

**亚洲及太平洋经济社会委员会**

交通运输部长级会议

第二届会议

2011年11月14-18日，曼谷

临时议程项目2

评估和评价《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）》、《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》、以及《亚洲发展交通运输曼谷宣言》的执行情况**评估和评价《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）》、《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》、以及《亚洲发展交通运输曼谷宣言》的执行情况****秘书处的说明***内容提要*

于2006年11月在大韩民国釜山举行的交通运输部长级会议通过了《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》及其标题为“评估和评价《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）》”的附件。此项《宣言》中描绘了亚太经社会成员和准成员对于亚洲及太平洋国际一体化多式联运和物流系统的共同愿景，而其所附的《区域行动方案》则为在2007-2011年期间实现此一愿景确定了具体的目标和活动。本文件重点介绍了《区域行动方案》在其第一阶段中所取得的各项主要成就和开展的活动，并提出了对《区域行动方案》第一阶段的实施工作进行独立评价的结果和建议。

文件最后提出了供本届部长级会议审议的若干事项。

目 录

章 次	页 次
一、导言	4
二、《区域行动方案第一阶段（2007-2011 年）》 的实施情况概述.....	4
A. 主题 1：部长一级的政策指导.....	6
B. 主题 2：运输基础设施的发展.....	7
C. 主题 3：交通运输便利化.....	8
D. 主题 4：运输物流.....	9
E. 主题 5：筹资及私营部门的参与.....	9
F. 主题 6：交通运输的可持续发展.....	10
G. 主题 7：道路安全.....	10
H. 主题 8：交通运输与千年发展目标.....	11
三、对《区域行动方案》第一阶段执行情况的独立评估.....	11
A. 目标和方法.....	11
B. 结论摘要.....	12
C. 针对《区域行动方案》第二阶段提出的建议.....	18
四、供审议的事项.....	21
列表	
1. 《区域行动方案》的专题领域及其近期目标.....	4
2. 伙伴关系.....	13
3. 评估《区域行动方案》执行工作的成效.....	15
4. 《区域行动方案》第二阶段的各个优先领域.....	18
5. 《区域行动方案》的矩阵方法.....	22

缩略语

AFFA	东盟货运代理商协会
ADB	亚洲开发银行（亚行）
AIT	亚洲理工学院
AITD	亚洲运输发展研究所
ASEAN	东南亚国家联盟（东盟）
ECE	欧洲经济委员会（欧洲经委会）
ECO	经济与合作组织（经合组织）
ESCAP	亚洲及太平洋经济社会委员会（亚太经社会）
FIATA	国际货运代理商协会联合会
GIZ	德国国际合作机构（原为 GTZ）
GMS	大湄公河次区域
GRSP	全球道路安全合作伙伴
HIV/AIDS	人类免疫缺陷病毒/获得性免疫缺陷综合症 （艾滋病病毒/艾滋病）
IDI	基础设施发展研究所（基础设施研究所）
ILO	国际劳工组织（劳工组织）
IFRTD	发展农村交通运输国际论坛
IGC TRACECA	欧洲—高加索—亚洲运输走廊政府间委员会
iRAP	国际公路评估方案（公路评估方案）
IRF	国际道路联合会（道路联合会）
IRU	国际公路运输联盟（公路运输联盟）
IsDB	伊斯兰开发银行
JICA	日本国际协力事业团
KEC	韩国高速公路公司
KMI	韩国海洋水产开发院
KOTI	韩国运输研究所
KRRI	韩国铁道研究所
MDGs	千年发展目标
NELTI	新欧亚陆路交通运输倡议
PIARC	世界道路协会（道路协会）
PPP	公私营伙伴关系
RAP	亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案
SCO	上海合作组织（上合组织）
OSJD	铁路合作组织
UIC	国际铁路联合会（铁路联合会）
UNCTAD	联合国贸易与发展会议（贸发会议）
UNDP	联合国开发计划署（开发署）
UNEP	联合国环境规划署（环境署）
WCO	世界海关组织（海关组织）
WHO	世界卫生组织（卫生组织）

一、导言

1. 于 2006 年 11 月在大韩民国釜山举行的部长级会议通过了《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》及其标题为“《区域行动方案第一阶段（2007-2011 年）》”的附件。此项《宣言》中描绘了亚太经社会成员和准成员对于亚洲及太平洋国际一体化多式联运和物流系统的共同愿景，而所附《区域行动方案》则为在 2007-2011 年期间实现此一愿景确定了具体的目标和活动。随后，经社会又于 2007 年 5 月 23 日通过了关于执行《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》以及《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）》的 2 第 63/9 号决议。于 2009 年 12 月在曼谷举行的首届亚洲交通运输部长论坛上通过了《亚洲及太平洋发展交通运输曼谷宣言》；经社会在其关于执行《曼谷宣言》的 2010 年 5 月 19 日第 66/4 号决议中又重申了《釜山宣言》中所提出的愿景。

2. 本文件有两个目的：第一，审查《区域行动方案》第一阶段的实施情况；第二，提出对《区域行动方案》第一阶段实施工作进行独立评价的结果和建议。本文件应连同资料性文件 E/ESCAP/MCT.2/INF/5 一并阅读。

二、《区域行动方案第一阶段（2007-2011 年）》的实施情况概述

3. 《釜山宣言》中确认，各国需要高效的运输基础设施和服务，以便抓住全球化所带来的经济和贸易发展的新机遇。为此，《区域行动方案》的第一阶段共囊括 8 个专题领域。以下列表 1 显示了各专题领域及其近期目标。

列表 1

《区域行动方案》的专题领域及其近期目标

专题领域	近期目标
1. 部长一级的政策指导	
1.1 亚洲交通运输部长论坛	在部长一级促进开展区域合作和发挥政策领导作用，以推动作为本区域发展之关键的交通运输前行
2. 交通运输基础设施发展	
2.1 促进和发展/升级改造亚洲公路网	通过协调规划各国道路基础设施的开发，包括路网的升级，推动亚洲公路网。
2.2 促进、开发和运营泛亚铁路网	促进泛亚铁路网以高效和可持续地运输货物和人员。

专题领域	近期目标
2.3 交通运输规划和基础设施发展采用一体化多式联运的办法	促进交通运输规划采用一体化方法，并以此作为亚洲国际一体化多式联运系统的组成部分以及经济和贸易发展的重点。
2.4 交通运输基础设施的管理和维护	提高各国管理和维护交通基础设施的能力。
3. 交通运输便利化	
3.1 便利化协调机制	促进公共和私营部门中涉及国际交通运输的所有利益攸关方为交通运输便利化开展合作。
3.2 建立国际交通运输法律制度	协助各国制定便利国际陆路运输的适宜法律制度。
3.3 新技术的应用	推动简化/统一国际交通运输的过境程序和单据，以及新技术的应用，包括信息和通信技术。
3.4 发展用以查明瓶颈问题以及监测便利化措施影响的工具	协助各国确定和解决阻碍高效顺畅的国际交通运输的主要瓶颈问题。
3.5 提升运营者的技能	协助各国提高专业人员承接国际陆路运输业务的能力。
4. 运输物流	
4.1 编写物流服务供应商的营运指南	订立物流服务供应商的共同营运标准，协调本区域各成员国所使用的办法，以提升货运代理、多式联运经营者和物流服务供应商在运输行业内的形象。
4.2 发展物流服务中心	促进整个区域高效物流服务中心和集群的发展。
4.3 促进在本区域内建立伙伴关系、交流经验	建立地方、次区域、区域和国际各级网络，以加强物流服务行业建立伙伴关系、交流经验和提高竞争力的能力。
4.4 物流能力建设	通过开展针对货运代理商、多式联运经营者、物流服务供应商和公务员的可持续教育方案加强各国在物流业的能力和技能。

专题领域	近期目标
5. 筹资和私营部门的参与	提高机构能力，以便从传统和非传统来源筹措更多投资于交通运输部门的资金，包括为此建立公私伙伴关系。
6. 交通运输可持续发展	提高决策者对可持续交通运输的政策选项的理解和认识。
7. 道路安全	促进提高对道路安全问题和潜在干预措施的理解和认识，并扩大亚洲及太平洋区域的国际合作。
8. 交通运输与千年发展目标	促进提高对交通运输干预措施、减贫和实现千年发展目标之间的相互关联的认识。

4. 由此可见，《区域行动方案》是秘书处和会员国的联合规划文件，旨在实现本区域国际一体化多式联运和物流系统的共同愿景。以下概要总结归纳了《区域行动方案》在每一专题领域取得的主要成就和开展的活动。

A. 主题 1

部长一级的政策指导

5. 随着本区域内部及其与其他区域之间贸易迅速扩张，以及全球生产网络的演变，显然需要有一个高层次的机制，用以应对亚太区域不断变化的交通运输需求。2007 年之前，主要的区域召集机构是由亚太经社会每五年举办一届的交通运输或基础设施部长级会议。为此，于 2006 年在釜山举行的交通运输部长级会议表示大力支持设立亚洲交通运输部长论坛作为正式的区域机制，以推动各方开展合作，并处理各种新出现的问题（见文件 E/ESCAP/63/13, 第 3 段）。随后，经社会又于 2008 年 4 月 30 日通过了关于设立亚洲交通运输部长论坛的第 64/5 号决议。

6. 这一部长论坛的第一届会议于 2009 年 12 月在曼谷举行，27 个成员和准成员、两个联合国机构、以及 11 个政府间组织、非政府组织和其他组织与会。论坛研究了本区域交通运输领域中的主要事态发展，并通过了《亚洲发展交通运输曼谷宣言》；经社会随后在其 2010 年 5 月 19 日的第 66/4 号决议中对此表示欢迎。

7. 随着亚洲交通运输部长论坛的设立，交通运输部长可每隔两年或三年举行一次会议，以便就发展交通运输问题交换意见，促进区域合作，提供政策指导，加快出台联合举措，以及及时应对各种新出现的问题。

B. 主题 2

运输基础设施的发展

8. 自《亚洲公路网政府间协定》于 2005 年开始生效以来，亚太经社会一直为之提供秘书处服务。¹ 此种服务包括对亚洲公路网工作组提供服务并监督此项协定的执行情况。2007 至 2011 年间，共有七个国家批准了这一协定，² 从而使缔约国总数达到 28 个，其中只有一个签署国目前尚未成为缔约国。

9. 2007 和 2011 年期间，许多国家都升级或新建了亚洲公路网的路段，其中包括：亚美尼亚、阿塞拜疆、孟加拉国、不丹、柬埔寨、中国、格鲁吉亚、印度、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、蒙古、缅甸、尼泊尔、俄罗斯联邦、泰国和土耳其。低于三级标准的公路长度从 2006 年总长为 14.1 万公里公路中的 1.2 万公里（9%）下降到 2008 年总长为 14.2 公里公路中的 1.158 万公里（8%）。³ 此外，2009 年间还新建了印度与不丹之间的 AH48 路段：廷布 (Thimphu) — 彭措林 (Phuentsholing) — 斋关 (Jaigaon) 路段。这意味着本区域所有内陆国家现都与公路网连通。

10. 秘书处加强了与捐助国和国际金融机构之间的合作，以期协助各国为亚洲公路网投资项目融资。2010 年间，亚洲开发银行在技术援助 (TA) — 7757 项下启动了一个称作为“促进区域基础设施发展”的项目，其中包括评估亚行对亚洲公路网和泛亚铁路网所做的贡献，以及评估可否建立一个区域开发专项基金。

11. 《亚洲公路网政府间协定》中一项悬而未决的义务是公路网沿线的道路标志问题。迄今为止，日本、韩国、蒙古和泰国都已在其各自的亚洲公路路段沿线设置了标志。定于 2011 年下半年举行的亚洲公路工作组下一次会议计划就这一问题进行讨论。

12. 2009 年发生了具有重要里程碑意义的事件：第八个国家批准了《泛亚铁路网政府间协定》，从而使该协定得以正式生效。⁴ 此后，又有八个国家成为缔约国，即孟加拉国（2010）、格鲁吉亚（2009 年）、伊朗伊斯兰共和国（2009 年）、巴基斯坦（2009 年）、老挝人民民主共和国（2011 年）、斯里兰卡（2010 年）、乌兹别克斯坦（2009 年）和越南（2009 年）。迄今为止，已有 22 个国家签署了该协定，其中有 16 个国家已成为其缔约国。

¹ 联合国，《条约汇编》，第 2323 卷，编号：I-41607。

² 老挝人民民主共和国（2008 年）、孟加拉国（2009 年）、伊朗伊斯兰共和国（2009 年）、印度尼西亚（2010 年）、尼泊尔（2010）、菲律宾（2007 年）和土耳其（2010 年）。

³ 秘书处目前正在收集 2010 年网络状况的数据。

⁴ 联合国，《条约汇编》，编号：46171。

13. 自 2007 年以来，在规划和建设泛亚铁路网的缺失路段方面已取得显著进展。2009 年间开通了自泰国廊开府(Nong Khai)到老挝人民民主共和国友谊桥(Thanaleng)路段，从而开创了未来老挝人民民主共和国与马来西亚和泰国的港口之间提供铁路服务的前景。在伊朗伊斯兰共和国，2009 年完成了克尔曼(Kerman)至扎黑丹(Zahedan)的缺失路段的建设，同时还完成了桑甘(Sangan)至阿富汗边境路段的建设。在乌兹别克斯坦，开通了塔什古扎(Tashguzar)至博伊苏姆(Boysum)路段。

14. 与此同时，俄罗斯联邦一直投资于 Transib-7 的项目，其目的是在跨西伯利亚干线自俄罗斯联邦远东地区港口至莫斯科之间实现七天的转运时间，以加快亚欧铁路交通运输。另外，作为东盟的新加坡 - 昆明铁路连通项目的一部分，目前正在重新连通柬埔寨与泰国的铁路网，而中国和老挝人民民主共和国政府于 2011 年签署了一份关于建设从万象到磨丁的铁路线的谅解备忘录。

15. 现已出台一系列举措，以协助各成员国实现亚洲公路、泛亚铁路和其他交通运输模式的一体化。为此，秘书处进行了陆港的研究，此项研究为目前正在拟定的陆港政府间协定草案内容的讨论提供了资讯。秘书处在 2009 和 2010 年期间实施了一个东北亚和中亚国际多式联运运输走廊的营运项目，以加强成员国之间以运输走廊为基础的合作。2010 年 7 月在大韩民国义王市举行的第三次专家小组会议通过了关于加强成员国之间以走廊为基础的合作的专家联合声明。

16. 秘书处与上海合作组织合作，于 2008 年举办一个道路网络研讨会，以推动亚洲公路网融入次区域网络。秘书处还于 2009 年举办了一个亚洲道路养护研讨会。

C. 主题 3

交通运输便利化

17. 为了加强各国在贸易和运输便利化方面的协调，秘书处推动建立贸易和运输便利化的正式国家协调机制。在关于国家协调机制的一项研究公布之后，秘书处举办了国家讲习班并向以下国家提供咨询服务：巴基斯坦（2007 年）、伊朗伊斯兰共和国（2007 年）、蒙古（2009 年）和哈萨克斯坦（2009 年）。秘书处还向吉尔吉斯斯坦国家委员会提供咨询服务，并向老挝人民民主共和国和蒙古的委员会提供相关资讯。

18. 秘书处继续对制定和实施运输便利化次区域协定给予支持。秘书处与上海合作组织秘书处和亚洲开发银行合作，为上海合作组织成员国政府间就国际道路运输便利化达成一项协定提供技术和财政援助方面的支持。2011 年在阿斯塔纳举行的谈判会议上，上海合作组织各成员国的代表团就附件草案的几乎所有未决条款都达成了共识。秘书处还为之提供技术援助，以实施由亚行支持的《大湄公河次区域跨境运输协定》

19. 秘书处制订了促进亚洲及太平洋区域内陆国家贸易和运输便利化的信息和通讯技术（信通技术）应用指南，其重点对象是哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦。

20. 目前人们普遍认为亚太经社会时间/成本-距离的方法是确定运输路线瓶颈的有用工具。若干国家已经采用这一方法，在某些情况下接受了秘书处的技术支持，而一些国际组织也经修订后采用了这一方法。例如，国际公路运输联盟使用这一方法监测新欧亚陆上运输倡议沿线情况，而且还与联合国贸发会议合作对老挝人民民主共和国和泰国提供技术援助，以便在两国过境路线应用这一方法。

21. 秘书处还协助亚洲开发银行编写培训教材并于 2009 年举办培训课程，内容是沿东西经济走廊实施《大湄公河次区域跨境运输协定》。

D. 主题 4

运输物流

22. 在《制订区域行动方案》时，各方认识到物流业是发展一体化多式联运网络的关键所在，但缺乏共同的标准是其发展的一个主要障碍。因此秘书处在以下方面开展了研究：行为守则、最低标准和资格、会员资格、标准交易条件和登记要求。2011 年举行了一个专家小组会议，讨论和完善货运代理及物流服务供应商的最低标准准则和行为守则。

23. 2011 年，秘书处发起了一个项目，以协助东盟国家就陆港进行可行性初步研究。这项活动将在陆港规划，尤其是在制订陆港政府间协定方面为决策者提供重要的参考。

24. 2007 和 2011 年期间，秘书处每年都为全国货运代理协会、全国物流协会和其他专业运输机构的行政首长举办各种区域论坛和会议。在此方面，《区域行动方案》第一阶段期间与国际货运代理协会联合会的合作得到了加强。

25. 对柬埔寨、印度尼西亚、哈萨克斯坦、马来西亚、蒙古、尼泊尔和斯里兰卡的全国货运代理协会和全国物流协会在货运代理、多式联运和物流方面的定制培训方案的设计、执行和监测提供技术援助和咨询服务。教员培训讲习班已培养了一批当地教员，而秘书处也促进了在这些教员间建立区域网络。

E. 主题 5

筹资及私营部门的参与

26. 在着手设计《区域行动方案》时，各方就认识到大多数国家如从传统渠道筹资就会面临运输基础设施资金短缺的问题。因此，《区域

行动方案》的目标之一就是加强各国从传统和非传统渠道，包括公私伙伴关系筹措资金用以投资的能力。在此方面，秘书处对 2007 年在首尔以及 2010 年在雅加达举行的公私伙伴关系促进基础设施发展的亚太部长级会议的举办提供了支持。⁵

27. 秘书处还就公私伙伴关系开发资源并编写培训材料，供网上培训课程使用。2009 和 2011 年举办了特许经营范本的课程，而且有几个国家使用了亚太经社会的评估工具来评估其实施公私伙伴关系项目的准备工作。⁶ 2011 年，秘书处与亚洲运输发展研究所合作，举办了公私伙伴关系相关单位关于公私伙伴关系能力建设的区域会议，以及关于公私伙伴关系课程设置的咨询会议。

F. 主题 6

交通运输的可持续发展

28. 《区域行动方案》的目标之一是提高人们对有关备选政策的认识，以促进交通运输的可持续发展。2008 年 10 月在曼谷举行的交通运输委员会第一次会议期间，一些代表团表示，支持秘书处促进成员间在减少交通运输部门的能源消耗和排放领域开展经验交流（见文件 E/ESCAP/65/4，第 4 段）。随后，2009 年 12 月举行的亚洲交通运输部长论坛第一届会议讨论了运输与环境的问题（见文件 E/ESCAP/66/11）。论坛强调了多式联运的重要性，以及从公路到铁路和水路、从私人机动车到公共交通的模式转变。2010 年，秘书处举办了一个货运和物流生态效益的专家组会议，并着手审评城市货运的生态效益和可持续发展的良好做法和指标。秘书处还与德国国际合作机构合作就交通运输的可持续发展和筹资在 2011 年举行的第五届亚太城市论坛上举办了一个分组会议（见文件 E/ESCAP/CED(2)/2）。

G. 主题 7

道路安全

29. 《釜山宣言》以及《改进亚洲及太平洋区域道路安全部长宣言》（见文件 E/ESCAP/63/13，第四和第五章）强调务必遏止本区域的交通事故及其相关的死亡人数。因此，2007 和 2008 年举行的一系列关于提高亚洲公路网道路安全的专家组会议制定了区域道路安全的目的、目标和指标。秘书处也举办了一个专家组会议，以便为 2009 年在莫斯科举行的第一届题为“改进道路安全：时不我待”的全球部长级会议做好区域筹备工作。该会议通过了一项宣言，促成大会宣布 2011-2020 年为“道路安全行动十年”。⁷ 随后，经社会于 2010 年 5 月 19 日通过了关于改进亚洲及太平洋道路安全的第 66/6 号决议。2010 年，对

⁵ 可查阅网页：<http://www.unescap.org/ttdw/ppp/PPPReadiness.html>。

⁶ 可查阅网页：<http://www.unescap.org/ttdw/ppp/PPPReadiness.html>。

⁷ 大会关于改进全球道路安全的 2010 年 3 月 2 日第 64/255 号决议。

“道路安全行动十年”中的区域道路安全目的、目标和指标进行了调整，而且秘书处已开始就制订各国的道路安全计划向各国政府提供技术援助。秘书处还着手开发一个基于万维网的道路安全利益攸关方的区域网络。

H. 主题 8

交通运输与千年发展目标

30. 《区域行动方案》的另一个目的是促进各方对运输干预措施、减贫和实现千年发展目标之间的联系的认识的提高。在此方面，秘书处就与交通运输和千年发展目标有关的问题进行了分析研究，其中又以农村通道、从农场到市场的物流和粮食安全为重点。⁸ 秘书处依据《区域行动方案》开展的其他活动也促进了各项千年发展目标，尤其是那些与《阿拉木图行动纲领》有关的活动，⁹ 这是对关于建立全球发展伙伴关系的千年发展目标 8 的支持。

三、对《区域行动方案》第一阶段执行情况的独立评估

A. 目标和方法

31. 2011 年初，秘书处着手对《区域行动方案》第一阶段进行独立评估，其目标是：

(a) 评估《区域行动方案》在实现所有八个专题领域所确定的各项目标方面的执行情况。

(b) 评估《区域行动方案》作为成员国、亚太经社会和其他合作伙伴之间的总体合作框架的实用性。

32. 聘请了独立顾问开展评估工作。向政府所在地和国家协调中心（如有），以及伙伴组织发出了调查问卷。共计收到了 34 份答卷：11 个国家各部委的 22 份、私营公司（货物代理）4 份、以及伙伴组织 8 份。此外，顾问还访问了柬埔寨、中国、印度、蒙古和泰国，以便对利益攸关者以及亚太经社会的工作人员进行深入访谈。此外，独立顾问还通过以下渠道收集信息：(a) 案头审查文件；(b) 国别发言；(c) 《区域行动方案》内项目的进展报告和最终报告；(d) 发表的研究、手册、准则、原始材料；(e) 会议文件；(f) 《区域行动方案》的活动参与

⁸ 参见题为“交通运输与贫困：从农场到市场—扩大物流的接触面”的文件（E/ESCAP/CTR/2）并参见题为“农村的通道以及从农场到市场的物流”的文件（E/ESCAP/FAMT/SGO/5）。

⁹ 《阿拉木图行动纲领》：在新的内陆和过境发展中国家过境运输合作全球框架内着手满足内陆发展中国家的特殊需求（内陆和过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构关于过境运输合作问题的国际部长级会议的报告，阿拉木图，哈萨克斯坦，2003 年 8 月 28 和 29 日（A/CONF.202/3），附件一）。

者的反馈意见；以及 (g) 间接渠道，包括互联网和亚太经社会网站上公布的信息。例如 2001 年 11 月 12-17 日在首尔举行的发展基础设施部长级会议“因在新德里行动计划区域行动方案(2002-2006)内优先关注综合/多式国际联运的制订、发展和改善。”经社会在其 2007 年 5 月 23 日第 63/9 号决议“执行《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》以及《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)》”中，要求执行秘书“圆桌区域成员和准成员实现建立一个国际综合多式联运和物流体系的长远构想，这是迎接日益严重的全球化挑战书所需要的，在此时建设综合的多式国际联运体系被进一步被核准为区域构想。”

B. 结论摘要

33. 《区域行动方案》的总体目标是开展政府官员和其他政策和方案利益攸关方的能力建设，以加强区域促进包容性和可持续发展的交通运输方面的合作。在此背景下，评估的重点是对《区域行动方案》进行整体评估，其依据是相关性、效率、效益、可持续发展、联合国的一致性和伙伴关系的标准，以及根据《区域行动方案》确定的指标，《区域行动方案》各专题领域的执行情况。¹⁰

34. 就整体方案而言，请各成员国和伙伴组织评估《区域行动方案》在何种程度上反映出本国和本区域交通运输的重点、配合了其他发展伙伴的类似举措、以及支持了联合国全球任务的相关目标。请受访者在回答每一提问时用 1 至 5 分来为有关程度或重要性打分，然后计算总分数，再以百分比表示出来。

35. *相关性*：当被问及《区域行动方案》是否反映出本区域和本国交通运输的重点时，成员国给出了 85% 的得分，而当被问及《区域行动方案》在何种程度上反映出本区域交通运输的重点时，伙伴组织给出了 73% 的得分。评估者认为，《区域行动方案》被视为与所有国家所表达的需要密切相关，其依据是项目文件、利益攸关方的磋商、全球和区域任务以及政府间机构的审议。

36. *伙伴关系*：根据《区域行动方案》，秘书处加强了与联合国其他机构以及与运输组织和协会的关系。在某些情况下，亚太经社会举办了共同研讨会并合作参与分析研究；在某些情况下，则以信息共享和参与彼此会议的形式展开合作。以下列表 2 中列出了在《区域行动方案》每个专题领域中已成为合作伙伴的联合国各机构和各办事处、外部组织、以及协会。

¹⁰ 这些评价标准是由《亚太经社会监测和评价准则》所确定（可查阅网页：<http://www.unescap.org/pmd/documents/me/EvaluationGuidelinesOct09Pub.pdf>）。此外，基于性别平等主流化、人权的方法以及环境的可持续性也是亚太经社会的评价标准，但这些问题在拟定《区域行动方案》时并未予以考虑，因此未列入问卷。

列表 2
伙伴关系*

	《区域行动方案》专题领域	联合国其他机构	外部合作伙伴
1	部长级政策指导	贸发会议、环境署	亚行、东盟、亚洲运输发展研究所、国际公路评估方案、国际铁路联合会、全球基础设施基金、发展农村交通运输国际论坛、日本国际协力事业团、韩国海洋水产开发院、欧洲—高加索—亚洲运输走廊政府间委员会
2	发展交通运输基础设施	欧洲经济委员会	世界银行、亚行、经济合作组织、国际铁路联合会、铁路合作组织、国际公路运输联盟、国际道路联合会、伊斯兰开发银行、韩国高速公路公司、韩国运输研究所、韩国海洋水产开发院、韩国铁道研究所、世界道路协会、基础设施发展研究所、尼泊尔行政职员学院、铁路职员学院（印度）
3	交通运输便利化	各区域委员会、贸发会议	亚行、上海合作组织、世界海关组织、国际铁路联合会、铁路合作组织、国际公路运输联盟
4	运输物流		国际货运代理协会联合会、东盟货运代理协会、韩国海洋水产开发院、韩国运输研究所
5	筹资及公私伙伴关系		世界银行、亚行、伊斯兰开发银行、亚洲运输发展研究所、亚洲理工学院
6	交通运输的可持续发展	各区域委员会	联合国环境署 - 全球环境基金、德国国际合作机构
7	道路安全	联合国道路安全合作（包括各区域委员会）、世界卫生组织	全球道路安全合作伙伴、国际公路评估方案、国际货运代理商基金会
8	交通运输与千年发展目标	劳工组织	发展农村交通运输国际论坛、亚洲运输发展研究所、劳工组织

* 请参见上文中所列所有合作伙伴的全称。

37. 有确切证据表明，亚太经社会 and 主要合作伙伴在执行《区域行动方案》方面存在有效关联。从成员国的角度来看，当被问及“《区域行动方案》在何种程度上配合了其他发展伙伴和机构的类似举措？”时，受访者给出了 86% 的得分，而当被问及“《区域行动方案》在何

种程度上配合了贵方组织工作？”时，伙伴组织给出了 70% 的得分。受访者还表示，《区域行动方案》的确配合了、而不是重复了合作伙伴的工作。¹¹

38. **联合国的一致性：**答卷者和受访者确认，《区域行动方案》配合了一系列联合国的全球任务，他们理解其意义。尤其是，成员国认识到，《区域行动方案》配合了各项千年发展目标和《阿拉木图行动纲领》。此外，受访者强调了《区域行动方案》与“2011-2020 年道路安全行动十年全球计划”之间的重要关系。然而，受访者对《区域行动方案》与《关于进一步执行小岛屿发展中国家可持续发展行动纲领的毛里求斯战略》（2005-2015 年）和《2001-2010 十年期支援最不发达国家布鲁塞尔行动纲领》之间的联系认识不清。部分原因是受访者不包括太平洋岛屿发展中国家，部分原因是涉及这些国家的活动数量有限。此外，虽然《区域行动方案》间接配合了各项千年发展目标，但秘书处认识到，需要采取更有针对性的干预措施，以加强《区域行动方案》和各项千年发展目标之间的联系。有人指出，在诸如可持续的交通运输等领域，尚有待与诸如开发署、环境署等联合国其他办事处，以及秘书处其他各单位更加紧密地合作。

39. **成效：**评估者指出，应通过计量成员国参与《区域行动方案》后从执行各项政策和计划中的收益来评估《区域行动方案》的成效，但在现实中，也许需要很多年才能获得此种收益。然而，他对每个专题领域执行情况成效进行了有限的评估，其依据是：成员国参与《区域行动方案》各项活动的程度，以及单独或集体实施《区域行动方案》的各项建议、政策、举措、协议或其他成果。每个专题领域取得的成效大小取决于下列标准：

(a) **卓有成效：**充分达到目标并完成产出，取得显著和/或多重成果；

(b) **有成效：**充分达到目标并完成产出，取得一些实际成果；

(c) **成效有限：**充分达到目标并完成产出，但几乎未取得切实成果或仅部分达到目标并部分完成产出，但至少取得一些实际成果；

(d) **无成效：**部分达到或未达到目标，部分完成或未完成产出，而且未取得实际成果。

40. 以下列表 3 中列出了评估摘要。从总体情况看，《区域行动方案》为发展交通运输开展区域合作提供了有效的框架，而且没有任何专题领域被判定为无效。尤其是，提供部级政策指导以及对发展区域运输基础设施的贡献已卓有成效。交通运输的可持续发展和交通运输与千年发展目标是仅有的被评为成效有限的专题领域。

¹¹ 关于亚太经社会和其他机构之间开展合作的更多信息，请参阅资料性文件 E/ESCAP/MCT.2/INF/5。

列表 3

评估《区域行动方案》执行工作的成效

专题领域	主要绩效指标	实效
部长级政策指导	《曼谷宣言》证明，成员国的部长和政府高级官员目前正在合作确定本区域发展交通运输的政策目标。	取得重大实际进展。 卓有成效
发展交通运输基础设施	《泛亚铁路网政府间协定》； 设立泛亚铁路网工作组； 亚洲公路网和泛亚铁路网路段的升级改造及其缺失路段建设的进展情况； 促进将亚洲公路、泛亚铁路和一体化多式联运系统纳入国家规划的重点工作； 《陆港政府间协定》的筹备工作。	取得重大实际进展。 卓有成效
交通运输便利化	研究亚太经社会区域贸易和交通运输便利化的国家协调机制； 题为《建立亚太经社会区域交通运输便利化统一法律制度指南》的出版物（ST/ESCAP/2489）； 对制定和实施上海合作组织成员国国际道路运输便利化政府间协定提供技术援助； 研究《大湄公河次区域跨境运输协定》（CBTA）海关单证的定价； 亚洲及太平洋区域内陆国家贸易和交通运输便利化的信通技术应用准则； 计量时间/成本-距离的方法和工具包。	取得一些实际进展 有成效
运输物流	全国货运代理协会、全国物流协会和其他专业运输机构行政首长年度区域论坛和会议（2007-2011年）； 亚太经社会题为“营造多式联运和物流业适当的规管环境”的文件； 亚太经社会多式联运和物流基础课程：研究指南（2009年）。	取得一些实际进展 有成效

专题领域	主要绩效指标	实效
筹资和公私伙伴关系	<p>发展基础设施和提供基本服务能力建设的公私伙伴关系联盟方案；</p> <p>促进基础设施发展的公私伙伴关系高级别专家组会议（首尔 2007 年，雅加达 2010 年）；</p> <p>《关于亚洲及太平洋基础设施发展公私营伙伴关系的首尔宣言》（亚太经社会 2008 年 4 月 30 日第 64/4 号决议）；</p> <p>《关于亚洲及太平洋基础设施发展公私营伙伴关系的雅加达宣言》（2010 年 5 月 19 日第 66/5 号决议）；</p> <p>2008 年在印度为开发银行可担保的促进基础设施发展的公私伙伴关系项目举办区域研讨会和进行研究访问；</p> <p>开发和提供在线培训课程和公私伙伴关系准备工具。</p>	取得一些实际进展 有成效
交通运输的可持续发展	秘书处举办了发展可持续的交通运输专家会议：具有生态效率的货物运输及物流（曼谷，2010 年）。	迄今进展甚微 成效有限
道路安全	<p>亚洲及太平洋实现道路安全目标和指标项目：道路安全十年行动（2011-2020 年）；</p> <p>成员国高层次参与道路安全事宜。</p>	取得一些实际进展 有成效
交通运输与千年发展目标	未针对千年发展目标开展具体活动，只是印发了政府间会议的政策文件。但可以说《区域行动方案》在总体上促进了千年发展目标的实现。	实际进展甚微 成效有限

41. 在方式方法上，有一些证据表明，所有专题领域的区域专家组会议、咨询服务和国别讲习班均受到参与国的高度重视。此外，拟议的基于万维网的道路安全网络的创建将鼓励发展伙伴关系并在区域和国家两级监测取得的成果，该网络被视为具有创新性和潜在价值。

42. **工作效率：**《区域行动方案》下开展的活动的经费有若干来源，包括主要用于人事费的经常预算、经常预算中的技术合作账户、联合国发展账户、以及通常则个别捐助国提供的非经常预算来源的预算外经费。直到 2011 年，这些供资渠道以年为周期运作，而一些可长达 24 个月的预算外项目以及覆盖三到五年的联合国发展账户项目除外。迄今为止，《区域行动方案》的实施一直非常依赖预算外供资渠道。由于大多数捐助者倾向于对其资金如何使用保持一定程度的控制，虽然

所有活动均在《区域行动方案》的框架内，但获得经费的活动在一定程度上体现出捐助方的优先主题。

43. 评估者评估了 2007 至 2011 年间完成的实际支出经费总额为 1,164,828 美元的 11 个预算外项目。对与这些项目相关的支出的审查表明，共计 54.3% 的项目款项用于集体培训；17.3% 用于顾问费；7.2% 用于行政支助，¹² 以及 6.3% 用于公务旅行。总的方案支助费用占实际支出总额的 11.5%。¹³ 在支出方面，这些项目的预算执行率平均为 83%，大部分项目在项目计划开始之日的 3 个月内启动。有四个项目的预算执行率为 70% 或更低，表明有关项目的预算编制和/或管理需要加以改进。然而，也有人指出，这些项目涉及几个国家之间就诸如政府间协定的谈判等高度技术性的问题展开合作。

44. 据指出，供资周期和项目多种多样，多数预算相对较小（最多为 22 万美元）。也有人指出，(a) 项目的产出也许没有包括某一特定专题领域的所有活动；(b) 项目的产出也许涉及一个以上的专题领域；(c) 一个以上项目均涉及某一特定专题领域的一些具体目标。评估者得出的结论是，因为没有将《区域行动方案》作为单独方案为其编制年度预算以及收入和支出财务报表，所以无法确定其整体实施的效率。不过，他指出，随着秘书处 2011 年对其技术合作活动逐步采用方案编制的办法，这一问题也许会得到部分解决。

45. *可持续性*：建立高效的区域交通网络需要一个框架，使所有国家能够在其中共同解决所涉问题。一些受访者表示，他们认为，除亚太经社会外，没有其他组织拥有牵头的权力或能力，难以就复杂的互连互通和跨境问在区域一级达成共识。同样，《区域行动方案》具有建立区域标准或规范的潜力，应在此基础上制订共同的区域交通运输政策。然而，这些问题不断演变，往往需要一段时间才能纳入国家有关交通运输规划和项目。因此，有人认为，如没有亚太经社会的参与，《区域行动方案》关于在本区域实现国际一体化多式联运和物流系统的总体目标就难以持续。

46. 此外，评估者指出，在各专题领域取得的成效与捐助者提供的支助金额之间具有相关性。因此，秘书处将在很大程度上继续依靠捐助者对《区域行动方案》的各个领域提供支助；如没有捐助者的不断支助，许多国家，尤其是最不发达国家，就很可能没有能力参与《区域行动方案》有关的活动。

47. *其他事项*：答卷者和受访者就《区域行动方案》提出了若干其他观点：(a) 虽然区域公路和铁路交通运输基础设施的改善将有利于整个社区，但没有列举此种经济和社会利益对受影响的社区、包括妇女实

¹² 行政支助是在举办会议、印刷、翻译、发送和收集文件，以及安排亚太经社会工作人员和接受资助的与会者旅行时直接发生的费用。

¹³ 按照联合国的程序，方案支助费用被视为用于方案管理、人力资源管理、财务、会议事务和礼宾的间接费用。

际有多大；(b) 扩大区域交通运输网络的使用对艾滋病毒/艾滋病在本区域的传输，以及贩毒和安全产生的潜在影响令人关注；(c) 亚太经社会交通运输网站是重要的资源，但并不方便使用，而且未予更新。

48. 今后的优先事项：2010年11月举行的交通运输委员会第二届会议确定了定于2012至2016年间实施的《区域行动方案》第二阶段的九个优先专题领域(见文件E/ESCAP/67/7，第1段)。以下列表4是各国作出的反应的内容摘要，旨在从区域的角度表明这些领域的重要性。鉴于本区域不断变化的交通运输需求，“次区域网络的互连互通”这一新领域得到了各方强有力的支持。

列表 4

《区域行动方案》第二阶段的各个优先领域

专题领域	得分%
交通运输基础设施	92
交通运输便利化	93
运输物流	88
筹资及私营部门的参与	85
交通运输的可持续发展	88
道路安全	78
交通运输与千年发展目标	72
岛屿间航运	62 ^a
次区域网络的互连互通	91

^a 截至2011年6月初太平洋岛屿国家没有答复调查问卷也许是造成此种结果的部分原因。

49. 一些受访者觉得，在第一阶段，若干专题领域的活动是相互独立的，致使这些活动之间重要的相互依存关系被忽略。因此，虽然网络发展、跨模式和交通运输系统的可持续发展是彼此密切相关的，但在《区域行动方案》中却一直将这些视为完全不同的课题。因此，《区域行动方案》缺乏某种程度的连贯性，其国际一体化多式联运的最终目标也因此而变得有点模糊不清。

C. 针对《区域行动方案》第二阶段提出的建议

50. 从总体情况看，对《区域行动方案》第一阶段的评价是，《区域行动方案》为发展本区域的交通运输进行区域合作提供了一个非常有效的框架。但是，评估者同时也指出，虽然《区域行动方案》达到了在本区域建立一体化多式联运运输系统的某些要求，但在着手设计第二阶段时应重新考虑其范围和结构，原因如下：

(a) 本区域亚洲公路网和泛亚铁路网络的建设一直采用“自下而上”的模式。这意味着把各国不同模式网络的相当部分加在一起并在边界连通起来。虽然这种方法迄今为止有相当大的优点，但很可能会越来越暴露出不足，因为目前的网络规划不是为确保整体大于部分之和的区域目标所驱动的。随着网络逐步一体化并变得日益复杂，国家规划如何与区域一级的规划相结合的问题将越来越重要。《区域行动方案》尚未充分满足在区域一级制订网络发展“自上而下”的战略规划的需要。

(b) 诸如铁路和公路等基础设施项目的好处不仅将超越国界，而且还将在网络上得到强化。当市场和政府的行动超越单个国家的局限时，发展基础设施的前景极有可能得到改善。由于改进区域的互连互通所带来的好处将遍及整个亚洲，需要集体规划和供资，以确保“双赢”结果。此外，由于可能会存在大量跨境和跨网络的外部因素，应为扩大在联合规划提供基础设施方面的区域合作提出有力的经济理由；

(c) 多式联运基础设施网络将在经济活动位于何处以及整个区域的贸易格局方面影响到本区域的经济地理。事实上，区域基础设施的好处将通过建立跨国经济走廊来实现。集聚效应将可能意味着，新的网络枢纽将会获得最大的收益，但这些益处将取决于网络的效率，尤其是跨境转运的速度。此种走廊的发展需要更加系统、更加协调的规划，以及相关的政策和体制变革；

(d) 增加网络的互连互通将增加用户对运输模式和路线的选择。社会最优模式的运销需要适当的跨境、跨网络和跨模式的交通运输定价政策。各国将需要通过采取协调一致的行动和政策来深化在大多数交通运输部门的经济改革；

(e) 正如东盟制定的互连互通总体规划¹⁴所显示的那样，目前次区域交通运输规划的势头正在上升。此种次区域一级的总体规划将大大受益于明晰的区域规划设想及其对次区域互连互通的影响。

51. 考虑到以上这些问题，评估者建议，成员国在审议《区域行动方案》第二阶段时不妨考虑以下各项建议：

(a) 《区域行动方案》一直主要限于网络成形和正式化，因此其范围应予扩大，以包括战略规划、融资和落实区域交通运输网络及其互连互通。

(b) 应拟订一个长期的区域总体规划，通过推广使用跨模式和多式联运组合的高效模式来发展承载大量且混载的货运走廊“核心网络”。该规划应作为网络分阶段发展的蓝图，包括实现一体化多式联运和物流的时间表，并应列明如何实现区域的互连互通，且作出定期

¹⁴ 见文件 www.asean.org/documents/MPAC.pdf。

监测、审查和修订的规定。如此一来，各国便将在国家一级国家拥有共同的行动目标框架；

(c) 鉴于本区域的需要和情况不同一、而且对强化一体化的政治承诺也不同一。应通过加强和整合现有的次区域方案和计划来发展网络的互连互通；

(d) 要有效地开发和利用不断发展的网络就需要协调和更化交通运输部门的经济改革，以促进各模式和走廊内部及其之间的有效竞争。在这方面，需要加快制定政策的步伐，其范围应包括交通运输部门的改革和放松管制，包括配合主要政策目标的定价和其他干预措施方面的指导；

(e) 应高度重视陆港政府间协定的订立工作；

(f) 亚洲公路网和泛亚铁路网的发展步伐整体上仍然缓慢，缺失路段的建设和路网的升级需要巨额资金。在此方面，第二阶段应继续开展工作，以便从传统和非传统渠道，包括建立公私伙伴关系筹措资金；

(g) 亚太经社会需要更紧密地监测在发展主要网络方面所取得的进展。这将需要进一步投资于亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港（如有可能）的数据库；还需要各国作出关于提供必要数据的更大承诺；

(h) 虽然在正式化和促进泛亚铁路网方面已取得显著进展，但要挖掘网络的全部潜力仍存在艰巨的挑战。尤其是，区域铁路一体化需要出台进步的政策，例如达成有效的铁路间协定，以便容许充分的互操作性和无缝的客户服务；在铁路投资规划方面开展合作，以便使本区域作为一个整体而非只是特定国家受益；以及私营部门的更多参与和具有竞争力的价格；

(i) 整个亚太区域使用现有的基础设施进行跨境和过境运输仍然面临着巨大困难。虽然亚太经社会和其他国际组织努力消除非有形障碍，但由于这一挑战的复杂性，进展仍然缓慢。始终迫切需要通过次区域和双边协定、国际公约、便利化工具的使用和各种新型技术的应用来加强政府和私营部门的能力，以更加一体化的方法实施各项便利化措施；

(j) 本区域许多国家，尤其是内陆发展中国家，仍然面临着运输成本高昂的局面，原因是缺乏有效的监管框架，私营部门难以参与物流业。因此，始终需要提高参与交通运输官员的能力，以便为货运和物流业的发展创造必要的有利环境；

(k) 需要对群岛国家和岛屿国家的运输瓶颈和挑战进行评估，还需要找到降低国际运输成本的各种方法；

(1) “交通运输的可持续发展”和“交通运输与千年发展目标”两个专题领域重点不突出明晰，有待于将它们系统性地并入其他专题领域。与其在这些项目下单独开展活动，倒不如在改进交通运输互连互通的战略下制定向更环保、低碳的交通运输转型的政策，后者将更具成效；

(m) 《釜山宣言》是本区域各国政府的集体愿景的表达，而《区域行动方案》则主要是亚太经社会的活动框架。在此方面，可进一步明确各国政府和秘书处各自的作用。制订《区域行动方案》能够反映出实施期间共同商定目标的不同成绩指标，也许会增加对《区域行动方案》的集体责任感，并有助于鼓励各国政府在更高级别上参与亚太经社会的活动；

(n) 虽然一些专题领域和活动被视为亚太经社会的活动，但由秘书处开展的其他工作以及《区域行动方案》总体上并没有为公众熟知。在此方面，应加强推广和宣传活动，尤其要通过更好地利用亚太经社会的交通运输网站；

(o) 由于没有对《区域行动方案》所有活动的计划支出进行全面估算，因此难以确定是否已将款项适当地分配到每个预算外项目开展的具体活动。在此方面，亚太经社会已着手对技术援助项目转而采用方案编制的办法，这应有助于整体上规划和评估《区域行动方案》。随着成员国对《区域行动方案》的责任感有所增强，成员国也许还会为其参与《区域行动方案》的活动提供更多的资源。无论如何，各捐助方，尤其是双边捐助方对《区域行动方案》提供的支助对《区域行动方案》的实施工作是非常宝贵的，并很可能对其下一阶段仍的工作至关重要。

52. 秘书处认真审查了《区域行动方案》第一阶段的评估报告，并已在交通运输问题部长级会议背景文件的起草过程中考虑到其中提出的相关建议。下一节中提出了若干未决事项，供会议审议。

四、供审议的事项

53. 此届部长级会议不妨就关于《区域行动方案》第一阶段执行工作的审查、以及针对《区域行动方案》的结果和建议提出意见和看法。此外，秘书处还希望就此次评价中提出的以下几个未决事项征询会议的意见。

54. *所拟议的九个专题领域之间的互补性*：鉴于上述建议，秘书处正在考虑在《区域行动方案》第二阶段采用矩阵方法，重点集中在四个主要领域：发展交通运输基础设施（包括亚洲公路、泛亚铁路、陆港）、交通运输便利化、运输物流和岛屿间航运。今后其他五个领域的活动将侧重配合这四个主要领域的工作。以下列表 5 直观地显示了此种结构。这种方法不一定把秘书处的工作限制在这些领域（例如，道路安全活动将配合“道路安全行动十年”，但并不仅限于亚洲公路

的道路安全领域)。这也许是一种实用的方法,可把人力和财力集中到亚太经社会运输司具有明显比较优势的核心领域。其他配套领域的活动则可纳入主要领域的活动范畴内,并与亚太经社会其他相关各司密切协作予以实施。

列表 5

《区域行动方案》的矩阵方法

主要领域	配套领域				
	筹资及公 私营 伙伴关系	交通运输的 可持续发展	道路 安全	交通运输 与千年发 展目标	次区域交通 运输网络的 连通
发展交通运 输基础设施	亚洲公路	*	*	*	*
	泛亚铁路	*	*		*
	陆港	*	*	*	*
交通运输便利化					*
运输物流		*		*	*
岛屿间航运				*	*

注: (*) 表示将这些领域将在何处配合主要领域。

55. *综合规划框架*: 亚太经社会新的方案编制方法包括对技术援助活动进行为期三年的规划和的预算编制; 这将有助于改进《区域行动方案》的活动规划和筹资。交通运输司 2011-2013 年能力建设项目包括《区域行动方案》下一阶段所有九个领域中的活动。然而,《区域行动方案》的筹资将继续取决于来自双边和多边捐助方的支持。

56. *改进秘书处和成员国之间的交流与沟通*: 随着互联网和电子邮件的普及,秘书处和成员国之间的交流与沟通得到了改善。但目前仍有较大的改进余地,以加强合作并扩大《区域行动方案》第二阶段的影响。秘书处在此方面采取的行动包括:

(a) 交通运输司目前正依据整个秘书处旨在使亚太经社会网站更方便用户的一项举措审查其网站。此外,秘书处正在探索如何加强与成员国之间的交流与沟通。成员国也不妨考虑如何确保将其交流沟通渠道的变化情况告知秘书处,尤其是相关工作人员或联络人发生变化的情况;

(b) 交通运输司正在审查其需要何种数据来支持其开展活动,以及收集此种数据的最有效手段。成员国也不妨考虑如何与秘书处合作,以使数据更新系统化,尤其是有关亚洲公路网、泛亚铁路网、陆港、以及道路安全诸方面的数据。