



## 亚洲及太平洋经济社会委员会

### 第六十八届会议

2012年5月17-23日，曼谷

议程项目3(c)

**审查与经社会下属机构相关的议题，包括亚太经  
社会各区域机构的工作：交通运输**

### 决议草案

提案国：大韩民国

共同提案国：伊朗伊斯兰共和国

**执行《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》，包括  
《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段  
(2012-2016年)》和《国际道路运输便利化区域战略框架》**

*亚洲及太平洋经济社会委员会，*

*欣见* 2012年3月12日至16日在曼谷举行的交通运输部长级会议取得圆满成功，<sup>1</sup>

1. *核可* 本决议所附的《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016年)》和《国际道路运输便利化区域战略框架》；<sup>2</sup>

2. *请* 执行秘书：

(a) 高度重视执行《区域行动方案》和《区域战略框架》；

(b) 于2016年对《区域行动方案第二阶段》的执行情况进行一次评价，并向第三届交通运输部长级会议提交一份载有相关建议的报告；

(c) 向经社会第七十一届会议和第七十三届会议报告本决议的执行情况。

<sup>1</sup> 见E/ESCAP/68/9。

<sup>2</sup> 见E/ESCAP/68/9，第一章。

## 附件

### 亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言

我们，出席于 2012 年 3 月 12-16 日在曼谷举行的交通运输部长级会议的亚洲及太平洋经济社会委员会各成员及准成员的交通运输部长和代表，

认识到 高效的、可靠的和安全的交通运输基础设施和服务对于亚洲及太平洋各国的区域一体化、及其可持续的和包容的经济和社会发展极为重要，

回顾 经社会 2007 年 5 月 23 日关于“执行《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》<sup>1</sup> 和《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)》”的第 63/9 号决议、以及经社会 2010 年 5 月 19 日关于“执行《亚洲发展交通运输曼谷宣言》”的第 66/4 号决议，

还回顾 《阿拉木图行动纲领：在内陆发展中国家和过境发展中国家过境运输合作新的全球框架内解决内陆发展中国家的特别需要》、<sup>2</sup> 《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)》、<sup>3</sup> 以及《2011-2020 十年期支援最不发达国家行动纲领》(《伊斯坦布尔行动纲领》)，<sup>4</sup>

认识到 需要长期和持久地致力于解决交通运输部门内的各项重大议题，以便为持久的经济增长、改善各国民众的生活水平、以及进一步提高本区域各经济体的竞争力提供支持，

欣见 通过成功开展区域合作、最终得以使《亚洲公路网政府间协定》<sup>5</sup> 和《泛亚铁路网政府间协定》生效、<sup>6</sup> 以及得以在拟定一项陆港政府间协定方面取得进展，并为此而深受鼓舞，

认识到 如能扩大各条区域运输走廊并消除各种瓶颈，便可进一步推动本区域内部贸易取得增长，

---

<sup>1</sup> 文件 E/ESCAP/63/13，第五章。

<sup>2</sup> 《内陆和过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构过境运输合作问题国际部长级会议的报告》，2003 年 8 月 28-29 日，哈萨克斯坦，阿拉木图(A/CONF.202/30)，附件一。

<sup>3</sup> 《审查小岛屿发展中国家可持续发展行动纲领执行情况国际会议的报告，2005 年 1 月 10 日至 14 日，毛里求斯路易港》(联合国出版物，出售品编号：E.05.II.A.4 和更正)，第一章，决议 1，附件二。

<sup>4</sup> 《第四次联合国最不发达国家会议的报告，2011 年 5 月 9-13 日，土耳其，伊斯坦布尔》(A/CONF.219/7)(联合国出版物，出售品编号：No.11.II.A.1)，第二章。

<sup>5</sup> 联合国，《条约汇编》，第 2323 卷，第 41607 号。

<sup>6</sup> 联合国，《条约汇编》，第 2596 卷，第 46171 号。

*重申* 我们承诺执行《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》和《亚洲发展交通运输曼谷宣言》，

1. *通过* 《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016年)》；<sup>7</sup>

2. *通过* 《国际道路运输便利化区域战略框架》；<sup>8</sup>

3. *请* 执行秘书继续优先注重《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》和《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016年)》的执行工作，特别以此协助本区域各成员和准成员努力实现建立一个可持续的国际综合多式联运和物流体系的远景；

4. *还请* 执行秘书：

(a) 确保与联合国其他机构和多边机构以及各次区域组织进行有效协调；

(b) 与国际和区域金融机构、多边和双边捐助方和私营部门的投资者、以及国际组织开展有效协作，为推进泛亚铁路和亚洲公路的发展和营运提供进一步的资金和技术支持；

(c) 于2016年间召集举行一次交通运输部长级会议，以评估和评价《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016年)》的执行情况，并着手考虑制订一项未来的工作方案。

---

<sup>7</sup> 附录一。

<sup>8</sup> 附录二。

## 附录一

### 亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案 第二阶段 (2012-2016 年)

如今本区域的发展要比以往任何时候都更依赖于其交通运输系统。不论是向国际市场运送制造业产品、向农村和城市社区运送农产品和粮食、把工人送往其就业地点，还是把儿童少年送往学校或把病人送往医院，交通运输都发挥着至为重要的作用。虽然本区域的发展模式各不相同，但那些能够逐步提高其交通运输能力和效率的国家正是那些能够取得最大成功的国家。从未来的情况看，通过改进交通运输连接，与迅速增长的各个区域市场取得连通，将可进一步推动经济和社会发展。

《亚洲及太平洋发展交通运输釜山宣言》<sup>a</sup> 及其《区域行动方案》<sup>b</sup> 的总体目标正是协助和推动在区域交通运输方面开展合作并推动经济一体化进程，以支持实现包容的和可持续的发展。《区域行动方案第二阶段(2012-2016 年)》将继续保持其连续性，以过去五年间所取得的进展为基础进一步向前推进。

在每一实质性领域中，能力建设和经验交流均将成为继续努力创建一个可持续的国际综合多式联运和物流系统的中心主题，同时也将是发展本区域交通运输系统和应对全球化方面的各种挑战的一个远景规划。

在着手执行《区域行动方案第二阶段(2012-2016 年)》过程中，亚太经社会秘书处将继续与各主要联合国机构、政府间组织、次区域组织、非政府组织、以及其他协作机构携手开展密切协作。

#### 1. 部长级政策指导

随着本区域迅猛的变革步伐，需要在部长一级及时提供政策指导，以便保持和加速在本区域建立一个国际综合联运和物流体系方面取得进展。于 2009 年 12 月 14-18 日在曼谷举行的第一届亚洲交通运输部长论坛为此提供了实质性指导和前进方向。<sup>c</sup> 经社会在其 2010 年 5 月 19 日关于执行《亚洲发展交通运输曼谷宣言》的第 66/4 号决议中对亚洲交通运输部长论坛所提供的相关指导和方向表示欢迎。

**近期目标：**在部长一级推动开展区域合作和发挥政策领导作用，以作为本区域发展的一个关键要素推动其交通运输部门的发展。

---

<sup>a</sup> 文件 E/ESCAP/63/13，第五章。

<sup>b</sup> 经社会第 63/9 号决议，附件。

<sup>c</sup> 见文件 E/ESCAP/66/11。

产出:

1. 在《区域行动方案第二阶段(2012-2016年)》的执行工作中期节点举行一届亚洲交通运输部长论坛会议;
2. 在部长一级审议本区域的交通运输政策并为之指明前进方向。

成绩指标:

1. 派遣高级别代表参与亚洲交通运输部长论坛各届会议。
2. 通过交通运输部长所作的记录在案的決定, 推动各国针对其共同关心的问题取得更大程度的协调和一致性。

**2. 运输部门的基础设施建设**

尽管关于亚洲公路和泛亚铁路网的政府间协定为本区域取得连通奠定了基础, 但在整个亚太区域内运输部门的基础设施质量和能力是不平衡的, 而且仍有许多连接处于缺失状态。大多数国家内的多式联运都因其陆港能力的欠缺而受到限制。

近期目标: 通过进一步发展和升级亚洲公路网和泛亚铁路网、欧亚运输连接、以及推进陆港的建设, 促进本区域内部及与其他区域之间的连通并为此开展合作。

产出:

1. 分别举行亚洲公路和泛亚铁路工作组会议;
2. 订立陆港政府间协定;
3. 进行亚洲公路、泛亚铁路、具有国际重要性的陆港以及海港运输的综合发展, 进行升级和养护(资产管理)方面的调研、举行会议和开展能力建设;
4. 针对为本区域内部和与其他区域之间的贸易提供相关服务的国际多式联运走廊开展调研;
5. 用以衡量在发展具有区域重要意义的运输基础设施和营运方面进展情况的最新资讯和数据;
6. 亚太经社会-欧洲经委会关于发展欧亚运输连通的联合项目所涵盖的各项活动。

成绩指标:

1. 通过对《亚洲公路网政府间协定》和《泛亚铁路网政府间协定》的各项修正。

2. 成员国谈判并签署一项关于陆港的政府间协定。

3. 成员国为提升和扩大位于其各自国家内的亚洲公路网和泛亚铁路网路段及国际公认的陆港而采取了相应的措施。

4. 成员国为采纳关于区域和区域间多式联运走廊的调研建议而采取了相应的措施。

### 3. 运输便利化

尽管各方已为消除运输领域内的各种非有形障碍做出了努力，但由于这一挑战极为复杂而致使进展一直十分缓慢。这一点从国际陆上运输在整个区域内面对着重重困难这一点就可清楚地看出。为帮助解决这一问题，业已谈判并签署了若干越境/过境运输方面的次区域协定，但这些协定基本上未能得到充分或有效的执行。在本区域许多国家中，国际道路运输由于所需运输许可数目繁多而受到限制，而且这些许可规定仅可在边境附近地区或沿着某些数目有限的路线进行。尽管在此方面已取得了进展，但在入境方面普遍会出现长时间的延误。铁路方面的情况也与此相类似，目前仍然面对的主要挑战是如何简化和协调划一运输单据和程序、以及如何扩大各国之间的运输服务。所有这些限制因素都导致了国际陆上运输费用上升和延误不断。

近期目标：推动货物、人员和车辆有效和顺利地以道路和铁路方式在本区域内移动，包括进出边境口岸。

#### 产出：

1. 建立一个运输便利化问题区域法律和技术专家网，并制订一项执行《国际道路运输便利化区域战略框架》的行动计划；

2. 针对如何在《国际道路运输便利化区域战略框架》下开展区域和次区域合作问题举办讲习班/开展调研；

3. 围绕如何确定为推进国际铁路运输便利化而开展区域合作方面的议题开展调研；

4. 协助各方加入和执行各项国际运输便利化公约和协定，包括那些在经社会 1992 年 4 月 23 日关于道路和铁路运输模式的第 48/11 号决议中所建议的那些论及各种便利化措施的公约和协定，以及协助拟定和执行关于国际道路和/或铁路运输便利化的各项次区域协定；

5. 针对建立或加强国家便利化协调机制和针对边界联合监管、以便利国际道路和/或铁路运输问题提供咨询服务/举办讲习班；

6. 针对信息和通信技术及其他新型技术的应用、以及时间/成本-距离工具包的使用开展研究/举办讲习班，以便利国际道路和/或铁路运输。

成绩指标:

1. 运输便利化问题区域法律和技术专家网建立完毕。
2. 成员国、区域和次区域组织/机构为落实《国际道路运输便利化区域战略框架》而采取了相关的措施。
3. 成员国为加入和执行各项国际交通运输便利化公约、特别是在经社会第 48/11 号决议中所建议的那些公约而采取了相关措施、以及为签署、批准和/或执行各项次区域协定而采取了相关步骤。
4. 成员国建立或增强其国家便利化协调机制以及为进行联合监管而采取的措施。
5. 成员国为采用各种新型技术和/或时间-成本-距离计算方法来提高国际交通运输效率而采取了相关的措施。

**4. 运输物流**

本区域许多国家在其物流工业发展方面仍处于初期阶段，因而面对着物流费用高昂和绩效低下方面的挑战。要建立起一套有效的物流系统，就需要全面地解决所有相关问题。在此方面，需要在其国内营造一种有利的环境，其中包括建立一套政策和监管方面的制度框架。运输物流政策是整体物流政策中的一个非常重要的组成部分，因此此种政策的制订可成为一个起点，进而推进实现更广泛的物流政策目标。用以增强物流服务从业者的专业精神及其服务质量的其他措施包括：在国家一级制订一套最低标准和行为守则、在区域一级相互交流知识和经验、以及在国家、次区域和区域各级制订可持续的培训和能力建设方案。

近期目标: 协助各国制订运输物流政策、以及协助提高物流从业人员的专业精神和能力。

产出:

1. 关于制订运输物流政策的准则；
2. 关于制订一套物流从业人员最低标准和行为手则的准则；
3. 举行承运人、多式联运经营人和物流从业人员及其国家协会的区域会议；
4. 在制订可持续的培训方案方面向运输物流部门及政府提供技术援助和支持。

成绩指标:

1. 成员国为把上述运输物流政策准则的内容纳入其国家物流政策之中而采取了相关的措施。

2. 成员国为把物流服务提供商准则纳入其国家立法和/或业界规章条例而采取了相关的措施。

3. 货运代理，多式联运经营和物流服务供应商之间相互交流经验和知识。

4. 各国制订了关于货运、多式联运和物流业务方面的可持续培训方案。

## **5. 资金筹措与私营部门参与**

运输业的投资需求量规模很大，涵盖基础设施、相关服务、以及养护工作，因此大多数国家都因预算有限而受到限制。然而，本区域一些国家已成功建立了筹资和投资方面的创新型机制，包括公营-私营伙伴关系和其他创收办法，从而开启了新的和更多的融资机会。然而，伙伴关系的运用因众多的限制因素而受到阻碍，其中包括缺乏公-私营项目的开发、执行、合同管理和行政流程精减等领域的技能和经验。

近期目标：推动在公营和私营部门开展区域合作，以便为基础设施的发展和保持进行融资。

### 产出：

1. 针对亚洲公路和泛亚铁路、以及包括陆港、河港和海港在内的多式联运连接开展投资调研工作；

2. 举办投资论坛，促进在亚洲公路、泛亚铁路、国际公认陆港、河港和海港进行融资方面建立伙伴关系和交流经验；

3. 评估和推动为道路养护工作提供融资的政策选项和举措；

4. 向区域合作及公-私营伙伴关系单位/方案联盟提供支持；

5. 通过交流良好做法和执行公-私营伙伴关系能力开发方案向各成员国和机构提供协助；

6. 为评估公-私营伙伴关系的完备程度提供技术援助。

### 成绩指标：

1. 成员国为按照秘书处的相关提议和政策咨询意见增加其对运输和物流基础设施的投资而采取了相关的措施，包括通过公-私营伙伴关系采取的相关措施。

2. 成员国为采纳关于道路运输保养的建议而采取了措施。

3. 记录在案的信息交流和报告。



## 6. 可持续发展的交通运输发展

交通运输业是本区域排名第三的能源使用大户。交通运输业亦是本区域内增长最快的行业之一。预计能源费用今后将继续上升，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，可通过模式转变和提高组织能效办法取得大幅收益。<sup>d</sup>

**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. 关于通过适宜机制鼓励从道路运输转向铁路和水路运输的模式转变的相关提议；利用亚洲公路和泛亚铁路以及陆港进行货物和人员交通运输的多式联运模式；

2. 举办区域会议，相互交流在采用高效能源和环境友好程度更高的货运物流系统方面的经验；

3. 把可持续发展的交通运输业问题列入“亚洲及太平洋交通运输发展评论”、“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发展的交通运输业发展的认识。

**成绩指标：**

1. 成员国为按照秘书处的相关提议和政策咨询意见促进采取转型政策而采取了相关措施。

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发展的交通运输议题而采取了相关措施。

## 7. 道路安全

道路交通事故每时每刻都在造成人类悲剧。亚太区域每年因道路交通事故而导致的死亡人数高达 70 万，约占全球道路死亡人数的一半。继《关于改进亚洲及太平洋道路安全的部长级宣言》（2006 年 11 月）<sup>e</sup> 和联合国大会第 64/255 号决议（2010 年 3 月 2 日）获得通过之后，近年来道路安全问题已得到各方更大程度的重视。尽管采

<sup>d</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其他平行方案下加以处理。

<sup>e</sup> 见文件 E/ESCAP/63/13，第四章。

取了这些全球性举措，但本区域许多国家的道路安全问题仍未能在国家规划或政策中得到优先注重。

近期目标：协助本区域各国切实兑现其在“2011-2020 道路安全行动十年”方案中作出的各项承诺。<sup>f</sup>

产出：

1. 举办会议和提供技术援助，协助各国依照《道路安全行动十年》中的相关规定建立道路安全管理能力，包括数据收集工作和进展情况监测；

2. 举行会议，倡导大力采取道路安全干预措施，并相互交流在改进道路安全方面的最佳做法；

3. 为国家道路安全宣传运动及与之相关的提高意识宣传活动提供咨询服务和技术支持；

4. 以万维网为基础的道路安全网络。

成绩指标：

1. 成员国为按照“道路安全行动十年”的各项目标执行关于道路安全的政策和方案而采取了相关的措施；

2. 成员国为改进道路安全数据和信息收集系统而采取了相关的措施；

3. 把改进道路安全方面的各种最佳做法记录在案，并通过各种会议和一个基于万维网的道路安全网络相互交流这些最佳做法。

## **8. 交通运输与千年发展目标**

尽管千年发展目标中并未具体提到交通运输问题，但目前各方已广泛接受交通运输基础设施和服务在努力实现千年发展目标方面发挥着关键作用这一观点。本区域许多国家都因缺乏连通农村地区的全天候道路、前往偏远地区和岛屿的交通运输服务匮乏或不可靠、很难深入内地地区、以及农村与城市之间的连接不畅等因素而存在着大规模的地域不平等现象，包括收入、资产和机会诸方面。基础设施的养护工作不得力，降低了其资产价值，而且还增加了车辆的运作成本、过境时间、以及用户的安全风险。运输业干预措施在推动实现千年发展目标方面有着巨大潜力。要有效发掘这一潜力，各国政府就必须在交通运输方案和项目的制订和方案规划的初期阶段就努力把减贫及与千年发展目标相关的政策目标纳入这些项目和方案之中。

---

<sup>f</sup> 见大会第 64/255 号决议，第 2 段。

近期目标：鼓励把千年发展目标方面的各种考量纳入区域交通运输干预措施的规划和执行工作之中。

产出：

1. 针对把千年发展目标方面的考虑因素酌情纳入交通运输的规划和政策之中进行调研和举办讲习班，特别是在基础设施建设、农场到市场的物流、粮食安全、以及道路安全等诸方面；

2. 在各成员国之间交流经验，包括在交通运输基础设施的发展、以及在提供实际进入农村社区和将之与国家或区域干道系统连通方面的相关服务；

3. 支持为定于 2013 年间对《阿拉木图行动纲领》执行情况进行的十年期审查开展筹备活动。

成绩指标：

1. 成员国为把各项千年发展目标综合纳入交通运输方案和政策的主流而采取了相关的措施，同时特别侧重《区域行动方案》中所列明的各个相关领域。

2. 采纳在《阿拉木图行动纲领》执行工作十年期审查全球会议上编制的区域投入文件中所提出的各项相关建议。

## **9. 岛屿间航运服务**

如何在各岛屿和群岛发展中国家之间及其内部提供高效的、可靠的和廉价的航运服务，向各方提出了一些独特的难题和挑战。这些挑战包括长距离海运、货物流量不平均、以及出口品单位价值较低等，以及如何使船只的大小、服务速度、港口装卸能力、安全和舒适程度等要素与航运量较低、而且常常不固定等实际情况相匹配。在某些情形中，这些挑战还导致从业者躲避那些难以盈利的线路，挑选最有盈利潜力的航运线路，而把其他吸引力不大的航运业务交给他人。由此而导致的“每况愈下的恶性循环”，致使航运服务在定期性、可靠性和廉宜性方面不断恶化。这些挑战在国内、次区域和国际三级都有可能出现。

近期目标：协助查明用以增加群岛和岛屿发展中国家的航运服务的定期性、可靠性和廉宜性方面的可能办法和途径。

产出：

1. 针对如何制定确保定期的、可靠的和廉宜的岛屿间航运服务的有效战略开展调研、能力建设活动和提出政策建议，供群岛和岛屿发展中国家考虑；

2. 根据请求向成员国提供旨在推动执行岛屿间航运业务政策措施的咨询服务和技术支持。

成绩指标:

1. 成员国为根据秘书处的相关提议和政策指导意见把关于岛屿间航运服务的建议纳入而采取了相关的措施。

**10. 各次区域交通运输网络的连通**

从整个亚太区域的情况看，政府间组织和方案一直在积极推动其各自次区域内在实体和体制上的连通。各项相关协定的缔结及其相关举措的执行导致了货物、车辆和人员在各次区域之间进行移动受制于不同的法律和营运体系。这些差异可能会成为妨碍在各次区域之间进行顺畅和有效的交通运输的有形和无形障碍。

近期目标: 查明妨碍各次区域之间的连通的有形和无形障碍，并搭建一个平台，用以在各次区域实体之间发展交通运输领域内建立更密切的相互协作。

产出:

1. 起草文件，概述为改进各次区域之间有形和体制连接程度而需要加以处理的潜在问题；

2. 举行亚太经社会成员国、次区域组织和次区域方案会议(与各相关立法会议衔接举行)，以考虑采取旨在支持各次区域间的连接程度的协作行动；

3. 提供技术援助和支持，推动执行为发展交通运输而采取的次区域间连通举措。

成绩指标:

1. 成员国为依照秘书处的提议和相关政策咨询意见提高次区域间的连通程度而采取了相关的措施。

2. 把秘书处提出的相关建议和议题列入成员国和次区域组织/方案的会议的议程之中。

## 附录二

### 国际道路运输便利化区域战略框架

《区域战略框架》的宗旨是帮助区域各成员国及其发展伙伴通过确定各项长期目标来提高便利化方案和项目的成效并加速国际道路运输的发展。

这一《战略框架》为各成员国及其发展伙伴拟订便利化政策、协定、方案和项目以及相关的措施提供了总体方向，同时也有助于推动采用共同的办法来解决道路运输便利化问题，从而降低现有体系的复杂程度。

这一框架也有助于凝聚国家、双边、次区域和区域努力，使之更加协调，从而加速道路运输便利化的进程。

鉴于若干阻碍国际道路运输的非有形壁垒所具有的先决条件性质，建议这一区域战略框架在最初阶段可将工作重点放在国际道路运输的各种最基本要素以及进行便利化的关键方式方法上。<sup>a</sup>

#### 一、国际道路运输的基本要素

##### A. 道路运输许可证和通行权

###### 1. 问题简述

在整个亚洲，国际道路流通在很大程度上仅限于边境地区和有限的几条公路。大多数运输许可证只允许某一指定车辆沿一条指定路线作单次运行。国际道路运输的另一个制约因素是对过境运输业务的限制。因此，通过道路运输的货物常常要在边境地区或某一条指定线路沿线的装卸点进行转运，致使在运输过程中增加了不必要的成本和延误。

###### 2. 具体目标

更广泛地使用向承运公司颁发的用于其车队所属任何车辆的多次入境运输许可证。此种有效期为一年的许可证可适用于多条线路或公路网，开展跨国和过境运输业务。此外，在使用双边运输许可证的同时亦应推广多边运输许可证的进一步广泛应用。

###### 3. 拟议处理办法

在拟订或更新国际公路运输的双边和多边协定或就协定的执行情况磋商时，成员国可考虑采用有效期为一年、可多次入境和/

---

<sup>a</sup> 如果一国在上述若干领域已做出了较为宽松和简化的安排，则可把工作重点放在拟议的其他领域。

或适用于多条线路或公路网的运输许可证，并允许其主管部门向整个承运公司而非具体车辆颁发许可证。

## **B. 道路车辆专业驾驶人员和车队人员的签证**

### **1. 问题简述**

与海员和空乘人员不同，道路车辆专业驾驶人员在开展国际运输业务时并不享有签证颁发或临时入境方面的全球简化安排待遇。道路车辆专业司机的签证颁发在很大程度上取决于双边签证协定。近年来，若干国家已尝试通过订立次区域安排来解决这一问题，各国际组织也努力帮助促进道路车辆专业司机签证发放的便利化。尽管如此，目前许多国家仍然没有订立专门涉及车辆驾驶人员的签证类别，而且本区域大多数国家在颁发签证时仍把此类驾驶人员当作游客或外来劳工对待。

道路车辆专业司机在申请签证时不得经过复杂而繁琐的手续，而且一般每次只能获得一个单次入境签证。有些国家还要求驾驶人员亲自到设在各大城市的使领馆申请签证，而且要等一周甚至更长时间才能获签或得知申请被拒。

由于这些因素，签证方面的各种繁文缛节不断导致货物运输出现延误，有时甚至还需要在边境口岸更换车辆或至少更换司机。

### **2. 具体目标**

作为最低目标，区域各成员国可向公路车辆专业驾驶人员和车队人员颁发一年有效的多次入境签证。各国还可商定一套划一的文件和基本手续。

### **3. 拟议处理办法**

为了实现这一目标，负责国际道路交通运输的国家主管部门可在其中扮演中间人角色，为各使领馆颁发签证提供便利。一国的国家主管部门可酌情列出一份专业驾驶人员的名单并与其他国家的对等主管部门进行交换，随后转呈其外交部、使馆或领馆。另一种办法是，在驾驶人员申请签证时，可由国家主管部门为其提供公证信件，与承运公司的担保一并提交。

运输管理部门在谈判包含签证安排条款的次区域便利化协定时需要与外交部进行协商。若有必要，他们应请求相关主管部门就有关专业驾驶人员的双边/次区域签证安排进行谈判。

## **C. 道路车辆的临时进口**

### **1. 问题简述**

在大多数允许车辆跨境的国家，通常采用某种形式的担保(如保证金、或通过当地代理支付的现金定金或在每次入境时缴纳一次性收

费等)做法来满足海关管理部门的要求。本区域只有少数几个国家没有作出此类规定。

目前国际上已订立了几项关于临时入境的公约，但本区域大多数国家尚未加入。

采用划一的次区域协定和次区域担保制度对承运公司来说并非最简便的办法，但它的确有助于避免预付现金或保证金定金，或在每一边境口岸缴纳费用，因而有助于在全球范围内作穿越多国的运行。然而，按照这一制度收取的单证使用费和担保可能会成为一个大问题。若此类收费高于边境口岸的一次性固定收费，那么此种担保制度就失去了优势。

## 2. 具体目标

作为区域最低标准，应鼓励各方适用有关临时进口的国际公约。

## 3. 拟议处理办法

那些尚未加入关于临时进口的国际公约<sup>b</sup> 的国家应采取步骤，逐步推动加入此类公约。这些公约在车辆的暂准进口方面作出了相同的承诺。那些业已成为缔约方的国家则可采取行动，确保充分实施公约的切实安排已经到位。

## D. 车辆保险

### 1. 问题简述

全区域范围内的普遍做法是要求在每一边境口岸购买保险。这种做法导致出现延误，而且亦要求驾驶人员获取现金付款的每张收据。虽然次区域保险计划已规划多年，但要使此类计划切实得到落实尚需做出进一步努力。

### 2. 具体目标

可通过使用“绿卡”系统<sup>c</sup> 或一个类似的次区域系统，将第三方保险用作国际道路运输车辆的区域最低标准。

### 3. 拟议处理办法

成员国可加入此种“绿卡”系统。与欧洲有道路运输连接的那些次区域内的国家可采用“绿卡”系统，以方便进出欧洲。其他次区域内的国家在保持加入“绿卡”系统这一长期目标的同时可制订与

<sup>b</sup> 《关于商用道路车辆临时进口海关公约》和/或世界海关组织的《暂准进口公约》(《伊斯坦布尔公约》)。

<sup>c</sup> 例如可参见文件：ECE/TRANS/SC.1/2009/6。

“绿卡”系统相匹配的次区域机动车辆第三方保险计划。那些不参加任何次区域保险计划的国家则可考虑做出以“绿卡”系统为基础的双边或三边安排。

## **E. 车辆重量和大小**

### **1. 问题简述**

对本区域很多成员国而言，车辆超重对公路和桥梁造成的损毁是个大问题，而外来的超载车辆可能使问题更加复杂化。产生这一问题的原因之一是不同国家在许可重量和大小方面采用不同的技术标准；另一个原因是一些承运公司企图通过多装货、少跑车的办法从中牟利。

同时，边境口岸和内陆称重站对国际车辆的反复称重和检查也影响了运输的效率。承运公司已要求简化称重手续并减少各国国内称重和检查的次数。

对于获准在公路上行驶的车辆重量或大小并无国际或区域标准。各成员国始终努力在次区域层面协调或统一标准。有关国际公路运输的双边协定通常要求承运公司遵守东道国的国内标准，而这些标准通常有别于承运公司注册所在国的标准。

### **2. 具体目标**

为使本区域的国际道路运输取得健全和可持续的发展，可在双边、三边、四边和次区域层面统一车辆许可重量和大小，包括车辆的轴重。

### **3. 拟议处理办法**

一种可行的处理办法是通过双边和多边(包括三边、四边和次区域)安排来统一此类标准。

成员国亦可考虑通过订立双边和多边协定来谈判一项对超载车辆的监管制度。监管制度除提出警告和吊销运输许可证外还可对违规车辆课以罚款。

## **F. 车辆登记和检验证书**

### **1. 问题简述**

目前，亚太经社会成员国通过双边或多边协定互相认可车辆登记和检验证书。然而，登记证和车号牌中仍然普遍使用本国语言字母，从而给边境口岸工作人员为车辆清关带来了麻烦，也给交通警察造成了困难，而且在采用了电子清关系统之后还会带来更多的麻烦。



为便于车辆登记证的相互承认，需要采用车辆登记所在国的标准化区分标志、详尽的技术条件规定和对车辆进行定期检验，同时还需要使用标准化的登记车辆号牌或标志。登记车辆号牌或标志应由阿拉伯数字组成或由阿拉伯数字加上大写的拉丁字符组成，如[1968年]《道路交通公约》中所定义的那样。

## 2. 具体目标

应鼓励各方采用如[1968年]《道路交通公约》中所规定的、关于车辆登记证和车辆号牌或标志以及国别区分标志的相关标准。

## 3. 拟议处理办法

那些尚未成为1968年《道路交通公约》缔约方的国家需要采取措施加入该公约。

短期内加入该《公约》有困难的国家可考虑采用该《公约》中订立的相关标准，并探讨使用符合《公约》中所列明的其他机制的可能性，同时努力避免在可能加入的任何双边和多边协定中采用不同的标准。

## 二、国际道路运输便利化的主要模式

本区域在运输协定的拟订和实施办法方面既有成功也有挫折，在国家、次区域和区域层面都获得了宝贵的经验和丰富的知识。为给各成员国之间的共同努力、合作和经验交流提供一个重点，现提出下列若干关键模式。

### A. 建立一个有效的法律机制

国际公约、次区域和双边协定可发挥重要作用。

#### 1. 建立一个交通运输便利化法律专家区域网络

推广和实施各项国际便利化公约、制订和实施次区域协定、缔结双边协定并协调文件和手续都需要依靠国家、次区域和国际法律专家。由国家和次区域谈判人员以及来自政府、运输协会和学术机构的法律专家组成的区域网络能够在提供咨询意见、以及推动有关运输便利化问题的不同法律文书的统一与协调方面发挥重要作用。

各成员国和次区域组织/机构可通过这一网络开展下列工作：

- 交换信息
- 相互协调
- 确定不同次区域协定之间存在法律冲突的领域及其所产生的影响

- 针对涉及一国为两项或两项以上协定缔约方的法律冲突提出解决办法
- 针对如何使位于不同次区域、又身为不同协定(其存在起阻碍作用)缔约方的国家相互连接提出建议
- 交流经验

这一网络或许还有助于推广各项国际便利化公约、制订和实施各项次区域便利化协定、并可协助拟订和改有关进国际道路运输的双边协定。此种专家网将成为一个由那些负责处理本区域道路运输便利化领域法律问题的核心专业人员组成的网络，为拟订和实施各项相关协定提供法律支持。

这一网络可通过电子通讯、研讨会、培训、专家会议、小组研究和单独研究来交流信息。亚太经社会秘书处可为这一网络提供秘书处支持以及若干年的财政支持。从长期情况看，这一网络将在亚太经社会秘书处的支持下独立运作，并根据各政府机构、亚太经社会以及其他组织/机构的请求开展研究。

## 2. 加入某些国际便利化公约

通过明确亚太经社会区域各国可加入的一系列初步公约，<sup>d</sup> 经社会第 48/11 号决议在国际道路运输便利化领域为本区域各国提供了一套通用的划一标准。

秘书处根据经社会的要求于 2006 年开展的一项研究最后提议再增列三项国际法律文书，以补充第 48/11 号决议中所建议的文书：

- (a) 《国际公路货物运输合同公约议定书》，1978 年；
- (b) 《关于简化和协调海关业务制度的京都公约修订本》，1999 年；
- (c) 《暂准进口公约》（《伊斯坦布尔公约》），1990 年。

这 10 项国际法律文书加在一起能够为按照国际标准简化和协调区域便利化举措提供一个连贯一致的框架。

那些尚未加入各项经过修正的核心公约的成员国需要考虑加入。如果加入公约的过程会因内部程序而耗时很长，那么作为一项过渡措施，成员国应考虑在国家立法层面采用公约中订立的相关标准。

<sup>d</sup> 1968 年《公路交通公约》；1968 年《路标和信号公约》；1975 年《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》(国际公路货运公约)；1956 年《关于商用道路车辆临时进口的海关公约》；1972 年《集装箱关务公约》；1982 年《协调统一货物边境监管国际公约》；以及 1956 年《国际公路货物运输合同公约》(公路货运公约)。

有效实施国际公约与加入公约同等重要。成员国需要结合各自现有的立法和做法来审议各项国际公约中所规定的义务，并酌情调整本国与国际道路交通运输相关的立法、文件和程序。

### **3. 次区域协定**

拟订次区域国际道路运输便利化协定的主要目的是在与各项国际公约保持一致的同时，开放次区域运输、统一和简化手续和程序、并确立共同的标准。各项次区域协定的有效实施已成为本区域大多数成员国的一项重要而具有挑战性的任务。

由于各项次区域协定的实施涉及多个部委和管理部門，还因此需要对本国国内的立法、现有手续和程序以及若干机构和管理部門的职能进行调整。此类协定的实施需要各成员国的强有力的政治支持，还需要各国际组织和机构提供财政和技术支持。需要加强区域宣传倡导工作，才能有助于引起各国政府和国际社会对此重要问题的关注。

### **4. 双边协定**

鉴于本区域许多国家在大量国际道路运输双边协定的管理和实施方面遇到了困难，因此可采用一项区域战略，尽可能应用各项国际公约和次区域协定，并利用双边协定来覆盖各项国际公约和次区域协定无法涉及的那些领域。通过编写一份示范指南并针对国际道路运输双边协定提出一个标准构架，可能会有助于成员国更好地拟订和实施双边协定，同时亦应努力加强协调划一。

### **B. 扩大新技术的应用**

各种新型技术、包括信息与通信技术的应用能够大大提高道路运输便利化的程度。应进一步推动建设配备新技术和电子报关系统的现代化边境口岸和国际道路运输系统。相对而言，利用新技术来推动边境口岸对国际道路交通运输监管的便利化在本区域范围内尚属新生事物。要使此类技术得到充分利用，首先需要对相关立法进行修正，并对现行的手续和程序进行简化。可通过经验交流的方式来推广本区域在创新和统筹应用新技术来进行国际道路运输清关和验关方面的经验，以期提高本区域内各方的相互协调程度。

### **C. 开展国际道路交通运输的专业培训**

作为区域战略框架的内容之一，需要对包括负责国际道路运输的决策人员、管理人员和驾驶人员在内的所有利益攸关方进行专业培训，确保他们具备开展国际业务的能力。从中长期情况看，可为从事国际道路运输业务的国家决策人员、管理人员和驾驶人员设置国家培训机构。然而，在南亚和东南亚，建立以次区域业务课程为重点的次区域培训机构短期而言可能更加有益和有效，而且亦有助于克服一些财政和能力上的短板。在中亚和西亚，由于其与欧洲的联系更为密切，因此次区域业务培训可与区域间业务课程同时开展。

亚太经社会秘书处可提供协助，确定纳入培训机构课程的主要课题，从而推动制定出专业培训的共同标准。

#### **D. 建立/加强国家便利化协调机制**

需要在相关政府部委/机构和私营部门的参与下采用全面和统筹协调的办法，这样才能有效地应对运输便利化方面的各种挑战。此种合作对拟订和实施各项便利化措施至关重要。亚太经社会区域的若干国家已建立了此种协调机制，能够完成所承接的任务。应进一步加强这些机制，确保它们充分发挥有效作用。此外还应建立旨在推动相互交流经验的机制。

#### **E. 促进边境口岸的联合监管**

应按照国际标准在双边层面推动边境口岸的联合监管工作，包括单一窗口清关、一站式检查、海关联合监管、在对等基础上确定某些货物类别(如易腐物品)的优先清关规定，并减少边境口岸的监管机构数目。但同时需要充分认识到联合监管的复杂性以及每一边境口岸在实施联合监管过程中存在的差异，而且亦需要在实施联合监管之前对每一边境口岸进行具体、全面和详细的研究与设计。为此，成员国之间的经验交流将有助于确保在基础设施和运作方面作出最佳设计。

#### **F. 推动建立边境口岸经济区、陆港和物流中心**

最近在边境口岸建立自由经济区和联合自由经济区的现象、以及陆港和物流中心的发展，为管理机构和道路运输公司克服国际公路运输中的许多困难提供了各种新的契机。需要利用国际道路运输和物流便利化进程所带来的诸多潜在效益。

#### **G. 进一步应用各种便利化工具**

“时间/成本-距离法”等便利化工具有助于找出阻碍国际运输的障碍以及可能采用的补救办法，因此应在交通运输部和其他管理机构以及运输运营商的共同支持下予以进一步扩展和推动。便利化工具的应用有助于完善项目并对所取得的效益进行量测。