



## 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

2012年3月12-16日，曼谷

临时议程项目 3(b)

交通运输领域中新出现的问题：

交通运输基础设施

## 交通运输基础设施

### 秘书处的说明

#### 内容提要

随着亚洲人口不断增加、以及它作为推进世界经济增长和贸易的动力所发挥的作用，亚洲对高效交通运输基础设施和服务的需求也不断增加。尽管亚洲各国已为处理相关问题做出了重大努力，但要应对不断增加的贸易量，其基础设施网络仍然感到吃力；这些基础设施网络目前尚无力应对亚洲内部正在不断增大的陆上贸易。

亚洲公路网和泛亚铁路网提供了两个重要框架，可将之作为依托，协调各国的交通运输政策，推动本区域实现国际一体化多式联运和物流体系。在此方面，发展陆港至关重要，这有利于将这两个网络整合为一个多式联运体系，从而提供安全、高效和可靠的交通运输服务，同时亦能有效地利用现有的基础设施，更均衡地分配经济增长的效益，并减少交通运输业对环境的影响。

本文件回顾了最近在发展亚洲公路网和泛亚铁路网工作方面所取得的进展，并探讨了关于利用这两个网络作为构件、通过发展区域陆港网络和国际多式联运走廊、实现国际一体化多式联运和物流体系的构想方面的关键问题。

部长级会议不妨就今后拟在亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段计划的执行工作期间开展的发展交通运输基础设施的活动，向秘书处提供指导。

## 目 录

章 节	页 次
一、导言.....	2
二、发展区域和区域间交通运输网络的最近进展情况.....	4
A. 亚洲公路网和泛亚铁路网.....	4
B. 区域间交通运输网络.....	5
三、发展多式联运网络和陆港.....	7
A. 多式联运网络.....	7
B. 陆港区域网络.....	9
四、供审议的议题.....	11
附件	
1. 亚洲公路网沿线的若干项目.....	12
2. 泛亚铁路网的若干项目.....	14
3. 若干国家在发展陆港方面取得进展的情况.....	16

## 一、导言

1. 全球经济受到了 2008 年下半年爆发的金融危机的重创，致使世界贸易在整个 2009 年持续萎缩。然而，时至 2010 年，相关的贸易数字显示，亚太经社会区域的大多数经济体已出人意料地提前从这场危机中取得复苏，而且其境况也要比其他区域的经济体好得多。

2. 亚洲开发银行也重点指出，本区域的经济持续充满活力，并预测亚洲占世界GDP份额可望从 2010 年的 27%增至 2050 年的 51%。<sup>1</sup>

3. 在 2008-2009 年那场危机中，正是在发达国家出现了需求崩溃，因此本区域出口经济体传统贸易伙伴的市场，需要部分地由(本区域内外)发展中国家的新市场以及当地的需求予以代替。<sup>2</sup> 因此，尽管

<sup>1</sup> 亚洲开发银行，《2050 年的亚洲——实现亚洲世纪》，2011 年 5 月。

<sup>2</sup> 亚太经社会，《2011 年亚洲及太平洋经济社会概览：保持活力与促进包容性发展：促进区域的互连互接，提高最不发展国家的生产能力》（联合国出版物第 E.11.II.F.2 号），第 12 页。

认识到欧洲和北美市场在近期或中期依然比较重要，但许多国家已开始考虑改变其经济理念，转而追求更多地挖掘本区域内部的市场。

4. 事实上，几十年来，这是一个一直持续不断的进程；在这一进程中，通过建立国际和区域生产网络，以及建立得到自由贸易协定支持的供应链，显著地增加了区域内的产业间贸易。2010 年中国与东南亚国家联盟(东盟)之间的双边贸易总额达 2,928 亿美元，而 2000 年的数字仅为 395 亿美元。同期印度与中国之间的贸易也从 29.1 亿美元跃升至 617 亿美元，而印度与东盟之间的贸易则从 59 亿美元增加至 500 亿美元。

5. 然而，从传统上来说，亚洲国际贸易的顺畅流动依赖许多国家的海洋和陆路运输网络，并且面向沿海地区。因此，国家间陆上运输连接没有得到很好的发展。由于陆路交通运输基础设施欠发达，本区域的许多经济发展活动集中于沿海地区，致使内陆腹地地区，包括内陆国，在本区域的经济和贸易增长中落在了后面。

6. 亚洲公路网和泛亚铁路网在协助亚太经社会成员国改善国家间和区域间交通运输连接领域，尤其是在根据《阿拉木图行动纲领》处理内陆和过境发展中国家面临的具体的交通运输挑战方面，发挥了中枢作用。

7. 尽管这两个网络需要进一步扩大和升级，但随着本区域的经济不断增长，亚洲内贸易占本区域贸易总值中的百分比不断增加，需要各国不能停留在仅仅发展单一模式的交通运输基础设施。将亚洲公路和泛亚铁路与内陆水道、海港、河港、机场和陆港有效地整合起来，可为本区域充满活力的产业提供无缝的运输解决方案，使其能够汇集农业和工业投入，并将产出配送到消费者手上。

8. 国际一体化多式联运和物流体系的构想由部长们在《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》（文件 E/ESCAP/63/13，第五章）中作了阐述，并在 2009 年 12 月 14-18 日在曼谷举行的亚洲交通运输部长论坛通过的《关于亚洲发展交通运输的曼谷宣言》（文件 E/ESCAP/66/11，第四章）中得到了重申，这一构想提供了一个广阔的框架，使各成员国之间的有形互连互接可得到加强，使一个把公路、铁路、海洋、空中和河流交通运输整合在一起的一体化多式联运网络得以建立。建设这样一个网络的必要性越来越明显。然而，实现这一构想的工作将是复杂的，需要进行大量的投资，而且需要高级别的区域合作和国家之间以及各利益攸关方之间的协作。

9. 本文件回顾了秘书处在开展有关发展亚洲公路和泛亚铁路的活动中所取得的进展情况。文件中还探讨了利用这两个网络作为构件、通过发展区域陆港网络和国际多式联运走廊、实现国际一体化多式联运和物流体系的构想方面的各种关键问题。

## 二、发展区域和区域间交通运输网络的最近进展情况

### A. 亚洲公路网和泛亚铁路网

10. 亚洲公路网和泛亚铁路网在促进区域公路和铁路网络的协调发展方面，发挥着中枢作用。在亚太经社会的协作努力下，《亚洲公路网政府间协定》<sup>3</sup> 和《泛亚铁路网政府间协定》<sup>4</sup> 已分别于 2005 年 7 月和 2009 年 6 月开始生效，终于正式确认了这两个网络。《亚洲公路网政府间协定》现已有 28 个缔约国和 1 个尚未成为缔约国的签署国；《泛亚铁路网政府间协定》已有 16 个缔约国。

11. 根据这两项政府间协定的条款，秘书处分别设立了亚洲公路网工作组和泛亚铁路网工作组，作为推动《协定》执行工作的两个重要论坛，同时亦负责就关于本区域交通运输的未来发展、升级改造和运营效率问题开展讨论，并就此相互交流信息。

12. 2009 年 9 月 4 日在曼谷举行的亚洲公路工作组第三次会议通过了分别由中国、印度和哈萨克斯坦提出的关于《政府间协定》附件一的修正案。修订的内容包括：(a) AH4 路线上的雅浪塔 - 塔克什肯路段（中国境内）公路；(b) AH48 路线上印度境内的斋关(Jaigaon) - 福尔巴里(Phulbari)路段；(c) AH61 路线上哈萨克斯坦境内的马吐克(Martuk)到赛尚(Zhaisan)的路段。<sup>5</sup>

13. 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分别由中国、伊朗伊斯兰共和国、蒙古和乌兹别克斯坦提出的《政府间协定》附件一的修正案。所通过的修正案反映了以下变化：(a) 在中国昆明与老挝人民民主共和国和缅甸的边境口岸之间的经调整后的新线路的走向；(b) 填补了伊朗伊斯兰共和国和乌兹别克斯坦的缺失线路；(c) 指定了在蒙古的新线路；(d) 指定了能够装卸至少 20 英尺长的国际标准化组织集装箱的中国和蒙古的新车站；(e) 乌兹别克斯坦一个车站名字的变更。

14. 亚洲公路和泛亚铁路不是静止的，也不是有时限的，从性质上说它是可以不断演变发展的，因此需要频繁地提供相关政策指导。例如，纳入了与不丹连接的印度境内的斋关(Jaigaon) - 福尔巴里(Phulbari)路段以后，总长 142,000 公里的亚洲公路网现已与本区域的所有内陆发展中国家都连接起来了。同样，泛亚铁路网工作组第二次会议通过了蒙古境内的泛亚铁路新线路之后，泛亚铁路网的总长度已从 114,000 公里增至 117,000 公里。

<sup>3</sup> 联合国，《条约汇编》，第 2323 卷，第 41607 号。

<sup>4</sup> 联合国，《条约汇编》，第 46171 号。

<sup>5</sup> 亚太经社会，《亚洲公路网工作组第三次会议报告，2009 年 9 月 4 日，曼谷》，第 5 段，见网页：[http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/files/wgm3\\_AHReport\\_e.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/files/wgm3_AHReport_e.pdf)。

15. 《亚洲公路网政府间协定》使相关国家更容易获取升级改造通过其领土的相关道路和公路所需的财政资源，预计泛亚铁路网也可取得类似的效益。在一些国家，这两个网络的发展也被纳入了相关国家计划或战略(见附件一和二)。在此方面，秘书处将加大其与相关成员国、潜在捐助者和国际金融机构的协作力度，为优先项目安排做准备工作，并帮助确保解决投资需求。

16. 亚行目前正在与秘书处密切合作，共同执行一个旨在促进区域基础设施发展(TA-7557)的项目；2010年7月至2011年12月期间其总预算为217.5万美元。这一项目的主要目的是开展预可行性研究，其重点是亚洲公路和泛亚铁路的一些路段，确定优先的投资和升级项目安排，制订一个有利于促进贸易与交通运输连接的框架，并设立一个区域项目开发机制。到目前为止，亚行已经为其发展中成员国约21%的亚洲公路路段和8%的泛亚铁路路段提供了资金。<sup>6</sup> 在向2011年5月3-6日在河内举行的亚行理事会第四十四届年会提交的题为“发展区域基础设施，促进亚洲互连互接—目前取得的进展、面临的挑战以及前进之路”的背景文件中，亚洲公路网和泛亚铁路网被用作参考文献。

17. 发展和升级改造亚洲公路网和泛亚铁路网的工作已取得显著进展。成员国已根据《政府间协定》的分类和设计标准，对其亚洲公路网各相关路段进行了改造。例如，大约有11,000公里的路段经改造升级后达到了最低标准，从而将低于最低标准三级的亚洲公路路段的百分比从2004年的16%降至2008年的8%。泛亚铁路网的情况也与此相类似，缺失连接线的规划和建设工作以及建设双线铁路、轨距转换和采用现代信号系统的工作等，也都取得了显著进展。

18. 然而，目前仍有11,500公里的亚洲公路线路需要进行升级改造，以达到最低标准；仍需要建设10,500公里的缺失连接路段(占亚洲铁路网的9%)，才能最终完成泛亚铁路网。此外，跨界的互通性仍然是一个问题。

19. 为了更好地针对区域一级的未来发展政策，提供关于成员国公路和铁路基础设施、以及关于包括过境在内的交通和运输服务的水平的足够的知识和信息，是至关重要的。1998年建立的亚洲公路数据库和新近推出的泛亚铁路网数据库旨在逐渐填补这一空缺，拟成为秘书处、其成员国和其他次区域组织和金融机构的参考文献来源。为了确保这些数据库的完整性和准确性，需要加强各国定期提供增订数据的能力和承诺。

## **B. 区域间交通运输网络**

20. 怀着提高各国发展连贯一致的区域间交通运输体系的能力的目标，五个联合国区域委员会共同开展了一个联合国发展账户项目，其

---

<sup>6</sup> 亚行，TA-7557：促进区域基础设施发展，第二次中期报告，2011年3月。

题目为“发展区域间陆路和陆海联运连接的能力建设”。该项目于2002-2007年期间执行，项目成果包括：确定了区域间交通运输通道，从而促进了一体化，并促进各区域委员会成员国的经济发展。

21. 作为该项目的一项重要内容，亚太经社会秘书处和欧洲经济委员会(欧洲经委会)秘书处援助了内陆和过境发展中国家开发其有效处理过境交通运输需求的能力。它们开展合作，确定了将亚洲与欧洲内陆和过境发展中国家与外界连接起来的欧亚交通运输通道，<sup>7</sup> 从而取得了这一成绩。目前确定的欧亚交通运输通道网络线由48个内陆港、16条内陆水道线、7条公路和9条铁路线组成，将包括10个内陆国在内的18个参与国连接起来。该项目的成果还包括：(a) 建立了一个地理信息系统数据库；(b) 将一些基础设施项目确定为优先重点项目；(c) 分析各种无形障碍；(d) 举办国家能力建设讲习班；(e) 由欧洲经委会与亚太经社会联合开展的一项研究。

22. 作为联合国发展账户项目的一项后续行动，启动了欧亚交通运输通道项目第二阶段的工作。交通运输部长们2008年2月19日在日内瓦签署了《欧亚交通运输通道未来发展问题联合声明》。为了推动落实联合声明产生的各种承诺，设立了欧亚交通运输通道专家组。专家组由来自27个国家的政府专家以及来自相关国际组织的专家组成，专家组阐述了有关主要欧亚交通运输问题的研究和研究工作，这些问题包括：(a) 一份关于欧亚交通运输通道的“优势、劣势、机会和威胁”分析报告；(b) 评估欧亚交通运输通道沿线的交通运输量和趋势；(c) 亚洲与欧洲之间内陆交通运输备选方案的经济可行性研究；(d) 国际交通运输无形障碍分析。专家组亦负责确定11条公路、铁路、内陆水道线路以及优先的基础设施投资领域(通过对联合国发展账户项目下的第一阶段进行地理延伸和升级)，并开发一项地理信息互联网应用，以展示收集的交通运输数据和项目成果，以及加强相关国家的能力和交换经验教训和最佳做法。欧亚交通运输通道第二阶段的初步成果包括：确定了375个优先重点基础设施项目，所需投资总额超过1,600亿美元。

23. 亚太经社会秘书处和欧洲经委会秘书处也在交通运输和跨境问题项目工作组领域，开展了合作。这一项目工作组是在联合国中亚经济体特别方案下设立的。工作组共有七个成员，全部都是内陆国。工作组就一些与执行《阿拉木图行动纲领》有关的问题开展工作，其目的是促进国际交通运输和过境运输，方法是发展中亚经济体特别方案次区域的道路和铁路网络，并使其投入运营，其内容包括：(a) 开发中亚经济体交通运输数据库；(b) 查明并分离出相关瓶颈；(c) 建立或加强国家便利化协调机制；(d) 国际交通运输过境程序和单证的简化/统一。工作组还就中亚经济体特别方案成员国之间的跨境问题，在其定期举行的年会之际安排开展双边协商。

---

<sup>7</sup> 联合国，《关于发展欧亚交通运输通道的欧洲经委会—亚太经社会联合研究》(ECE/TRANS/184)，2008年。

24. 各国正在借助其国际铁路运营越来越成功的势头，在连接东亚和中亚并进一步通达欧洲的国际线路上，组织班列示范运营和提供新的服务。从中国至中亚的主要陆桥是由中铁运营的，这条线路在连云港与（与哈萨克斯坦接壤的）阿拉山口之间，每周运营七班集装箱班列。每班班列的运载能力达到 96 个二十英尺等量单位（标准箱）。<sup>8</sup>

25. 2009 年和 2010 年间，在伊斯兰堡与伊斯坦布尔之间并途经德黑兰的 6,500 公里铁路线上，在每个方向都成功地试运营了集装箱班列。在取得这一成功之后，现在在这一特定的线路上正在运营着定期服务，今后有可能延伸至欧洲。2011 年初，开通了东方港与波兰的一个终点站之间的新的跨西伯利亚服务。第一趟列车装载着源自大韩民国釜山的货物，运至东方港。2011 年 5 月，在比利时安特卫普港与中国重庆之间进行了集装箱班列示范运营。伊朗伊斯兰共和国目前也正在计划一些安排，以便在伊朗伊斯兰共和国阿巴斯港与哈萨克斯坦阿拉木图之间的 3,700 公里的铁路线上进行列车试运营。

26. 尽管基础设施和服务得到了改善，但与跨境便利化和过境有关的问题仍然严重地制约了交通运输的顺畅流动。在此方面，需要采取一种全面的做法来处理交通运输便利化问题。文件 E/ESCAP/MCT.2/4 对这种做法进行了阐述。

### 三、发展多式联运网络和陆港

#### A. 多式联运网络

27. 几十年来，交通运输需求问题的解决之道是：修建更多公路、铁路线和港口，并在单独的模式框架内进行运营。然而，这种单一货运模式带来了许多困难，其中包括：(a) 降低了（本应较高的）技术和经济效率；(b) 造成了港口以及本区域的公路和铁路网络的拥挤；(c) 造成了阻碍货物在内部和在国际上的顺畅流动的瓶颈问题；(d) 造成了环境污染。

28. 时至今日，国际和全球经济和贸易的发展不再仅仅取决于生产部门是如何运营的，而且还取决于其产出是如何迅速和高效地配送到国际市场的。这就要求各国重新考虑它们的运输政策，并采取一种创新的和更加全面的做法。

29. 2006 年 11 月在大韩民国釜山举行的交通运输部长级会议将亚洲公路网和泛亚铁路网确认为实现建设一个国际一体化多式联运和物流体系的长期构想的重要构件，并认定，本区域要迎接全球化不断增加的挑战，就需要建立这样一个体系。<sup>9</sup> 这一思路在 2009 年 12

<sup>8</sup> 资料来源：<http://www.shippingonline.cn/news/newsContent.asp?id=1211>；另见网页：<http://www.lygsea.com/gcxw7.html>（中文）。

<sup>9</sup> 《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》（文件 E/ESCAP/63/13，第五章）。

月在曼谷举行的亚洲交通运输部长论坛第一届会议上再次得到了各方的支持。<sup>10</sup>

30. 为此，一种新型的交通运输构想应运而生，其重点是优化利用现有基础设施，整合各种运输模式，并以此作为提高效率和开发运力储备的方法。这种规划交通运输的综合做法正在得到更多关注，因为这种方法提供了一种机会，有利于将交通运输业对环境的影响和能源的使用降至最低。这一点至关重要，因为这一行业严重依赖化石燃料，并排放大量温室气体。

31. 为了推行这一综合做法，并为有效的交通运输政策规划提供实证基础，秘书处与韩国海洋水产开发院协作，开发了“一体化交通运输规划模型”。该模型可用于预测港口、陆港和内陆集装箱转运站的多式联运集装箱运输和投资需求，从而为各国的多式联运规划和区域政策制订提供一个区域的背景。2007年发布了一份关于海洋集装箱运输预测的研究，<sup>11</sup> 这一研究就是应用这一模型开展的，其中重点介绍了本区域对相关投资的长期需求。2011年秘书处正在对多式集装箱运输预测研究进行更新。

32. 发展多式联运走廊，似乎为以一种包容方式处理一体化多式联运问题，提供了一个框架。多式联运走廊使不同实体间的土地获得/使用规划得以优化，并使未来延伸所需的足够供应，变得更加容易。这些走廊加强了可移动性，并为行业创造了规模经济，因为在这一条核心的带状土地上，可以获得各种各样的服务，并享用大量训练有素的人力资源。同时，走廊沿线的社区可增加就业机会，并提高生活水平。最后，通过推动整合多种模式，多式联运走廊就能优化利用每一种交通运输模式，并减少交通运输对环境的影响，同时促进经济活力。然而，要建成这些运输物流走廊，就需要更系统更协调的规划，以及相关政策和体制机制的转变。

33. 尤其是，成功地将亚洲公路网和泛亚铁路网与海港和海洋运输网络整合起来，将帮助本区域创造新的机遇，有利于那些尚未从全球化进程受益的内陆和过境国家，在其内陆地点扩大农业和制造业生产。

34. 可通过有效的多式联运走廊把海港和内陆发展中国家联系起来。一些显著的实例包括：中国连云港、上海港、天津港和青岛港，这些港口成为中亚几个内陆国和蒙古的主要出海口。2010年间，223,844个标准箱通过阿拉山口/多斯图克边境口岸，在中国和中亚国家之间运输，其中67.5%是中国的出口货物；74,945个标准箱通过二连浩特/扎门乌德边境口岸在蒙古与中国之间流动，其中51.6%是中国出口货物。成员国可能为计划联合和协调发展国际多式联运而开辟走廊的其他例子包括：(a) 阿巴斯港(伊朗伊斯兰共和国)－阿拉木图(哈萨

<sup>10</sup> 《亚洲发展交通运输曼谷宣言》(文件E/ESCAP/66/11，第四章)。

<sup>11</sup> 亚太经社会和韩国海洋水产开发院，《区域航运和港口发展：2007年集装箱运输预测最新情况》(ST/ESCAP/2484，2007年)，(见网页：[www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS\\_pubs/pub\\_2484/pub\\_2484\\_fulltext.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/pub_2484/pub_2484_fulltext.pdf))。



克斯坦)走廊；(b) 塔纳琅(Thanaleng)(老挝人民民主共和国)－巴生港(马来西亚)走廊；(c) 途经阿塞拜疆、伊朗伊斯兰共和国和俄罗斯联邦并将波罗的海与波斯湾连接起来的南北走廊；(d) 伊斯坦布尔－第比利斯－巴库－德黑兰－伊斯兰堡－达卡走廊。

35. 为了援助成员国处理走廊发展问题，并交流关于发展多式联运走廊的经验，秘书处执行了一个项目，旨在使东北亚和中亚的国际多式联运走廊投入运营。在这项目下，组织了三次专家组会议：分别于2009年3月4-5日在塔什干、2009年11月4-5日在比什凯克、2010年7月15和16日在大韩民国义王市举行。在这些会议上，成员国交流了关于多式联运走廊的发展和运营化的经验，并探讨了相关问题和挑战。在义王市举行的会议通过了一份关于加强成员国走廊合作的专家联合声明。

36. 可进一步做出努力，以在亚洲公路网和泛亚铁路网沿线，确定具有较高多式联运潜力的多式联运走廊。这些努力会遇到一项特殊的挑战：在大多数国家，制订和执行多式联运政策和项目的职责是在许多部委或机构之间分配的，其中每个部门只负责一个具体的领域。这一分配的结果是，从模式上来说，相关交通运输政策和资源分配仍然源自比较狭窄的有重点针对性的方案和项目，缺乏一个连贯的整体。

37. 因此，要发展多式联运，就需要各利益攸关方，包括相关政府机构和机关、私营部门的货主和模式承运商以及公众和各利益群体等，相互开展高度的协作和合作。

## **B. 陆港区域网络**

38. 在实现国际一体化多式联运和物流体系的区域构想的过程中，应特别关注陆港和内陆集装箱转运站等多式联运设施的发展。与亚洲公路网和泛亚铁路网一起，陆港是这一构想的一个新增的重要内容。在主要公路、铁路线和河流交汇处，陆港将这些模式连接起来，使货物——尤其是标准集装箱装载的货物——能够在各种交通运输模式之间高效地转换，从而确保优化利用整个网络。

39. 这些陆港将发挥与海港类似的功能。这些设施提供交通运输和相关服务，例如货运代理、物流、海关以及动植物卫生检疫服务。其他增值服务包括储存、仓储、包装、分级、配送和相关服务。此外，陆港将支持多式联运走廊的发展；为包括本区域内陆发展中国家在内的内陆地点的增长创造新机遇，并为国际贸易创造新的机遇，从而确保增长效益能够在更大的空间范围进行分配；确保采取一种更具包容性的发展做法；支持向铁路运输和内陆水道运输的模式转变，从而减少交通运输对环境的影响。

40. 秘书处开展了一个题为“发展多式联运连接点，以此作为促进亚洲公路网和泛亚铁路网沿线发展的重点”的项目。该项目是通过发展陆港，加强亚洲公路网和泛亚铁路网的运输能力，而向前迈进的一步，其目的是使高效交通运输的效益扩展开来，使其超出本区域最活跃的港口的益及区，并帮助将交通运输走廊转变为经济走廊。其主要

调研结果和建议在最近的一份研究中作了概述；这一研究的题目是《发展多式联运连接点并将此作为亚洲一体化运输网络一部分的政策框架》。<sup>12</sup>

41. 这一研究重点强调了由一个中央集权机构制订和指导相关政策的重要性；这些政策领域包括：提供海关服务、与私营部门的参与和获取土地有关的程序、以及银行业法规等。该研究也指出关于货物流动、储存、装卸活动有关的知识比较缺乏；而这些知识有助于决策者和企业清楚地了解国家一级的物流状况以及在国际级别影响该行业的趋势。

42. 认识到陆港在推动采取一种协调的做法来发展国际一体化多式联运和物流体系中的关键作用，2009年12月在曼谷举行的亚洲交通运输部长论坛第一届会议要求秘书处着手制订一项陆港政府间协定。<sup>13</sup> 通过一项政府间协定，正式确认陆港的发展，将会：(a) 促进国际对陆港的认可；(b) 吸引成员国作出更大的投入，并使有关国际银行和双边捐助者提供更多资金，从而促进基础设施投资；(c) 界定运营服务，以采取一种更统一的方法来发展和运营本区域的陆港，为此应加强与私营部门的协作。

43. 在收到2010年11月1-3日在曼谷举行的交通运输委员会第二届会议提供的指导意见之后，<sup>14</sup> 秘书处拟定了协定的一份工作草稿，并开始举行一系列的次区域和区域会议，旨在对这一协定草案进行审议，以便于2012年予以通过，并于2013年开放供签署。为东南亚国家举行的第一次次区域会议于2011年7月7-8日在万象举行。

44. 2010年11月1-3日，秘书处还在曼谷组织了一次“关于在亚洲公路网和泛亚铁路网沿线发展陆港问题区域专家组会议”，专门探讨与陆港发展有关的体制机制、法规、技术和运营问题。

45. 亚太经社会秘书处与韩国海洋水产开发院合作，在大韩民国政府的资助下，正在执行一个关于通过在2011-2012年期间对东南亚次区域的若干陆港进行预可行性研究促进陆港规划建设的项目。

46. 亚太经社会区域许多国家，包括一些内陆发展中国家，已取得了许多成功的经验(见附件三)。然而，在许多情况下，现有陆港的吞吐能力是有限的，迫切需要建设新的设施。然而，建设这些设施并非易事，因为这涉及众多各种各样的利益攸关方，而且在获取所需的资金方面存在各种困难。不同政府部委/部门与私营部门的协作，对于创造一个有利于陆港发展的环境，非常重要。

---

<sup>12</sup> ST/ESCAP/2556，见网页：[http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/text/study\\_report\\_final.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/text/study_report_final.pdf)。

<sup>13</sup> 随后由经社会2010年5月19日关于执行《关于发展亚洲交通运输问题的曼谷宣言》问题的第66/4号决议核准。

<sup>14</sup> 关于制订陆港政府间协定和这样一个协定的拟议架构问题的细节，见文件E/ESCAP/CTR(2)/3。

#### 四、供审议的议题

47. 尽管《亚洲公路网政府间协定》和《泛亚铁路网政府间协定》为区域的互连互通奠定了基础，但在本区域，这些基础设施的质量和运载能力是不均衡的，而且仍然存在着一些缺失线路。在大多数国家，由于陆港吞吐能力不足，开展的多式联运是有限的。

48. 本届部长级会议不妨就拟议纳入《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案》(第二阶段, 2012-2016)的以下各项内容, 提供进一步的指导。

近期目标: 通过进一步发展和升级改造亚洲公路网和泛亚铁路网、以及开发欧亚交通运输通道和陆港, 促进区域及区域间的互连互通与合作。

##### 产出:

1. 亚洲公路网工作组会议和泛亚铁路网工作组会议;
2. 陆港政府间协定;
3. 关于一体化交通运输发展、亚洲公路、泛亚铁路、具有国际重要性的陆港和海港的升级和维护(资产管理)领域的研究、会议以及相关的能力建设活动;
4. 开展关于为区域间和区域内贸易服务的国际多式联运走廊的研究;
5. 更新关于衡量在发展具有区域重要性的交通运输基础设施及其运营方面所取得进展的信息和数据;
6. 在亚太经社会-联合国欧洲经委会关于发展欧亚交通运输通道的联合项目内开展的活动。

##### 绩效指标:

1. 通过关于《亚洲公路网政府间协定》和《泛亚铁路网政府间协定》的修正案。
2. 谈判和签署陆港政府间协定的成员国数目。
3. 成员国为升级和扩大在其国家的亚洲公路网和泛亚铁路网和得到国际认可的陆港而采取的措施。
4. 成员国为采纳关于发展区域和区域间多式联运走廊的相关研究建议而采取的措施。

## 附件一

### 亚洲公路网沿线的若干项目

- 在亚洲公路问题专家组第三届会议(2009年9月4日,曼谷)决定纳入印度与不丹之间的一条连接线之后,亚洲公路网现已与本区域的所有内陆国家都连接起来。目前正在开展将不丹的 AH48 号线(廷布—彭措林公路)升级为三级标准的工作。
- 印度正在其国家公路发展方案和该国家东北地区加快道路发展特别方案的各个阶段,将其亚洲公路线的各个相关路段升级为四车道(一级标准)。
- 孟加拉国正在将其达卡—吉大港公路升级为四车道公路,并计划将该国家其他亚洲公路线上的大多数路段升级为四车道。预计将于 2012 年开始建设 AH1 线上 6.1 公里长的博多桥。
- 尼泊尔已在尼泊尔东部边界附近的卡卡比塔(Kakarbhitta)(AH2)建成一个陆港。尼泊尔政府还计划建造比尔根(Birgunj)—加德满都的快车道;这将把 AH42 的长度缩短 105 公里,并还将在 AH2 查特拉(Chatara)附近修建新的高西(Koshi)桥。
- 亚美尼亚正在就南北运输走廊的建设进行一项可行性研究,计划是改造升级 550 公里的道路[梅格里(Meghri)—卡潘(Kapan)—埃里温(Yerevan)—久姆里(Gyumri)—巴符拉(Bavra)(AH81 和 AH82)],并将其与格鲁吉亚和黑海的巴统港连接起来,预计其总成本为 13.8 亿美元。
- 中国正在执行《国家高速公路网规划》,规划总里程 85,000 公里,覆盖亚洲公路中国线路的大部分公路。在亚洲公路中国线路中,超过 90%的路段都是二级或二级以上的公路。
- 格鲁吉亚最近完成了 AH5 公路沿线波季—巴统—萨尔皮(Sarpi)道路上 670 米隧道的建造,并计划修复 AH5 公路 300 公里的道路,从而把其首都第比利斯与亚美尼亚和土耳其连接起来。
- 土耳其正在将其境内的亚洲公路各段路线改造升级为四车道,其中包括盖雷代—梅尔济丰(AH5)、萨姆松—卡瓦克—梅尔济丰(AH5)、克勒克卡莱(Kirikkale)—代利杰—耶尔柯伊(AH1)以及锡夫里希萨尔—阿菲永(Afyon)—伊兹密尔(AH87);这些道路升级工作预计将于 2013 年完成。
- 柬埔寨、日本、大韩民国和泰国都设置了亚洲公路路标。
- 印度尼西亚正在着手扩大其亚洲公路沿线在爪哇的高速收费路段。

- 伊朗伊斯兰共和国正在改造其 AH1 线路：德黑兰 - 马什哈德 - 多加伦，以及大不里士 - 巴扎尔甘姆 (Bazargam)；升级其 AH8：加兹温 - 拉什特，以及霍拉马巴特 (KHORAMABAD) - 波莱 (Pole) - 扎莱 (Zale), AH72：伊斯法罕 - 设拉子 - 布什尔；以及 AH75：马什哈德 - 比尔詹德；使它们达到干道和一级标准。

- 作为其国家建设的一部分，蒙古已在其 AH-3、AH-4 和 AH-32 线路的建设以及将 AH-3 线路升级为一级标准公路方面，取得了实质性进展。

- 老挝人民民主共和国正在将其亚洲公路低于三级的各相关路段升级，使其符合亚洲公路的标准。

## 附件二

### 泛亚铁路网的若干项目

- 2009年3月，泰国廊开至老挝人民民主共和国塔纳琅(万象城中心南19公里)的路段正式宣布开工，开启了内陆国老挝人民民主共和国与马来西亚和泰国的港口之间将来开通铁路服务的前景。

- 在柬埔寨，将柬埔寨的铁路网与泰国和越南的铁路网重新连接的工作，目前正在取得进展，以此作为由东南亚国家联盟秘书处推动的新加坡—昆明铁路通道项目的一部分。

- 在马来西亚，正在执行一些项目，以便使芙蓉至金马士(计划2012年底完成)之间和怡保至巴丹勿刹(计划于2014年底完成)之间的路段建成双轨和电气化路段。

- 在伊朗伊斯兰共和国，克尔曼—扎黑丹路段已先前于2009年完成，从而沿着一条连接伊朗、巴基斯坦、印度和孟加拉国的走廊，建设了连续的铁路基础设施。该国家现正在根据与阿塞拜疆和俄罗斯联邦的一项三方协定，努力建设通往阿富汗的跨界铁路连接线。里海西海岸沿线的加兹温—拉什特—阿斯塔拉路段正在建设中，一旦完成，将会建成从德国至孟加拉国，途经波兰、白俄罗斯、俄罗斯联邦、阿塞拜疆、伊朗伊斯兰共和国、巴基斯坦和印度的连续的铁路基础设施。

- 在土耳其，正在继续建设卡尔斯和阿哈尔卡拉基(格鲁吉亚)之间98公里长的路段。这一工程是根据阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其政府的签署的一份谅解备忘录发展卡尔斯—第比利斯—巴库铁路走廊的一个更大项目的一部分。建成后，阿塞拜疆和格鲁吉亚将有铁路直通地中海沿岸的土耳其伊斯肯德伦港和梅尔辛港。

- 在印度，建设与缅甸的铁路连接线被作为一个优先项目。最近已完成了与两个内陆国不丹和尼泊尔的未来铁路连接线的可行性研究。

- 在孟加拉国，与印度恢复连接的工作正在进行中，主要是将巴尔博蒂布尔-比罗尔(Birol)线路段转变为双轨线路，并修复古劳拉—沙赫巴兹布尔路段。此外，孟加拉国正在建造多哈扎里—科克斯巴扎尔—贡杜姆(Gundum)(与缅甸接壤的边境附近)的缺失路段，并使达卡—吉大港走廊线路变为双轨线路。

- 中国目前正在努力发展更多与中亚地区之间的铁路通道。与老挝人民民主共和国和缅甸建设铁路通道、以及改造中国通往越南的现有线路的相关项目，正处在规划和执行的各个阶段。

- 在越南，建设老街—河内—海防走廊是一个重点项目，其目的是发展越南北部港口与中国云南省的跨界铁路运输。

- 在大韩民国，高速网络的延长是为了扩大泛亚铁路网线路的运载能力。
- 俄罗斯联邦，正在对跨西伯利亚 7 号项目进行投资，其目的是使连接俄罗斯联邦远东地区港口与莫斯科并途经跨西伯利亚干线的铁路通道，实现在七天完成转运，从而加快欧亚铁路转运速度。

## 附件三

### 若干国家在发展陆港方面取得进展的情况<sup>a</sup>

- 在大韩民国，1992年在首尔附近建设了义王内陆集装箱转运站，目前每年可处理100万标准箱。这为大幅减少了釜山港的拥挤做出了贡献，并为1,000多人提供了就业，而且在2007年为当地政府缴纳了超过110万美元的税收。

- 在印度，印度集装箱有限公司建设了由59个内陆集装箱转运站组成的一个大型网络，其中50个是进出口转运站。印度集装箱有限公司海关保税内陆集装箱转运站是建在内陆腹地的陆港，它将所有港口设施，包括海关清关，移到了客户的门前。这些集装箱码头几乎全部都是通过铁路与印度的铁路网连接，除非其规模或地点要求它们必须通过公路来连接。印度集装箱有限公司码头提供各种各样的设施，包括仓储、集装箱停泊、维修设施，甚至设有综合办公楼。这一公司与参与集装箱货物贸易的所有不同机构和服务部门，包括海关、门户港、铁路、公路运输商、拼箱公司、货运代理和航运公司，开展协作，设立了单一窗口设施，从而使物流业取得了增值。由于相关机构和模式之间的连接效率提高了，从2000年1月至2010年11月期间，集装箱运量已从1,044,728标准箱跃升至2,863,205标准箱。此外，16个私营运营者已申请了通过铁路开展多式联运运营的执照，8个私营内陆集装箱转运站已在运营。

- 在中国，通过铁路开展的多式联运的增长，得到了由国内外投资者参与的逐渐发展的18个物流枢纽的支持。其中一半的枢纽已经在昆明、上海、重庆、郑州、青岛、大连、成都、武汉和西安运营，其中七个位于泛亚铁路网沿线。

- 在哈萨克斯坦，其在亚洲公路网沿线的最大的投资项目之一包括建设霍尔果斯国际边境合作中心；这一中心位于中国与哈萨克斯坦国界线两侧毗邻接壤区域。

- 蒙古计划在位于阿勒坦布拉格自由贸易区、乌兰巴托、赛音山达工业园和扎门乌德自由经济区的泛亚铁路网沿线，建设四个陆港。亚行将为扎门乌德陆港的建设提供贷款，而其他三个港口将通过公私伙伴关系来发展。

- 在尼泊尔，主要的陆港包括比尔根(Birgunj)、比拉德讷格尔(Biratnagar)、白尔瓦(Bhairahawa)和卡卡比塔(Kakarbhitta)。已制定了与交通运输和贸易便利化、过境与物流以及陆港发展投资相关

---

<sup>a</sup> 关于哈萨克斯坦、蒙古、尼泊尔和乌兹别克陆港问题的讨论，其资源来源是在亚洲公路和泛亚铁路网沿线建设陆港问题区域专家组会议上所作的国家情况介绍(曼谷，2010年11月1-3日)，见网页：[http://www.unescap.org/ttdw/common/Meetings/TIS/EGM-DryPorts-Bangkok/Report\\_EGM\\_DryPort.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/Meetings/TIS/EGM-DryPorts-Bangkok/Report_EGM_DryPort.pdf)。



的政策。与多式联运、土地和环境有关的法案和法规也在尼泊尔陆港的建设和运营中发挥着重要作用。

- 在乌兹别克斯坦，建设纳沃伊国际物流中心是为了支持空中、铁路和公路运输的多式联运服务。安格连物流中心设在阿布雷克车站的基地，负责提供一系列全面的货运代理、货物处理服务、集装箱运输、仓储、清关和货物单证服务。丘库尔赛终点站专门处理 40 英尺和 20-40 英尺的集装箱。

---