



Conference on Regional Cooperation and Integration

Experiences in Asia and the Pacific

Organized by the Asian Development Bank and Kunming Municipal Government,
Yunnan Province, People's Republic of China

Papers and Presentations

Disclaimer:

The views expressed in this presentation are the views of the author and do not necessarily reflect the views or policies of the Asian Development Bank (ADB), or its Board of Directors or the governments they represent.

ADB makes no representation concerning and does not guarantee the source, originality, accuracy, completeness or reliability of any statement, information, data, finding, interpretation, advice, opinion, or view presented.

By making any designation of or reference to a particular territory or geographic area, or by using the term "country" in this document, ADB does not intend to make any judgments as to the legal or other status of any territory or area.





大湄公河次区域:在交通运输方面的合作与经济走廊的作用

发言人：Nguyen Ngoc Thuyen
越南交通部国际合作司

亚太区域合作会议

中华人民共和国云南省昆明市
2012年3月26-27日



演讲提纲

- 整个大湄公河次区域战略的交通运输
- 大湄公河次区域交通运输合作的发展和成就
 - 大湄公河次区域交通运输部门的战略
 - 一些合作的成果/效益
- 经济走廊的方法
- 交通便利化
- 未来的挑战

交通运输和整个大湄公河次区域的战略

- “3 C”战略
 - 提高连通性
 - 提高竞争力
 - 提高凝聚力
- 基础设施的链接和软件
- 市场整合
- 促进贸易和投资

3

大湄公河次区域 交通运输合作

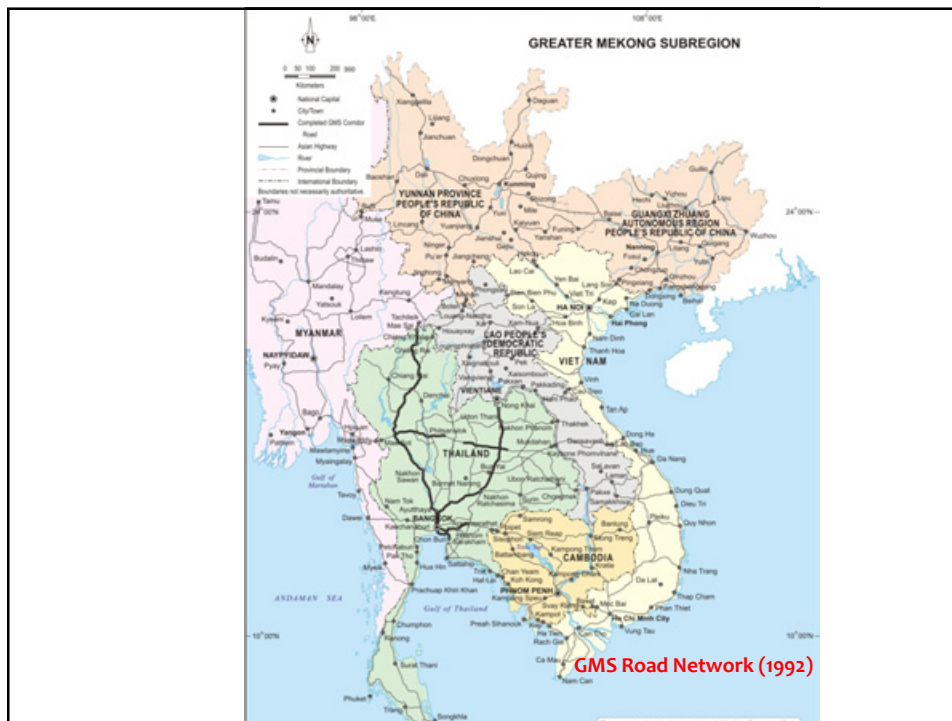
- 最早合作的部门之一;亚行援助的战略研究- 第一个交通运输行业战略(1994) 和第二个交通运输行业战略(2006-2015)
- GMS次区域交通运输论坛(STF)
- 战略概要:
 - 早期-第一个交通运输行业战略:
 - 建立跨境的可及性; 重点改善新的建设;
 - 促进跨境交通, 贸易
 - 当下的交通运输行业战略:
- “基于一个完全连接和综合性的大湄公河次区域网络迈向无缝连接的交通运输服务”
- 侧重于:
 - 完成大湄公河次区域交通走廊
 - 提高经济效率和降低运输成本
 - 走向交通运输服务的开发市场
 - 多模式联运

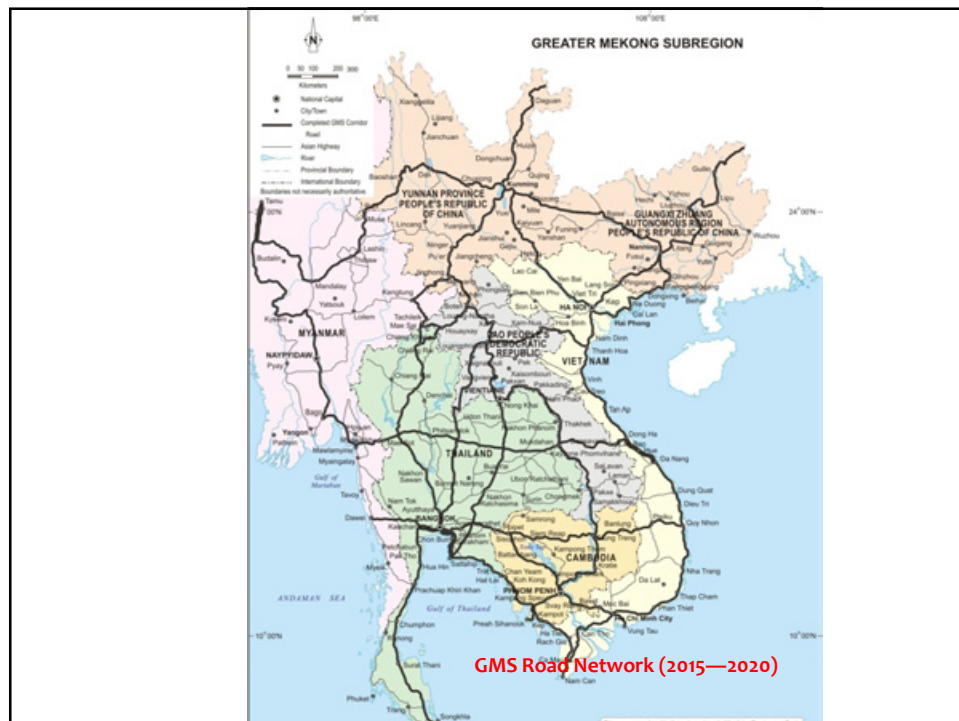
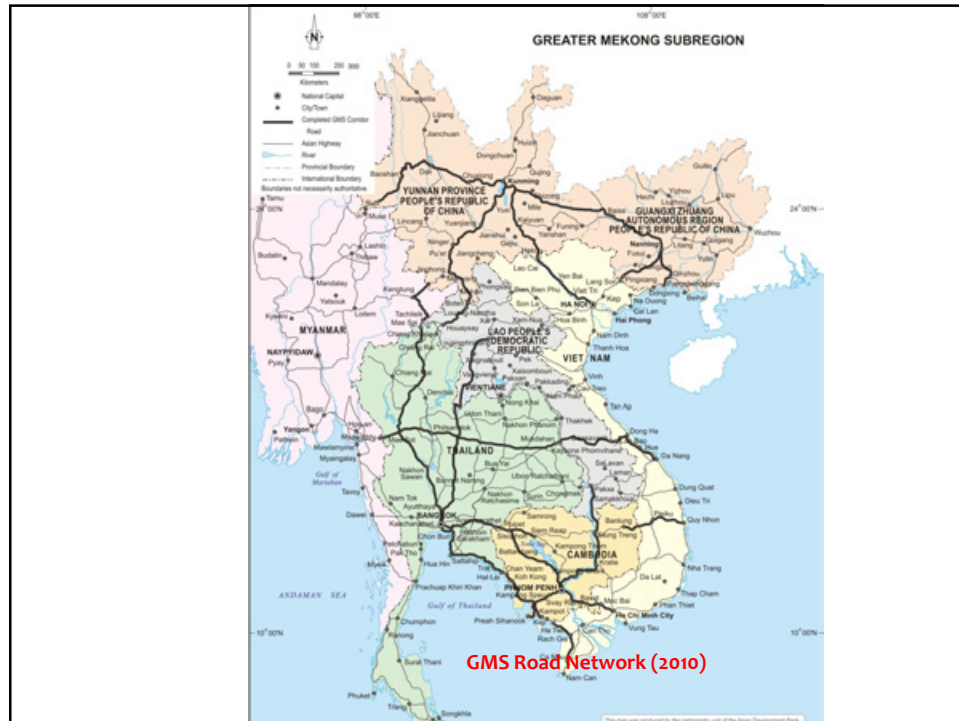
4

亚行援助的大湄公河次区域 项目 (1992年- 2011年6月)

项目数量		融资 (单位: 百万美元)			
		总费用	亚行	政府	联合筹资
所有的 GMS 项目	55	15,006.6	5,102.8	4,311.5	5,592.3
其中:					
交通运输	34	11,788.8	4,418.4	4,127.7	3,242.7

5





主要产出



交通走廊南部：金边-胡志明市公路改善工程

节约旅行时间和成本
 双边贸易增加40%
 跨境活动增加50%
 特别边境经济特区创造就业机会



东西方向交通走廊项目

节约旅行时间和成本
 外商直接投资：从1800万美元增加至2亿美元
 改善了就学率和安全饮用水
 老挝沙湾拿吉地区的贫困率下降35%

9

经济走廊路径

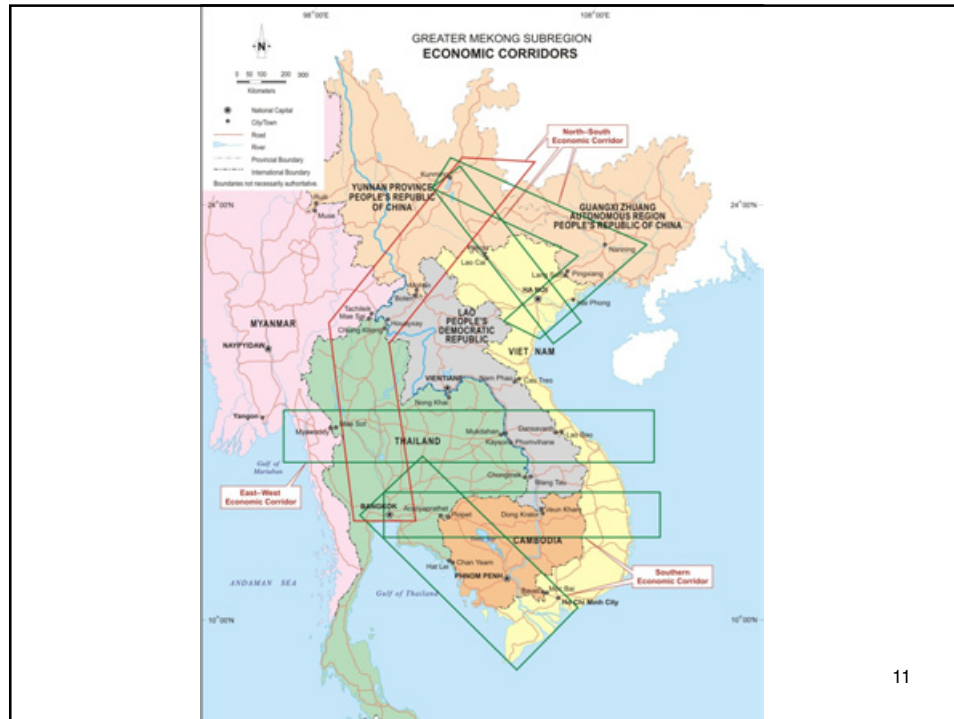
基于经济潜力，在特定地理区域发展基础设施。

通常始于交通联系，但是会延伸到其他的基础设施，以及为使其发挥最佳使用效果的“软件”。

经济走廊的一些特点：

- 与主要市场建立联系；
- 将改进交通联系而产生的福利延伸至偏远地区，并将偏远地区与更繁荣的地区融合起来；
- 开放投资机会；
- 通过项目集群促进协同作用；
- 提供示范效应；
- 促进区域项目的优先开展和协调有区域影响的国家项目。

10

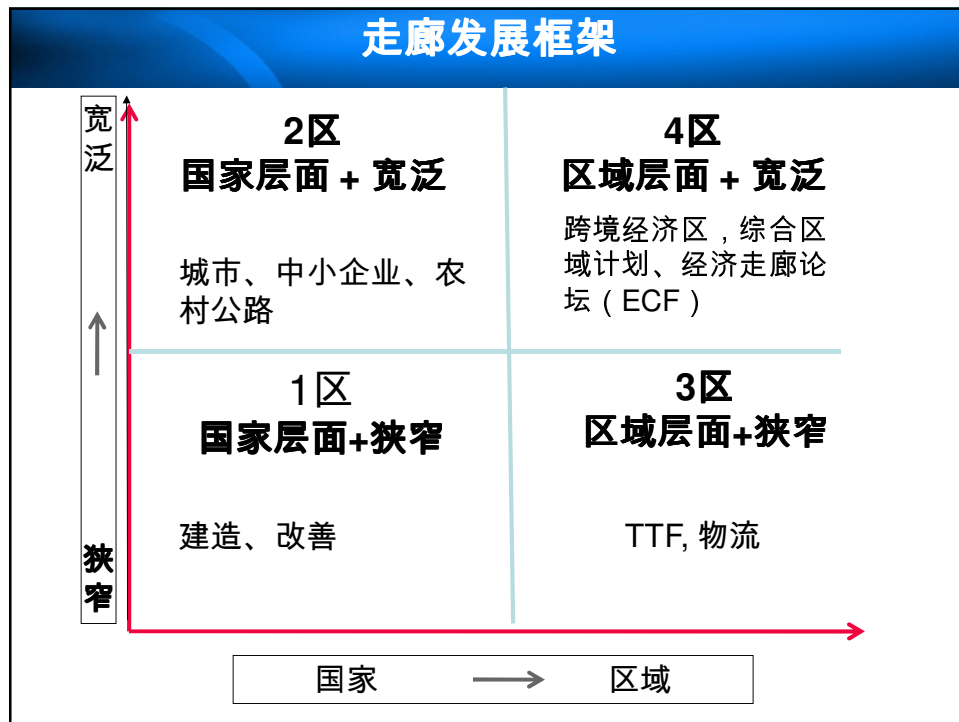


11

新型大湄公河次区域 战略框架

- **新型大湄公河次区域 战略框架**于2011年12月在第四次峰会上通过，以确保在充满挑战的新的十年里，大湄公河次区域计划的可持续性和有效性。
- 走廊开发继续发挥中心作用。
- 扩大/深化经济走廊——跨部门之间的相互联系，多部门路径，确保福利的广泛普及，加快实施TTF措施，走廊沿线的物流业的发展和投资，并注意社会和人力资源，食品和能源安全，气候变化等关切。
- 需要一个区域性的投资框架 (RIF) ——基于坚实的分析工作和知识平台的新一代的合作大计

12



面向未来的大湄公河次区域走廊开发

- 扩大走廊的努力——扩大和完善基础设施的基础——例如，二级公路/多式联运，地区/城市的发展，物流；
- 提高对软件的投入以配合硬件投资；
- 权力下放，让所有利益相关者参与进来，例如，地方当局，私营部门；
- 多部门协调和跨部门联系；
- 密切联系/与更广泛的区域议程互补（例如，东盟）；
- 加强资源调动——发展伙伴，私营部门。



谢谢大家！