种服务。¹²

36. 斯里兰卡的 Gama Neguma 方案（一个农村发展和减贫方案）的目的是：通过建设经济繁荣的村庄，实现整个岛屿的经济发展。该方案已于 2006 年在 119 个行政村启动，最终将覆盖全部 14,034 个行政村。在该方案下，2008 年间共建造了 3,354 公里的公路和桥梁，总造价为 70.58 亿斯里兰卡卢比。¹³

37. 不丹在其 5 个地区建造了 8 条重点接驳道路，而先前这些地区内社区的居民完全与世隔绝，必须步行 1 到 3 天才能到达全天候公路或市场、学校、医疗卫生诊所、医院和地区的总部。¹⁴

38. 印度规划委员会方案评估组织在其一份评估中，纪录了以下内容：

“总理农村公路计划”已成功为一些最急需的居住区提供了与外界的连接，尽管在大多数选定的邦，执行步伐相当迟缓。选择这些道路工程似乎有理有据，除非人们对其他地区/其他邦因此失去的道路工程所带来的机会成本给予较高的权重。所有负责落实这些公路的邦都指派了一个执行机构作为中心机构。所有获选执行建设这些公路的邦在挑选居住区、方案计划书和批准方面，都或多或少地坚持了“总理农村公路计划”的指导准则。人们发现，总体上说，“总理农村公路计划”公路的质量是良好的。“总理农村公路计划”下的公路通向了学校/学

¹¹ 印度政府，“Bharat Nirman：一项农村基础设施商业计划”，2009 年 10 月 29 日，查阅网页：www.bharatnirman.gov.in。

¹² Wang Ruijun、Li Huaijian 和 Li Yang，“中国省级公路和农村公路开发的政府政策”，亚太交通运输和物流教育研究网交通运输与千年发展目标会议，2005 年 4 月 14-15 日，新德里。

¹³ 斯里兰卡政府，“2008 年年度报告”，财政和计划部，见网页：www.treasury.gov.lk/FPPFM/fpd/annualreports.htm。

¹⁴ 国际发展协会，“交通运输：改善对穷人的服务”（华盛顿特区，世界银行，2008 年 9 月）第 16 页，2009 年 10 月 29 日查阅网页：http://siteresources.worldbank.org/INTSDNETWORK/Resources/IDA_Transport.pdf。

院、市场中心、办公室等重要地方—[它们]改善了—受益村民与外界的通道，并以提高农产品价格、增加新的就业渠道等形式，增加了他们的收入。在像喜马拉雅邦那样地形险恶的一些邦，要向那里的居住区的居民提供与外界的公路连接，成本非常高。但是若没有“总理农村公路计划”，也就不会有公路通到这些人烟稀少的居住区。¹⁵

39. 一份关于中国道路开发、经济增长和减贫情况的研究得出了以下各项结论：

此项研究最重要的调研结果是，相对于其国内生产总值而言，低等级公路(大多数是农村公路)的效益/成本比率大约相当于高等级公路的效益/成本比率的 4 倍。即使相对于城市的本地生产总值而言，低等级公路的效益/成本比率要比高等级公路大得多。就其对本地农业生产总值的贡献而言，从相关的统计数字看，高等级公路所产生的影响不大，而低等级公路不仅贡献很大，而且每投资 1 元人民币，就可为本地农业生产总值产生 1.57 元人民币的收益。对农村的非农本地生产总值而言，低等公路的投资回报也很高。对低等级公路每 1 元人民币的投资就能为农村非农本地生产总值产生 5 元以上的收益。

就其对减贫工作的贡献而言，与高等级公路相比，低等级公路每投资 1 元人民币，就能使多得多的农村和城市穷人脱贫。

此项研究的另一项重大收获是：探讨了在中国不同地区进行投资所带来的增长与减贫之间的消长关系。华东和华中地区道路投资的经济回报率最高，而中国西部(尤其是西南地区)道路投资对减贫工作的贡献最大。这意味着，不同地区的优先重点取决于它们是将经济增长还是将减贫事业作为国家的最重要目标。¹⁶

B. 农村地区的物流和供应链

1. 供应链基础设施

40. 建设、修复和维护交通运输基础设施只是改善有形交通运输条件和增加经济机会的一部分。发展其他供应链基础设施，包括储存、仓库储存和市场环境也至关重要。

¹⁵ 印度政府，“总理农村公路计划’快速共同评价综述”，规划委员会，方案评价组织(2005年)，2009年10月29日查阅网页：
http://planningcommission.gov.in/reports/peoreport/peoevalu/peo_pmgysy.pdf。

¹⁶ Shenggen Fan 和 Connie Chan-Kang，“中国的道路开发、经济增长和减贫事业”，国际粮食政策研究所，研究报告第 138 号(华盛顿特区 2005 年)，第 46 页，2009 年 10 月 29 日查阅网页：
www.ifpri.org/sites/default/files/publications/rr138.pdf。

41. 改善市场环境是孟加拉国“第二个农村道路与市场改进和维护项目”的一项重要内容。该项目包括改善 137 个增长中心市场和 15 个联合村中心市场。该项目的“交付报告”提供了这些交通运输和物流干预措施产生了影响的证据。该报告还指出，改善相关基础设施大大地增加了这些市场的总营业额和参与人数，显著地改变了车辆的模式组合，降低了交通运输成本，并为社会中大批弱勢群体提供了就业机会。¹⁷

2. 价值链开发和支持

42. 在亚太区域和其他一些区域的许多国家，各不同组织正在开展一些总标题为“价值链的开发和支持”的项目。这些项目的目的是使价值链的行为者能够建立和维持各种有效的相关联系，以便提高其经营业绩。例如在越南，荷兰发展组织正在执行以下四个项目：¹⁸

(a) 莱州和河江：发展茶叶价值链，其目标是至 2012 年时使 2,000 名相关茶叶生产者的收入增加 20%；

(b) 莱州和老街：发展豆蔻的价值链，其目标是至 2012 年时使 5,000 个贫困家庭的收入增加 20-30%；

(c) 平顺、宁顺、广治和承天顺化：发展麻疯树价值链，其目标是至 2010 年底时提高 10,000 个贫困家庭的收入；

(d) 承天顺化、广治和广平：发展木薯的价值链，其目标是至 2010 年底使 60,000 个贫困家庭的收入增加 30-40%。

43. 关于发展价值链所涉体制和组织层面的内容将在下文予以探讨。

3. 路边设施

44. 路边的小摊、商店和餐馆往往成群地聚集在一起——这正是本区域许多国家的国家公路沿线的一个特点。这些设施为当地社区提供了创收和创造就业机会，并为旅行者提供了一个休息、餐饮和购买当地特有农产品的机会。

45. 在日本，这些设施被称为路边休息站。目前日本大约有 800 个这样的路边的休息站。它们与其他的路边服务区有三个不同之处：第一，它们是在社区的帮助下设计的，并使当地社区和公路使用者建立了更加密切的联系。第二，它

¹⁷ 世界银行，“孟加拉国第二个农村道路与市场改进和维护项目：项目交付报告”，报告编号：25229-BD(2003年1月10日)，第38-29段。

¹⁸ 荷兰发展组织，“小农户经济作物，向农村贫困者提供有利的经济作物解决方案”，<http://www.snvworld.org/en/countries/vietnam/ourwork/Documents/Brochure%20Cash%20Crop%20Final.pdf>

们为当地居民提供了商业机会，因为人们可能在这些地点提供多种公共服务，例如医疗卫生保健、教育和培训活动、文化活动、以及提供平常的餐馆和商业活动等。第三，尽管这些服务区是针对道路使用者的，但是它们不仅为开车到来的人们提供这些服务，而且也为那些步行或骑自行车来的人们提供服务。换言之，路边休息站可有助于满足当地居民和旅行者的多重需求。中国、肯尼亚和泰国都开展了基于类似概念的项目。¹⁹

C. 物流和营销服务所涉体制层面和组织层面

46. 不同的行为者，包括中央、省市和地方政府、双边和国际援助机构、国际金融机构、国内和国际非政府组织、合作社、以及私营部门等，目前正在启动一些旨在支持物流和营销服务所涉体制和组织工作的措施。

47. 在中央、省市和地方各级，相关各国正在采取一些旨在放开农村市场和精简供应链的举措，以期增加农民进入市场的程度。

48. 这些政策的实行不仅增加了农民的收入机会，同时也提高了供应链的效率并降低了价格。

49. 在本区域各国，超市的出现为农民多样化生产提供了机会，使他们能够从种植基本的主食豆类、谷类和淀粉类作物改为种植高价值的作物，例如蔬菜、水果、花卉、观赏植物、调味品和香料等。在当地、全国、区域和全球各级市场营销这些作物可促进减贫，其主要途径有两条：第一，可以增加收入，从而使他们能够有钱购买食物；第二，可以增加他们所摄入的食物的营养价值。

50. 在印度，一些大型公司，包括 Future Group、Reliance Fresh and Field Fresh Foods 等(系 Bharti Enterprises and Del Monte 的合资企业)，它们每个都有自己的物流公司，并正在开发这样的零售网点。Reliance 的商业模式是“从农场到餐桌。这样，农民就可以直接地将农产品送达商店或者收集中心。农产品在收集中心经加工后，就可配送到各个商店。这种模式减少了供应链的长度，而原来供应链的环节包括：农民、收集者、委托代理、贸易商、批发商、半批发商、零售商和消费者。

51. 在孟加拉国，一家名叫 Agora 的公司 在达卡市开了四间超市。这家公司与北孟加拉一个有 1,000 名农户的合作社签订了一个协议：直接从农田采购蔬菜和水果。这些农产品的价格根据邻近地区批发市场当天的平均价格确定。合作社同意遵守 Agora 的质量标准，并通过合同书面合同承诺：在耕作和收割期间，不使用杀虫剂、化学品和不必要的化肥。

¹⁹ 扩大效应有限公司，“路边休息站：日本的城乡交流”，2009年10月29日，查阅网页：<http://marukuwato.multiply.com/journal/item/184>。

52. 尽管关于合同农业和大型超市等领域还有一些尚未解决的政策问题，但许多消费者和农民正在从这些发展动态中受益。

53. 由于认识到发展高效供应链的重要性、并认识到在储存、交通运输、营销和批发和零售配送领域扩大经济规模的重要性，本区域许多国家设立了此类合作社。在其中一些国家，合作社的产品在国家产出中占有相当大的比例。尽管这些合作社在体制和组织结构方面的经验和声誉有喜有忧，但人们认为其中许多做法业已成功地促进了减贫事业。

54. 发展一条龙服务和加强供应链的社会网络正日益地被用作缓解农村贫困的一个重要途径。上文所讨论的荷兰发展组织的工作就是此方面的一个实例。这些举措是农村社区知识管理工作的重要层面，而且还包括了使农民更好地获取关于农作物和市场的技术信息的内容、以及包括使他们得以通过相关网络交流信息、征询意见，以期获得加入网络的外部效益等内容。在此方面，支持大力发展一条龙服务是有充分理由的。

五、供审议的议题

55. 各代表团不妨向本届论坛通报和介绍其各自的国家目前正在采取的、旨在支持农村减贫工作的交通运输和物流干预措施。

56. 鉴于上述一些议题在每一不同国家自有其不同的特性，本届论坛不妨就其在这一领域可采取的区域性行动，向秘书处提供进一步指导。

57. 在此问题上，各代表团不妨就如何设法解决《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》中所论述的事项 (E/ESCAP/63/13, 第五章) 表明意见和看法。这些事项是：

(a) 举办旨在为实现各项千年发展目标而在交通运输领域采取各种干预措施问题的讨论会和讲习班、以及提供涉及发展交通运输以便实现相关的千年发展目标方面的区域良好做法的资讯；

(b) 针对交通运输与社会经济发展之间的联系进行审评以及开展分析性和量化研究；

(c) 传播关于改善交通运输的连接和通达情况的最佳做法和干预措施的资讯。

58. 为了协助秘书处切实落实《釜山宣言》的《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案》第一阶段(2007-2011年) (E/ESCAP/63/13, 附件), 各代表团不妨表明其是否有兴趣在以下诸领域开展工作：进行最佳做法的个案研究；相互交流关于交通运输与社会经济发展之间的联系的研究报告；举办关于这些主题的讨论会和讲习班。

.