



## 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(f)

### 交通运输领域中新出现的问题：交通运输的可持续发展

## 交通运输的可持续发展

### 秘书处的说明

#### 内容提要

可持续的交通运输发展意味着应在不加剧其对全球的不利影响的情况下，提供安全的、可靠的和环境友好的交通运输服务。亚太区域交通运输部门的能耗增长速度高于其他部门和其他地区。其结果是，交通运输部门所产生的温室气体和二氧化碳排放量也在不断随之增长。着手解决交通运输部门环境可持续性问题的方法之一是转变货物运输模式，降低能耗和车辆排放。

文件中对旨在促进向诸如铁路和内陆水道等环保型运输模式转变、以及促进采用多式联运模式的各种政策选项和举措进行了审评；并提出了若干项旨在支持实现环境上可持续的交通运输发展的国家和地区活动。

## 目 录

章 节	页 次
一、 导言.....	2
二、 交通运输部门中的能源消耗和排放.....	3
A. 能源消耗 .....	3
B. 排放情况 .....	4
C. 货运模式的比例 .....	6
三、 促进货运模式转换的各项政策选项和举措.....	9
A. 陆港和物流中心的发展 .....	9
B. 向铁路模式的转变 .....	10
C. 采用内河航运和沿海航运的模式 .....	12
四、 供审议的事项.....	12
图示	
1 2008 年各部门的能源消耗(亚洲及太平洋区域国家) .....	3
2 2008 年交通运输部门的能源消耗 .....	4
3 各部门所造成的全球温室气体排放.....	4
4 2008 年亚太区域各部门的二氧化碳排放情况 .....	5
5 2008 年各运输模式的排放比例 .....	6
6 若干国家的货运模式分割.....	7
7 不同交通运输模式的能源强度.....	8

## 一、 导言

1. 可持续的交通运输发展意味着应在不加剧对全球造成不利影响的情况下，提供安全的、可靠的和环境友好的交通运输服务。可持续的交通运输系统涉及三大方面：其一是社会发展，旨在为实现千年发展目标而提供安全和可支付得起的服务和支助；其二是环境保护，主要涉及生态系统的维护和资源的优化；其三是经济发展，其中包括对交通运输系统的效率、有效性和财务可持续性等因素的考量。

2. 本文件重点讨论的是环境可持续性问题。涉及经济和社会可持续性的议题已在提交给本届会议的其他文件中作了论述。然而，由于可持续性的所有这三个方面是彼此相互联系的，因此在一个方面所采取的干预措施可影响到另外两个方面。

3. 鉴于应当优化对稀缺能源资源的使用和减少排放，交通运输系统的环境可持续性问题因此而变得愈发重要。

4. 交通运输部门是亚太区域第三大能源用户，同时也是本区域石油产品的最大用户。交通运输部门的能耗增长速度高于其他部门<sup>1</sup> 和其他区域。这主要是由机动化的快速增长以及经济发展对交通运输的强

<sup>1</sup> 预计至 2030 年全球交通运输部门的能源消耗量将增长 50%。(国际能源署(能源署)), 《2009 年世界能源前景展望》)。

劲需求所驱动的。在亚太区域的交通运输部门中，公路运输消耗了80%的石油产品，而铁路的消耗量仅占到2%。显而易见的是，公路运输已成为亚洲客运及货运中最受青睐的交通运输模式。

5. 交通运输部门同时也是造成空气污染的主要来源，而且还是排放二氧化碳及其他温室气体最多的部门之一。货物运输的排放量约占交通运输排放总量的三分之一。

6. 文件概述了交通运输部门中的能源使用和排放情况，继而提议酌情采取若干政策和举措以促进向诸如铁路和内陆水道等环境友好型运输模式的转变，并就需要在国家和区域两级采取的行动提出了建议。

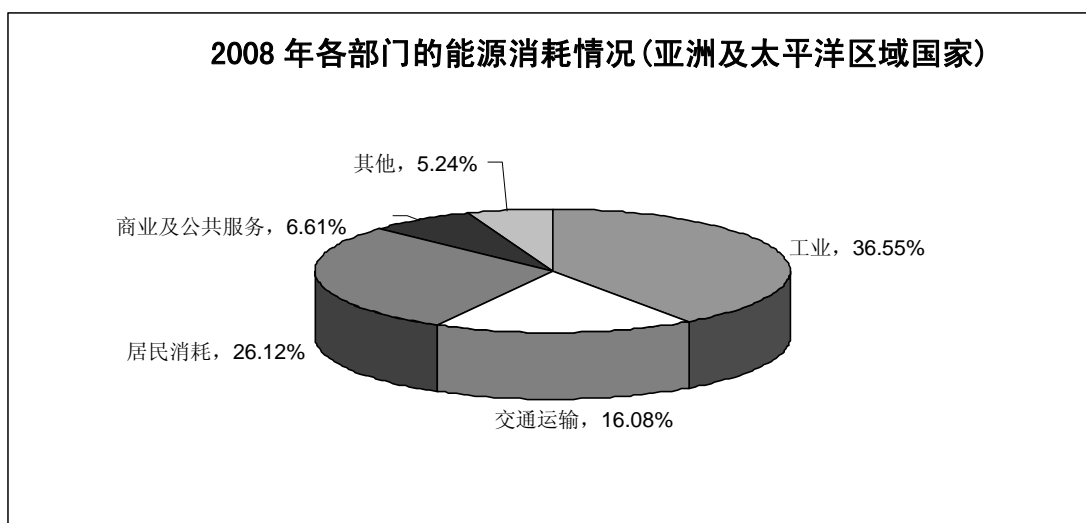
## 二、交通运输部门的能耗和排放

### A. 能源使用情况

7. 以下图示 1 中列出了亚洲及太平洋区域各部门<sup>2</sup> 的能源消耗情况，并表明交通运输业是位居工业消耗和居民消耗之后的第三大能源用户。

图示 1

#### 2008 年亚太区域各部门的能源消耗情况

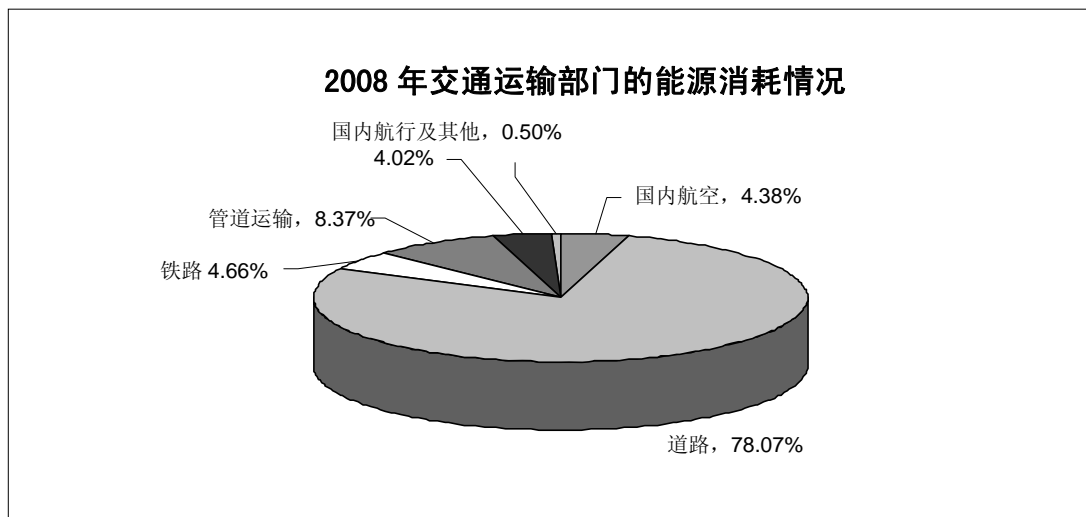


<sup>2</sup> 国际能源署(2010 年)，“世界能源平衡”，能源署世界能源统计和平衡(数据库)。doi:10.1787/data-00512-en(2010 年)(摘自 2011 年 8 月 5 日)。计算中所涉及的国家包括：阿富汗；亚美尼亚；澳大利亚；阿塞拜疆；孟加拉国；不丹；文莱；柬埔寨；中国；库克群岛；朝鲜民主主义人民共和国；东帝汶；斐济；法属波利尼西亚；格鲁吉亚；印度；印度尼西亚；日本；哈萨克斯坦；基里巴斯；吉尔吉斯斯坦；老挝人民民主共和国；马来西亚；马尔代夫；蒙古；缅甸；尼泊尔；新喀里多尼亚；新西兰；帕劳；巴基斯坦；巴布亚新几内亚；菲律宾；大韩民国；俄罗斯联邦；萨摩亚；新加坡；所罗门群岛；斯里兰卡；塔吉克斯坦；泰国；汤加；土库曼斯坦；乌兹别克斯坦；瓦努阿图；越南和中国澳门。

8. 图示 2 进一步列出了交通运输部门<sup>3</sup> 的能源消耗情况，并明确表明公路运输分部门消耗了 4.362 亿公吨石油，占交通运输部门消耗总量的 78%。位居其后的是管道运输和铁路分部门，分别占到消耗总量的 8.37%和 4.66%。

图示 2

### 2008 年交通运输部门的能源消耗情况

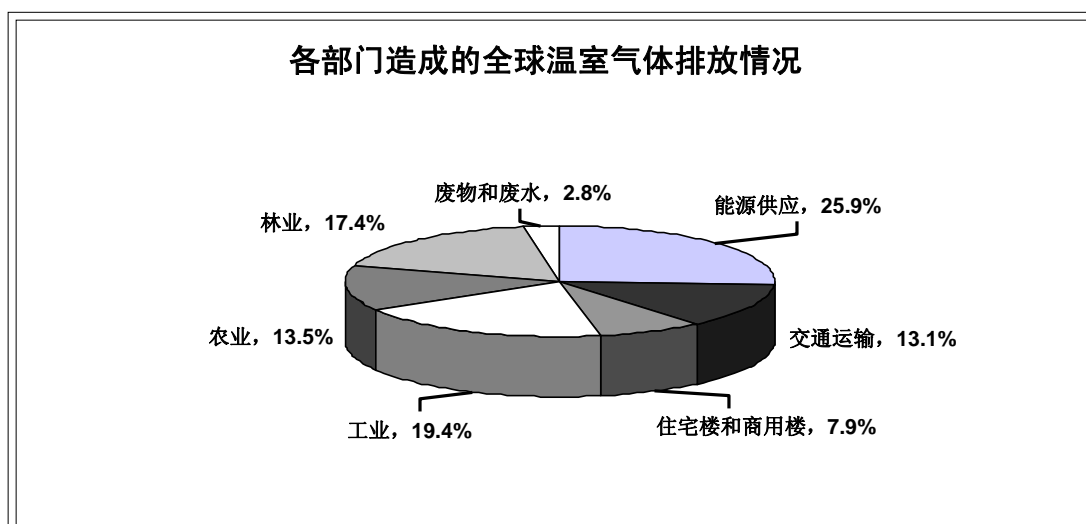


## B. 排放情况

9. 图示 3 列明了各部门造成的全球温室气体排放情况，并表明交通运输部门的排放量占到全球排放总量的 13.1%。<sup>4</sup>

图示 3

### 各部门造成的全球温室气体排放情况



<sup>3</sup> 同上。

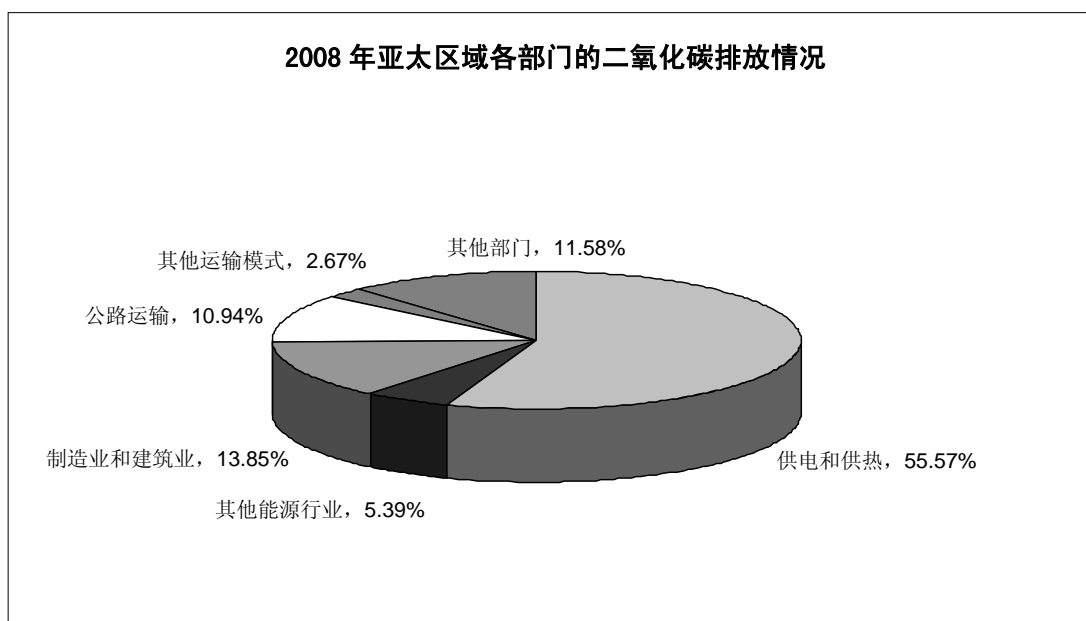
<sup>4</sup> 政府间气候变化专门委员会，《第四期评估报告》。(日内瓦，IPCC，2007 年)

10. 从全球范围看，二氧化碳占到温室气体排放总量的 75%，其中交通运输部门占到 23%。<sup>5</sup> 公路运输产生的二氧化碳排放占交通运输部门的 75%，铁路运输和水运共计占到 12.5%，航空运输占到 12.5%。<sup>6</sup>

11. 以下图示 4 表明亚洲及太平洋区域中交通运输部门造成的二氧化碳排放量为 15.874 亿公吨，其中 12.758 亿公吨排放、亦即 80% 以上的排放都是由公路运输生成的。在二氧化碳排放方面，交通运输部门位居第三，占排放总量的 13.6%，其中公路运输约占排放总量的 11%。<sup>7</sup>

图示 4

#### 2008 年亚太区域各部门的二氧化碳排放情况



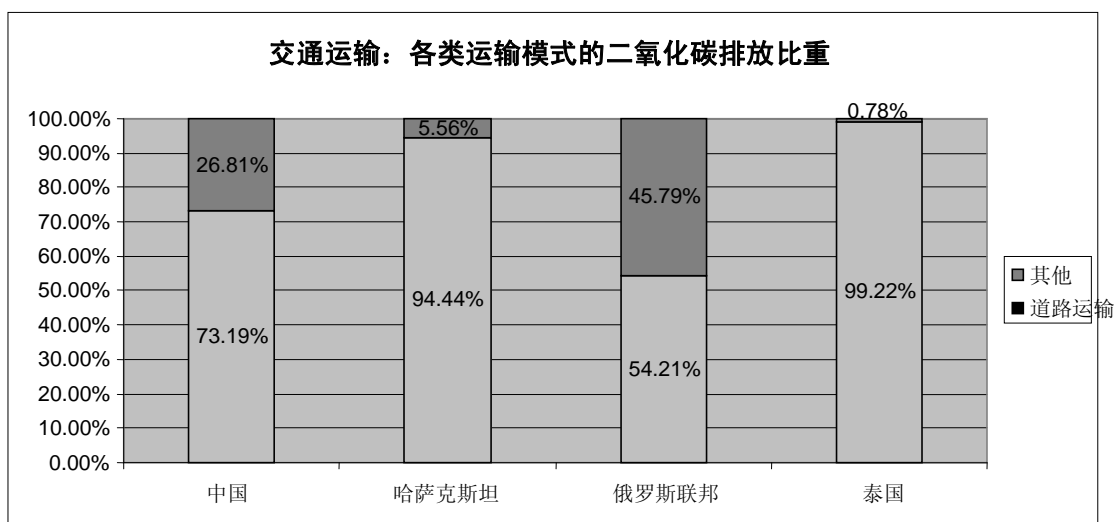
12. 尽管从总数量看，本区域交通运输部门 80% 的二氧化碳排放源自公路分部门，但各国的百分比数却彼此迥异，取决于其各自的运输模式在其交通运输总任务中所具有的不同重要性。以下图示 5 表明 2008 年泰国和哈萨克斯坦道路分部门所产生的二氧化碳排放占到交通运输活动排放总量的 90% 以上，而中国和俄罗斯联邦的道路运输活动所产生的排放量则分别占到交通运输部门二氧化碳排放总量的 73% 和 54%。

<sup>5</sup> 国际能源署，《能源署统计数据：燃料燃烧的二氧化碳排放量：2009 年摘要》。(巴黎：能源署，2009 年)。

<sup>6</sup> Nicholas Stern，《气候变化的经济学：Stern 的审评》(英国剑桥：剑桥大学出版社，2007 年)。

<sup>7</sup> 国际能源署，《能源署统计数据：燃油燃烧的二氧化碳排放量摘要》(2010 年版)(巴黎：能源署，2010 年)。摘自：<http://www.iea.org/co2highlights/co2highlights.pdf>。计算中所涉及的国家与脚注 3 中所列相同。

图示 5

2008 年各类运输模式的排放比例<sup>8</sup>

13. 测算交通运输排放对于规划和执行政策措施而言非常必要。为此秘书处正与其他区域委员会一道启动一项联合国发展账户项目，题为“开发和实施一项用以监测和评估内陆交通运输二氧化碳排放的工具，从而推动气候变化的缓解”。该项目旨在加强国际合作，而且通过在陆地交通运输(道路、铁路和内河航行)中开发和采用标准化的二氧化碳排放监测和评估工具(其中包括可支持政策措施执行的交通运输政策转换器)，以协助成员国制定可持续的交通运输政策。

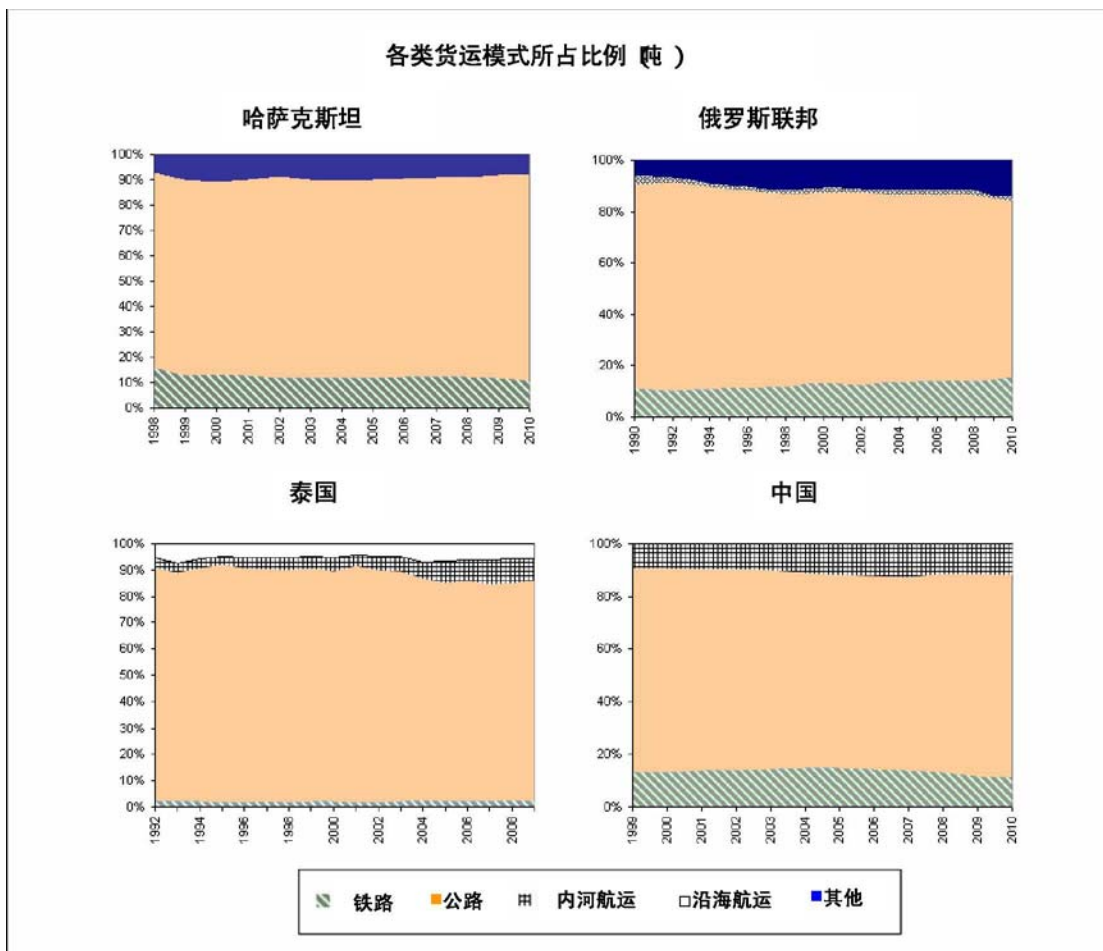
### C. 货运模式比例

14. 整个交通运输部门、尤其是道路分部门的能耗所占比例很大；这明确表明有必要采取减少交通运输部门(尤其是道路运输)能耗和排放的政策措施。因此，可持续的交通运输发展的一项主要政策挑战是通过在一体化交通运输网络中更多地采用多式联运，提高诸如铁路和水路等“更为绿色”运输模式所占的比例。

15. 图示 6 展示了若干亚洲国家的货运交通运输方式划分，并表明在这些国家中道路运输在其货运总量中占到很大比例。图中还表明俄罗斯联邦的铁路货运量较前略有增长，而中国、俄罗斯联邦和泰国的内河航运货运量较前略有增长。

<sup>8</sup> 同上。

图示 6

若干国家的货运模式分列<sup>9</sup>

16. 然而，若以公吨-公里数计算货物运输量的话，2009年中国的货运总量为 12.213 万亿公吨-公里，其中公路占 30%，铁路占 21%，水运占 47%。<sup>10</sup> 2007-2008 财年间印度的货运总量为 1.410 万亿公吨-公里，其中公路运输占 50%，铁路占 36%，水运占 6%。<sup>11</sup>

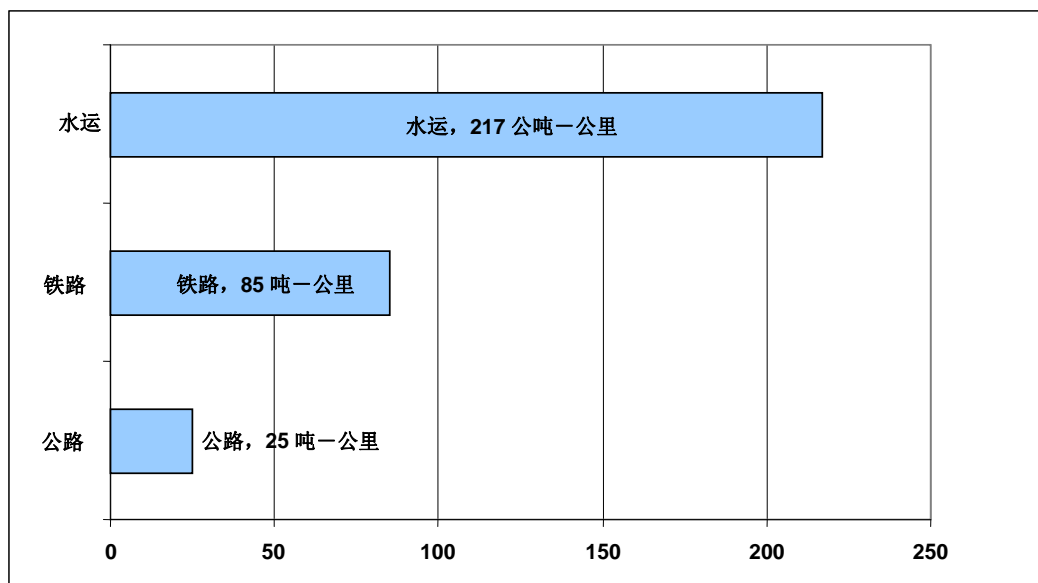
17. 图示 7 表明通过消耗 1 公升汽油，各种交通运输模式运载 1 公吨货物的所需公里数。它明确表明水运和铁路运输较之道路运输更具能源效应。因此，为了获得环境净效益，各国应当探讨鼓励向更为环境友好型运输模式转换的方式方法。

<sup>9</sup> 来源：CEIC 数据(摘自：[www.ceicdata.com/](http://www.ceicdata.com/))和欧洲经济委员会(欧洲经委会)数据库(摘自：<http://www.unece.org/pxweb/>)。

<sup>10</sup> 《2010年中国统计年鉴》；摘自：<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2010/indexeh.htm>。

<sup>11</sup> Raghu Dayal，在“通过提高对商业要求的认识促进使用泛亚铁路网”研讨会上所作的情况介绍，大韩民国釜山，2011年6月14-17日。

图示 7

不同交通运输模式的能源强度(公吨-公里/公升汽油)<sup>12</sup>

18. 可通过在设计、建设和技术以及为道路发展和维护筹资方面进行创新，显著增强交通运输系统的可持续性。例如，对道路维护及车辆技术的创新可确保交通运输系统的平稳运行、降低运营成本和减少排放。同时，创新的筹资方式可确保获得充足的维护资金，这将转而降低交通运输基础设施的维护成本，延长其使用寿命。

19. 在交通运输部门中所采取的许多缓解举措和措施主要侧重客运和城市交通问题。这包括通过从个人驾车出行向公共交通和公共交通工具系统的模式转换而减少排放，建立交通拥堵收费系统，提高车辆使用效率和使用非矿物燃料。此外，还从不同渠道进一步获取了有关客运、城市运输和道路运输等方面的信息，包括德国技术合作公司模块、<sup>13</sup> 亚洲开发银行(亚行)<sup>14</sup> 以及亚洲运输发展研究所<sup>15</sup> 出版物。第三节中概述了与货运部门模式转换相关的各种政策和措施。

<sup>12</sup> Chamroon Tangpaisalkit, “泰国的低碳发展-交通运输部门所面临的机遇和挑战”，第一届“泰国促进低碳发展绿色增长政策工具”国家研讨会，泰国曼谷，2011年2月23-24日。

<sup>13</sup> 德国技术合作公司，可持续的交通运输：面向发展中城市政策制定者的资料读物，(2007年)。

<sup>14</sup> 亚洲开发银行，在亚洲公路运输中考虑能源使用效率和气候变化的因素，(马尼拉：亚行，2006年)。

<sup>15</sup> AITD, “交通运输的环境和社会可持续性：铁路与公路运输间的比较研究”，(新德里，2002年)



### 三、促进货运模式转换的各种政策选项和举措

20. 政策制定者在努力降低能耗和车辆排放方面所面临的挑战包括：目前使用的许多车辆具有相对较高的燃料消耗和排放水平；将新技术付诸于规模生产所需的时间较长；由于现有的交通运输基础设施，各国不得不坚持能源密集型的发展模式；交通运输成本增加对内陆和岛屿发展中国家产生的影响较大；认识到由于日益增长的车辆数量造成排放量的增加，这抵消了燃料效率的提高带来的收益。政府应当作出旨在实现交通运输政策根本性转变的长期承诺，以应对这些挑战。

21. 交通部门需要政府作出管理决定，诸如依托整合与分销中心优化设计工厂的位置和市场，合理地安排货物运输，以便有效地降低货运燃料消耗和减少货运排放。

22. 旨在影响交通运输模式划分的政策可特别用于促进一体化的交通运输规划、通过陆港或其他转移设施以加强多式联运网络的连通性、对铁路基础设施进行投资、提高运行效率、振兴内河航运和沿海航运的发展、以及采取模式管理、交通运输定价和奖励性措施等财政和规管措施。应通盘考虑这些政策要素以提高预期模式的吸引力，并继而提高其竞争力，尤其是铁路及内河航运和沿海航运的模式更是如此。只有在满足发货人的物流要求时，才可能实现模式的转变，并参与到发货人物流链的运行之中。<sup>16</sup> 以下各段概述了亚洲及太平洋区域中各国采取的、有助于推动货运模式转换的一些政策和举措。

#### A. 陆港和物流中心的发展

23. 仅靠铁路自身无法提供门对门的货运服务。为了提供此种服务，应将铁路纳入多式联运和物流网络之中。因此，通过多式服务，陆港、内陆集装箱货运站和货站的一体化规划与发展可扩展铁路模式的覆盖范围。在此方面，不仅可将陆港视作提供有形转移装置的设施，而且还可将其作为物流服务中心，负责提供对物流链的优化发展所必要的行政和商业服务。此外，还将铁路和现有的内陆水道作为连接海港和陆港的理想交通运输方式。铁路与其他交通运输模式间的多式运输和连接可推动实现模式间的转换。

24. 通过在城市和其他战略性位置附近建立货运整合与分销中心，可改善城市物流，并可减少低于卡车荷载以及卡车空载运输的情况发生，目前这种情况约占货运卡车总行程的三分之一。例如，巴基斯坦的卡车空载百分比为 12%-30%，中国为 43%。<sup>17</sup> 由于在伦敦设立了建筑材料货运整合中心，从而尽可能降低了用于建筑 and 发展的施工交

<sup>16</sup> 发货人所做的模式选择在很大程度上取决于以下三个因素：交通运输成本、交通运输质量(其中包括频次、可靠性、速度和可及性)和习惯。模式转换政策应当旨在系统性地利用铁路运输和水运模式的优势，而且通过在海运以及内河航运中广泛采用集装箱运输的做法带来便利。

<sup>17</sup> P. Londono-Kent, 货运促发展工具箱：道路货运, (华盛顿：世界银行, 2009 年)。

通，并减少了货运卡车的数量，从而降低了 75%的二氧化碳排放量。<sup>18</sup> 另外一项有关伦敦货运排放的研究结果表明，利用整合与分销中心可实现共计 25.7%的减排量。<sup>19</sup>

25. 2009 年间，在大韩民国仪旺市和泰国拉加班内陆集装箱码头的吞吐量中铁路运输约占 25%，尽管两个内陆集装箱码头的货物吞吐量已超出其原有的设计能力。这些例子说明陆港和内陆集装箱码头的发展可鼓励货物运输向铁路等运输模式的转变。

26. 2001 年间尼泊尔建设了比尔根杰内陆集装箱码头，该码头通过铁路与加尔各答港联接。2008-2009 年间在比尔根杰内陆集装箱码头的货物吞吐量为 16,928 二十英尺等量单位(相当于 406,272 公吨)<sup>20</sup> 和 237,104 公吨的散装货物。由于运至内陆集装箱码头的货物是通过铁路运输的，预计二氧化碳的排放总量为 12,818 公吨。如果没有任何陆港和铁路连接的话，那么从加尔各答运出的所有货物<sup>21</sup> 都将通过道路运至陆港，这将造成 70,505 公吨的二氧化碳排放。其结果是，铁路和陆港可实现 82%的减排量。

## B. 向铁路模式的转变

27. 包括中国、印度和俄罗斯联邦在内的许多亚洲国家都建成了广泛的铁路网。因此本区域完全有条件考虑模式转换的问题。改进有形的铁路基础设施、提高铁路服务的运营效率和采用竞争性定价的做法已成为主要的政策措施，这可影响到提高铁路运输比重的模式转换。

28. 尽管政府及开发银行宣称优先重视对可持续交通运输倡议的投资，但最近二者所青睐的投资趋势已明显地偏向于公路运输，而非其他运输模式。1970-2009 年间在亚行交通运输贷款总额中，公路运输占 74%，铁路占 15%，水路运输占 7%。<sup>22</sup> 与之相类似的是，在世界银行的交通运输融资总额中，道路和公路运输占 75%，铁路占 7%，港口、水路和沿海航运占 3%。<sup>23</sup>

29. 铁路是最先获得发展的货运模式。由于轨道车辆较高的能源强度和较长的生命周期、以及最近在速度上取得的创新，铁路可基本满足日益增长的货运和客运需求。为了进一步调集对铁路的投资、保持铁

<sup>18</sup> 伦敦的交通运输，伦敦建筑整合中心，《2007 年中期报告》。

<sup>19</sup> Alberto .M. Zanni 和 Abigail .L.Bristow, “伦敦道路货运所产生的二氧化碳排放：长期减排的趋势和政策”，《能源政策》，第 38 卷，第 4 号 (2010 年)，第 1774-1786 页。

<sup>20</sup> 采用最高重量限额，1 二十英尺等量单位=24 公公吨。

<sup>21</sup> 加尔各答-比尔根杰：道路距离，924 公里；铁路距离：704 公里。

<sup>22</sup> 亚洲开发银行，《可持续交通运输倡议的执行计划》，(马尼拉：亚行，2010 年)。

<sup>23</sup> Cornie Huizenga 在亚行交通运输论坛上所作的发言，马尼拉，2010 年 5 月 25-27 日。

路相对于其他交通运输模式的环境优越性，应当在政府、发展伙伴、私人部门间努力地实施政策转变。

30. 服务质量问题是铁路货运所面临的巨大挑战。因此，为了吸引更多的货运服务机会，应当改进铁路服务质量和提高铁路运输的可靠性。这就需要改革现有的铁路运营系统，并采取新的铁路运营和销售办法。

31. 例如，人们往往将印度铁路的转型视作铁路改革的范例，而且作为“自上而下”的政策方向取得成效的案例。印度铁路曾经在财务亏损的局面中苦苦挣扎，但后来实现转机，逐步成为印度第二大的优质上市公司。<sup>24</sup> 印度铁路的第十一个五年计划中列出了与货运相关的优先重点，诸如发展专门的货运走廊和货运村庄等。

32. 采用不同的铁路轨距就要求进行转运，但仅仅铺设单轨、现有的老式货车和机车，以及采用内燃牵引的做法都阻碍了亚洲铁路系统取得较高的运营效率。对于建设双轨、实现铁路线的电气化以及取代老式机车和货车的工程而言，投资是必要的。

33. 为了提高铁路货运的效率，中国已在若干路线上采用新的专业货车和大马力机车来运营往返于主要沿海港口的双层集装箱列车服务。2007年间，中国铁路共运营了680次双层列车，货运量为53,161二十英尺等量单位；与之相对照的是，2006年共运营454次列车，货运量为39,437二十英尺等量单位。<sup>25</sup> 印度也引进了双层列车的理念。

34. 货运中还出现了一些新的理念，例如印度发展了专门的货运走廊，荷兰建设了地下货运走廊等。这些举措可分流部分货运量，并为减排做出贡献。

35. 有关道路和铁路孰优孰劣这一经典辩论的焦点之一是资本成本问题。除了一些收费道路之外，道路使用者往往并不直接支付资本费用，或者在许多情况下并不直接支付道路基础设施的维护费用；但铁路使用者往往要承担这些费用。然而，还有一些例子，其中政府通过从财政和规管方面采取奖励性的办法提供支助，以期提高铁路较之其他模式的竞争力。例如，大不列颠及北爱尔兰联合王国采用了货运设施补助、轨道使用补助和公司中性收入支助补助等做法，旨在发展多式联运和改善铁路运输。还有其他的例子，诸如欧洲为铁路货运提供补贴以及采用公路收费做法等，都旨在推动向铁路运输的模式转换。

<sup>24</sup> G. Raghuram, “印度铁路的“转机”：对战略和流程的批判性评估”，W.P.第2007-02-03号(阿默达巴德：印度管理学院，2007年)。

<sup>25</sup> 亚洲及太平洋经济社会委员会，《作为亚洲一体化交通运输网络组成部分的多式联运发展的政策框架》，ST/ESCAP/2556(亚太经社会，2010年)；摘自网页[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)。

36. 欧洲正采取政策措施以推动在货物运输中采用铁路运输的做法，例如与泛欧铁路货运走廊的自由化、发展和准入以及国际边境便利化相关的政策等。优先重视泛亚铁路网的发展和运营也是一项重要的区域政策措施。

### C. 采用内河航运和沿海航运的模式

37. 尽管水路运输较之铁路和道路运输更具能源效率，但在亚洲仅运营了有限的内河水运路线。各国正在将诸如东南亚的湄公河、孟加拉国的帕德玛河、印度的恒河和中国的长江<sup>26</sup> 等可通航的河流用于客运和货运。其中，2010年长江大约运输了15亿公吨的货物，在货运吞吐量中排名第一。<sup>27</sup> 通过旨在提高运力的疏浚和加宽工程，政府恢复和改良了运河及河运路线，并增设了河港，从而将有助于改善服务和提高运力。

38. 海洋运输已占到国际运输的很大份额。中国和大韩民国的沿海航运也是非常重要的，占到国内货运的一定份额。进一步加强本区域海上短程运输和沿海航运将增加国内贸易中相关贸易的份额。在中国台湾省北部，由于沿海航运具有很高的燃料使用效率，因此结合沿海航运和卡车运输而非单纯采用卡车分销货物的做法可减少60%的排放。<sup>28</sup>

## 四、供审议的事项

39. 交通运输部门是本区域第三大能源用户，同时也是石油产品的最大用户。交通运输亦是本区域内增长最快的行业之一。预计能源费用今后将持续上升，从而进一步加大促使所有行业提高能源使用效率的压力，而且有害排放今后也将随之进一步增大，除非能够针对此种情况采取适宜的应对措施。在交通运输部门，可通过模式转换和提高组织能效取得大幅收益。<sup>29</sup>

40. 在国家一级，各政府不妨审议：

(a) 制定具有环境可持续性的交通运输发展政策和/或战略计划；

<sup>26</sup> 中国其他水路系统包括珠江-西江、大运河和黑龙江。

<sup>27</sup> 摘自：[www.chinadaily.com.cn/business/2011-05/25/content\\_12578521.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2011-05/25/content_12578521.htm)。

<sup>28</sup> Chun-Hsiung Liao, Po-Hsing Tseng, 和 Chin-Shan Lu: “比较台湾卡车运输与多式集装箱运输的二氧化碳排放量”，《交通运输研究》D部分：交通运输与环境，第14卷，第7号(2009年10月)，第493-496页。

<sup>29</sup> 关于动力源和能源来源方面的技术改进议题将在亚太经社会环境与可持续发展司及其他合作伙伴负责执行的平行方案下加以处理。

- (b) 酌情为扩大铁路运输和水路运输应用范围的模式转变创造有利条件；
- (c) 调查和实施那些可提高铁路和一体化物流系统的运营效率的措施；
- (d) 促进海上短程运输和沿海航运的发展，振兴内河水运的发展。

41. 在区域一级，秘书处邀请各政府就拟列入《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动纲领》(第二阶段，2012-2016年)的各项相关内容提供进一步的指导意见。

近期目标：

提高各方对可减少能耗和排放的替代性货运政策选项的认识和了解。

产出：

1. 关于利用适宜机制鼓励从道路运输向铁路运输和水路运输进行模式转换的相关提议；利用亚洲公路网和泛亚铁路网以及陆港进行货物和人员交通运输的多式联运分布；
2. 举行区域性会议，相互交流在采用高效能源和环保友好程度更高的货运物流系统方面的经验；
3. 把与可持续的交通运输相关的问题列入《亚洲及太平洋交通运输发展审查》、《亚洲及太平洋交通运输公报》、以及各项特定区域交通运输政策研究之中。
4. 开展能力建设，以提高和促进各方对在环境上可持续的交通运输业发展的认识。

成绩指标：

1. 成员国按照秘书处的相关建议和政策咨询意见促进采取转型政策而采取了相关的措施。
2. 成员国为能在设计交通运输政策和项目时考虑到可持续的交通运输议题而采取了相关措施。