

106-053-5448
MOTC-IOT-105-IAA006

105 年 APEC 運輸領域重點議題 發展趨勢分析



交通部運輸研究所

中華民國 106 年 5 月

106-053-5448
MOTC-IOT-105-IAA006

105 年 APEC 運輸領域重點議題 發展趨勢分析

著者：陳其華、邱佩諄

交通部運輸研究所

中華民國 106 年 5 月

105 年 APEC 運輸領域重點議題發展趨勢分析

主 管：陳其華組長

研究人員：邱佩諄研究員

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：臺北市敦化北路 240 號

網 址：www.iot.gov.tw（中文版＞圖書服務＞本所出版品）

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國 106 年 5 月

印 刷 者：全凱數位資訊有限公司

版（刷）次冊數：初版一刷 6 冊

定 價：非賣品

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所自行研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：105 年 APEC 運輸領域重點議題發展趨勢分析			
國際標準書號（或叢刊號）	政府出版品統一編號	運輸研究所出版品編號 106-053-5448	計畫編號 105-IAA006
主辦單位：運輸資訊組 主管：陳其華 計畫主持人：陳其華 研究人員：邱佩諄 聯絡電話：(02)23496705 傳真號碼：(02)25456566			研究期間 自 105 年 02 月 至 105 年 12 月
關鍵詞：運輸工作小組、運輸部長會議、港口服務網絡、智慧運輸、綠色港口獎勵制度 摘要： APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation, 亞太經濟合作) 創設於1989年，其宗旨是期望藉由亞太地區各經濟體政府官員進行開放性政策對話，促進與強化亞太地區經濟體的經濟繁榮與成長。在運輸領域部分，係由APEC運輸工作小組(TPT-WG)處理相關事務，TPT-WG討論的議題相當務實，相關結論對於各會員體之運輸政策、規劃、工程、營運、技術與運輸產業發展產生一定程度的實質影響。 我國於1991年以中華臺北名義加入APEC，翌(1992)年首度派員參加APEC運輸工作小組會議。相關公、私部門代表透過參加歷次APEC運輸工作小組會議及運輸部長會議之機會，與各會員體討論交流運輸相關議題，並及時掌握國際最新之運輸發展趨勢與課題（例如改善供應鏈連結、推動永續成長之節能減碳綠色運輸、運輸服務自由化與貿易便捷化、運輸安全與運輸保安等）以供推動工作之參據，為我國運輸部門與國際接軌之重要管道。 近年來APEC在亞太地區扮演的角色日趨重要，特別是對於外交處境向來艱難的我國而言，APEC目前已成為我國各專業部門（含運輸領域）與國際聯繫接觸的重要管道。我國並非聯合國成員國，無法在第一時間取得各國際組織研議制訂的國際運輸管理章程、規範、協議，亦無適當機會與各國相關機構溝通交流，由於APEC運輸工作小組因可提供我國運輸部門對外的接觸管道，值得相關公私部門積極參與並運用此一平臺，俾與國際潮流無縫接軌。 本研究目的主要以APEC年度運輸工作小組及運輸部長會議為核心，觀察與追蹤重點議題之發展現況與歸納重點方向，並研議我國參與APEC運輸工作小組會議、運輸部長會議及相關會議之策略方向，俾提高相關單位在APEC國際合作平臺之參與程度，進而讓我國運輸政策、策略與法規得與國際接軌。			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
106 年 5 月	190	非賣品	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： ☐ 密 ☐ 機密 ☐ 極機密 ☐ 絕對機密 （解密條件： ☐ 年 月 日解密， ☐ 公布後解密， ☐ 附件抽存後解密， ☐ 工作完成或會議終了時解密， ☐ 另行檢討後辦理解密） ☒ 普通			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TITLE: Significant Issues and Trend Analysis on Transportation Sphere in APEC			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER 106-053-5448	PROJECT NUMBER 105-IAA006
DIVISION: Information Systems Division DIVISION DIRECTOR: Chi-Hwa Chern PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chi-Hwa Chern PROJECT STAFF: Pei-Chun Chiou PHONE: 886-2-23496705 FAX: 886-2-25456566			PROJECT PERIOD FROM February 2016 TO December 2016
KEY WORDS: Transportation Working Group, TPT-WG, Transportation Ministerial Meeting, TMM, APEC Port Services Network, APSN, Smart Transport, GPAS			
ABSTRACT: APEC was established in 1989 to further enhance economic growth and prosperity for Asia-Pacific region and to strengthen the community through the official policy dialogue between economies. According to the task assignment in APEC, transport-related affairs are handled by Transportation Working Group (TPT-WG). The issues discussed in the TPT-WG meeting are quite pragmatic, and the conclusions made from those discussions also have substantial impact on the transport policy, planning, engineering, operation, technology and transportation industries. Our country joined the APEC family under the name of Chinese Taipei in 1991 and then participated in a TPT-WG meeting for the first time next year (1992). Through participation in TPT-WG meetings and Transportation Ministerial Meetings (TMM), the delegates from public and private departments not only can discuss transport issues with other economies but also catch up with the latest trends in transport development to facilitate affairs under their charge, such as improving strategies to supply chain connectivity, promoting carbon reduction and green transportation for sustainable growth, the liberalization of transport services and trade facilitation, and transportation safety/security etc. Both TPT-WG meetings and TMM are important channels for our country's transportation department to have good connection with others. APEC has played an important role in the Asia Pacific region in recent years. As Taiwan faces a tough diplomatic situation in the international society, APEC is actually a significant channel for all the departments in public or private division to interact with the international community. Since Taiwan is not a member of United Nations (UN) and couldn't timely acquire the drafting details of international transport-related enactments, regulations and agreements, there is no proper opportunity to communicate with other nations. In view that TPT-WG provides this good occasion to Taiwan, the public or private departments should well utilize this platform to catch up with global trends seamlessly. The main objective of this study is to observe and track the development of main issues originating from TPT-WG and TMM, and discuss participation strategies for TMM and TPT-WG meetings. By means of well planned participation strategies, a deeper participation and achievement in this international cooperation platform is to be expected. Furthermore, it will help Taiwan's transportation policy, strategy and enactment to be in alignment with international up-to-date practice.			
DATE OF PUBLICATION April 2017	NUMBER OF PAGES 190	PRICE Not for sale	CLASSIFICATION ☐ RESTRICTED ☐ CONFIDENTIAL ☐ SECRET ☐ TOP SECRET ☒ UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

目 錄

第一章 緒論	1
1.1 計畫背景與目的	1
1.2 研究方法與步驟	3
第二章 APEC 運輸領域近期發展	5
2.1 APEC 組織概況	5
2.2 APEC 最新計畫審查流程及相關規定	6
2.3 APEC 運輸工作小組會議近期發展	22
2.3.1 運輸工作小組會議運作方式	22
2.3.2 運輸工作小組運作方式調整與內部檢視	26
2.3.3 APEC 運輸領域近期特殊議題	29
2.4 APEC 運輸部長會議近期發展	57
2.4.1 APEC 運輸部長會議運作方式	57
2.4.2 近期 APEC 運輸部長聯合聲明重要內容	57
2.4.3 近期 APEC 運輸部長會議指示事項	59
2.5 APEC 運輸領域議題趨勢分析	61
2.5.1 近期 APEC 運輸領域議題發展脈絡	61
2.5.2 APEC 計畫審核趨勢	63
第三章 參與 APEC 運輸領域相關事務重點方向	65
3.1 APEC 當前政策重點	65
3.1.1 2013-2016 年 APEC 運輸工作小組策略計畫	65
3.1.2 2016 年 TPT-WG 年度工作計畫	67
3.2 我國參與 APEC 運輸領域活動現況	70
3.3 我國未來參與 APEC 運輸領域相關事務重點議題	71
3.4 我國參與 APEC 運輸領域活動策略	76
第四章 結論與建議	83
4.1 結論	83
4.2 建議	86

附錄

附錄一 TPT-WG 專案計畫摘要一覽表

附錄二 APEC 第 9 次運輸部長會議聯合聲明

附錄三 2013-2016 年 APEC 運輸工作小組策略計畫

附錄四 2016 年 TPT-WG 年度工作計畫

附錄五 APEC 計畫核銷方式

表 目 錄

表 2-1	APEC 計畫 2016 年補助標準	9
表 2-2	APEC 運輸工作小組會議行程安排(以 TPT-WG43 為例).....	25
表 2-3	各會員體加入 APSN 概況表	51
表 2-4	APSN 5 年策略計畫.....	53
表 3-1	2013-2016 年運輸工作小組策略計畫關鍵績效指標	65
表 3-2	APEC 2015 年任務聲明（2016 年需達到的目標）	68
表 3-3	TMM9 運輸部長聲明	69
表 3-4	我國現階段擔任 TPT-WG 計畫之共同支持會員體一覽表 ...	80

圖 目 錄

圖 2-1	APEC 組織架構	5
圖 2-2	APEC 計畫申請流程	17
圖 2-3	APEC 運輸工作小組組織架構.....	24
圖 2-4	APEC 運輸卡任務小組近期活動	41
圖 2-5	APSN 官方網站	48
圖 2-6	APSN 組織架構介紹	49

第一章 緒論

1.1 計畫背景與目的

亞太經濟合作（Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC）創設宗旨是期望藉由亞太地區各經濟體政府官員的對話與協商，協調環太平洋沿岸國家之經貿政策，促進此一地區的經濟一體化和保持經濟增長，並能與歐盟（EU）及北美自由貿易協定（NAFTA）兩經濟區域相抗衡。經過多年發展，目前成員計有澳大利亞、汶萊、加拿大、智利、中國大陸、香港、印尼、日本、韓國、馬來西亞、墨西哥、紐西蘭、巴布亞紐幾內亞、秘魯、菲律賓、俄羅斯、新加坡、泰國、美國、越南、以及我國等，總計 21 個會員體。在運作及組織架構方面，APEC 屬「論壇」（Forum）性質，其決策過程係以「共識決」（Consensus）及「自願性」（Voluntary）為基礎，經由各成員間相互尊重及開放性政策對話，達成尋求區域內共享經濟繁榮之目標。三大支柱工作分別為：「貿易暨投資自由化」（Trade and Investment Liberalization）、「商業便捷化」（Business Facilitation）以及「經濟暨技術合作」（Economic and Technical Cooperation, ECOTECH）。

APEC 各會員體透過每 2 年召開 1 次運輸部長會議（APEC 運輸部長會議(Transportation Ministerial Meeting, TMM)、每年召開 2 次運輸工作小組（Transportation Working Group Meeting, TPT-WG）會議及其他運輸相關會議(若該年召開 TMM 會議時，則該年 TPT-WG 會議減為 1 次)。各會員體針對各項運輸發展議題進行研討互動，並推動運輸技術、資訊合作與交流，為我國運輸部門重要的國際交流平台。由於會議討論情形及結論對未來亞太地區運輸情勢發展有顯著影響，我國需藉由積極參與及推動 APEC 運輸工作小組相關活動、加強與 APEC 各會員體間互動交流等，進而強化我國在 APEC 運輸議題之參與，爭取有利我國發展契機。

APEC 運輸工作小組成立 4 個專家小組、7 個次級專家小組推動相關工作。專家小組部分包括航空(AEG)、海運(MEG)、陸運(LEG)、複合運輸與智慧型運輸系統(IIEG)等；次級專家小組部分包括航空服務(AEG-SRV)、航空安全(AEG-SAF)、航空保安(AEG-SEC)、海運保安(MEG-SEC)、道路及軌道安全(LEG-SAF)、車輛標準調和(LEG-VSHG)及全球衛星導航系統建置(IIEG-GIT)等。

TPT-WG 討論的議題相當務實，相關結論對於各會員體之運輸政策、規劃、工程、營運、技術與運輸產業發展產生一定程度的實質影響。過去議題重點在陸、海、空等相關基礎建設與運輸安全之提升上，近年來亦納入運輸保安、複合式運輸、航空運輸市場開放、標準與規範之建立及供應鏈連結等議題，相關專業與事務牽涉廣泛。因此，我國運輸相關公私部門應可衡酌國家發展與運輸產業的需求，妥善有效地利用此一平臺與各國溝通交流。

我國於 1991 年以中華臺北名義加入 APEC，翌（1992）年首度參加 APEC 運輸工作小組會議（係該工作小組之第 2 次會議）。我國除分別於 1997 年 9 月及 2007 年 7 月主辦第 12 次、29 次運輸工作小組會議，展現籌辦國際會議之能力與對 APEC 之積極貢獻外，藉由協調籌劃公、私相關單位參加歷次 APEC 運輸工作小組會議及運輸部長會議之機會，與各會員體討論交流運輸相關議題；並及時掌握國際最新運輸發展趨勢與課題（例如改善供應鏈連結、運輸服務自由化與貿易便捷化、強化運輸安全與運輸保安、提升包容機動性、發展永續運輸系統、鼓勵運輸系統創新、鼓勵女性參與運輸等）作為國內及相關單位推動工作之參據，為我國運輸部門與國際接軌之重要管道。

近年來，APEC 在亞太地區扮演的角色日趨重要，特別是對於外交處境向來艱難的我國而言，APEC 目前已成為許多專業部門（含運輸領域）與國際聯繫接觸的重要管道。由於我國並非聯合國成員

國，無法在第一時間取得各國際組織研議制訂的國際運輸管理之章程、規範、協議，亦無適當機會與各國相關機構溝通交流，APEC 運輸工作小組提供我國運輸部門對外的接觸管道，值得運輸公私部門參與並運用此一平臺。

本研究目的主要以 APEC 年度運輸工作小組及運輸部長會議為核心，觀察與追蹤重點議題之發展現況與歸納重點方向。並研議我國參與 APEC 運輸工作小組會議、運輸部長會議及相關會議之策略方向，俾提高相關單位在 APEC 國際合作平臺之參與程度。

1.2 研究方法與步驟

本研究透過研析 APEC 相關重要文件及會議資料（包括領袖宣言、部長會議聯合聲明、運輸工作小組會議紀錄、年度工作計畫、策略計畫以及 2016 年會員體提出之概念文件等），並參考我國相關政策方向，據以研提我國參與 APEC 運輸領域相關事務之策略規劃及工作重點。

第二章 APEC 運輸領域近期發展

2.1 APEC 組織概況

APEC 於 1989 年澳州總理霍克 (Robert Hawke) 倡議成立，我國以「中華台北 (Chinese Taipei)」名稱於 1991 年加入 APEC，各國均以「會員體 (Economy)」身分參與。APEC 有 3 個國際組織觀察員，分別為「東南亞國家協會 (Association of South East Asian Nations, ASEAN)」、「太平洋經濟合作理事會 (Pacific Economic Cooperation Council, PECC)」及「太平洋島國論壇 (Pacific Islands Forum, PIF)」。

APEC 成員涵蓋範圍 21 個重要會員體，總人口約占全球 40%，國內生產毛額約占全球 55%，貿易總額約占全球 44%，所形成的共識對全球經貿政策及規範具有相當影響力。

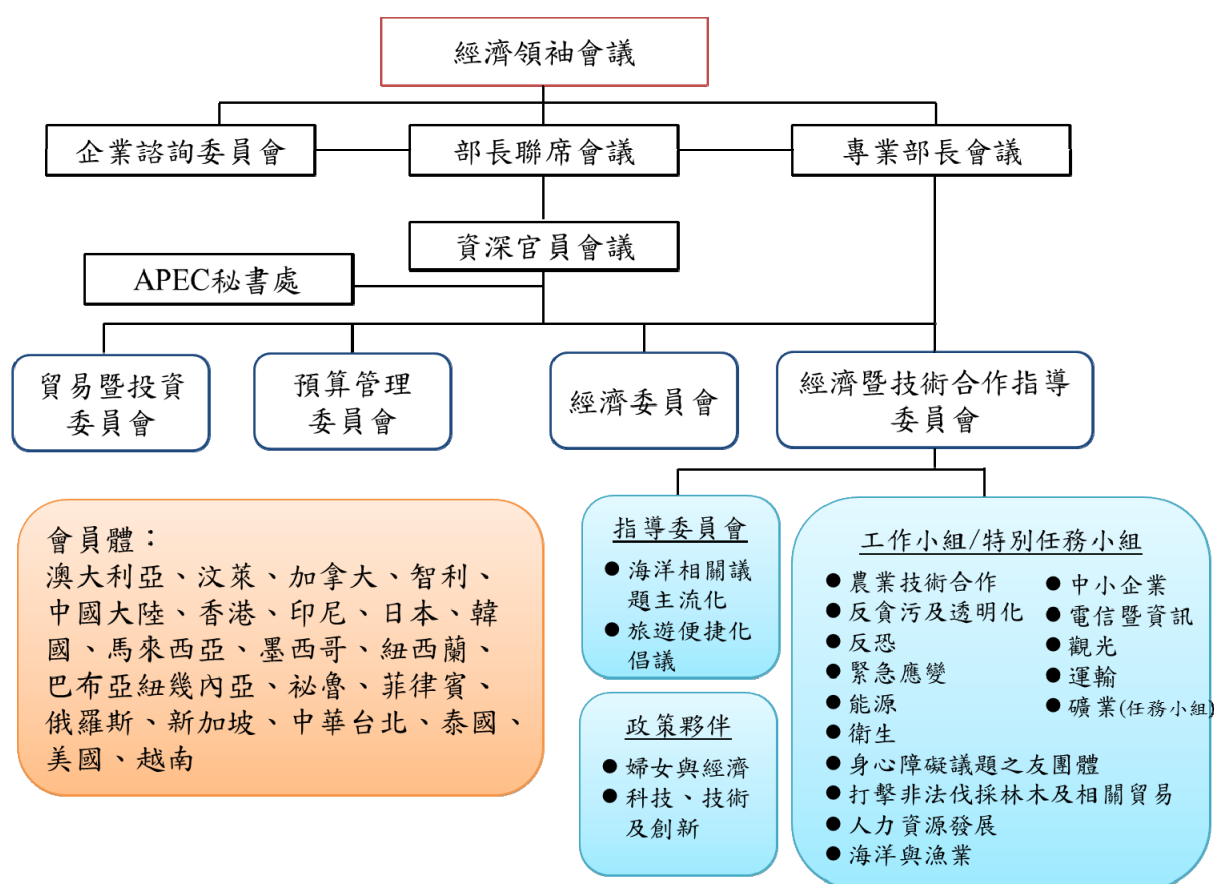


圖 2-1 APEC 組織架構

1991 年「漢城宣言」揭示「相互依存、共同利益、堅持開放的多邊貿易體制，以及減少區域貿易堡壘」目標後，APEC 歷來相關活動即朝此方向努力。有鑒於相關工作需連結各會員體的指揮體系，美國前總統柯林頓於 1993 年倡議召開 APEC 經濟領袖會議（APEC Economic Leaders Meeting, AELM），並成為總結 APEC 年度工作成果之重要活動。AELM 會議於年終召開，揭示 APEC 未來發展的政策方向、認可專業部長會議、部長聯席會議、企業諮詢委員會及資深官員會議重要成果。APEC 運輸工作小組為資深官員會議經濟暨技術合作指導委員會（SCE）所設的工作小組之一。

2016 年 APEC 主辦會員體為秘魯，將年度 APEC 主題訂為「優質成長及人力發展（Quality Growth and Human Development）」，4 項優先領域分別為「促進區域經濟整合及優質成長（Advancing Regional Economic Integration and Quality Growth）」、「強化 APEC 糧食市場（Enhancing the Regional Food Market）」、「邁向亞太微中小企業現代化（Towards the Modernization of MSMEs in the Asia-Pacific）」及「發展人力資本（Developing Human Capital）」。

2.2 APEC 最新計畫審查流程及相關規定

目前 APEC 計畫申請相關規定之最新版本為 2016 年 2 月通過的「APEC 計畫指導手冊第 11 版（APEC Project Guidebook, Edition 11）」，網址詳如註¹，其詳述申辦 APEC 計畫之相關工作。以下將概要說明 APEC 計畫經費來源、申請 APEC 補助計畫注意事項、APEC 計畫申請流程、計畫之執行及完成，以及 APEC 計畫審核及管理程序之檢討。

¹APEC Project Guidebook 網址：

http://www.apec.org/~media/Files/Projects/Resources/Project%20Forms%20and%20Resources/New%20folder/160201%20Project%20Guidebook%20Updates%20V11%20Feb%202016_Final.docx

一、計畫經費來源

APEC 計畫基金來源分為一般計畫帳戶（The General Project Account, GPA）、貿易投資自由化與便利化特別帳戶（Trade and Investment Liberalization and Facilitation Special Account, TILF）、APEC 支持基金（APEC Support Fund, ASF）以及自籌基金（Self-Funding）等四種。

（一）一般計畫帳戶（The General Project Account, GPA）

GPA 基金係來自於會員體的年度捐助。主要支持 APEC 會員體經貿及技術合作進程，達到永續成長及平均發展，降低會員體經貿地域差異及改善社會福祉。申請 GPA 補助之計畫經費可全額由基金支應，無須自籌經費。

（二）貿易投資自由化與便利化特別帳戶（Trade and Investment Liberalization and Facilitation Special Account, TILF）

TILF 基金主要用於促進 APEC 會員體貿易、投資之自由化與便捷化相關工作(特別是列於大阪行動議程第一部份之 15 大領域)。

APEC 視會員體經濟發展條件訂定申請 TILF 計畫之自籌經費比例，Non Travel-Eligible 及 Travel-Eligible 會員體計畫經費之自籌比例分別為 50%及 20%。惟只要計畫需申請 APEC 補助經費部分(不包括自籌經費)不超過該會員體年度捐獻金額的特定比例，提案會員體可不需自籌基金；前述該項比例分別依 APEC 設定之會員體旅費補助別（Non Travel-Eligible 及 Travel-Eligible）而有所不同，分別為 100%及 250%。當申請經費超過該額度時，自籌經費比例分別依前述 APEC 設定之會員體旅費補助別而有所不同，分別為 50%及 20%。

APEC 規定 TILF 計畫金額上限為 10 萬美元(不包含任何自籌經費/共同經費計畫部分)，並自 2015 年 1 月 1 日生效。計畫總經費(包含自籌部分)超過特定額度時，須以自籌經費補足缺口；前述特定額度分別為 Travel-Eligible 會員體 12 萬 5 千美元，Non Travel-Eligible

會員體 20 萬美元。

（三）APEC 支持基金（APEC Support Fund, ASF）

ASF 基金主要用於協助發展中會員體的能力建構，包括協助公私部門改善技術、增長知識，俾促進該會員體貿易、投資之自由化與便捷化。

申請 ASF 基金之計畫可無需自籌經費。ASF 一般基金與次級基金上限為 15 萬美元(不包含任何自籌經費/共同經費計畫部分)。

ASF 係由一般基金與次級基金所組成，其中，次級基金目前包括：人類保安次級基金（Human Security）、健康與緊急次級基金（Health and Emergency）、能源效率次級基金（Energy Efficiency）、供應鏈連結次級基金（Supply Chain Connectivity, SCC）、礦業次級基金（Mining）、亞太自由貿易區與全球價值鏈（Free Trade Area of the Asia-Pacific and Global Value Chains）、創新發展、經濟改革與成長次級基金（Innovative Development, Economic Reform and Growth）、連結性次級基金（Connectivity）與微中小型企業次級基金（Micro, Small and Medium Enterprises）等 9 個。

（四）自籌經費

自籌經費，即非 APEC 經費部分，來源可包含主辦會員體、私部門夥伴、或其他國際組織等。

二、申請 APEC 補助計畫注意事項

（一）撰寫概念文件標準

在概念文件階段最重要的評估標準為相關性（Relevance）。所謂相關性主要是判斷一項計畫是否符合以下條件：

1. 每年由資深官員會議設定的 APEC 補助標準；
2. 領袖、部長與資深官員會議的優先議題；

3. 每項補助基金的特殊條件；
4. 與所屬工作小組的策略計畫具有很強的連結性；
5. 對 APEC 及相關委員會的優先議題具有潛在的貢獻；
6. 符合 APEC 金錢價值原則與補強 APEC 先前工作。

在上述幾項標準中，以第一項標準最為重要。所謂 APEC 補助標準為 APEC 每年度由資深官員會議設定之優先議題，共分為三類。2016 年度最優先類別的領域包括支持多邊貿易體系與茂物目標等議題，詳如表 2-1。符合優先議題者獲得 APEC 經費補助機會較高，與運輸領域較相關之優先類別為藍色經濟議題與供應鏈連結等。

表 2-1 APEC 計畫 2016 年補助標準

Rank 1: Projects that demonstrate a direct link to promoting regional economic integration via free and open trade and investment
This includes projects related to:
- o Supporting the Multilateral Trading System and the Bogor Goals - o Trade and Investment Facilitation and Liberalization, including infrastructure development and PPPs. - o Next Generation Trade and Investment Issues - o Ease of Doing Business - o Services trade, including the implementation of the APEC Services Cooperation Framework - o Regional Economic Integration initiatives, including the Beijing Roadmap for APEC's Contribution to the Realization of the FTAAP - o MSME Modernization and insertion in GVCs, including industries that promote green growth and green jobs, and implementation of the Boracay Action Agenda to Globalize MSMEs and the Iloilo Initiative - o Food production, processing, supply chain and trade, including food safety and security, sustainable agriculture, sustainability of these activities and rural development, technical cooperation and new technologies, as well as implementation of the Food Security Roadmap Towards 2020 and the Food security Business Plan - o Ocean-related issues for economic growth; Including Blue Economy; fisheries; as well as aquaculture and the implementation of the Plan of Action on Food Security and Blue Economy; conservation and sustainable development of marine and coastal resources, including reduction of marine debris. - o Human capital development, including implementation of the Strategic Plan on Capacity

Building to Promote the Trade and Investment Agenda, cooperation on education, skills development, science and technology and capacity building, alignment of education and training to the regional labor market needs and youth employment

- o Activities outlined in the Global Value Chains (GVCs) Blueprint
- o Supply Chain Connectivity
- o Structural Reform , including overcoming the MIT and the implementation of thrash
- o Financial integration, fiscal transparency and financial resiliency and implementation of the Cebu Action Plan
- o Connectivity, including the implementation of the APEC Connectivity Blueprint on enhancing physical, institutional and people-to-people connectivity
- o Standards, conformity assessment, technical regulations, regulatory cooperation, and regulatory coherence, including good regulatory practices
- o Protection and enforcement of intellectual property rights, including trade secrets
- o Internet Economy, including the implementation of APEC Initiative of Cooperation to Promote Internet Economy
- o Information technology and digital economy, including e-commerce, ICT infrastructure and digital trade
- o Travel facilitation for enhancing mobility, green tourism
- o Building sustainable and resilient communities
- o Emergency preparedness and disaster management, including activities relating to the efficient movement of capital, goods, services and people as well as the implementation of the APEC Disaster Risk Reduction Framework.

Rank 2: Projects that directly support the APEC Strategy for Strengthening Quality Growth
This includes projects related to the implementation of the APEC's Strategy for Strengthening Quality Growth:

Balanced Growth

macro-economic policy coordination and information sharing
financial markets (including financial regulatory systems and capital market development),
financial inclusion and ensuring long-term fiscal sustainability

Inclusive Growth

- o Women and the Economy (if not otherwise related to a Rank 1 Priority issue).
- o Inclusion of people in situation of disability in the economy
- o Issues related to reducing economic disparities among APEC economies and to helpmembers to participate in the regional trade and investment liberalization opportunities
- o Activities/issues related to addressing the social dimension of globalization, including health and gender, aging population and vulnerable groups

Sustainable Growth

- o Energy efficiency, energy security and energy resiliency including the development of low carbon technology and alternative energy sources - o Urbanization to growth, including smart city and live-friendly cooperation - o Conservation, sustainable management, and rehabilitation of natural resources, including land, water, forest, among others; combatting illegal logging and associated trade - o Sustainable development in mining - o Activities/issues related to safeguarding the quality of life through sustainable growth Secure Growth - o Counter terrorism - o Strengthening growth security through disaster risk reduction to enhance resilience against natural calamities. - o Health and health systems, including the implementation of Healthy Asia-Pacific 2020 - o Anti-corruption, good governance and transparency, including anti-money laundering activities Innovative Growth - o Innovation policy and research cooperation, including harnessing new technologies for the future - o Science and technology and ICT approaches in disaster preparedness, risk reduction, response and post-disaster recovery and cooperation in search and rescue
Rank 3: Projects that are linked to other priorities identified by Leaders and Ministers but are less closely linked to regional economic integration via free and open trade and investment This includes projects related to:
- o Youth cooperation - other related-issues/activities that cannot be directly linked to Rank 1 and Rank 2 projects

資料來源：APEC 官方網站。

（二）計畫品質評估標準

APEC 訂有明確的品質評估標準，包括以下幾項：

1. 相關性：相關性主要係考慮此一計畫是否符合 APEC 的需要、優先性與所屬工作小組的目標；
2. 有效性：計畫的執行是否可以達到預期的目標，屬於計畫執行方法的檢視。檢視計畫目標是否切合實際，是否能為 APEC 增加附加價值；
3. 效率：檢視計畫產出是否值得所投入的資源。主要評估計畫花

費是否能有效率的運用，並是否以最小花費得到最大成果；

4. 影響性：主要檢視此一計畫所欲追求的改變，對於計畫的利害關係人所造成的影響，包括計畫的風險與風險管理；
5. 持續性：檢視計畫所產生的效益是否在計畫結束後仍然持續，以及此項計畫是否有助於後續計畫的執行。

(三) 撰寫概念文件及計畫書注意事項

1. 概念文件階段

① 檢視概念文件之基本要求與條件

在概念文件階段，最重要的評估標準為相關性，故概念文件需要符合 APEC 相關性的判斷標準。除此之外，提出之計畫亦須符合各會員體的需求與我國的需求，以及須為我國專長領域等。以下說明提出概念文件時需要符合的各項條件：

I. 需明確符合 APEC 補助標準之優先領域

在概念文件階段，APEC 補助標準是最重要的判斷依據，「符合當年度 APEC 補助標準」就列為第一優先條件。2016 年的優先議題為供應鏈連結及藍色經濟。惟供應鏈連結與藍色經濟的範圍很廣，許多計畫與此一領域有關，故提出的計畫需與該優先議題具有「明確」相關，例如計畫領域須包含在供應鏈連結行動計畫的工作項目中，如此才能確保委員會成員將計畫列入優先領域中。

II. 須符合領袖會議或部長會議指示之工作項目

另一個重要的檢視標準，係提案計畫是否有助於執行 APEC 領袖會議與部長會議所指示的優先工作，此部分可參考近期 APEC 領袖會議、年度部長會議、運輸部長會議等會議之宣言或聲明。

III. 符合所屬工作小組之策略優先目標與工作計畫

近幾年 APEC 計畫審查日趨重視計畫是否符合所屬工作小

組的優先策略目標與工作計畫。APEC 希望各項計畫對於所屬工作小組的工作有所助益，由於工作小組的目標植基於領袖會議與部長會議指示，故這方面要求較易達成。

IV. 提出計畫需符合眾多會員體的需求

由於送出概念文件至委員會前需要獲得工作小組成員的認可與排序，且計畫執行是否成功亦須工作小組會員體支持，故而所提出的計畫需要符合會員體的需要並獲得支持。

V. 需符合國內需求

APEC 計畫補助多為部分補助，少有全額補助的案例，故執行 APEC 計畫我國亦須提供相當的預算。為使計畫效用最大化，除了滿足 APEC 會員體需求外，此一計畫亦須對我國相關發展有所貢獻。

VI. 需為我國專長領域

一項計畫是否能獲通過並圓滿完成有一部分取決於此計畫使否為我國專長領域。不論在工作小組、委員會或秘書處，提案會員體是否有能力完成計畫、提出會員體是否為執行計畫者等，皆是隱性的評估標準。對於非為我國專長領域，若由我國提出則會遭到質疑。

② 方法論

有關方法論部分須說明執行計畫的方法，主要分為四個部分，包括 1) 時程表；2) 利害關係人 (stakeholder)；3) 先前的計畫與活動；4) 廣宣計畫等。須指出計畫如何使利害關係人受益，以及如何使其參與計畫執行。此外，另一個重要須注意事項是在先前計畫與活動部分。若提出計畫與先前計畫有相似之處，須說明新計畫與先前計畫不同之處，以避免重複，以及新計畫如何基於先前計畫的成果，更進一步對 APEC 做出貢獻。

③ 徵求共同支持會員體

APEC 規定一項計畫至少需有兩會員體作為計畫共同支持會員體。共同支持會員體的多寡可顯示此計畫受支持的程度，對計畫的通過將會有影響。除此之外，由於 APEC 每一個基金

均有主要的基金捐獻國，例如日本與澳洲為 APEC 基金的主要捐獻國。如果能邀請所申請的基金主要捐獻國成為共同支持會員體，將有助於計畫之通過。

④ 概念文件的提出

I. 遊說會員體支持

概念文件須送交工作小組會議排序，此一排序結果將影響委員會的評比，故獲得運輸工作小組成員的支持相當重要。在完成概念文件後，需開始對運輸工作小組成員進行遊說。遊說方式以向各會員體說明計畫對 APEC 與各會員體的重要性為主，可採廣邀會員體成為計畫共同支持會員體的方式，爭取運輸工作小組成員的支持。

II. 根據計畫指導員（Program Director, PD）與各會員體意見修改概念文件

概念文件須尋求會員體的認可，各會員體可於公告／傳閱階段對該項計畫表達意見。

2. 計畫書階段

① 計畫書之撰擬

計畫書格式依據 5 項品質評估標準區分為 5 部分。第一部分為相關性，內容與概念文件一致。第二部分為影響性，主要陳述計畫具體成果對相關部門的助益（特別須對性別平等有所助益），與宣導計畫成果的方式；此外，還須說明計畫與其他 APEC 論壇或其他非 APEC 機構間的連結。第三部分為有效性，主要提出完成計畫的方法，執行計畫可能遭遇的風險，以及監督與評估計畫的方法。第四部分為持續性，主要陳述計畫在結束後是否仍可對 APEC 產生貢獻，以及計畫結束後之下一步計畫。第五部分為效率，主要陳述如何有效率的運用計畫經費。

② 根據 PD 與各會員體意見（包括 QAF 意見）修改計畫書

計畫書完成後亦須交由各工作小組成員檢視，APEC 並規定每一計畫至少需有兩個會員體依據品質評核書（QAF）之內容

提供品質評核意見。

③ 根據秘書處意見提出修改與辯護

計畫書主要審查的單位是秘書處的計畫管理小組 (Project Management Unit, PMU)。PMU 對計畫書的審查相當嚴格，不但會仔細點出計畫的缺失，並且提供改善計畫的建議。APEC 規定必須每一評估標準均須評定「滿意」等級以上才能通過。

三、APEC 計畫申請流程

根據 APEC 計畫指導手冊規定，APEC 計畫申請流程說明如下：

第一階段：概念文件之撰擬與提交

(一) 依照標準格式撰擬概念文件

計畫總監 (Project Overseer) 應先參考所屬工作小組之優先議題、工作計畫、APEC 計畫指導手冊與 APEC 整體補助標準撰擬概念文件。APEC 訂有概念文件的標準格式，計畫總監需依照此一標準格式撰擬，概念文件不得超過 A4 紙張 3 頁。

(二) 計畫總監向所屬工作小組提交概念文件並徵求共同支持會員體

除了 APEC 要求的程序外，計畫總監須了解所屬工作小組是否設有特別的要求。每一個計畫至少須找尋兩個會員體為共同支持會員體 (co-sponsor)，共同支持會員體須於後續研提計畫書階段協助提供品質評核意見(填寫品質評核書)。另 APEC 秘書處計畫指導員(Program Director, PD)均定有概念文件提送期限，逾期不候。

(三) 所屬工作小組對概念文件進行認可與排序 (PD 設定完成期限)

各概念文件須獲得所屬工作小組的認可，並根據所屬工作小組訂定之優先策略與工作計畫排序，並交由 PD 檢視是否符合 APEC 要求。所屬工作小組將研提一段簡短的計畫簡介與認可理由傳送 PD。

(四) 將概念文件提交秘書處，審核後提交相關委員會 (BMC 設定繳交期限)

提出計畫之會員體將相關的概念文件、排序與簡介及認可理由提交 PD。

(五) 秘書處檢視概念文件是否符合規定

秘書處審查各項文件是否符合 APEC 相關規定。若相關計畫不符合所申請的基金要求，可以調整申請其他基金。

第二階段：概念文件優先順序評估

(六) 各委員會根據 APEC 補助標準排定概念文件優先性（10 天內）

APEC 設定之補助優先性區分為 1-3 等級，相同等級的概念文件會再予以排序。在排序時，委員會成員可將各工作小組的排序納入參考。

(七) 秘書處依照委員會及 APEC 資深財金官員會議（The Senior Finance Officials Meeting, SFOM）之評比結果，並依概念文件申請的基金種類進行分類（1-2 天）

(八) 如果有需要，每個會員體的指定審查委員（Principal Decision Maker, PDM）可就概念文件進行排序（1 個星期）

如果計畫基金不足以支持在同一等級的所有計畫，秘書處將要求各會員體的指定審查委員做進一步的排序。PDM 將該等級所有來自各委員會的計畫，評估其對 APEC 補助標準所能做出的貢獻並加以排序，將結果交給秘書處整合出完整排序名單。

(九) 秘書處決定依照委員會（必要時採取決策者的意見）的建議向預算管理委員會（Budget and Management Committee, BMC）建議獲得補助之計畫

秘書處整理各委員會的評比結果，並依照 APEC 規定與補助額度，向預算管理委員會（BMC）提出建議。

(十) BMC 原則同意補助計畫（3 天）

BMC 根據秘書處送交之建議補助名單，檢視秘書處提供的排序結果與相關文件，並給予建議名單內的計畫「原則上同意補助」的許可。此階段的同意僅是「原則上的」，正式的同意需在下一階段提出完整計畫後給予。

(十一) 通知各計畫總監結果

一旦計畫書獲得同意後，秘書處將會儘快通知計畫總監

第三階段：評估計畫書的品質

(十二) 撰擬完整計畫（通過概念文件後儘速完成）

須依照 APEC 格式撰擬完整之計畫書，以不超過 12 頁為原則。預算的編撰需要符合 APEC 要求。APEC 鼓勵計畫總監能與 PD 密切合作完成計畫書的撰擬。計畫書必須符合相關性、有效性、效率、影響性與持續性等五項標準之要求。

(十三) 工作小組根據品質評核架構（Quality Assessment Framework, QAF）進行評核並認可計畫書（通過概念文件後儘速完成）

計畫書完成後須送交所屬工作小組進行品質評核。一項計畫至少需要由兩個會員體進行品質評核，計畫總監再根據評核意見修正計畫書。

(十四) 送交秘書處進行品質評核並由 BMC 認可

計畫總監將計畫書與 QAF 文件送交秘書處做更進一步的品質評核，秘書處根據相關性、有效性、影響性、效率與持續性五項標準進行審核。一項計畫須在該五項標準均獲得「滿意」以上的評等才能通過送交 BMC 認可。在期限前，一項計畫若未獲得滿意評等，APEC 提供會員體補充說明的機會，最後是否獲得補助則由 BMC 討論決定。

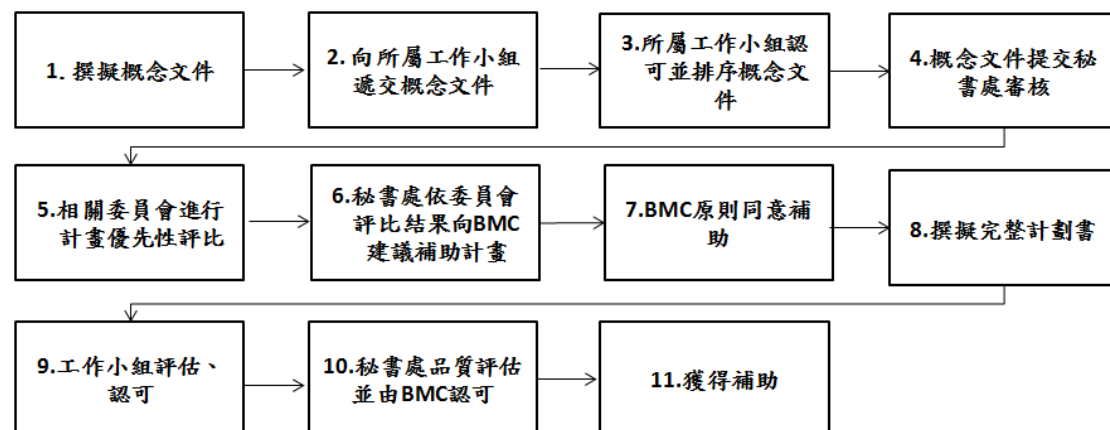


圖 2-2 APEC 計畫申請流程

四、計畫執行及完成

(一) 計畫執行

1. APEC 計畫執行期限為兩個財政年度

APEC 計畫的執行時程始於計畫獲得同意日，並於隔年的 12 月 31 日結束。例如：計畫於 2015 年 3 月獲得同意，必須在 2016 年 12 月 31 日前完成執行。

2. 必須依計畫書所提時間完成支付程序

必須依計畫書所提時間完成所有支付程序。若有特殊情況，計畫支付程序可展延。

3. 計畫總監有管理計畫的責任

計畫總監負責管理計畫，包含確保計畫附註補助綱要及計畫時程。計畫總監可依計畫複雜度來組成指導委員會 (Steering Committee)。指導委員會可包含計畫的共同支持會員體、論壇成員、相關多邊組織的代表以及私部門相關人士。指導委員會或計畫總監必須完成計畫細節，包含舉辦事件的時間及地點、參與人及任何所需要的採購。

若計畫總監無法繼續擔任該工作，秘書處須告知繼任者之姓名、職位、聯絡細節等相關資訊。此外，卸任的計畫總監必須向新任的計畫總監簡要說明計畫發展情況，以及財務承諾與需求等狀態。

4. 監控及評估計畫

每個計畫書都需要監控及評估計畫，計畫總監須定期報告執行計畫過程，俾如期如質完成計畫。

5. 計畫總監透過計畫指導員提交監控報告至秘書處

所有 APEC 補助計畫是以六個月循環期進行監控，以確保計畫程序符合計畫書所提之時間範圍、預算、方法論。計畫總監使用 APEC 計畫監控報告格式 (請參閱 APEC 計畫指導手冊第 11 版之附件 F) 完成監控報告。鼓勵各計畫總監在準備撰寫監

控報告時，可先聯絡所屬計畫指導員獲取建議及協助。不管計畫進行時間長短，所有 APEC 補助計畫的監控報告應於每年 2 月 1 日及 8 月 1 日提交。相關計畫指導員及項目執行（Program Executive）可評論監控報告。

監控報告是 APEC 監控及評估架構的一部分，其允許在執行計畫中，可以蒐集及分析相關資訊。藉由追蹤計畫過程及提出任何可能延遲或終止計畫的問題，以改善執行計畫的效率性。監控報告將提供給其他相關論壇參考。

APEC 計畫監控報告總結每兩年會提交到預算管理委員會供審閱。總結報告包含下列議題：

- ❶ 計畫運作超過半年；
- ❷ 計畫產出能具備重要經驗，並供未來計畫參考；
- ❸ 計畫後續活動或工作範圍；
- ❹ 創新或先導計畫；
- ❺ 建議後續議題或計畫。

(二) 計畫完成

1. 計畫評估調查

每個計畫須作好監控及評估，俾掌握計畫成果。計畫督導人須以可測量的指標評估計畫目標是否完成，並將相關衡量放入完成報告。

評估資訊需要作為每份報告的附件。可透過調查參與者、成果同儕檢視、指標評估、統計等方式獲得資訊。有關 APEC 計畫評估調查格式，請參閱 APEC 計畫指導手冊第 11 版附件 I。

2. 計畫總監提交完成報告至秘書處

APEC 計畫須於隔年的 12 月 31 日完成相關工作或活動並提交完成報告。計畫若是被預算管理委員會或資深管員會議終止時亦被視為完成。

完成報告可展現具體成果、累積知識以及預告未來活動等，是一項相當重要的工具。報告內容應涵蓋質量兼具的工作成果，以確認目標達成情況及計畫經費使用情形。

完成報告應包含目標達成度、經驗與收穫、支出核對、活動評核、參與者回應、維持計畫永續性之後續活動構想等。為發揮計畫之成果，完成報告須能包括引導各界提出改善建議措施及能力建構之相關內容。

計畫完成後，應於兩個月內完成報告，報告的格式詳如 APEC 計畫指導手冊第 11 版之附件 G。

各計畫總監所提交的完成報告須由各會員體同意後，透過計畫指導員交給 APEC 秘書處。在提交給秘書處前應將相關評論併入報告初稿。

秘書處會將不符合完成報告需求的計畫清單提報預算管理委員會。依據資深官員的授權，對於未提送合格完成報告之會員體，預算管理委員會有權拒絕其申辦新的計畫。

3. 不遵守監控及完成報告需求之處理方式

若有計畫未能遵守監控規定及完成報告需求之狀況，APEC 秘書處會通報預算管理委員會。

APEC 不受理未完成監控報告之計畫總監提案辦理新計畫，惟有下列情況時除外：

- ❶ 在召開計畫認可會議前，秘書處會於提交期限前三週提供預算管理委員會成員報告說明各計畫總監監控報告過期以及論壇未完成報告的原因；
- ❷ 秘書處會同時通知工作小組、論壇及各計畫總監，在截止日或特准前，所有的報告須提交至秘書處，否則在未完成報告前，是不能提交新的概念文件；
- ❸ 論壇主席、主事成員或召集人可於一週內向預算管理委員會提出申訴；

④預算管理委員會須以共識決確認是否同意申訴請求。通常都是在預算管理委員會兩會期間進行上述事項；

⑤各計畫總監及論壇每年僅可提出一件例外申請。若同一年度有多件例外申請時，計畫總監須提供往例供參。

五、APEC 計畫審核及管理程序之檢討

今（2016）年 8 月 APEC 第三次資深官員會議（SOM3）期間，併召開預算管理委員會（BMC）會議。會中針對改善 APEC 計畫審核及管理程序進行討論，並指出現行 APEC 計畫審核及管理程序待改善之 8 個項目，包括：各申請階段申請案件過多、申請程序關卡過多、提案逾期申請欠缺罰則、品質評估架構報告逾期提交且內容缺乏實質分析、現行作法缺乏策略性眼光、部分次級基金長期未使用、監督報告撰擬次數過於頻繁與 APEC 基金未依實際需求分配經費等。

會議之討論文件針對目前「APEC 計畫審核及管理程序」APEC 秘書處所提出待改善 8 個項目之改善方案，其中亦彙整了會議中澳洲所提建議。各項改善項目及方案說明如下：

（一）各申請階段申請案件過多

改善方案包括 APEC 秘書處提出限制每個次論壇（sub-forum）在一般計畫帳戶（GPA）與 APEC 支持基金（ASF）至多各 1 個申請案（因該二帳戶申請資格最具一般性，導致太多申請案件）；澳洲建議可採限制各會員體、委員會、次論壇提案數量之方式。

（二）申請程序關卡過多

APEC 秘書處建議未來不再由預算委員會評分，改由各會員體指定之審查委員（PDM）評分；另澳洲建議根據 SOM 通過之優先性議題為準則，以凸顯資深官員在計畫遴選之影響力。

（三）逾期提送計畫書欠缺罰則

APEC 秘書處針對逾期提送計畫書欠缺罰則乙事提出建

議，即計畫書若未在截止日後 1 週的寬限期內提出，將會撤回其提案（取消原則同意補助之資格）。

（四）逾期提交品質評核書且相關內容缺乏實質分析

目前經常發生逾期提交品質評核書之現象，且相關內容缺乏實質分析，APEC 秘書處爰建議取消品質評核。

（五）現行作法缺乏策略性眼光

針對現行作法缺乏策略性眼光之現象，APEC 秘書處建議限制 Rank1 優先補助標準之領域議題至 15 個以下（避免排擠申請 Rank2 與 Rank3 的計畫，使該領域的議題未能獲得重視）；另澳洲建議由資深官員會議確認計畫補助之優先順序。

（六）部分次級基金長期未使用

針對部分次級基金長期未使用之現象，APEC 秘書處建議新的次級基金需詳細說明其範疇，若持續兩季未有計畫申請某次級基金，則 BMC 將會請相關論壇修改申請資格標準。

（七）監督報告撰擬次數過於頻繁

針對監督報告撰擬次數過於頻繁之困擾，APEC 秘書處建議修改為計畫監督報告減少至一年提報一次（約在每年 3 月底）。

（八）APEC 基金未依實際需求分配經費支用比例

針對 APEC 基金未依實際需求分配經費支用比例之現象，APEC 秘書處建議調整計畫經費支用分配比例，改為第 1 季 60%、第 2 季 40%。（目前為兩季均為 50%）。

2.3 APEC 運輸工作小組會議近期發展

2.3.1 運輸工作小組會議運作方式

APEC 運輸相關事務主要由 APEC 運輸工作小組負責。目前在運輸工作小組下設有 4 個專家小組，7 個次級專家小組及 2 個任務小組，詳如圖 2-3 所示。謹說明如下：

一、專家小組：

- 1.航空專家小組（Aviation Experts Group, AEG）
- 2.海運專家小組（Maritime Experts Group, MEG）
- 3.陸運專家小組（Land Experts Group, LEG）
- 4.複合運輸與智慧型運輸系統專家小組（Intermodal and Intelligent Transportation Systems Experts Group, IIEG）

二、次級專家小組：

（一）航空專家小組下設立之次級專家小組

- 1.航空服務次級專家小組（Air Services Sub-group, AEG-SRV）
- 2.航空安全次級專家小組（Air Safety Sub-group, AEG-SAF）
- 3.航空保安次級專家小組（Air Security Sub-group, AEG-SEC）

另航空污染排放任務小組（Taskforce on Aviation Emissions, AEG-TAE）近期已無相關活動。

（二）海運專家小組下設立之次級專家小組

僅設立海運保安次級專家小組（Maritime Security Sub-group, MEG-SEC），MEG-SEC 會議於次級專家小組會議開會期間與 MEG 會議於同時間、不同會議室召開會議。另海運安全次級專家小組（Maritime Safety Sub-group, MEG-SAF）近期已無相關活動。

（三）陸運專家小組下設立之次級專家小組

- 1.道路與軌道安全次級專家小組（Road Safety Sub-group, LEG-SAF）
- 2.車輛標準調和次級專家小組（Vehicle Standards Harmonization Sub-group, LEG-VSH）

（四）複合運輸與智慧型運輸系統專家小組下設立之次級專家小組

僅設立「全球衛星導航系統建置次級專家小組（GNSS

Implementation Team Sub-group, GIT) 」，GIT 會議於次級專家小組會議開會期間與 IIEG 會議於同一時間、不同會議室召開會議。

三、任務小組：

1. 女性參與運輸任務小組 (Women in Transportation Task Force, WiTTF)
2. APEC 運輸卡任務小組 (APEC Transport Card Taskforce)

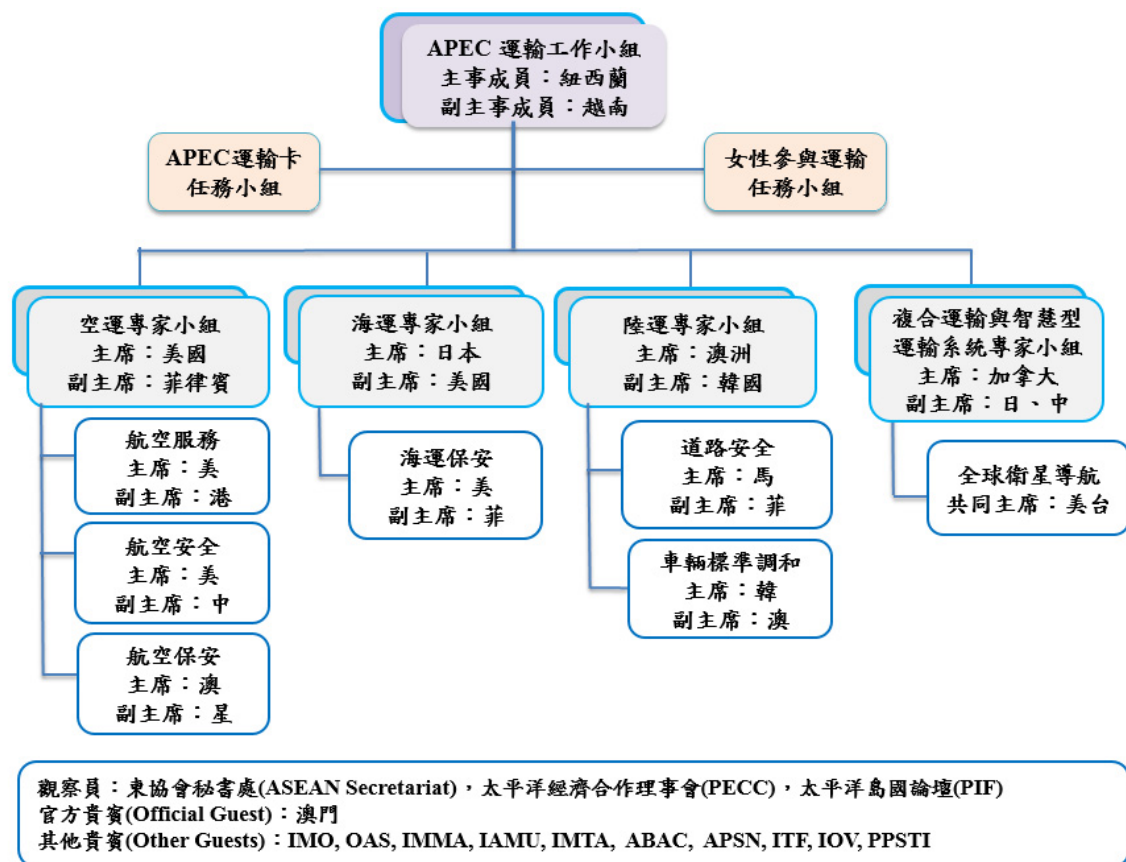


圖 2-3 APEC 運輸工作小組組織架構

APEC 運輸工作小組會議進行方式依序先由主事成員召開領隊會議（由領隊出席）及開幕大會（全體代表出席），以確認該次運輸工作小組之重點任務；隨後在同一時間、不同會場，分別召開各專家小組會議（航空、海運、陸運、複合運輸與智慧型運輸系統），以討論該專家小組會議之主要工作後，分別交由所屬之次級專家小組會議討論；各次級專家小組會議亦在同一時間、不同會場，分別召開各次

級專家小組會議，以討論該次級專家小組會議之主要工作；接著，各次級專家小組會議將討論結果送交所屬之專家小組會議，討論彙整成該專家小組之總結報告後，再提送至領隊會議及閉幕大會確認。

APEC 運輸工作小組會議會期以往大致安排 4 天，以 APEC 第 43 次工作小組會議為例，女性參與運輸任務小組、APEC 運輸卡任務小組周邊會議分別於第 1 天上、下午舉行；第 1 次領隊及管理會議於第 1 天上午舉行、第 2 次領隊會議於第 4 天舉行，皆由主事成員主持；第 1 天下午及第 4 天的全體會員大會之開幕式及閉幕式，依例由主事成員與該次會議之主辦會員體共同主持；第 2 天到第 3 天安排專家小組及次級專家小組會議，由各主導會員體主持；參訪活動則安排於第 4 天，詳如表 2-2 所示。

表 2-2 APEC 運輸工作小組會議行程安排(以 TPT-WG43 為例)

	第一天	第二天	第三天	第四天
上午	周邊會議： 女性參與運輸	專家小組會議	次級專家小組 撰擬最終報告	第二次領隊會議
	管理會議及第一次領隊會議	次級專家小組會議	專家小組會議	閉幕大會
下午	周邊會議： APEC 運輸卡	次級專家小組會議	專家小組會議	技術參訪
	開幕大會		專家小組會議 撰擬最終報告	
夜間	歡迎晚宴			

各專家小組與次級專家小組會議均在同一時間、不同會場分別召開，因此，必須有足夠之政府機關代表人員參與相關之會議，俾能即時掌握會議狀況，適時表達我國立場以維護我國權益。

部分次級專家小組與任務小組情況較為特殊，其中，全球衛星導航系統建置次級專家小組（GIT）隸屬於複合運輸與智慧型運輸系統

專家小組（IIEG），查 GIT/1~GIT/12 歷次會議均單獨召開，爾後均以併同 TPT-WG 會議進行與單獨舉行等 2 種方式交替召開；GIT/14、GIT/16 單獨召開；GIT/13、GIT/15、GIT/17~21 均併同運輸工作小組（TPT-WG）會議召開。

有關「女性參與運輸任務小組（Women in Transportation Task Force, WITTF）」部分，美國於「APEC 第 39 次運輸工作小組會議（TPT-WG39）」提案並獲同意於運輸工作小組（TPT-WG）成立 WITTF，後續幾次會議均安排於會期第一天上午召開「女性參與運輸任務小組會議」。此任務小組主要工作包括辦理女性參與運輸論壇及區域性研討會之規劃、整合性別議題在運輸領域之各會員體觀點、協調運輸部長會議（TMM）指示之達成度、確認與各會員體及其他國際組織合作之機會等。

有關「APEC 運輸卡任務小組（APEC Transport Card Taskforce）」部分，韓國於「APEC 第 41 次運輸工作小組會議（TPT-WG41）」提出發展 APEC 運輸卡倡議，期強化區域運輸路網、減少交易成本及增加區域的競爭力與凝聚力等，並獲通過成立任務小組。後續將持續就運輸卡定義、範疇及應用等課題與會員體進行討論。

運輸工作小組會議平均每年召開 1~2 次，主事成員將會議結論及各項工作執行情形提送資深官員會議（SOM）及 APEC 秘書處（APEC Secretariat）討論彙整後，提報每年召開的年度部長會議（AMM）、領袖會議（AELM）以及二年召開一次的運輸部長會議（TMM）。

2.3.2 運輸工作小組運作方式調整與內部檢視

一、背景說明

2015 年第 9 次運輸部長會議（TMM9）聯合聲明揭示：「運輸工作小組須檢視內部架構，以確保目前之專家小組、次級專家小組、任

務小組與 APEC 其他論壇之互動關係，能在接下來的 25 年內，因應 APEC 中各會員體之運輸需求。」

2016 年 4 月 4~7 日在巴布亞紐幾內亞召開之第 42 次運輸工作小組會議（TPT-WG42）通過 TPT-WG 組織內部檢視程序，主事成員於會後電郵各會員體針對 TPT-WG 組織內部檢視範疇、問題界定及檢視目的等項目填寫問卷，並彙整各會員體意見後草擬總結建議報告，於 2016 年 9 月 5 日第 43 次運輸工作小組會議（TPT-WG43）前一日召開「TPT-WG 組織架構內部檢視特別會議」，於 TPT-WG43 第 2 次領隊會議中確認會議結果。

二、內部檢視會議討論結果

針對各項檢視議題之討論決議，彙整如下：

（一）TPT-WG 結構議題

未來將朝精簡 TPT-WG 會議規模之方向調整，惟將保留全體會員大會，主要討論策略性、跨領域及跨論壇議題；領隊會議則定位在討論機敏性管理議題（若該次會議無相關議題則可取消），並將縮短會議時間。

未來仍將維持四個專家小組結構，次級專家小組工作儘可能併入其所屬專家小組，故並非必要召開，若該次會議有召開次級專家小組會議之需求時，須事先（理想情況是前次 TPT-WG 會議時）獲得會員體領隊同意，而主辦會員體有最終決定權。

（二）TPT-WG 議程

同上述結構議題，將保留開幕與閉幕全體會員大會確認各項議案，專家小組成果僅需於大會中報告，不需於領隊會議報告；兩次領隊會議維持現況，分別於開閉幕大會前召開，惟僅討論需領隊們考量之機敏性議題。技術參訪不列為必要活動，由主辦會員體決定。

（三）TPT-WG 文化

TPT-WG 仍將致力於解決亞太地區共同挑戰之能力建構與最佳實務分享。主事成員、專家小組主席及其他報告者應在會前提早（如至少 3 週前）提交議程與文件，俾與會代表有充足時間準備，並確保專家小組議程能涵蓋全部議題。除了向 APEC 秘書處報告外，主事成員須向 APEC 運輸部長們報告 TPT-WG 工作計畫成果。

（四）TPT-WG 會議時間與頻率

將維持目前每年召開兩次 TPT-WG 會議，每兩年舉辦之運輸部長會議(TMM)當年，則召開一次 TPT-WG 的方式（惟可考慮兩年，亦或三或四年召開一次 TMM 會議）；兩次 TPT-WG 會議間隔盡可能保持在六個月左右。此外，為能促進跨論壇合作與部分會員體安排會議差旅之便利性，每年其中一次 TPT-WG 會議可考量與 SOM1 或 SOM3 同時舉行之可能性，但須與當年 APEC 主辦會員體討論後決定。

（五）周邊會議與任務小組之定位

周邊會議與任務小組定位在討論與部長所認可工作方向相關之綜合性議題，並非用以討論新工作事項，且應先視議題能否被納入相關的專家小組、次級專家小組會議或全體大會中討論。周邊會議與任務小組會議之召開與否需經領隊與主辦會員體之同意。

（六）跨領域合作議題

透過與 SOM 會議併連舉行，有助與其他同時同地舉辦會議之工作小組的合作，且 SOM1 會議提供主事成員或副主事成員向其他工作小組分享年度工作計畫與尋求共同合作領域的機會。此外，當有其他工作小組對 TPT-WG 討論議題有興趣，該工作小組主辦會員體應指派一運輸官員代表 TPT-WG 參加其會議且被授權回應，並需將結果回報 TPT-WG。反之，其他工作小組亦可受邀派員參與 TPT-WG

會議。專家小組、會員體及計畫協調者應與其他論壇進行計畫層級之連繫合作。

（七）通訊科技議題

建議應考量通訊科技的使用以極大化參與會員體與專家，亦為與同時舉辦會議之其他工作小組互動的方式。然通訊科技將不會取代 TPT-WG 會議面對面之溝通形式。

（八）會議程序

所有 TPT-WG 會員體及其組成將遵循 APEC 程序，尤其會議文件應依限提交以利審視。有關報名程序部分，應由領隊或其指定代理人確認。有關 APEC 作業程序資訊部分，可洽請 APEC 秘書處提供；至於各會員體 TPT-WG 領隊或聯絡窗口有所異動時，請務必知會 APEC 秘書處。

三、後續發展

主事成員已請各會員體針對 TPT-WG43 會議討論結果，於 2016 年 10 月 14 日前提供修改意見，將在 TPT-WG44 會議中提出報告草案，於討論確認後，提報第 10 次運輸部長會議（TMM10）採認。

2.3.3 APEC 運輸領域近期特殊議題

APEC 運輸領域近期著重之特殊議題包括 APEC 連結性藍圖、女性參與運輸任務小組、APEC 運輸卡任務小組、紐西蘭法規 2025 計畫、APEC 港口服務網絡等。

一、APEC 2015-2025 年連結性藍圖

促進連結性（Promoting Connectivity）係由 2013 年領袖會議主辦會員體—印尼發起並獲各會員體領袖認同，2014 年 APEC 主辦會員體—中國大陸則呼應該倡議，將建立前瞻性的藍圖設定為該年的重點成果。

「APEC 2015-2025 年連結性藍圖（APEC Connectivity Blueprint for 2015-2025）」初稿於 2014 年 7 月提出，嗣於 9 月份提出修正，並獲該年領袖宣言採認。以下說明藍圖之發展背景、重點摘要及欲達成之目標。

（一）發展背景

茂物目標於 1994 年誕生於印尼茂物，此後便一直是 APEC 自由化與便捷化議程之標竿。減少關稅層級與下個世代議題，如非關稅措施將扮演促成亞太地區繁榮的關鍵角色。為了在 2020 年前達到茂物目標及橫濱願景—茂物目標及展望（The Yokohama Vision—Bogor and Beyond）²，各會員體領袖試圖透過改善連結性以無縫與全面整合亞太地區。2013 年主辦會員體印尼將「連結性」設為重點工作，希望未來能持續推動 APEC 連結性架構與基礎建設投資發展之後續工作，其中包含提出「連結性藍圖（Connectivity Blueprint）」構想，並獲得 APEC 各會員體領袖背書；爾後由中國大陸促進設立及執行連結性藍圖，作為 2014 年主要成果之一。具備一切的連結性架構企圖透過更良好的區域運輸網絡及更低的貿易成本拉進亞太地區人民與會員體間的距離。

「連結性藍圖」清楚界定 APEC 相關工作項目方向。對於各會員體政府、企業界以及 APEC 社群皆相當重要。藉由連結 APEC 已發展或發展中的核心，將改善區域成長品質，促進亞太地區經濟繁榮。

（二）重點摘要

「APEC 2015-2025 年連結性藍圖」為 APEC 推動重點項目之一，

² 2010 年 11 月 14 日 APEC 經濟領袖會議發表「橫濱願景—茂物目標及展望（The Yokohama Vision—Bogor and Beyond）」經濟領袖宣言。主辦會員體日本將該年主題訂為「變革與行動（Change and Action）」，透過 2010 年第一階段「茂物目標」的檢視，不但展現 APEC 成立廿週年後對於促進全球貿易及投資自由化的具體貢獻，亦就未來 APEC 走向提出新的願景。

此報告依循 2013 年 APEC 三大優先領域之一的促進連結性（Promoting Connectivity）項下之實體（physical）連結、制度性（institutional）連結，以及人與人（people-to-people）連結為架構進行編撰。首先，實體連結，係藉由連結及整合 APEC 地區物流、運輸、能源、電信基礎設施來提升供應鏈的運作成果。其次，制度性連結，係促進會員體法規調和及程序合作。最後，人與人連結，係強化互動、流動性、共同行動。

上述三項連結性支柱包含數項有相互關係的措施，以支持區域整合。為促進 APEC 區域經濟整合議程，具有遠見的動態藍圖時間表以及設置一連串特定支柱目標，將有助達到目標。為了能夠進一步了解三項連結性支柱實際發展目標，以下將就三項支柱進行說明：

1. 實體連結

運輸、資訊與通信科技（Information and Communications Technology, ICT）、能源基礎設施，對於連結性相當重要，這些基礎設施直接支持貨物、資訊、人的流通。這些基礎設施及服務可以進入市場，並對於發展商務策略的企業相當重要。全球各地向國外採購零配件及外包的形式日增，實體基礎設施的發展情況，將會影響企業及投資者選擇地點。

運輸主要分為陸海空三大領域。我國為強化與亞太地區的運輸連結性，特別在海運、空運二大領域進行重要基礎設施計畫。海運部分，我國持續強化貨櫃轉運的競爭性、建立物流子公司及海運子公司，以吸引自由貿易港區（free trade zone）的投資，並在未來結合郵輪業及濱水旅遊以設立大都會港口。現已通過一項 5 年計畫（2011-2016）港口發展計畫。建設項目包含國際貨櫃轉運站、物流倉庫、國際郵輪轉運站、港口領域的拓展以及建立其他港口基礎設施。空運部分，我國目前有兩座主要國際機場，桃園國際機場，主要係負責洲際及區域路線；而高

雄國際機場，係負責區域路線。桃園國際機場現計畫建立新的航廈，除升級既有設備外，並拓展第三跑道。

ICT 基礎設施發展部分，2010 年第 8 屆 APEC 通信與資訊部長會議通過 2010-2015 年策略計畫，強調優先發展 ICT 以提升成長、強調透過使用 ICT 強化經社活動、提升安全及信任的 ICT 環境、提升區域經濟整合、加強 ICT 部門合作。

能源基礎設施發展對於支持能源市場整合很重要，特別是提供網絡建構、分享基礎設施的建構、維持網絡完善、保安及管道暢通等重要服務。

2. 制度性連結

制度性連結即所謂的「軟性基礎設施」，欲改善制度、機制、過程的一致性及互通性。此領域涵蓋貿易及投資政策與協議，藉由制度連結促成更良好的法規調和與區域合作。制度性連結強調 APEC 會員體間透過制度謀合、海關與邊境管制、金融、電子商務等方面的合作，促進 APEC 地區貿易投資便利度，以降低交易成本。

海關與邊境管制在貨物跨境移動時扮演重要角色。因此，單一窗口概念已是 APEC 改善貿易便捷化重要措施之一，並降低貿易交易成本。目前已有許多會員體進行單一窗口服務。我國透過現有資源，結合資訊系統，將可加速貨物通關、強化貿易安全。我國在關港貿單一窗口（CPT Single Window）的建立有相當進展。³以我國 E 化的「關港貿單一窗口」發展經驗為基礎的能

³ 在貿易全球化及區域經濟整合的潮流下，近年來臺灣的主要貿易合作夥伴及競爭對手國，紛紛積極整合進出口環境，建置單一窗口，並擴展跨境連結及經貿合作，藉以鞏固經貿競爭力。為因應此局勢，我國海關（財政部關務署）結合通關、簽審與航港等機關及業界力量，於 2009 至 2013 年期間完成「海關通關系統」、「航港資訊網」與「便捷貿 e 網」三大系統，整合通關簽審業務流程，建置符合國際規範的進出口「關港貿單一窗口」。

力建構計畫為例，將能協助其他會員體建構其單一窗口，協助 APEC 邁向「2020 年之前會員體均建立各自的單一窗口系統」之目標。

3.人與人連結

2013 年 APEC 領袖們針對人與人的連結，建議 APEC 各論壇在跨境教育、科技創新、服務、觀光、以及商務移動等方面，加強合作。在商務移動方面，商務人士移動小組（Business Mobility Group）推動 APEC 商務旅遊卡（APEC Business Travel Card, ABTC）。我國為進一步提升我國與亞太國家經貿往來，自 2001 年起加入「亞太經濟合作商務旅遊卡」計畫，由外交部領事事務局辦理發卡事宜。

在教育方面，APEC「促進跨境教育合作工作計畫」希望提升學生、研究人員、以及教育人員的移動能力，並加強現有雙邊協議網絡，說明如下。

(1)加強學生移動能力

我國推動 APEC 技職教育認證資料庫、APEC 技職教育及訓練合作聯盟、APEC 地區永續發展與可行的跨境學生專業實習模組等計畫；在強化研究人員的移動能力方面，我國透過科技部補助博士生及博士後研究人員赴國外研究，教育部亦補助推動人文領域人才培育國際交流計畫。

(2)加強教育人員的移動能力

我國推動拓展境外臺灣教育中心據點，並透過教育部補助選送華語教學人員赴國外學校任教。

(3)加強現有之雙邊協議網絡

「關港貿單一窗口」於 2013 年 8 月 19 日正式上線運作，為我國進出口業者及機關提供「一次申辦，全程服務」的作業環境。

方面，我國已陸續與 14 國簽署相關雙邊教育合作協議。

（三）欲達成之目標

透過連結性藍圖，可以了解到現今 APEC 各會員體透過加強基礎建設、供應鏈連結，以及人員移動等三方面，加速亞太區域的貨物、貿易與投資，以及旅遊、留學等活動的交流。連結性工作除將促進貨物及貿易的便捷化外，更敦促各國就服務業、跨境金融以及勞工等深層議題進行合作。

連結性藍圖亦強調與 APEC 企業諮詢委員會（APEC Business Advisory Council, ABAC）及私部門之合作。2014 年 ABAC 於中國大陸青島市舉行的第四次會議，提出連結性發展的相關建議如下：

- (1) 實體連結可從品質運輸、災難復原力、電信、ICT 基礎設施建立數項新的措施。
- (2) 制度性連結應著重在海關便捷化、供應鏈改善、建立金融管道、進行法規調和與合作。
- (3) 人與人連結應強調商務移動性以減緩區域旅行所需時間。

除各會員體政府積極蒐集資訊外，ABAC 說明可向各企業等私部門進行調查，即時提供 APEC 會員體精確的市場需求、趨勢、預測資訊，並協調私部門提供可做為銀行擔保的連結性措施實行經驗。ABAC 並強調私部門可資助能力建構計畫、教育、文化交流等活動。

透過連結性藍圖，不僅有助我國了解現階段 APEC 各會員體在實體、制度性、人與人等連接的發展趨勢；亦可掌握亞太局勢，爭取參與區域經濟整合。APEC 秘書處為追蹤及評估該藍圖執行進度，每年將收集各論壇與會員體年度新倡議及現行倡議之進展與成果等相關資訊，並更新「APEC 連結性藍圖年度檢視架構」。

我國除應藉由觀察亞太各國的意見及現行工作外，也應設法將

APEC 呼籲進行的各項具體工作及目標落實到政府各部會，將現行施政與國際及區域發展潮流結合。此外，建議後續可藉由年度檢視架構機制，提供國內運輸領域陸海空運之交通基礎建設或重大政策計畫，以及與其他會員體間制度法規與程序合作之相關計畫資訊，以強化說明我國交通政策之前瞻與成效，展現我國對促進實現 APEC 連結性藍圖之具體貢獻。

二、女性參與運輸倡議 (APEC Women in Transportation Initiative, WiTI)

美國運輸部於 2011 年 APEC 第 7 次運輸部長會議 (TMM7) 期間，舉辦「女性參與運輸」會議；會後各會員體運輸部長同意並指示於 APEC 運輸工作小組 (TPT-WG) 下，推動「女性參與運輸倡議」，期以積極行動拓展女性參與運輸領域 (Women in Transportation, WiT) 之機會。以下謹說明該倡議推動過程與目的、我國協助辦理女性參與運輸倡議相關工作情況、女性參與運輸架構及最佳實務手冊及近況發展。

(一) 女性參與運輸倡議推動過程與目的

1. 推動過程

2013 年 4 月 8 日至 12 日於越南召開的 APEC 第 37 次運輸工作小組會議中，美國代表首次簡報 WiT 研究進度，此報告指陳各會員體運輸領域之女性參與程度存有顯著落差。

美國於 2013 年 9 月 4 日舉行的 APEC 第 8 次運輸部長會議 (TMM8) 會議期間舉辦「女性參與運輸論壇」。此次會議中，APEC 運輸工作小組主事成員加拿大籍 Arlene Turner 女士指出推動「女性參與運輸倡議」為運輸工作小組策略方向（從 2014 年開始已納入運輸工作小組工作計畫中）。

2014 年 3 月 30 至 4 月 5 日於紐西蘭基督城召開的 APEC 第

39次運輸工作小組會議，美國代表 Heather Fernuik 女士提案成立「女性參與運輸任務小組（Women in Transportation Task Force within the TPTWG, WiTTF）」以推動該倡議並獲各會員體同意，並自 APEC 第 40 次運輸工作小組會議正式運作。

2. 目的

- ❶ 透過經濟及技術合作，包括勞動力的能力建構，以及整合 APEC 論壇間跨領域的性別議題，以達成強化全球競爭力之目標。
- ❷ 支持 APEC 女性與經濟政策夥伴關係（Policy Partnership on Women and the Economy, PPWE）目標，以落實女性經濟權及整合跨產業之性別議題。
- ❸ 落實部長會議指示：「發展數據蒐集及資源分享架構，以增加女性參與運輸之機會，並隨著時間逐步量化成果」。
- ❹ 鼓勵 TPT-WG 各會員體投入及勾勒女性參與運輸倡議之長期目標、策略方向，以及持續性的影響。

（二）我國協助辦理女性參與運輸倡議相關工作

關於女性參與運輸議題，主辦會員體美國分別就公、私部門研提「強化女性參與運輸」兩份問卷，並請各會員體相關公私部門協助填答，該問卷係以線上填答方式。考量相關單位特質並使問卷獲得完善的資訊回復，分別由以下相關單位填答：

1. 公部門方面，由交通部人事處（性別平等工作小組）以及臺北市、新北市、桃園市、臺中市、臺南市、高雄市政府之交通運輸主管單位負責填寫。
2. 私部門方面，由臺灣鐵路管理局、臺灣高鐵、桃園國際機場股份有限公司、臺灣港務股份有限公司、陽明海運、中華航空等機構協助填答。

（三）女性參與運輸架構及最佳實務手冊

為提升亞太地區女性參與運輸部門工作的機會並促使各會員體了解該議題發展概況。美國蒐集、分析相關資料及進行專家訪談，並請各會員體相關運輸機關／構填答問卷及提供女性參與運輸案例。透過所有資訊的彙整，編撰「女性參與運輸架構及最佳實務手冊」。該份手冊不僅供各會員體參考，亦可將其研究發現作為日後加強女性參與運輸的指引。美國已於 TMM9 會議期間舉行之女性參與運輸論壇報告該手冊相關內容。

1. 「女性參與運輸架構及最佳實務手冊」發展目的

雖然運輸部門的就業率佔每個 APEC 會員體的總就業率 10-20%，但女性參與運輸工作的機率卻低於 25%。美國為了解亞太地區女性參與運輸的概況，在 APEC 運輸工作小組推動「女性參與運輸倡議」，以確認及執行拓展女性在亞太地區參與運輸工作的機會。此份手冊透過兩項活動指出女性參與運輸的不足之處。這兩項活動說明如下：

- ①預設資訊架構作為衡量女性發展的基準點，特別是與意願、僱用、領導力有關，並作為設立目標、判斷過程及最後改善女性參與運輸情況的措施。
- ②從 APEC 會員體及運輸公司蒐集最佳實務說明，以顯現其支持女性參與運輸部門工作。

2. 研究發現

透過問卷調查的結果，將女性參與運輸架構分為教育、進入運輸部門（包含徵募及企業家身份）、工作保障、領導力、取得與使用（與女性消費者對於運輸服務的經驗有關）等五個部分，並得到 18 項關鍵結果，說明如下：

①教育

- I. 對於少女及年輕女性而言，有更好的察覺及對運輸職業追求更多的「第一步」。
- II. 加強少女及年輕女性參與中等教育及職業技術教育與培訓計畫。
- III. 運輸職業在更高等教育體系有更好的發展機會及方向。
- IV. 增加女性在運輸相關領域成為具學徒身份的機會。

② 進入運輸部門

- I. 消除可能會阻礙女性參與運輸工作的陳規及觀念。
- II. 在法律、評選及檢定時皆能受到平等待遇，並在工作時能充分獲得尊重。
- III. 更好的徵募及僱用實務。

以我國臺灣港務公司為例，該公司總員工數達 2,400 人，女性員工佔 1/5；而公司內部一半員工為專業人士，其中女性員工佔 1/3。此外，臺灣港務公司並規劃及贊助「港口營運介紹活動」，向各大專院校學生介紹與港口營運相關之工作。因此，臺灣港務公司分別邀請國立臺灣大學、逢甲大學、國立高雄第一大學及國立高雄海洋大學等四所大學學生參與 16 個小時的港口工作活動說明。此項計畫主要是使兩性皆能受到公平對待及增加專業，而計畫的特定目標之一，則是希望鼓勵女性能在畢業之後從事港口營運相關工作。

- IV. 強化女性在運輸領域成為成功企業家的機會。

③ 工作保障

- I. 兩性皆能獲得公平的補償。
- II. 在運輸部門可以有彈性的工作時間。
- III. 能回應工作環境安全問題及符合女性合理需求。

IV. 有效使用新式科技以改善女性在運輸部門的勞動情況。

④領導力

I. 對於女性的專業成長能有更多的投資。

II. 增加女性成為運輸領導者的機會。

III. 對於女性可成為領導者能有更多的認知。

⑤取得與使用

I. 改善與女性作為使用運輸的消費者及旅遊者之相關資訊。

II. 對於建立運輸系統的規劃及投資階段，能有意義的整合女性的觀點。

III. 以女性作為使用運輸的旅遊者，明確改善運輸的安全情況。

3. 待努力方向

這份報告在數據上仍有不足之處，例如，報告中提及，國際勞工組織（International Labor Organization, ILO）亦指出女性參與運輸的詳細及正確資訊難以獲得。此外，APEC 未定義一致性的指標，以致於不能讓所有會員體的運輸部門相互比較。而 ILO 所使用的國際行業標準分類（International Standard Industrial Classification, ISIC）用於會員體間之比較及性別分析亦受到嚴重的限制，而且相關資訊已有一段時間沒有更新。

（四）近期發展

2015年10月（TMM9首日）召開女性參與運輸論壇，展現各會員體依據第8次運輸部長會議指示，發展資料蒐集及分享架構之成果，主張以資料彙整檢視增加女性參與運輸部門的行動效力。美國運輸部航空與國際事務助理部長Susan Kurland於閉幕致詞中指出，未來在WiT倡議下，將建立「支持者網絡（Network of Champions）」，前

述女性參與運輸資訊架構（WiT Data Framework）並在TMM9會議上獲得部長們認可。

女性參與運輸任務小組會議及相關倡議推動工作，在APEC運輸部門場域（包括TMM與TPT-WG）已成為常態性活動。自2016年開始，該任務小組推動女性參與運輸資料倡議（WiTDI）試點計畫，WiTDI試點計畫係由參與會員體選定運輸相關工作範疇，藉由採取實際措施，強化女性身為運輸領域工作者的權益與發展性，或改善女性作為運輸系統使用者的安全及服務水準。參與WiTDI試點計畫會員體將自2016年起（共3年）持續記錄且衡量相關指標是否因實施計畫有所改變，並透過TPT-WG將相關質化或量化數據資料與各會員體分享。試點計畫自願參與會員體，包括馬來西亞、紐西蘭、巴布亞紐幾內亞、美國等，已於2016年7月完成計畫目標與架構之確認，並在9月TPT-WG43之周邊會議中進行報告。馬來西亞試點計畫聚焦領導力主軸；紐西蘭聚焦工作保障主軸；巴布亞紐幾內亞聚焦教育主軸；美國尚在發展其試點計畫，欲計聚焦在取得與使用主軸。

三、APEC 運輸卡（APEC Transport Card）

（一）發展背景

韓國於「APEC 第 41 次運輸工作小組會議（TPT-WG41）」提出發展 APEC 運輸卡倡議並召開周邊會議，該次會議閉幕大會宣佈成立「APEC 運輸卡任務小組（ATCT）」，未來持續就運輸卡定義、範疇及應用等課題與會員體進行討論。

在任務小組成立後，即進行相關活動（活動歷程如下圖所示）。除透過各次會議探討 APEC 運輸卡可行性外，並調查 APEC 各會員體相關運輸卡系統的規格標準及法律要求現況。



圖 2-4 APEC 運輸卡任務小組近期活動

(二) 重點摘要

1. 定義

韓國提出運輸卡之基本概念為卡片使用者使用此電子卡片，便可搭乘各種運具通行 APEC／亞太地區，俾在人與人連結性上提供一個更有效率、安全、整合及競爭力的環境。

經該任務小組第一次會議所歸結之定義：APEC 運輸卡為一張整合性的交通智慧票證，可供乘客搭乘各 APEC 會員體境內之大眾運輸系統（地鐵、火車、公車等）。提供便利、具效率的整合性措施，並且建立國際合作框架，擴大運輸卡的硬體設備規模，使相關投資集中、不重複。

2. 任務小組工作

- ① 組織動員有意願研究、施行之專家、官員；
- ② 調查 APEC 內各會員體目前智慧運輸票證系統之相關技術、法務層面；
- ③ 研討國際目前相關技術、付費方式，以商擬如何確保 APEC 區域內整合運輸卡之安全性；
- ④ 舉辦研討會，分享相關資訊、並進行深度討論；
- ⑤ 與 APEC 或其他國際組織之相關工作小組合作。

（三）近期發展

韓國於 2016 年 9 月之 TPT-WG43 會議中主持運輸卡任務小組周邊會議，會議重點如下：

1. 根據 2016 年 2 月於韓國首爾舉辦第一次 APEC 運輸卡任務小組會議討論，智慧型手機搭配 USIM 卡之近場通訊（Near Field Communication, NFC）被視為較可能實現跨國相容性的方式。
2. 馬來西亞說明該國公共運輸系統之近場通訊（NFC）電子支付方式，以及其 Touch 'n' GO 系統；泰國代表說明其國內 NFC 電子支付方式近況。韓國智慧卡公司簡報智慧手機跨國電子支付方式之實例(新加坡 EZ-Link 與韓國 T-Money)，說明跨國支付之技術原理、營運模式，最後提出遠程目標之一即為 APEC 區域內之大眾運輸電子支付可整合成單一通訊協定（protocol）。
3. 韓國建議實施試點計畫以測試現存運輸卡系統的多邊可操作性，並邀請有興趣參與試點計畫的會員體在 12 月以前向韓方表達參與意願。
4. 對該任務小組後續定位之討論：
 - ❶ 韓國建議在 IIEG 架構下設立次級專家小組，俾於 APEC 運輸工作小組討論運輸卡事宜。
 - ❷ 美方代表讚賞韓方提出手機 NFC 支付技術已臻成熟，但考量到 TPT-WG43 所召開之內部檢視會議所達成決議之一為精簡議程架構。爰不建議為此計畫另設次級專家小組，而是以 IIEG 框架下之常態性計畫推動相關工作。
 - ❸ 中國大陸同意美方建議，認為 APEC 會議重點在於會員體之間的合作，各專家小組作為會員體之間合作、對話交流平台卻並不囿於單項議題、技術，建議先在 IIEG 框架下以計畫項目來發展，日後或可視其技術、會員體間交流發展程度，再考慮是否

設立次級專家小組。

- ④ 日本及澳洲代表建議，由韓方主導並與有意願參與的會員體討論合作，再於 TPT-WG 或 IIEG 框架下議程中報告進度成果。
- ⑤ IIEG 會議共識如下：建議與其設立次級專家小組，不如維持任務小組之狀態，並在日後 IIEG 議程中設為常態性議題，以供韓國報告運輸卡任務小組的最新發展情形。

四、紐西蘭法規 2025 計畫（Regulation 2025）

（一）發展背景

紐西蘭法規 2025（Regulation 2025）計畫係該國運輸部目前推動的運輸政策，於 TPT-WG42 會中與會員體分享相關進展。該計畫目標期望不受現有管理架構限制，檢視不同法規及新型式技術的潛在影響力，俾因應「顛覆性」創新科技、呼應社會期許及採行最新管理工具，目前紐西蘭交通部已出版 5 份基礎研究報告。

（二）重點摘要

1. 運輸政策監理措施的諸般面向

- ① 此報告由科技創新所帶來的改變，探討監理單位和法規內容，研析法規制定方向、基礎理論與其優缺點。報告認為眾多新興現代化運輸科技產生及訊息普及化，使法規修訂成為當務之急，相關新科技與服務如下：
 - I. 網路監控/追蹤系統（如智慧型手機）的普及，監理單位可按照個人實際道路使用里程來收費，並制定相關法規。
 - II. Uber 改變傳統的乘客服務和收費標準，提高價格與品質的競爭。未來相關法規的制訂須更著重於隱私的保護。

- ② 無人駕駛運輸工具有許多法規層面的挑戰，舉例來說，如何驗發製造商執照的重要性漸增，且安全性與隱私權的界定也需要更多考量。

2. 國際交通運輸管理法比較分析

- ① 該報告分析澳洲、英國、加拿大、新加坡等 4 國交通運輸法規實例的制定架構，並研析監理單位層級、相關交通運輸單位及事業組織、管轄權界定、新興交通法規等議題。
- ② 報告指出，各國間主要運輸法規的結構相似，並有以下現象：
 - I. 藉由獨立監理機構及專家團隊可改善利害關係者的參與度，並彌補傳統運輸法規功能之不足。
 - II. 運輸監理單位同時也身兼安全、經濟構面的監督者。
 - III. 乘客需求在運輸法規架構之重要性預期將有所提升。
 - IV. 與區域、國際夥伴在運輸法規及政策上的合作增加。

3. 紐西蘭交通運輸與土地使用法規之探討

- ① 運輸法與土地使用法兩者雖各為獨立之法規系統，隨著創新科技與社會發展迅速，兩者將交互影響。
- ② 智慧運輸系統、自動駕駛車輛、新興能源（如太陽能與電池技術）及資訊科技等創新科技將因改變運輸系統，進而改變土地使用決策。
- ③ 由於修訂土地使用法規不易，限制交通運輸法規因應創新科技而調整之可能性，有鑒於此，此報告建議未來在因應社會變遷而修訂的法規，應考量兩項法規之相容性，以永續且長遠的目標來規劃。

4. 國際民航與海事法規的沿革變遷

- ❶ 本報告探討由國際海事組織（IMO）和國際民航組織（ICAO）更動的法規條款，分析國際現況與法規修正之理由。
- ❷ 國際運輸法規的更改主要為外部因素的衝擊，如恐怖攻擊、環境破壞議題，或是重大事件的發生，如天災、社會動盪事件、或是強國遭受眾大威脅，迫使 IMO 與 ICAO 被動地修正法規。
- ❸ 囿於組織不具行政權或是國際間協調程序冗長，面對新興局面或科技的反應不易有新的突破。
- ❹ 報告指出，由於各國間的相互關係將影響法規制定的進程，故紐西蘭或其他地域、人口規模相對較小的國家，較容易配合潮流趨勢採行應對措施，可作為變革國際運輸法規的先鋒。

5. 紐西蘭運輸法規 2025 之建議修正

- ❶ 本報告指出，新興資訊科技如社群媒體平台、大數據科技是影響運輸法規變革的重要因素。
- ❷ 在面對新科技或社會出現嶄新變革，為了保持領先情勢，須思考制定新法規或修正現行法規。如無人機科技可能牽連數個監理單位，法規不確定性可能使得投資者卻步。
- ❸ 觀察目前各國在推動運輸及其他如公共衛生等政策時，越來越重視社會行銷。故政府在推動運輸政策時，可思考採設立傳統強制性法規或採媒體宣導的方式進行。
- ❹ 報告指出，收費、徵稅相關法規應視規範對象屬性調整，如使用者付費適用於私有運具，而稅徵等方式則適用於大眾運具。

（三）近期發展

前述五份基礎研究報告係紐西蘭在推動規劃法規 2025（Regulation 2025）運輸政策之先導研究，提供該國後續研擬政策的參考。

2016 年召開之 TPT-WG43 會議中，紐西蘭代表提出說明簡報，提

及其交通部已經啟動法規 2025 策略計畫 (The Regulation 2025 Strategic Project)，這項計畫將檢核法規的不同作法，以及新科技與社會駕駛人的潛在影響。這項研究將印證紐西蘭未來 10-20 年許多策略性選擇。法規 2025 計畫 (Regulation 2025) 以 2025 年作為目標年，研議規範用路人行為的法規。這計畫同時探討科技發展對運輸系統的潛在衝擊以及社會願意接受新科技的程度。

這項研究主要關鍵問題，在於我們是否僅簡單地調整現有法規以因應未來需求，或者需要制定全新的法規系統以反應未來運輸系統，更多的資訊可以到以下網址查詢。

<http://www.transport.gov.nz/news/multi/regulation-2025-final-report-launched/>

五、港口服務網絡

港口服務網絡 (APEC Port Services Network, APSN) 係 TPT-WG 近期重要推動工作之一，以下分別說明發展背景、成立過程、組織結構、委員資格、近期發展、5 年 (2014-2018 年) 策略計畫 (Five-year Strategic Plan) 等。

(一) APSN 發展背景

APSN 緣起中國大陸時任國家主席胡錦濤在 2006 年 11 月在越南河內舉行的第 14 屆 APEC 領袖會議倡議成立。該項倡議旨在推動 APEC 區域內港口及相關行業之間的合作與發展，促進 APEC 成員會員體之間的經貿合作和人員交流，有利區域內經濟整合和社會發展，解決 APEC 供應鏈連結架構 (Supply-Chain Connectivity Framework) 所面臨 8 個瓶頸點 (Choke Points) 之第 2 瓶頸點「交通建設不足，缺乏跨境實體連結」。

(二) APSN 成立過程

1. APEC 第 5 次運輸部長會議 (澳洲阿得雷德)

2007 年 3 月第 5 次運輸部長會議通過之部長聯合聲明中第 7 點

指出：「我們注意到 APEC 領袖同意成立 APSN 的倡議。該網絡將整合航運業各領域，促進貨物運輸的便捷與安全、強化港口相關產業的交流合作與發展、提高物流系統效率和安全，進而促進貿易和投資。我們要求運輸工作小組協助成立 APSN」。

2.APSN 研討會（中國大陸寧波舉行）

2007 年 6 月在中國大陸寧波召開第一次 APSN 研討會，澳洲、加拿大與香港等三個會員體共同支持。與會成員包括 APEC 會員體代表、港口主管機關、航運業與物流業的代表，以及學術界代表。會議議題主要討論 APEC 區域港口能力建設和跨產業合作事宜，以及有關成立 APSN 及其運作的建議。此次會議就 APSN 的主要原則、功能和運作機制大致達成協議。

3.APEC 第 29 次運輸工作小組會議（我國台北）

2007 年 7 月在我國台北市舉行之 APEC 第 29 次運輸工作小組會議中通過 APSN 第一次研討會報告，並通過成立 APSN 辦公室。

4.APSN 辦公室及網站

2008 年 1 月在中國大陸北京成立 APSN 辦公室，官方網站（<http://www.apecpsn.org>）也同時啟用。

5.APEC 第 30 次運輸工作小組會議（菲律賓馬尼拉）

2008 年 4 月舉行的 APEC 第 30 次運輸工作小組會議通過 APSN 章程，並於 2008 年 5 月 18 日生效。

6.APEC 第 31 次運輸工作小組會議（祕魯利馬）

2008 年 8 月舉行 APEC 第 31 次運輸工作小組會議時，共計 14 個會員體分別提名理事會員，達到召開理事會會議的條件。

7.成立大會和第一屆理事會會議（中國大陸寧波）

2008 年 11 月 3~4 日於寧波舉行首次 APSN 理事會。通過理事會議事規則，APSN 目標宣言、2009 年工作計畫、策略指導原則和長期行動計劃。2008 年 11 月 5 日舉行 APSN 成立大會並正式運作。

（三）APSN 組織概況

1. 組織結構

APSN 是一個自籌經費的非營利組織，由 APEC 會員體的理事會員和普通會員組成。APSN 理事會 (APSN Council) 為最高決策機構，現任主席為加拿大運輸部海運政策司司長 Tim Meisner；理事會下設秘書處統籌 APSN 運作，現任秘書長為中國大陸交通運輸部水運科學研究院副院長費維軍先生（曾任 IIEG 主席）；秘書處下轄計畫與發展部，推廣、行政及會員體管理部及計畫管理部等 3 個部門。

APSN 官方網站與組織架構分別詳如圖 2-5 及圖 2-6。

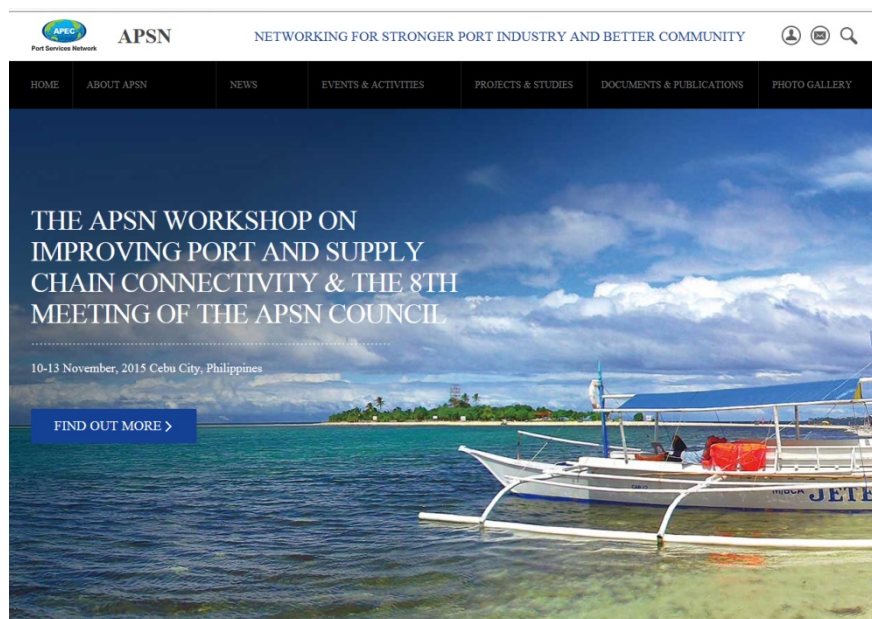


圖 2-5 APSN 官方網站

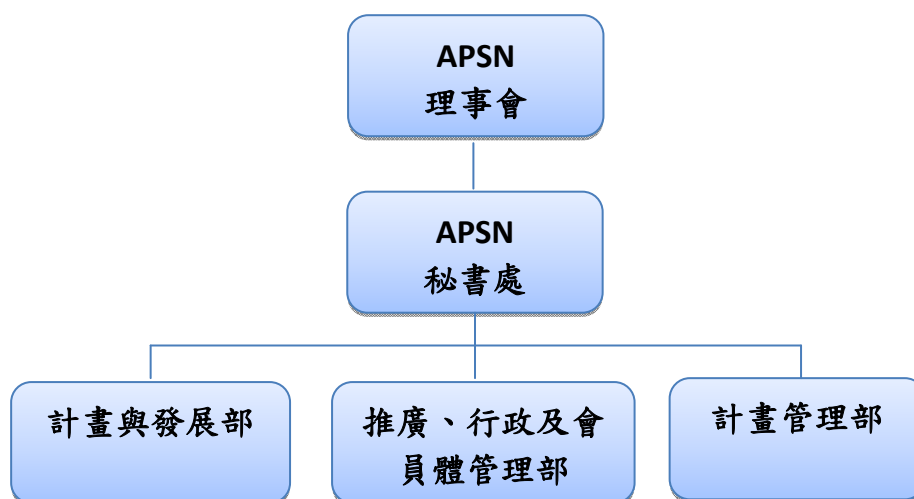


圖 2-6 APSN 組織架構介紹

2. 主要任務

APSN 組織章程第 3 條揭示其宗旨：「透過加強本地區港口及相關產業和服務業的合作、能力建設、資訊交流和人員往來，推動投資和貿易的自由化與便利化，提升供應鏈保安水準，實現 APEC 會員體的共同繁榮」；第 5 條則說明 APSN 主要任務，摘要說明如下：

- ❶ 舉辦研討會、論壇和專題討論會，就港口及相關產業和服務業的發展等共同關心的問題進行研討和交流；
- ❷ 藉由 APSN 網站和出版品、資訊交流、技術服務，促進港口間、港口及相關產業和服務業間的相互瞭解；
- ❸ 組織技術考察和人員培訓，強化港口及相關產業和服務業的能力建構；
- ❹ 舉辦港口及相關產業和服務業的展覽、商展，推動亞太地區的貿易與投資；
- ❺ 提供會員經濟技術合作、管理經驗交流、人員培訓、技術轉移和招商引資的平台；
- ❻ 促進港口與相關產業和服務業之間的跨行業合作；

- ⑦透過宣傳、會議和相關活動，促進社會對港口及相關產業和服務業的瞭解，提升亞太地區港口的整體競爭力。

3. 委員資格

依據 APSN 組織章程第 6 條，APSN 會員分為常任理事委員（Council Members）、諮詢理事委員（Advisory Board Members）與普通委員（Regular Members）。常任理事委員係由 APEC 各會員體指定一名資深代表擔任，以具有官方代表身分者為宜；諮詢理事委員為各會員體港口或港口相關產業資深代表；普通委員則為 APEC 會員體內自願加入 APSN 之港口、航運、物流、貿易、製造、金融等產業的管理部門、經營機構、研究教育機構、協會等組織和個人。

APSN 目前計有 18 個會員體成員，包括澳洲、加拿大、中國大陸、香港、印尼、日本、韓國、馬來西亞、紐西蘭、巴布亞紐幾內亞、秘魯、菲律賓、俄羅斯、新加坡、泰國、美國、越南及我國，尚有汶萊、智利、墨西哥未加入 APSN。我國常任理事委員為臺灣港務股份有限公司吳董事長盟分。

（四）APSN 近期發展

APSN 代表於 APEC 第 43 次運輸工作小組會議開幕大會中說明，APSN 於 2016 年舉行 3 場會議，分別為 3 月 8-10 日在成都舉行本年度第一次主席工作會議；7 月 12 日於寧波舉辦「第二屆海絲港口國際合作論壇」；11 月 7-10 日，於馬來西亞檳城舉第九次常任理事會議；11 月 8-9 日於馬來西亞檳城舉行「港口危險貨物作業安全」研討會。此外，APSN 代表亦於海運專家小組中報告綠色港埠獎勵制度（Green Port Award System, GPAS）更新進度，正式宣布該計畫於 2016 年開始實施，2016 年共有來自 4 個會員體的 9 個港口提出申請，其中 7 個港口已獲得確認，並於 11 月份的第九次常任理事會議中授獎。

表 2-3 各會員體加入 APSN 概況表

會員體	常任理事 委員	諮詢 理事委員	普通委員		小計
			團體	個人	
澳洲	1	0	2	0	3
汶萊	0	0	0	0	0
加拿大	1	1	1	0	3
智利	0	0	0	0	0
中國大陸	1	2	70	1	74
香港	1	1	9	3	14
印尼	1	0	0	0	1
日本	1	0	0	1	2
韓國	1	1	1	0	3
馬來西亞	1	1	0	3	5
墨西哥	0	0	0	0	0
紐西蘭	1	0	0	0	1
巴布亞紐幾內亞	1	1	1	0	3
秘魯	1	0	0	0	1
菲律賓	1	2	1	5	9
俄羅斯	1	0	0	0	1
新加坡	1	1	1	1	4
中華臺北	1	1	0	1	3
泰國	1	1	7	3	12
美國	1	1	0	0	2
越南	1	2	0	0	3
小計	18	15	93	18	144

資料來源：<http://www.apecpsn.org/>

(五) 5 年策略計畫

APSN 理事會同意此 5 年策略計畫作為 2014 至 2018 年的發展指示，理事會將依據 APSN 第 1 項策略指導原則之主要第 1 目標新增特定行動，以「發展港口安全及保安倡議」作為行動主軸。此外，依據 APSN 第 2 項策略指導原則⁴—「發展與執行年度行動計畫要件」與「透過 APSN 會員體來提升該組織發展」等兩項特定行動，增加 APSN 能見度，以修改此策略計畫。該策略計

⁴ 2008 年第 1 屆 APSN 理事會同意採用 APSN 策略指導原則。

畫最新發展將分為策略指導原則、主要目標（2014-2018 年）、特定行動及目前狀況進行說明，如表 2-4 所示。

表 2-4 APSN 5 年策略計畫

策略指導原則	主要目標 (2014-2018 年)	特定行動	目前狀況
第 1 項策略指導原則 APSN 為 APEC 會員體發展港口之專業中心	1 綠色及永續港口	1.1 提升綠色港埠獎勵制度 (GPAS) 計畫。	1.1 GPAS 於 2016 年正式實施, 7 個港口將於 11 月授獎。
		1.2 加強與綠色和永續港口相關之計畫及研究工作。	1.2 延續 2015 年之綠色港口研究。
		1.3 舉行綠色與永續港口之研討會、專家討論會及會議。	1.3 計畫於 2017 年舉行有關 GPAS 永續之研討會。TPTWG43 海運小組對「推廣暨實施綠色港埠獎勵制度研討會」之概念文件表示支持
		1.4 積極參與其他綠色港口活動。	1.4 已參與第二屆海運絲路港口國際論壇
		1.5 為 APSN 發展港口安全及保安倡議, 以思考未來所要進行的方向。	1.5 於 2016 年 11 月 8-9 日於馬來西亞檳城舉行「港口危險貨物作業安全」研討會。
	2 港口與供應鏈間之門戶及連結性	2.1 引導研究與開始實施計畫, 以提升港口與供應鏈間之門戶及連結性。	已於 2015 年舉行改善港口與供應鏈連結性研討會。
		2.2 積極涉及及門戶港相關活動。	計畫於 2016-2018 年舉行港口連結性相關項目。

策略指導原則	主要目標 (2014-2018 年)	特定行動	目前狀況
第 2 項策略指導原則 APSN 為促使港口及港口相關產業合作及對話之促進者和提升者	1 鼓勵所有利害關係人積極參與及合作和港口及港口相關產業之事務	1.1 透過出版物與相關活動使主管機關、組織及一般大眾能有所體認及更深入的了解。	1.1 秘書處持續努力透過各項可能管道提升 APSN，包含完成建置新版 APSN 網站及已完成 2015 年整體形象之更新。
		1.2 確認港口產業不同利害關係人之共同利益，並將 APSN 年度研討會作為該領域之代表來塑造。	1.2 秘書處持續努力確認與不同相關人士有關之研討會主題，並持續塑造 APSN 年度研討會之領導形象。
		1.3 已與有興趣的主管機關及產業界建立技術合作夥伴關係	1.3 強化與國際組織(如：NRDC、DNV、GL)以及貨運企業(如快軌)之夥伴關係。
		1.4 透過計畫及研討會等方式，與其他組織建立一致與密切的關係。	1.4 將持續與 APEC TPT-WG 及其他論壇建立網絡以及探究與其他國際組織合作。
		1.5 舉行有關港口及與港口相關產業之會議及展覽。	1.5 已於 2015 年 11 月在菲律賓舉行改善港口與供應鏈結性之研討會，提升港口與連結性之發展，以便於區域經濟整合。
	2 推動分享港口產業最新趨勢、發展及挑戰之資訊與最佳實務	2.1 透過 APSN 網站或定期傳送給 APSN 會員之信件，彙整出版業務通訊。	2.1 每季業務通訊涵蓋 3 項議題，其餘議題將於 2016 年 12 月出版。
		2.2 設立與維持情報與可及性資料庫。	2.2 為求永續發展，秘書處計畫將於 2017 年發展 APSN 港口資料庫框

策略指導原則	主要目標（2014-2018年）	特定行動	目前狀況
第3項策略指導原則 APSN財政結構完善，並具備有效率之秘書處			架。
		2.3 透過網站及出版物，喚起大眾對於港口在運輸關鍵角色之意識。	2.3 已維持與更新APSN網站。
		2.4及時提供港口發展趨勢。	2.4 2016年內已及時更新APSN網站產業新聞。
		2.5 理事會可收到反應港口產業觀點與利益之提案。	2.5 舉行第5屆諮詢會議，以尋求產業界之提案。
		3.1 將「能見度」設為年度行動計畫內要件之一來發展與執行。	3.1 執行 2017 年行動計畫。
	3 增加 APSN 能見度	3.2 透過 APSN 會員體來提升該組織之發展。	3.2 秘書處持續努力提升 APSN 發展。
		1.1 設置完善的會費系統。	1.1 2016 年內已徵收 APSN 會費\$5400
	1 確認及追求收益來源	1.2 找出透過APSN計畫獲益之方式。	1.2 已發展說明成為 APSN 會員益處之資訊包，2015 年於理事會發行。
		1.3 探究其他可能資源。	1.3 尚未尋找到其他財務補助方式。
	2 建立財政管理程序	2.1 每年準備預算計畫書。	2.1 準備 2017 年預算，並提交至理事會。

策略指導原則	主要目標（2014-2018 年）	特定行動	目前狀況
		2.2 建立財政章程及程序，以確認有效進行財政管理。	2.2 已於 2014 年建立財政章程及法規，並獲得理事會同意。
		2.3 進行外部審計。	將於 2017 年上半年進行 2016 財務年度之外部審計。
		2.4 按具公信力之標準，提出 APSN 年度財務報告。	2.4 提出 2015 年度財務報及 2017 年 APSN 年度預算。
		3.1 理事會獲得具有充足資源及專業知識之秘書處之支持。	3.1 秘書處將持續尋求補助及其他資源。目前，由中國大陸支持秘書處運作。
	3 強化秘書處建構能力	3.2 擴增秘書處 4-5 名全職人員，並維持該小組之穩定。	3.2 秘書處目前有 4 名全職人員及 3 名兼職人員。
		3.3 開始秘書處實習計畫。	3.3 持續 2016 年實習計畫，而之後亦將於 2017 年以降持續進行。
		3.4 設立正職員工訓練計畫。	3.4 秘書處如同過往，將於 2017 年設置正職員工訓練計畫。

資料來源：APSN 官方文件

2.4 APEC 運輸部長會議近期發展

2.4.1 APEC 運輸部長會議運作方式

APEC 運輸部長會議 (Transportation Ministerial Meeting, TMM) 每二年召開一次，主要目的在承續領袖會議之宣示，指示運輸工作小組發展方向，並檢視 TPT-WG 相關工作辦理情形。TMM 會議通過之聲明文件將成為 TPT-WG 之後續工作方針。

以往 TMM 會議召開前夕，視情況可能召開 1~2 次會前會，俾研商將於 TMM 發表之聯合聲明 (Joint Ministerial Statement) 及相關會務及議程。一般而言，運輸部長會議約安排 1 天議程；同時，會員體間可視需要，於會場外同步安排雙邊會議 (Bilateral Meeting)，為各國運輸部門利用 APEC 場合協商相關運輸議題的機會。

自 APEC 創設運作迄今，已舉辦 9 次運輸部長會議，分別在 1995 年於美國華府召開第 1 次運輸部長會議、1997 年於加拿大溫哥華召開第 2 次運輸部長會議、2002 年於秘魯利馬召開第 3 次運輸部長會議、2004 年於印尼峇里島召開第 4 次運輸部長會議、2007 年於澳洲阿得雷德召開第 5 次運輸部長會議、2009 年 4 月於菲律賓馬尼拉召開的第 6 次運輸部長會議、2011 年在美國舊金山召開的運輸及能源部長聯席會議 (TEMC) 與第 7 次運輸部長會議、2012 年俄羅斯聖彼得堡召開特殊議題運輸部長會議、2013 年在日本東京召開第 8 次運輸部長會議，以及 2015 年在菲律賓宿霧召開第 9 次運輸部長會議。

2.4.2 近期 APEC 運輸部長聯合聲明重要內容

近期召開之 APEC 運輸部長會議為 2015 年 10 月 8-10 日在菲律賓宿霧召開之第 9 次運輸部長會議 (TMM9)，TMM9 會議之主軸為「透過包容機動性及永續運輸系統，以提升經濟成長」，呼應年度主題「建立包容經濟，打造美好世界」，聚焦於促進區域經濟整合、提升中小企業在區域及全球市場之參與、投資人力資本發展以及建立永續且具韌性之社區等 4 大優先領域。此次會議主軸為包容機動性、發展永續

運輸系統、鼓勵運輸系統創新、提升連結性、能力建構、女性參與運輸及跨論壇合作；會前先召開「女性參與運輸論壇」與「各會員體部長與企業對話」，謹摘要說明該會議聲明重點如後。

一、在「包容機動性」部分，改善機動性可以增加人民的生產力與促進經濟成長，並將有利發展滿足所有個人運輸需求之計畫、方案及運輸計畫機制，特別是針對社會最為弱勢族群，如殘疾人士、女人、小孩、學生與年長者。

二、在「發展永續運輸系統」部分，強化APEC地區之運輸安全及保安為TPT-WG最高優先發展項目；呼籲各國提升新式與既有的重要基礎設施復原力，以確保在災害後迅速提供救難需要；並主張所有會員體提升運輸能源效率與環境友善模式。

三、在「鼓勵運輸系統創新」部分，鼓勵所有會員體儘可能參與國際討論，以改善車輛安全及環境保護，並透過調和車輛標準及技術需求達到更好的經濟整合。同時，亦鼓勵會員體參與標準發展組織等論壇，並就運輸部門討論使用這些科技之概況及實施機制，提供會員體對話及合作的地點。此外，鼓勵會員體執行智慧型運輸系統以強化運輸基礎設施的效率及效能。

四、在「提升連結性」部分，重申執行APEC連結性藍圖（2015-2025）的承諾，並在2025年前採取議定的行動和目標，以達到加強實體、制度及人與人連結性之目的。透過各項促進連結性倡議之提出，不僅可透過複合連結性及創新來打造一個無縫、安全、綠化及可靠的運輸系統，同時亦可加強區域經濟整合。

五、在「能力建構」部分，承認APEC地區運輸系統的安全、保安、效率及無縫等成效，將依賴大量的人力資源競爭。此外，強調為了運輸部門之發展，需要持續提供經濟及技術合作，以達到縮短發展差距之目標。

六、在「女性參與運輸」部分，讚許「女性參與運輸任務小組」在會

員體間推動相關倡議、拓展和措施的資訊交流，以增加女性參與運輸的角色及分享拓展她們受到教育、進入運輸部門、工作保留、領導力機會的最佳實務。

七、在「跨論壇合作」部分，重申在APEC內部或外部，「APEC 運輸工作小組(Transportation Working Group, TPT-WG)」應加強與觀光工作小組(Tourism Working Group, TWG)、反貪污及透明化工作小組(Anti-Corruption and Transparency Working Group, ACTWG)、APEC科技創新政策夥伴會議(APEC Policy Partnership on Science, Technology and Innovation, PPSTI)、海洋相關議題指導委員會(Mainstreaming Ocean-Related Issues Steering Council)、APEC汽車對話會議(APEC Automotive Dialogue)、APEC 企業諮詢委員會(APEC Business Advisory Council, ABAC)等其他論壇之合作。

2.4.3 近期 APEC 運輸部長會議指示事項

TMM9 會議之重點不僅延續歷次部長會議指示事項之發展，亦就國際當前運輸議題趨勢進行討論，期望符合未來 APEC 會員體之運輸需求。謹摘述 TMM9 會議指示事項如下：

一、包容機動性

改善機動性可以增加人民的生產力與促進經濟成長。將有利發展滿足所有個人運輸需求之計畫、方案及運輸計畫機制，特別是針對社會最為弱勢族群，如殘疾人士、女人、小孩、學生與年長者。

二、發展永續運輸系統

鑒於全球恐怖主義盛行，歷次 APEC 運輸部長會議一再重申反恐立場，積極與國際民航組織、國際海事組織、陸運保安國際小組等在安全議題上密切合作、並透過導入智慧型運輸系統、全球衛星導航系統、智慧貨櫃保安、飛航安全管理系統等技術與建立最佳實務，強化運輸安全與保安工作。

TMM9 會議另指示發展投資具復原力的基礎設施，呼籲會員體需提升新式與既有的重要基礎設施復原力，以確保這些設施能維持安全性、效率性、可運作性及在災害後能提供拯救性命與必要的服務。同時，亦支持美國供應鏈復原力計畫所進行的相關工作。

環保運輸議題緣起於 2002 年 TMM3 會議，惟自 2009 年 TMM6 會議之後，相關倡議內容才較為具體，近幾次聯合聲明中，除揭示綠色運輸之目標，更明確提及支持相關計畫的推動。在 TMM9 會議中，為加強綠色環境友善之概念，不僅承諾支持全球相關行動來因應氣候變遷問題，並主張所有會員體應提升運輸綠化技術、促進運輸能源效率與發展環境友善模式。

三、鼓勵運輸系統創新

歷次 APEC 運輸部長會議不僅鼓勵各會員體參與國際討論，透過調和車輛標準及技術需求達到更好的經濟整合。另在 TMM9 會議中，鼓勵會員體參與標準發展組織，並就運輸部門討論使用顛覆性（Disruptive）技術之概況及實施機制進行對話。TMM9 會議亦重申發展智慧型運輸系統及全球衛星導航系統對於強化運輸基礎設施的效率及效能和改善供應鏈連結之重要性。此外，將在運輸工作小組探究 APEC 運輸卡的益處及所將面臨的挑戰。

四、提升供應鏈連結

供應鏈連結議題首次出現於 2009 年度 APEC 部長聯席會議 (APEC Ministerial Meeting, AMM) 聯合聲明，但近年來討論重點已從最初供應鏈連結之連結性、競爭性，逐漸轉移至供應鏈復原力議題。此次 TMM9 會議重申執行 APEC 連結性藍圖（2015-2025），目標係要與亞太無縫及全面性連結和整合，並在實體連結性發展、維護及更新品質基礎設施。此外，亦鼓勵 APEC 會員體持續參與各項陸、海、空計畫，以達到落實運輸供應鏈連結性與加強區域經濟整合等目標。

五、能力建構

自 2002 年 TMM3 會議後，數次運輸部長會議針對能力建構之概念進行討論。TMM9 會議再次提及 APEC 地區運輸系統的安全、保安、效率及無縫等成效，將依賴大量的人力資源競爭。因此，鼓勵所有會員體更致力就智慧及綠化供應鏈連結性所發展的聯合人員訓練進行合作。

六、女性參與運輸

女性參與運輸倡議係由美國主導，並於 2013 年 TMM8 會議首次列入運輸部長聯合聲明內。TMM9 會議提及未來「女性參與運輸任務小組」將與「APEC 婦女與經濟政策夥伴（APEC Policy Partnership on Women and the Economy, PPWE）」在女性參與運輸倡議下，合作建立「支持者網絡（Network of Champions）」來形塑、協調、規劃及推動相關活動。

七、跨論壇合作

未來將在 APEC 內部或以外，加強與其他論壇之合作，以達到運輸工作小組之目標。

2.5 APEC 運輸領域議題趨勢分析

以下將說明近期 APEC 運輸領域議題發展脈絡及 APEC 計畫審核趨勢，俾後續研擬參與 APEC 運輸事務相關策略之參考。

2.5.1 近期 APEC 運輸領域議題發展脈絡

根據近期 APEC 運輸部長指示之重要方向，歸納運輸領域議題發展趨勢如下：

一、落實茂物目標

歷屆會議持續透過消弭管制障礙，推動區域經濟整合，落實運輸自由化目標；並透過與世界關務組織、國際標準組織、國際民航組織

與國際海事組織等合作，運用無縫運輸、複合運輸系統等策略，強化供應鏈連結，達成運輸便捷化之承諾。

二、提升運輸效率

透過最佳實務分享、能力建構、無縫運輸系統、智慧運輸系統等提升運輸效率。

三、強化運輸安全與保安

鑒於全球恐怖主義盛行，歷屆 APEC 運輸部長會議一再重申其反恐立場，積極與國際民航組織、國際海事組織、陸運保安國際小組等在安全議題上密切合作、並透過智慧型運輸系統、全球衛星導航系統、智慧保安貨櫃、飛航安全管理系統等技術之導入與最佳實務之建立，強化運輸安全與保安工作。

四、促進車輛標準調和

鼓勵各會員體參與聯合國歐洲經濟委員會全球車輛法規調和論壇，以提升車輛之安全與環境績效，並透過相關車輛標準及技術需求之調和，深化經濟整合。

五、促進供應鏈連結

供應鏈連結議題近年來討論重點已從最初供應鏈連結之連結性、競爭性，逐漸轉移至供應鏈彈性，以及復原力議題。

六、促進綠色運輸

環境親合運輸概念於 2002 年第 3 次運輸部長會議提出，惟自 2009 年第 6 次運輸部長會議起，相關討論較為具體，近幾次聯合聲明中，除揭示綠色運輸之目標，更明確提及支持相關計畫的推動。

七、女性參與運輸、打擊貪腐及跨亞太區域非法貿易、旅遊便捷化

女性參與運輸、打擊貪腐及跨亞太區域非法貿易、旅遊便捷化皆為美國主導，並於 2013 年首次列入運輸部長聯合聲明內。未來應有更具體發展。

2.5.2 APEC 計畫審核趨勢

APEC 運輸工作小組計畫指導員 (Program Director) Pavel Bronnikov 先生於 2016 年 9 月召開之第 43 次運輸工作小組會議 (TPT-WG43)說明 APEC 計畫補助流程外，亦強調申請 APEC 計畫補助必須恪遵 APEC 計畫期程規定，新計畫審議目前適用 APEC 第 11 版計畫指導手冊。各會員體應依據計畫屬性，向不同的 APEC 基金申請補助；亦可考慮以自籌經費方式執行計畫。此外，Pavel Bronnikov 先生提醒 2015 年資深官員會議經濟暨技術合作指導委員會 (SCE) 通過 APEC 能力建構政策，期強化 APEC 計畫能力建構成果。2017 年將會更新計畫指導手冊，並可能調整計畫審核通過之流程。各會員體可在 APEC 網站查詢相關計畫審核資訊，並且必須使用最新概念文件及簡報檔格式。

會員體撰寫概念文件時，應說明該計畫與領袖會議、運輸部長會議中擬定優先議題之連結性，俾提高獲得補助機會。以運輸工作小組近期有獲補助通過之計畫內容而言⁵，與 APEC 領袖與部長聲明之連結性以及跨領域之整合方向顯已成為關鍵指標因素。「吸引民間投資運輸基礎設施公私夥伴關係：訓練 APEC 會員體發展更佳的融資計畫 (Attracting Private Investment to Transportation Infrastructure Public-Private Partnerships (PPPs): Training APEC Economies to Better-Package “Bankable Projects”）」、「透過執行性能基礎導航強化航空連結與減少廢氣排放計畫 (APEC- Enhancing Aviation Connectivity and Emissions Reduction via Implementation of Performance-Based Navigation(PBN)Assistance Program)」與「全球價值鏈復原力政策法規及彈性之最佳實務案例 (Best Practices in Policies, Regulations and Flexibility for Resilience of Global Value Chains)」等，皆有效呼應領袖

⁵ 2015 年第 2 季計 2 個計畫通過補助，2016 年第 1 季未有計畫通過，2016 年第 2 季目前僅獲 1 個計畫通過原則上同意補助之資訊，另 2 個計畫(強化 APEC 區域之包容機動性 Advancing Inclusive Mobility in the APEC Region、APEC 商務/一般航空倡議 APEC Business/ General Aviation Initiative)尚待決定。

宣言、運輸及能源部長共同聲明、運輸部長聲明中指示之強化供應鏈連結、促進連結性與提升能源效率運輸。

綜上所述，對於在運輸工作小組提出 APEC 計畫申請，可思考之重點方向主要有四項：

一、強化供應鏈連結。

二、深化連結性，包括 APEC 地區實體連結、制度連結、人與人連結等三大支柱的運作。

三、強調人力資本發展，包括教育、技能發展、科學技術、能力建構之合作。

四、跨領域議題，有助與其他論壇之合作。

第三章 參與 APEC 運輸領域相關事務重點方向

為研擬我國於 APEC 運輸領域參與策略，以下謹分別針對 APEC 當前政策重點、我國參與 APEC 運輸領域活動現況，進一步探索我國參與 APEC 運輸領域相關事務重點議題，最後提出我國參與 APEC 運輸領域之策略。

3.1 APEC 當前政策重點

3.1.1 2013-2016 年 APEC 運輸工作小組策略計畫

運輸工作小組 2013-2016 策略計畫說明運輸工作小組係由各會員體航空、海運、陸運、複合運輸之專家所組成。透過推動研究、支持標準調和、能力建構、資訊交流以及制定有前景的政策目標，與私部門、國際組織及其他 APEC 論壇合作，相關關鍵績效指標如下：

表 3-1 2013-2016 年運輸工作小組策略計畫關鍵績效指標

目標	關鍵績效指標
區域經濟整合： 運輸服務便捷化與自由化	● 透過協議或其他方式達到空中運輸自由化。 ● 由聯合國歐洲經濟委員會（UNECE）全球車輛法規調和論壇（WP29）管理車輛標準調和協議。 ● 改善複合網絡及全球供應鏈系統的效率性及可靠性。 ● 改善智慧型運輸系統（ITS）技術的運輸效率性、安全性、保安性、永續性。 ● 執行複合運輸的全球衛星導航系統（GNSS）以強化運輸系統的效率性、安全性、保安性、永續性。 ● 移除或協調申請特定海事貿易的限制。 ● 透過 APSN 與各港口及相關部門進行合作及溝通。 ● 透過資訊分享與合作推展郵輪港埠，以促進 APEC 地區郵輪產業。
區域經濟整合： 無縫運輸系統	● 在管理及運作複合運輸時，執行智慧型運輸系統（ITS）及全球衛星導航系統（GNSS）。 ● 在 APEC 貿易復原計畫之基礎上，與世界關務組織合作執行貿易復原溝通機制，強化紊亂大規模運輸系統中之政策制定與貨運效率。可藉由掌握整體系統產能資料，增加危機中重要經濟貨品之遞送，同時減少低優先性貨運獲得經濟效益。

目標	關鍵績效指標
	● 貨物、服務、商務人士流動的跨境標準及法規差異。 ● 舉辦有關無縫運輸系統應用及益處的研析與研討會。 ● 透過執行旅遊便捷化倡議 (TFI) 以強化 APEC 地區人員及貨物調動。 ● 透過智慧型運輸系統 (ITS)、全球衛星導航系統 (GNSS) 以及相關技術的應用，強化複合運輸供應鏈。
區域經濟整合： 參與供應鏈連結架構行動計畫	● 在 2015 年前，達到改善供應鏈績效 10% 的目標，如降低亞太地區貨物及服務流動所需之時間、成本、不確性。 ● 透過執行 APEC 貿易復原計畫、研提因應大規模災害導致之供應鏈限制的具體有效措施，儘可能降低對全球供應鏈的影響程度。 ● 發展定義重要因素的架構，以加強亞太地區供應鏈復原力所需要的緊急應變。 ● 強化亞太地區貨櫃流動能見度。 ● 改善複合運輸網絡及全球供應鏈系統效率與可靠性。 ● 促進 APEC 地區主要貿易走廊之通道港口連結。 ● 提出複合運輸、供應鏈、物流資訊分享之智慧型運輸系統 (ITS) 技術與最佳實務。
區域經濟整合： 資訊分享	● 藉由舉辦研討會以宣傳及執行最佳實務及技術。
區域經濟整合： 人力資源發展	● 發展女性參與運輸最佳實務手冊並舉行固定對話。
安全與保安： 航空安全與保安	● 相互交流最佳實務及航空保安經驗。 ● 確認航空保安挑戰的技術解決方案。 ● 提出有效航空安全監督系統的八項重要因素。 ● 執行航空人員語言人力要求 (Aviation Language Proficiency)、全球衛星導航系統 (GNSS)、廣播式自動回報監視 (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast, ADS-B) 以及由 APEC 會員體進行 ICAO 安全管理系統。 ● 進行 APEC 會員體定點拜訪以確認及提升最佳實務。 ● 能力建構協助提供 APEC 會員體在國際會議中，能夠確認航空安全及保安的需求與程序。
安全與保安： 陸運與大眾運輸之安全與保安	● 發展道路與鐵路安全相交議題更良好的理解力。 ● 確認道路安全措施最佳實務 (重型及輕型車輛、摩托車、機車)。 ● 持續進行道路安全倡議及積極回應「聯合國全球道安行動十年計畫(Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020)」。 ● 持續為會員體進行能力建構以發展各自運輸供應鏈部門

目標	關鍵績效指標
	重型車輛的道路安全措施，並分享及提升共同方式以執行與校準安全措施與標準。 ● 賡續與國際運輸論壇（ITF）在道路安全資料合作，與國際陸運保安工作小組（IWGLTS）合作。 ● 互換資訊以促使會員體在聯合國歐洲經濟委員會（UNECE）全球車輛法規調和論壇（WP29）管理車輛標準調和協議下進行車輛安全標準協調。
安全與保安： 海運安全與保安	● 推動標準化能力建構培訓課程，此課程側重於降低風險、港口設施保安審核、演練與演習、港口保安管制與舉辦研討會，以促進落實國際船舶與港口設施保全章程（ISPS Code）。 ● 執行船舶自動辨識系統（Automatic Identification System, AIS）的全球衛星導航系統（GNSS）。
永續運輸： 永續成長	● 舉行永續運輸研討會，主題包含複合貨物運輸策略與運輸導向發展等。 ● 研析空中交通管理現代化工具的應用，並作為降低亞太地區航空排放的方式。 ● 研析發展測量海運船舶碳排放及能源密集度的方法。 ● 透過與港口服務網絡（APSN）及其他相關會員體合作，促進綠色港口/航運倡議，以降低碳排放及船舶排放物，提升綠色技術的投資。 ● 執行港口服務網絡（APSN）綠色港口獎勵制度計畫，提升 APEC 港埠環境意識、增加對綠色港埠發展策略之理解。 ● 提升鐵路、內陸水運以及近海航運之能源效率模式。 ● 與 APEC 能源智慧社區倡議（ESCI）互相交流最佳實務及相關綠色成長及永續發展經驗。
落實 TMM8 會議指示事項	● 發展連結性地圖（三項計畫皆由日本領導進行） ● 分享運輸基礎設施投資、融資與營運之最佳範例，特別針對 APEC 地區之公私夥伴關係。 ● 發展品質運輸之願景，以便利性、效率性、安全性、保安性、永續性為優先領域。

資料來源：APEC 官方文件

3.1.2 2016 年 TPT-WG 年度工作計畫

2016 年 TPT-WG 年度工作計畫主要著重 APEC 2015 年任務聲明以及 TMM9 運輸部長聲明等兩個部分。以下摘述 2016 年 TPT-WG 年度工作計畫重點：

表 3-2 APEC 2015 年任務聲明（2016 年需達到的目標）

任務聲明工作領域	特定活動需求
供應鏈連結	- 採取供應鏈框架行動計畫（Supply Chain Framework Action Plan）八項瓶頸點結論報告所建議的行動，以引導進行現在與未來能力建構及技術協助計畫。 - 透過電子港口發展、在亞太示範電子港口網絡（Asia-Pacific Model E-port Network, APMEN）進行合作、營運中心設置在中國大陸的上海示範電子港口，提升供應鏈連結性，以進一步合作。
海洋相關議題	採取行動以發展友善環境相關海洋經濟活動，以作為永續管理海洋資源的方法，如海洋再生能源、永續漁業、創新水產養殖。
提升基礎設施發展與合作	進行港口服務網絡（APEC Port Services Network, APSN）工作，以便區域間的港口與相關部門進行合作與溝通，藉此提升 APEC 港口及相關產業的綠色成長及加強連結性。
運輸及運輸基礎設施	- 重申透過發展「連結性地圖」、「品質運輸」願景、分享最佳實務強化運輸基礎設施投資，藉此改善運輸系統，以舒緩貨物、人、服務、資本流動率。 - 投資新型、升級、需要更換的基礎設施，以符合日漸增加的運輸需求，即安全、保安、永續運輸。
年度工作進程 (2010-2013 年的任務)	- 執行 APEC 旅遊便捷化倡議，使區域旅遊更為安全、方便。 - 在 APEC 海洋議題主流化倡議（Mainstreaming Ocean-related issues, MOI），進行跨部門工作。

資料來源：APEC 官方文件。

表 3-3 TMM9 運輸部長聲明

工作領域	特定活動需求
提升連結性	- 指示運輸工作小組持續強化空運、海運、郵輪產業、物流、城市間與鄉間運輸、智慧運輸系統、複合網絡等連結性的工作。 - 指示運輸工作小組發展「連結性地圖」，以顯現在 2020 年前所要達到實體與制度整合的理念，並在下次部長會議進行說明。
強化運輸基礎設施	指示運輸工作小組投資、資助與營運運輸基礎設施，特別是與公私夥伴關係等領域尋求深入合作分享經驗及最佳實務。
追求「品質運輸」	指示運輸工作小組發展「品質運輸」願景，優先包含便利性、效率性、安全性、保安性、永續性，並與其他相關 APEC 論壇合作。
能力建立	關於環境安全、保安、效率、以及環境保護，運輸工作小組已注意到 ICAO 與 IMO 或其他國際組織正在進行倡議，透過資訊分享及能力建立計畫而充實運輸工作小組的工作。指示運輸工作小組將與這些國際組織合作。
安全與保安	了解運輸工作小組便於分享資訊以及與已開發與未開發會員體就特定目標、系統、技術合作以證據為基礎的道路安全政策措施的重要性。運輸工作小組將持續這項主體工作。
打擊貪腐及跨亞太區域非法貿易	指示運輸工作小組對於使用運輸網絡的人口販賣尋求建立警覺、恫嚇、預防的方法。
女性參與運輸領域	「女性參運輸任務小組」與「APEC 婦女與經濟政策夥伴(APEC Policy Partnership on Women and the Economy, PPWE)」在女性參與運輸倡議下，合作建立「支持者網絡(Network of Champions)」來形塑、協調、規劃及執行相關活動。鼓勵所有會員體參與這項網絡。
包容機動性	將為 APEC 區域設立「包容機動性論壇(Inclusive Mobility Forum)」以發展相關計畫；特別是對於有運輸需求的弱勢會員體。
APEC 旅遊便捷化倡議	指示運輸工作小組與其他 APEC 論壇進行作業以便整合 APEC 旅遊便捷化倡議的相關因素。
跨論壇合作	未來將在 APEC 內部或以外，加強與其他論壇之合作，以達到運輸工作小組之目標。
歷次 TMM 會議設定目標	指示運輸工作小組持續執行特殊部長會議、第 9 次部長會議、或其他次部長會議宣言的目標。

資料來源：APEC 官方文件。

3.2 我國參與 APEC 運輸領域活動現況

APEC 是亞太地區國家為促進經濟發展與技術合作所建構之溝通平台，亦是我國在 WTO 之外以正式會員身分參與的國際組織，因此，APEC 運輸工作小組是我國運輸部門參與最重要的國際組織之一。目前 APEC 各會員體以每年 2 次運輸工作小組會議做為運輸議題討論及推動之重要平台，以陸、海、空運，以及複合運輸與智慧型運輸專家小組相關領域分別研商，以期促進包容機動性、發展永續運輸系統、鼓勵運輸系統創新、提升供應鏈連結、能力建構、女性參與運輸、以及跨論壇合作。

我國於 1991 年以中華臺北名義加入 APEC，係 APEC 之正式會員，交通部為統籌有關事項，指派由本所所長擔任交通部 APEC 總協調人及運輸工作小組(TPT-WG)協調人，綜理我國參與 APEC 運輸專業部長會議(TMM)及 APEC 運輸工作小組會議(TPT-WG)事宜。多年來積極參與 APEC 運輸領域相關活動。出席 TPT-WG 會議之任務分工部分，民用航空局派員代表出席航空專家小組會議、航空安全次級專家小組會議、航空保安次級專家小組會議與航空服務次級專家小組會議；航政司、航港局、臺灣港務公司派員代表出席海運專家小組會議與海運保安次級專家小組會議；路政司、道路交通安全督導委員會、財團法人車輛安全審驗中心、臺灣區車輛工業同業公會派員代表出席陸運專家小組會議、道路與軌道安全次級專家小組會議與車輛標準調和次級專家小組會議；運研所派員代表出席複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 (IIEG) 會議及全球衛星導航系統建置次級專家小組會議。

APEC 是我國與亞太地區會員體正式對話的重要場域，TPT-WG 是少數我國運輸領域政府官員可參與之國際會議，應珍惜參與相關活動之機會。雖受限於國際政治現實，我國參與 APEC 有些許限制，例如僅能派領袖代表出席領袖會議；惟各專業部長會議（例如運輸部長會議）則未受限制，我國交通部長係正式獲邀參與運輸部長會議。

APEC 第 9 次運輸部長會議我國代表團係由陳前部長建宇領軍，外交部國際組織司、駐菲代表處、交通部路政司、航政司、民航局、本所、臺灣港務公司、中華航空公司、陽明海運公司、桃園機場公司及臺灣經濟研究院等單位派員參加。⁶

近期 APEC 運輸工作小組與聯合國下之國際民航組織(ICAO)、國際海事組織(IMO)等之聯繫、活動之舉辦愈來愈緊密，並在許多議題上達成合作共識，議題訊息亦充分交流溝通。我國許多單位苦於無法正式參與國際組織，國外訊息缺乏管道即時取得，必須仰賴非正式管道尋求他國協助，因此，應善用 APEC 平台做為我國運輸部門與國際接觸的管道。

3.3 我國未來參與 APEC 運輸領域相關事務重點議題

我國參與 APEC 運輸部門相關事務，除運輸工作小組會議外，亦包含運輸部長會議。歷次運輸部長會議之聯合聲明重點代表 APEC 各國在運輸事務之未來發展方向，因此，可將我國交通運輸決策之關注重點與深度和 APEC 與國際發展趨勢相連結。第 9 次運輸部長會議之聯合聲明、議題主軸及其子題方向，在會後 2 年內將作為運輸工作小組發展相關計畫、任務工作、特定活動需求及目標之依據。

去(2015)年 10 月 8-10 日於菲律賓宿霧舉行的第 9 次運輸部長會議，所訂定的「提升包容機動性」、「發展永續運輸系統」、「鼓勵運輸系統創新」等三項議題主軸及其子題方向，與我國現階段及未來運輸政策延續性發展不謀而合。以下簡述我國在上述三項議題之政策發展。

一、提升包容機動性

⁶ 第 9 次運輸部長會議由當時的陳部長建宇領軍，相關成員有交通部林主任秘書國顯；民航局林局長志明；運研所林所長信得；路政司林司長繼國；航政司陳司長進生；運研所黃主任秘書新薰、陳組長其華、張簡任研究員舜淵；交通部馬簡任秘書豫芳、徐有潔(口譯)；外交部王參事回部辦事志發、林副參事東亨。民間業者分別為陽明海運盧董事長峰海、楊總經理(新加坡)正行、徐代表(菲律賓)乾益；臺灣港務公司蔡副總經理丁義；中華航空張總經理有恒、張副總經理明璋；桃園機場公司費總經理鴻鈞、宋研究委員成昱；台經院研五所顏組長君聿、朱助理研究員柔潔。

我國在提升包容機動性的具體作法上，除了在運輸基礎設施環境逐步落實通用設計理念外，並運用先進科技發展智慧型運輸系統，加強各類用路人機動性與運輸服務之相互連結，同時也強化基礎設施之便利性。另外，為了強化運輸基礎設施資訊在時間與空間的無縫連結，也開發相關運輸服務行動應用程式（APP），例如臺北市已將捷運、公車、YouBike、停車場、道路資訊、計程車等相關運輸資訊，整合成單一的 App「臺北好行」。任何人包括社會弱勢族群可隨時透過行動裝置查詢，並方便其確認和選擇其所要搭乘的運輸工具，藉此達到強化機動性、減少等候時間、維護安全的目標。

二、發展永續運輸系統

「發展永續運輸系統」主要分為強化運輸安全及保安、投資具復原力基礎設施及提升運輸綠化技術等三項子題。

（一）強化運輸安全及保安

我國在強化運輸安全及保安之政策，主要分為陸、海、空三方面，在陸運方面，持續致力於研析運用積極性政策以提升道路安全。自 2006 年以來，年度死亡人數(24 小時內)從 3,140 人，至 2015 年的 1,696 人，減少 1,444 人死亡（降低 45.99%，創 1988 年統計以來歷史新低）。其中機車事件死亡由 1,850 人降到 965 人，降低 47.84%，道路交通事故死亡人數逐年下降，成效顯著；此外，2014 年提出「全國道安扎根強化行動」，這項大規模的道路安全運輸計畫針對機車、銀髮族、自行車和大型車輛等四大群體，藉此降低傷亡率。海運方面，我國雖然非國際公約一員，各重要港埠依據國際規範執行年度監測、保安計畫以及相關演習與活動。空運方面，為確保飛航安全及航空保安，我國已依據 ICAO 相關規範訂定並持續推動國家民用航空安全計畫和國家民用航空保安計畫等。

（二）投資具復原力基礎設施

我國位處亞熱帶季風區及環太平洋地震帶，長期遭受地震及颱風等天然災害威脅，為提供安全、可靠、便捷的運輸服務，我國持

續強化軟硬體之運輸基礎設施，以提升運輸系統抗災能力。在硬體部分，臺灣近年來持續針對城際鐵路與公路設施進行補強及重置，截至 2015 年 10 月，除已完成 514 處危險路段改善外，並已提升 1,299 座橋梁之耐震及耐洪能力。軟體部分，則係陸續建置公路防救災、邊坡、隧道、橋梁及道路巡查等資訊系統外，並進一步運用大數據分析及區域簡訊廣播服務（LBS），成功發展出特有之公路防救災預警機制，於劇烈天候下累計之人員零傷亡紀錄，更已突破 1,800 天。

（三）提升運輸綠化技術

在全球化節能減碳之環境趨勢下，追求綠色、永續運輸已為世界各國運輸部門之政策發展主軸，我國一向致力於提升綠化運輸技術。為提升港口永續發展，亦在各港口積極採取相關措施，例如高雄港在碼頭前線設置「船舶岸電系統（AMP）」，新式貨櫃船靠港時可搭配使用岸電減少船舶耗油。此外，我國高雄港於 2014 年 10 月由 ESPO 授證，正式成為亞太地區第 1 個生態港（EcoPort）；基隆港及臺中港繼高雄港後，亦已於 2015 年 11 月取得 ESPO 認證。目前臺灣港群成為亞太地區唯一具有取得 ECOPORTS 認證之港口，亦為歐盟海港組織生態港口網絡的一員，可以與全世界 70 幾個生態港交流最新的綠色港口建構措施與最佳管理作為。

三、鼓勵運輸系統創新

「鼓勵運輸系統創新」部分，分為研析顛覆性技術、探討運輸部門大數據應用及限制及運用智慧型運輸系統以改善效率及效能等三項子題。

（一）研析顛覆性技術

顛覆性技術拓展了陸運運輸模式的發展，使得車輛功能邁向自動化發展。因此促使各國企業研發無人駕駛車輛或是共乘應用程式。由目前發展趨勢來看，未來無人駕駛車技術應可發展成功，且廣泛應用於道路交通環境，爰應探討相關課題，以因應未來無人駕駛車量產及上路。

有關無人駕駛車導入我國乙事可分成兩大議題，第一是無人駕駛車之產業發展部分，包括是否發展無人駕駛車及相關零組件，以及對於我國汽車相關產業有何影響及因應之道；第二是無人駕駛車合法行駛我國道路部分，如何讓國內、外成功運作之無人駕駛車，能順利導入並應用於國內道路交通環境，以順應國際汽車發展，並提升國內道路交通之效率及安全。前者無人駕駛車之產業發展部分係屬經濟部權管，後者無人駕駛車合法行駛我國道路則為交通部權管。國內導入無人駕駛車行駛道路大致可區分以下三個階段：

1. 第一階段（道路測試及法規檢視）：主要工作項目為參考國外相關測試法規，以研訂國內無人駕駛車之道路測試規範，並與國內、外無人駕駛車技術團隊合作，引進國內道路環境進行測試，且於測試過程中檢視國內相關法規，依據測試結果研提國內相關法規修正草案，為無人駕駛車正式上路預作準備。因無人駕駛車如要進入國際市場，須完成國際相關法規及標準（如歐洲經濟委員會（Economic Commission for Europe, ECE）、國際標準化組織（International Organization for Standardization, ISO），建議第一階段可俟無人駕駛車相關技術規範草案提送ECE討論再啟動，以充分吸收其他國家執行道路測試經驗，減少國內導入無人駕駛車之所需時程及資源，亦不會與國際發展脫節。
2. 第二階段（無人駕駛車正式量產行駛道路）：應先完成相關法規修正，包含車輛管理（審驗、登記、領牌、檢驗等）、道路行駛規則、稅費、事故責任歸屬（車主或車輛製造商）、保險、資安、隱私權等，提供無人駕駛車合法行駛道路之依據，並將相關爭議（如事故責任歸屬、資安、隱私權等）降至最低。為配合國際車輛法規調和，建議第二階段可俟ECE完成無人駕駛車相關法規修訂後啟動。
3. 第三階段（無人駕駛車擴大應用）：如無人駕駛車順利於國內道路環境運作，並逐步擴大市占率，可能會影響未來運輸產業發展。例如客運業或貨運業可能會改以無人駕駛車從事人員及貨

物運輸，以減少駕駛員成本並提升行車安全，爰需預先檢視運輸業相關法規，以因應無人駕駛車在運輸業之運用。

前述三階段程序，因國內係由財團法人車輛安全審驗中心負責車輛型式審驗，以及國內車輛法規與 ECE 調和，建議後續可由該中心留意 ECE 何時開始討論無人駕駛車相關技術規範草案，以啟動我國導入無人駕駛車程序。此外，因審視無人駕駛車測試團隊資格、核發測試車牌、核定測試路線、車輛管理、駕駛人管理、行駛道路規則、事故責任歸屬、運輸業管理等大部分事項，均屬公路總局權管業務，爰啟動導入程序後，建議可由公路總局邀集相關公私部門成立無人駕駛車專案小組，負責擬定及推動無人駕駛車相關業務。

鼓勵創新科技改善運輸系統效能的同時應兼顧安全及合法性。我國若要發展無人駕駛車輛技術，現階段仍需要整合技術與建立適合環境，俾日後建立更完善的運輸系統。

（二）探討運輸部門大數據應用及限制

交通部結合六大直轄市交通局成立大數據工作小組，於 104 年 7 月 24 日召開「大數據分析在交通管理與服務應用研討會」，並獲得各直轄市政府之認同，該工作小組任務有三：1.以合作、共享、創新的價值觀來健全跨單位協調機制；2.創立能夠流動、激盪、彼此連結的跨單位交通資訊共享平台或稱為交通雲；3.透過邀請與募集建立大數據協作網絡，即跨領域跨單位之協作平台，強化交通大數據團隊合作分析與整合技能。未來交通部將透過交通部大數據工作小組之運作，優先執行智慧運輸、路網瓶頸暢通、公共運輸好行、交通安全提升四大套案。

（三）運用智慧型運輸系統以改善效率及效能

智慧型運輸系統是各先進國家重要運輸發展之先進應用。其目標在於如何使現有系統獲得最有效率之使用，以減緩道路壅塞及降低空氣污染物之排放。同時提供即時資訊以增進運輸系統的安全及效率，亦減少交通對環境的衝擊。在未來尖端技術應用上，智慧聯

網（Internet of Things, IOT）所形成車聯網（Connected Vehicle）及其所應用之雲端運算、大數據、新一代通訊技術等科技將扮演重要角色。目前我國相關機構分別與歐美日等國合作投入車聯網研發計畫，未來將搭配現有車聯網研發成果，進行協同式智慧運輸之車與路的整合運作，以追求更安全、更聰明、更潔淨的運輸。

3.4 我國參與 APEC 運輸領域活動策略

APEC 係我國參與國際運輸議題重要管道，我國未來仍應積極參與運輸部長會議及運輸工作小組等相關活動。持續透過 APEC 國際交流平台，分享運輸領域最新發展概況，並擬定主題透過雙邊會談之機會，與其他國家交流意見與經驗，拓展多、雙邊合作關係。

一、於各運輸領域分享我國實質發展經驗

以下針對運輸領域包括陸、海、空、複合運輸等四項層面，探討我國若欲強化參與相關運輸領域相關活動，可分享實質發展經驗之議題方向。

（一）陸運層面

針對陸運層面發展，目前趨勢係鼓勵各會員體改善車輛安全及環境保護，並透過調和車輛標準及技術需求達到更好的經濟整合以及支持相關國際協議，以提升大家對於降低道路傷亡之道路安全議題的意識，如執行聯合國全球道安行動十年計畫（Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020）或持續分享各國道路安全策略及目標之資訊。而這些目標係亦可持續透過 APEC 運輸工作小組與相關國際組織等機制，促使會員體來達成。

我國長期以來就上述相關活動採取策略措施，遵守與配合國際法規改善國內道路安全環境。我國在道路安全策略均有卓越且豐富的經驗與心得可與 APEC 各會員體，例如：機車管理政策、高速公路 ETC 收費管理、智慧型運輸系統（ITS）、公路總局災害預警應變系統、高速鐵路安全管理制度等，尤其是東南亞各國加強密切合作交流。就車輛標準調和而言，我國目前持續導入聯合國法規、參與

全球法規調和論壇(WP29)相關活動以及納入全球技術法規(GTR)，並且持續在運輸工作小組層級，分享機車安全法規現況及提升車輛安全性相關規範等資料，展現我國身為全球先驅之列的貢獻與努力。

(二) 海運層面

由於近年來運輸部長及運輸工作小組會議討論係以綠色運輸為主，包括潔淨能源使用、綠色港埠推動等，我國未來仍應持續關切各項議題發展動態，如 APSN「綠色港口獎勵制度」計畫，並適時參與，以作為推動相關政策之參考。

為響應海運專家小組之綠色倡議（Green Initiative），我國一直推動綠色港口發展，並已成為政府推動港埠永續發展的重要政策。我國於 2012 年訂定「臺灣港群綠色港口推動方案」，由「旅運」、「貨運」、「港口環境」、「城市發展」四個面向，作為推動我國國際商港成為綠色港口的發展架構，並預期達成改善港區整體環境，促進客貨發展及提昇港口形象、透過汰換港區老舊設備，增進作業效率及減少環境污染，和落實綠色港口政策，融合地方發展及提昇居住品質等三大目標。高雄港已於 2014 年取得歐洲生態港 EcoPorts 認證，基隆港及臺中港亦已於 2015 年底取得認證。

以第 9 次運輸部長會議為例，我國陳前部長建宇在會議中，以「我國推動綠色港埠及認證經驗」為題，分享我國內綠色港口發展以及推動港埠永續發展政策的經驗，並藉由推動綠色港口政策建立臺灣綠色港口之口碑與實力，打造綠色經濟。會議最後援例由主辦會員體菲律賓運輸及通訊部部長主持聯合記者會，對於記者各項提問，大多由菲律賓運輸及通訊部部長答覆，唯獨詢問「APEC 在綠色港埠發展有何相關之議題」時，菲律賓運輸部長特別邀請陳部長發言，陳前部長透過此機會再次強調我國推動綠色港埠的經驗，並展示高雄港取得歐洲生態港 EcoPorts 認證之努力與成果，充分展現我國在國際場域之能見度。

（三）空運層面

針對空運層面發展，目前TPT-WG鼓勵各會員體的航空安全架構遵守ICAO標準和其附件1、6及8的建議實務。我國雖非國際民航組織會員國，惟鑑於國際民航公約已成為國際間共同遵行之標準，身為國際民用航空運輸之一份子，自不能置身於事外，若不能符合國際規範，我國籍航空運輸業者將面臨減班甚而停飛之情形，且航空事業為國際性事務，不論是發生於美國、歐洲或其他國家之非法干擾事件，均會對進出我國之旅客、國籍航空業者、航空相關產業、觀光產業、我國進出口貿易及整體經濟均將造成重大之影響。

故依據ICAO相關規範，我國已訂定民用航空安全政策，並推動國家民用航空安全計畫（State Safety Program, SSP），督促所有航空服務提供者（飛行訓練學校、航空公司、航空器維修與製造廠、空中航行管制機構及機場管理機構等）應建置並實施安全管理系統，以符合國內法規與國際標準。此外，我國已整體通盤檢討飛安現況、辦理全國各機場助導航設施總體檢、研訂短中長期加強飛安改善計畫，並要求航空公司落實自我安全管理，以降低飛安風險，確保飛航安全。

（四）複合運輸與智慧型運輸層面

針對複合運輸層面發展，鼓勵會員體執行智慧型運輸系統以強化運輸基礎設施的效率及效力，特別是同時認知到對於安全的重要性及環境的益處。

在未來尖端技術應用上，智慧聯網（Internet of Things, IOT）所形成車聯網（Connected Vehicle）及其所應用之雲端運算（Cloud Computing）、大數據（Big Data）、新一代通訊技術（例如：DSRC, 4G/LTE）等科技將扮演重要角色。我國ETC整廠輸出之未來發展重點，將著重於建構一條龍產業鏈發展模式，提升ETC服務特色與競爭優勢，進行技術輸出之推廣及整體包裝，以利走向國際市場。未來政府部門應掌握此一趨勢，積極推動相關工作。

二、運用 APEC 運輸網絡與其他國進行雙邊合作交流

APEC 係我國官方少數能參加的國際經貿組織，透過此網絡，與各經濟體建立緊密聯繫關係，強化我國國際合作交流，突破外交困境。如 APEC 第 9 次運輸部長會議期間，我代表團分別與相關會員體就雙方關切事項舉行雙邊會談。

透過擬定雙邊會談主題、妥善事前準備及備妥相關說帖資料，順利與多個國家舉行雙邊會談，並就相關運輸領域議題達成合作共識，成果十分豐碩。

三、透過計畫執行強化我國於 APEC 運輸領域參與之深度

（一）提出 APEC 計畫申請

在 APEC 場域提出倡議計畫，是建立跨國界實質合作最直接、有效的方式，藉由相關計畫及活動的實施與執行，除彰顯各會員體對我國主導議題之方向與能力之認同，亦可增加與其他會員體的實質合作機會，並有效掌握議題的主導權。

有關申請辦理 APEC 計畫，依據與會歷年來的參與及觀察，美、加、中、日及韓國已深化參與及主辦多項計畫，其他國家如泰國、越南、菲律賓近年在較具經驗國家的輔助下亦開始積極擔任計畫主辦國。以我國運輸部門來看，產業發展規模具全球實力及競爭力，國內研究及學術機構亦有強大的學研能量，適逢 APEC 第 44 次運輸工作小組會議（TPT-WG44）將在 2017 年 4 月於我國台北舉辦，建議可著手導入國內有興趣的相關的學研機構嘗試申請主辦 APEC 計畫，以主導議題之進行、提升國家能見度，同時增加我國學、研機構的國際參與經驗，並在 APEC 國際場域作出貢獻。

（二）參與其他 APEC 計畫

我國目前擔任多項運輸工作小組計畫之共同提案會員，透過這些計畫的調查與研究結果，可進一步了解會員體各項重要運輸領域議題之發展概況與最佳範例，並提供相關意見及資料供其他會員體參考。

表 3-4 我國現階段擔任 TPT-WG 計畫之共同支持會員體一覽表

專家小組名稱	計畫名稱	提案國
複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 IIEG	發展 APEC 門戶港連結性促進區域經濟整合 Promotion of Regional Economic Integration by Developing APEC Gateway Port Connectivity	加拿大
複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 IIEG	全球供應鏈復原力第 3 階段 Global Supply Chain Resilience Phase 3	美國
複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 IIEG	吸引民間投資運輸基礎設施公私夥伴關係(PPP): 訓練 APEC 會員體發展更佳的「融資計畫」 Attracting Private Investment to Transportation Infrastructure Public-Private Partnerships (PPPs): Training APEC Economies to Better-Package "Bankable Projects"	美國
複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 IIEG	全球價值鏈復原力政策法規及彈性之最佳實務案例 Best Practices in Policies, Regulations and Flexibility for Resilience of Global Value Chains	美國
海運專家小組 MEG	推廣郵輪航行至 APEC 區域各港口 Promoting Cruise Visits to Ports Within APEC Region	日本

資料來源：本計畫彙整。

透過參與其他 APEC 運輸領域倡議、計畫與活動亦為獲取國際運輸相關資訊、掌握區域發展趨勢，並強化與其他會員體互動之良好管道，除可藉此宣揚我國運輸領域目前的發展成果，並與其進行運輸政策、技術資訊交流，奠定後續多雙邊實質合作之基礎。

四、爭取主辦運輸工作小組會議增加我國能見度

我國自 1992 年首次出席 APEC 第 2 次運輸工作小組會議 (TPT-WG2) 以來，即積極參與 APEC 運輸工作小組事務及活動，更分別於 1997/2007 年主辦 APEC 第 12/第 29 次運輸工作小組會議 (TPT-WG12/TPT-WG29)。由於主辦 TPT-WG 會議係 APEC 各會員體之權利與義務，且將有助於增進我國在 APEC 的影響力與能見度，故 2016 年於巴布亞紐幾內亞舉辦之 TPT-WG42 會議，我國即宣

布預訂於 2017 年上半年⁷度在台主辦 APEC 第 44 次運輸工作小組會議 (TPT-WG44)。我國可以運用主辦國優勢，安排多項簡報、技術參觀訪問，展示我國卓越的運輸管理強項優勢，以強化國際參與、促進運輸專業交流。

五、小結

對於我國而言，為爭取更多曝光與國際交流機會，應善加利用相關會議平台，強化與國際連結。展望未來，我國仍應透過持續、主動的資訊分享、說帖準備與回應等，於 APEC 運輸領域作出更積極的參與，以拓展國際交流契機、強化會議參與深度，進而持續與國際接軌，提供我國未來於運輸政策相關工作推動之參據。

⁷ 目前已於 TPT-WG43 會議上宣告 2017 年 4 月 25~28 日於我國舉辦 TPT-WG44。

第四章 結論與建議

4.1 結論

綜觀本(105)年 APEC 運輸領域近期發展及我國參與 APEC 運輸領域相關事務重點方向等主要發展內容，摘整相關情形如下：

一、APEC 運輸領域近期發展

(一) 近期專案計畫

2016 年第 1 季申請補助案計 123 件，獲得補助的計畫有 52 件，通過率約 42%。2016 年第 2 季補助於 6 月 22 日開始接受申請，共 103 個概念文件提出，其中，TPT-WG 提出 7 個概念文件，1 個通過補助、6 個未通過。歸結 TPT-WG 近期計畫之審查方向如下：

- 1.強化供應鏈連結。
- 2.深化連結性，包括 APEC 地區實體連結、制度連結、人與人連結等三大支柱的運作。
- 3.強調人力資本發展，包括教育、技能發展、科學技術、能力建構之合作。
- 4.跨領域議題，有助與其他論壇之合作。

(二) APEC 運輸領域重要議題

2015 年於菲律賓宿霧舉行的 APEC 第 9 次運輸部長會議(TMM9) 聲明揭示四大優先領域，包括促進區域經濟整合、提升中小企業在區域及全球市場之參與、投資人力資本發展以及建立永續且具韌性之社區等。APEC 運輸領域近期重要之議題，包括 APEC 2015-2025 年連結性藍圖、女性參與運輸倡議、APEC 運輸卡、紐西蘭法規 2025 計畫、港口服務網絡等，不僅係環繞近期歷次運輸部長會議之聯合聲明指示，更係延續 TMM9 之四大優先領域，來貫徹及達到 APEC 目標。

(三) APEC 運輸部長會議指示事項

針對 APEC 第 9 次運輸部長聯合聲明之重要內容，謹綜整主要指示事項及相關發展情形如下：

1. 包容機動性：改善機動性可以增加人民的生產力與促進經濟成長，追求發展滿足個人，特別是社會弱勢族群之運輸需求計畫、方案及相關機制。
2. 發展永續運輸系統：除了強化綠色環境友善之運輸系統外，鑒於全球恐怖主義盛行，TMM9 會議重申 APEC 運輸部長們的反恐立場，在安全議題上積極與國際組織密切合作，並透過各項技術，強化運輸安全與保安工作。
3. 鼓勵運輸系統創新：TMM9 會議鼓勵透過調和車輛標準及技術達到更好的經濟整合；此外，另將在運輸工作小組架構下設立 APEC 運輸卡任務小組，以探究 APEC 運輸卡的益處及面臨的挑戰。
4. 提升供應鏈連結：TMM9 會議重申執行 APEC 連結性藍圖（2015-2025），目標係無縫及全面性連結和整合亞太經濟體。
5. 能力建構：自 2002 年 TMM3 會議後，數次運輸部長會議關切能力建構議題。TMM9 會議則再次提及 APEC 地區運輸系統的安全、保安、效率及無縫等工作須依賴大量的人力資源。
6. 女性參與運輸：TMM9 會議中，提及未來「女性參與運輸任務小組」將與「APEC 婦女與經濟政策夥伴（APEC Policy Partnership on Women and the Economy, PPWE）」在女性參與運輸倡議下，合作建立「支持者網絡（Network of Champions）」來形塑、協調、規劃及執行相關活動。
7. 未來 TPT-WG 應加強與其他國際組織或其他論壇之合作。

二、我國參與 APEC 運輸領域重點議題及相關作為

（一）陸運領域

聯合國全球道安行動十年計畫（Decade of action for road safety 2011-2020）仍為重點工作，分享各國道路安全策略及目標之資訊為 LEG 討論重點。為促使各會員體了解我國貫徹陸運重點議題發展之進程，我國道安會代表分別於 2016 年 TPT-WG42、43 會議中說明相關計畫執行情況，分享我國道安工作之經驗與成果。

（二）海運領域

近期運輸部長及運輸工作小組會議提倡綠色運輸，包括潔淨能源、綠色港埠、APSN「綠色港口獎勵制度」及綠色倡議等議題。我國航政司代表於 TPT-WG42 之海運專家小組（MEG）會議中，分享我國推動綠色港口政策與實務，並以高雄港 2014 年獲 ESPO EcoPort Status 認證之經驗為案例，與各國代表分享我國推動綠色港埠的實際情況，並補充台中及基隆港後續亦獲認證的更新情形，以闡述我國推動綠港的政策理念、方向與實際執行情況。

（三）空運領域

持續鼓勵所有會員體的航空安全架構能遵守 ICAO 標準和其附件 1、6 及 8 的建議實務。我國雖非屬國際民航組織之會員國，惟鑑於國際民航公約已成為國際間共同遵行之標準，亦儘可能遵守相關規定。我國已整體通盤檢討飛安現況及研擬相關加強飛安改善計畫，並要求航空公司落實自我安全管理，確保飛航安全。

（四）複合運輸與智慧型運輸領域

智慧型運輸系統是各先進國家重要運輸發展之先進應用。其目標在於如何使現有系統獲得最有效率之使用，以減緩道路壅塞及降低空氣污染物之排放。同時提供即時資訊以增進運輸系統的安全及效率，以減少交通對環境的衝擊。

我國代表分別於 TPT-WG42 及 43 之複合運輸與智慧型運輸系統專家小組會議中介紹我國智慧型運輸系統的發展，並在我國擔任共同主席之全球衛星導航系統建置次級專家小組會議中，分享我國 GNSS 在空運、海運、車聯網與冷鏈物流應用之情形。

4.2 建議

APEC 是我國推動國際及雙邊合作的重要平台，運輸工作小組提供我國交通運輸公私部門與各國直接接觸溝通的平台，建議後續持續廣邀公、私部門投入更多資源，積極參與。謹根據我國參與 APEC 運輸領域國際事務經驗，建議未來強化參與相關活動之策略如下：

一、持續關注各國運輸領域議題發展趨勢

（一）航空領域

1. 未來應持續掌握空運自由化發展方向、ICAO 最新發展，瞭解各會員體相關政策及其立場。
2. 因編撰 APEC 各會員體時間帶配置原則將列為常設議題，故未來可持續關注各會員體國內作法資訊，以獲得第一手資訊。
3. 掌握強化航空連結性與執行性能基礎導航（PBN）協助計畫，並可分享我國在飛航作業及航路規劃上關於性能基礎導航措施之經驗。
4. 關注飛航安全檢查員（ASI）資格及訓練要求指引計畫，以及飛航標準服務相關會議成果，以掌握檢查員訓練標準之指引。
5. 持續關注商務航空後續發展情形。
6. 參與旅客預先資訊（API）/互動式旅客預先資訊（iAPI）系統應用研討會，了解國際相關配套法規、於航空保安工作上的應用、相關作業議題等。
7. 了解各會員體陸側保安、保安測試、航空保安科技運用、航空保安人力與能力建置等措施與最佳實務，並分享我國相關執行經驗。

（二）海運領域

1. 持續關切全球海運重要航線最新訊息，並可參與樞紐港口及供應鏈連結研討會。
2. 掌握各會員體郵輪產業發展情形，並可透過日本問卷調查、專屬網站建置機會，提供我國相關資訊。

3. 持續關切各會員體海運連結性、能力建構、綠色港口等相關議題發展，思考我國可分享之推動措施。如掌握 APSN「綠色港口獎勵制度」計畫推動情形，以及各會員體有關綠色航運、綠色港埠相關計畫措施，並分享我國推動綠色港埠之發展成果。
4. 掌握自我評估訓練研討會 (Self-Assessment Trainer Workshops, SATW) 及進階演習及演練研討會 (Advanced Drill and Exercise Workshops, ADEW) 舉辦成果以及相關資訊。
5. 掌握國際海事組織 (IMO) 最新推廣政策議題。
6. 關注我國擔任共同支持會員體之「發展 APEC 門戶港連結性以提昇區域經貿整合」計畫成果。

(三) 陸運領域

1. 掌握各會員體道路安全政策發展最新情形，並持續分享我國道路安全政策發展與執行成效。
2. 掌握道路安全策略資訊矩陣填表計畫、重型車輛安全調查結果最新資訊，俾掌握陸運安全相關政策措施發展趨勢與現狀。
3. 蒐集各會員體聯合國法規導入狀況與政策規劃方向，並持續分享我國法規調和與政策發展最新情形。
4. 掌握資料庫維護如認證活動圈 (Certification Circle) 與 UN 法規採用進度。
5. 掌握紐西蘭法規 2025 計畫內容與政策推動進展。

(四) 複合運輸與智慧型運輸領域

1. 我國已同意擔任美國多項計畫之共同提案會員體，建議未來於參與計畫過程中，可與美國發展進一步合作關係。
2. 持續掌握「第 3 階段全球供應鏈復原力」計畫進展，強化供應鏈緊急應變能力及提升復原力的方法與策略。
3. 持續掌握 APEC 運輸卡任務小組討論議題進展。
4. 蒐集性能基礎導航發展情況，做為我國研析未來衛星導航相關政策參考。
5. 了解「分享用於道路意外緊急回應的全球導航衛星系統工具及

應用系統最佳實務」與我國相關政策連結性，並進一步評估參與該計畫之可能性。

二、參與計畫分享我國實質發展經驗並拓展雙邊合作交流

我國運輸領域，無論是政策內容、學術研究或產業技術上，皆具有卓越基礎。未來在參與運輸工作小組相關計畫時，可分享我國運輸領域相關之實質發展經驗，並就我國具產業發展競爭力或學研機構具興趣之議題，主動提出主辦 APEC 計畫之申請。

針對利於我國運輸政策推展之關注議題，建議可透過妥善事前準備，備妥相關說帖資料、主動分享資訊，以拓展國際交流契機，強化會議參與深度。除作為其他國家之參考外，期與各會員體強化國際合作交流，或可間接討論並提升投、引資機會，以建立更緊密的多雙邊合作基礎。例如在航空領域，強調航約訂定、專業人才訓練、智慧航空城、機場設施智慧化等議題；海運領域，強調生態港經驗、防止船舶污染法規制度、物流倉儲設施等議題；陸運領域，強調機車安全；複合運輸與智慧型運輸領域，強調車聯網、全球衛星導航系統等議題。

三、主辦 TPT-WG 會議以增進我國能見度

除持續參與運輸領域國際事務與相關會議，提出有利我國運輸部門發展契機之意見外，另為增進在 APEC 的影響力與能見度，可透過於國內舉辦 TPT-WG 會議(例如 TPT-WG44)之機會，運用主辦國優勢，安排多項簡報、技術參觀訪問，展示我國卓越的運輸管理強項優勢，以強化國際參與、促進運輸專業交流。

附錄一 TPT-WG 專案計畫摘要一覽表

APEC 運輸工作小組各專案計畫內容摘要

專家小組名稱	計畫名稱	提案國	進度	備註	我國共同支持
複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 IIEG	發展 APEC 門戶港連結性促進區域經濟整合 Promotion of Regional Economic Integration by Developing APEC Gateway Port Connectivity	加拿大	Stage 4 : Implementation	1. 2015 年第 1 季補助。	Y
複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 IIEG	應用供應鏈結構提升區域經貿整合以強化永續成長及人類安全：第 1 階段模型應用 Promoting Regional Economic Integration by Applying Supply Chain Connectivity Framework to Enhance Sustainable Growth and Human Security: Application of phase 1 mode	韓國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2015 年第 1 季補助，未獲得補助。	Y
複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 IIEG	全球供應鏈復原力第 3 階段 Global Supply Chain Resilience Phase 3	美國	Stage 4 : Implementation	1. 與 EPWG 及 ABAC 合作。 2. 2014 年第 2 季補助。(2015 年第 2 季續執行計畫)	Y
複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 IIEG	吸引民間投資運輸基礎設施公私夥伴關係(PPP): 訓練 APEC 會員體發展更佳的「融資計畫」 Attracting Private Investment to	美國	Stage 4 : Implementation	1. 2015 年第 2 季補助	Y

專家小組名稱	計畫名稱	提案國	進度	備註	我國共同支持
	Transportation Infrastructure Public-Private Partnerships (PPPs): Training APEC Economies to Better-Package "Bankable Projects"				
複合運輸與智慧型運輸 系統專家小組 IIEG	全球價值鏈復原力政策法規及彈性之 最佳實務案例 Best Practices in Policies, Regulations and Flexibility for Resilience of Global Value Chains	美國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1.2016 年第 1 季以「供應鏈復原力政 策法規及彈性之最佳實務案例 Best Practices in Policies Regulations and Flexibility for Supply Chain Resilience」申請補助，未獲補助。 2.更名修正後，申請 2016 年第 2 季 補助，已原則上通過。	Y
複合運輸與智慧型運輸 系統專家小組 IIEG	透過及時門戶對門戶之運輸服務(機動 性需求)以著重弱勢團體，增加連結性 Increasing Connectivity Through Real-Time Door-to-Door Transportation Services (Mobility On Demand) with a Focus on Vulnerable Groups	美國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2016 年第 1 季補助，未獲得 補助。	Y
複合運輸與智慧型運輸 系統專家小組 IIEG	強化 APEC 區域之包容機動性 Advancing Inclusive Mobility in the APEC Region	菲律賓	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2016 年第 2 季補助。	Y
陸運專家小組 LEG	確保開發中國家機車騎士生命安全 之實用性安全措施 Practical Safety Measures to save lives	澳洲	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 2013 年第 2 季以「機車安全研 討會 Motorcycle and Scooter Safety Workshop」申請補助，未	Y

專家小組名稱	計畫名稱	提案國	進度	備註	我國共同支持
	for Motorcycle and Scooter users in Developing Economies			獲補助。 2. 更名修正後，申請 2014 年第 1 季補助，未獲補助。申請第 2 季補助；未獲得補助。	
道路與軌道安全次級專家小組 LEG-SAF	道路安全能力培訓課程 Capacity Building Course in Road Safety in APEC Economies	馬來西亞	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2016 年第 2 季補助。	Y
航空服務次級專家小組 AEG-SRV	APEC 商務/一般航空倡議 APEC Business/ General Aviation Initiative	美國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2015 年第 1 季補助，未獲得補助。(我國非 Co-Sponsor) 2. 申請 2016 年第 2 季補助。	Y
海運專家小組 MEG	以綠色科技減少海港空氣汙染 Reducing Air Pollution at Seaports by Implementing Green Technologies	美國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2016 年第 2 季補助。	Y
海運專家小組 MEG	推廣郵輪航行至 APEC 區域各港口 Promoting Cruise Visits to Ports Within APEC Region	日本	Stage 4 : Implementation	1. 自籌經費	Y

專家小組名稱	計畫名稱	提案國	進度	備註	我國共同支持
複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 IIEG	透過 ITS 知識及資訊分享加強連結性 Strengthen Connectivity through ITS Knowledge and Information Sharing	韓國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2015 年第 1 季補助，未獲得補助。	
複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 IIEG	分享用於道路意外緊急回應的全球導航衛星系統工具及應用系統最佳實務 Sharing Best Practices on GNSS-based Tools and Applications for Road Accidents Emergency Response	俄羅斯	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2015 年第 1 季補助，未獲得補助。	
道路與軌道安全次級專家小組 LEG-SAF	分享道路交通安全政策與計畫最佳實務及研究之 APEC 研討會 APEC Workshop on Sharing Best Practices and research on Road Traffic Safety Policies and Programmes	馬來西亞	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2015 年第 1 季補助，未獲得補助。	
道路與軌道安全次級專家小組 LEG-SAF	APEC 會員體摩托車安全設施盤點 Inventory Study of Motorcycle Facilities in APEC Economies	馬來西亞	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1.申請 2016 年第 2 季補助。	
陸運專家小組 LEG	全球化現代運輸教育之優先性 Priorities of Modern Transport Education in Globalization	俄羅斯	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2016 年第 1 季補助，未獲得補助。 2. 申請 2016 年第 2 季補助。	
陸運專家小組 LEG	APEC 運輸物流供應鏈中重型車輛的道路安全計畫 Heavy Vehicles Safety in APEC Transport Logistics Supply	巴布亞紐幾內亞、 澳	Stage 4 : Implementation	1. 自籌經費	

專家小組名稱	計畫名稱	提案國	進度	備註	我國共同支持
	Chain	洲			
航空專家小組 AEG	透過執行性能基礎導航強化航空連結與減少廢氣排放計畫 APEC- Enhancing Aviation Connectivity and Emissions Reduction via Implementation of Performance-Based Navigation(PBN)Assistance Program	美國	Stage 4 : Implementation	1. 與 EWG 合作。 2. 2015 第 2 季補助。	
航空安全次級專家小組 AEG-SAF	第 2 回合性能基礎導航管制檢視及評估計畫 Performance-Based Navigation Regulatory Review and Evaluation Program , Round 2	美國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes 1. 須有 2 個會員體加入計畫；目前僅印尼願意擔任執行會員體。	1. 申請 2014 年第 2 季補助，未獲得補助。	
航空安全次級專家小組 AEG-SAF	飛航標準部門之飛航安全檢查員 (ASI) 資格及訓練要求指引 Hiring and Training Guidelines for Aviation Safety Inspectors of the Flight Standards Directorate	美國	Stage 4 : Implementation	1. 自籌計畫	

專家小組名稱	計畫名稱	提案國	進度	備註	我國共同支持
海運專家小組 MEG	國營海運業者對於海運服務市場自由化之影響 Impact of Government-owned Shipping Entities on the Maritime Transportation Services Market Liberalization	中國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 2013 年第 1 季以「政府航業所有權之研究(Studies on Government Ownership of Shipping)」申請，未獲補助(排序 3)。 2. 再次提出概念文件，申請 2013 年第 2 季補助，未獲補助。	
海運專家小組 MEG	支持海洋資源發展：防止船舶污染國際公約的執法與促進國際合作研討會 Supporting the Sustainability of Ocean Resources : A Workshop to Promote International Cooperation on Enforcement of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 73/78	美國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 2013 年第 1 季以「海洋資源永續發展：防止船舶污染國際公約研討會(Sustainability of Ocean Resources: A Workshop to Promote International Cooperation on Enforcement of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 73/78)」申請(排序 4)，未獲補助。 2. 2013 年第 2 季以「支持海洋資源發展：防止船舶污染國際公約的執法與促進國際合作研討會(Supporting the Sustainability of Ocean Resources : A Workshop to Promote International	

專家小組名稱	計畫名稱	提案國	進度	備註	我國共同支持
				Cooperation on Enforcement of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 73/78) 為名重新申請(排序 2)，未獲補助。 3. 申請 2013 年第 3 季，未獲補助。 4. 申請 2015 年第 1 季補助，未獲得補助。	
海運專家小組 MEG	提升海洋部門綠色供應鏈連結、永續性及私部門環境責任同時確保食物安全與漁業目標 Promoting Green Supply Chain Connectivity, Sustainability and Private Sector Environmental Responsibilities in the Maritime Sector while Protecting Food Security and Fisheries Goals	美國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2014 年第 1 季補助，未獲得補助。	
海運專家小組 MEG	APEC 海運政策通則培訓課程 APEC Training Course on Common Principles to Shipping Policy	日本 泰國	Stage 4 : Implementation	1. 2013 年第 1 季以「第 2 屆 APEC 海運政策通則培訓課程 2 nd APEC Training Course on Common Principles to Shipping Policy」獲得補助。第 2 屆培訓課程：菲律賓主辦。預計第 3	

專家小組名稱	計畫名稱	提案國	進度	備註	我國共同支持
				屆培訓課程：泰國主辦。第 4 屆培訓課程：越南主辦。第 5 屆培訓課程：印尼主辦。 2. 2014 年第 1 季以「第 3 屆 APEC 海運政策通則培訓課程 (3rd APEC Training Course on Common Principles to Shipping Policy)」申請補助(排序 5)；未獲得補助。 3. 2015 年第 1 季補助。	
海運專家小組 MEG	加強防止船舶污染國際公約技術以加強安全與緊急應變 Strengthening MARPOL Enforcement Techniques as a Means Toward Enhanced Health Security and Emergency Preparedness	美國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2014 年第 2 季補助，未獲得補助。	
海運保安次級專家小組 MEG-SEC	國際船舶和港口設施保安章程實施補助計畫(2014 年) International Ship and Port Facility Security(ISPS) Code Implementation Assistance Program(ICIAP)	美國	Stage 4 : Implementation	1. 2014 年第 1 季補助。	
海運保安次級專家小組	國際船舶和港口設施保安章程實施補助計畫-港口保安風險評估工具網	美國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2014 年第 1 季補助，未獲得補助。	

專家小組名稱	計畫名稱	提案國	進度	備註	我國共同支持
MEG-SEC	路研討會 International Ship and Port Facility Security(ISPS) Code Implementation Assistance Program(ICIAP)- Port Security Risk Assessment Tool Webinar(PSRATW)				
車輛標準調和次級專家小組 LEG-VSHG	車輛標準論壇:提升 UN 規則及相互承認協議之調和 Vehicle Safety Standards Forum: Promoting Harmonization of UN Regulations and Mutual Recognition of Approvals(MRA)	馬來西亞	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2015 年第 1 季補助，未獲得補助。	
TPT-WG/CTWG/SCCP	APEC 貿易復原溝通機制研討會 APEC Trade Recovery Communications Mechanism Workshop	美國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 與 CTWG 及 SCCP 合作。 2. 申請 2014 年第 2 季補助，未獲得補助。 3. 申請 2015 年第 1 季補助，未獲得補助。	
TPT-WG	強化秘魯發展運輸部降低溫室氣體排放量策略的能力 Strengthening Peru's Capacity to Develop a GHG Emission Reduction Strategy for the Transport Sector	紐西蘭	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2014 年第 1 季補助；未獲得補助。 2. 僅供會員體簽署。	

專家小組名稱	計畫名稱	提案國	進度	備註	我國共同支持
TPT-WG	APEC 車輛燃料標章計劃檢視與建議 APEC Vehicle Fuel Efficiency Labeling Schemes Review and Recommendations	紐西蘭	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2014 年第 1 季補助；未獲得補助。 2. 與 EWG 合作。 3. 僅供會員體簽署。	
TPT-WG	APEC 能源效率輪胎資訊 APEC Energy Efficient Tyre Information	紐西蘭	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes	1. 申請 2014 年第 1 季補助；未獲得補助。 2. 僅供會員體簽署。	
TPT-WG	評定 APEC 地區減少海岸災損及復原力之經濟價值 Assessing the economic value of coastal ecosystems to disaster risk reduction and response and coastal resilience in the APEC region	美國	Stage 2 : Priority Assessment of Concept Notes 仍在尋求共同會員體支持中。	1. 申請 2014 年第 2 季補助；未獲得補助。	

下方中華台北為共同提案會員體－通過 2015 年補助：

1. 發展 APEC 門戶港連結性以提昇區域經貿整合 (Promotion of Regional Economic Integration by Developing APEC Gateway Port Connectivity)－提案會員體：加拿大
2. 吸引民間投資運輸基礎設施公私夥伴關係(PPP)：訓練 APEC 會員體發展更佳的「融資計畫」(Attracting Private Investment to Transportation Infrastructure Public-Private Partnerships (PPPs): Training APEC Economies to Better-Package “Bankable Projects”)－提案會員體：美國

附錄二 APEC 第 9 次運輸部長會議聯合聲明

第 9 次運輸部長會議部長聯合聲明

JOINT MINISTERIAL STATEMENT

9TH APEC TRANSPORTATION MINISTERIAL MEETING

09 October 2015

Cebu, the Philippines

1. Cognizant of the significant role played by the transportation sector in achieving APEC's goal of free and open trade and investment in the Asia-Pacific region, and bearing in mind the goal of strengthening physical connectivity envisioned in the 22nd APEC Economic Leaders' Declaration, we, the Ministers responsible for transportation in the APEC region, met in Cebu, the Philippines, on 09 October 2015, to discuss domestic and regional plans and initiatives, as well as current challenges and needs, under the theme Driving Economic Growth through Inclusive Mobility and Sustainable Transport Systems. It is our intention to ensure that the APEC transportation sector reinforces this shared vision, as articulated by our Economic Leaders, such that APEC efforts will tangibly improve the lives of all our citizens, as we move toward our common goals built through trade and investment liberalization and facilitation, as well as economic and technical cooperation, in accordance with domestic economic circumstances.
2. We acknowledge the holding of the second APEC Women in Transportation (WiT) Forum on 08 October 2015, where the WiT Task Force proposed a framework for women's inclusion in the sector along five pillars: education, recruitment, retention, leadership, and safe use and access to transportation systems. We endorse this framework that affirms the important role women play in APEC economies and encourages the use of data collection to track the effectiveness of actions taken to increase their inclusion.

3. On 09 October 2015, we, Ministers, had a dialogue with leaders from the private sector, and discussed how we can work together in addressing the APEC region's massive sustainable transportation needs.

Progress on Initiatives from the 8th Transportation Ministerial Meeting (TMM8)

4. We acknowledge the progress that the APEC Transportation Working Group (TPTWG) has made on various initiatives it was directed to undertake during TMM8 in Japan in 2013.
5. These forward-looking initiatives include gathering information and collating best practices as bases to advance the understanding and implementation of public-private partnerships (PPPs), particularly on sustainable transportation infrastructure investment, financing and operations, the development of a Quality Transport vision, encompassing user-friendliness, ease of access, efficiency, environment friendliness, safety, resilience and the lowering of life-cycle cost as priorities, and the creation of an APEC Connectivity Map, visualizing our ideal of physical and institutional integration to be reached by the year 2020.
6. We express our appreciation to Japan for its work on these three (3) initiatives, and encourage TPTWG to continue to progress these initiatives.

Inclusive Mobility

7. Recognizing that improving mobility increases people's productivity, and, results to the acceleration of economic growth, we endorse the initiative on creating an Inclusive Mobility Framework for the APEC region. It is envisioned to pave the way for the development of projects, programs, activities and transport planning mechanisms to address the transport needs of all individuals, especially those of the most vulnerable members

of society, including persons with disabilities, older people, women, children and students, and other such groups.

Developing Sustainable Transport Systems

Enhancing Transportation Safety and Security

8. We reaffirm that enhancing the safety and security of transportation networks in the APEC region must remain among the highest priorities of the TPTWG. Both are fundamental elements in a viable transportation system that is able to facilitate the effective movement of passengers and goods.
9. We instruct the TPTWG to continue to collaborate with the public and private sectors from all modes of transportation, as well as other APEC fora and international organizations, like the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO), to address any gaps or needs in safety and security, and improve, through capacity building, member economies' governance, compliance and services in these aspects, while also taking into consideration the energy efficiency and environmental sustainability of operations.
10. We stress that adhering to recognized international safety and security measures for all modes of transport standards is a priority. These standards must be complementary and aligned to ensure safety and security objectives are pursued in the most efficient way, and without compromise on facilitation to movement of passengers and goods.
11. Recognizing the importance of aviation and maritime safety and security, we encourage economies to ensure that their respective aviation and maritime security frameworks comply with the ICAO Standards and Recommended Practices in Annex 17 (Security) to the Convention on International Civil Aviation, and Part A of the IMO International Ship

and Port Facility Security Code (Chapter XI-2, International Convention for the Safety of Life at Sea), respectively.

12. We encourage economies to ensure that their respective aviation safety frameworks comply with the ICAO Standards and Recommended Practices in ICAO Annexes 1, 6, and 8. We note the ICAO direction on the need for Civil Aviation Authorities to ensure fully qualified and trained inspectors with conditions of service and remuneration consistent with their education, technical knowledge and experience, and comparable to those personnel of the entities they regulate.
13. Economies are encouraged to utilize the latest transportation security technology and give a high priority to providing comprehensive training to transportation security personnel.
14. In support of relevant international agreements, we encourage economies to push forward with the implementation of relevant activities to raise awareness on road safety issues to reduce road deaths and serious injuries. We instruct the TPTWG to continue to share information on economies' road safety strategies and targets, and maintain coordination with other relevant APEC sub-fora, the International Transport Forum, the Asian Development Bank and other organizations dealing with road and rail safety. We also encourage economies to share their best practices and research on road safety policies and programs.

Investing in Resilient Infrastructure

15. In support of relevant international agreements, we call on economies to promote the resilience of new and existing critical transportation infrastructure to ensure that they remain safe, effective and operational during and after disasters in order to provide life-saving and essential services.

16. We commend the ongoing work, under the Supply Chain Resilience program promoting the *Seven Principles of Supply Chain Resilience* to improve the viability of businesses and the physical and social infrastructure of the supply chain for disaster situations. We note the benefits of the workshop held in Peru in May 2015 on “*Using Hazard and Risk Mapping to Improve Supply Chain Resilience*,” and the knowledge transfer it facilitated to numerous APEC Economies. We commit to continue to support this multi-year, United States-led program where all APEC economies will focus on one of the Seven Principles each year.
17. In addition to this ongoing commitment, we will focus special attention on one APEC Economy to help them develop a framework for enhancing the resilience of their supply chain which we recognize supports us all. Though focused on supply chains within individual APEC Economies, these efforts are relevant to the entire region; and we encourage the sharing of lessons learned from such initiatives within the TPTWG and the Emergency Preparedness Working Group. We note the outcome of workshop in The Philippines earlier this week.

Promoting Green Technology in Transportation

18. We note that the transportation sector is one of the largest emitters of greenhouse gases. As such, we commit to support global efforts to address climate change.
19. We applaud the ongoing efforts by the APEC Port Services Network to promote green growth in the APEC port industry, including the creation of the Green Port Award System. We encourage all economies to participate in this program, as it serves as an important platform for best practices sharing, the promotion of efficiency and sustainability, and the improvement of the overall competitiveness of the APEC port industry.

20. We further encourage economies to promote energy-efficient and environmentally friendly modes of transportation.

Encouraging Innovation in Transportation Systems

Harmonizing Vehicle Standards

21. We encourage economies to participate, to the extent possible, in international discussions aiming at the improvement of the safety and environmental performance of vehicles, as well as greater economic integration through harmonized vehicle standards and technical requirements.

Studying Disruptive Technology and Evolving Regulations

22. We acknowledge that today's innovations and new technologies can enhance the capacity, sustainability and efficiency of transportation systems.
23. We instruct the TPTWG to encourage economies' participation in existing fora, including standards development organizations, and to provide additional venues, as needed, for dialogue and collaboration among economies on the uses of these technologies in the transportation sector, as well as on the mechanisms to be put in place to address any subsequent challenges.

Using Intelligent Transport Systems (ITS) to Improve Transportation Efficiency and Effectiveness

24. The development of ITS is essential to the improvement of the transportation system in the APEC region. In this light, we encourage economies to implement ITS to enhance the efficiency and effectiveness of transport infrastructure, especially recognizing the significant safety and environmental benefits which may be realized simultaneously.

25. We encourage economies to cooperate with the relevant authorities or organizations to ensure data protection and system integration and integrity. In addition, security measures need to be put in place and actively maintained to support the use of big data in ITS applications.
26. Consistent with initiatives to promote inclusive, user-friendly mobility, we recommend that economies explore how ITS can make transportation networks more accessible to persons with disabilities, older people, women, children and students, low-income populations, and other vulnerable groups.
27. We reaffirm our support for the Global Navigation Satellite System (GNSS) Implementation Team and stress the importance of the application of GNSS technologies in achieving seamless and green intermodal transportation to enhance safety, security and sustainability. In view of this, we encourage economies to continue to promote and adopt GNSS technologies, especially those that will contribute to the
28. We recognize the decision by TPTWG41 to establish a Task Force within the APEC TPTWG framework to explore the benefits and challenges of APEC-wide Transport Cards. We encourage economies to support this Task Force.

Promoting Connectivity

29. We reiterate our commitment to implement the APEC Connectivity Blueprint (2015- 2025), and achieve the overarching goal of strengthening physical, institutional and people-to-people connectivity, by taking agreed actions and meeting agreed targets by 2025. The objectives are to achieve a seamless and comprehensively connected and integrated Asia Pacific, as well as develop, maintain and renew quality infrastructure under physical connectivity, of which cross-sectoral aspects

include quality of infrastructure, good practices and principles, and people-centered investment, to improve transportation systems to ease the flow of goods, people, services, and investments in the APEC region. We instruct the TPTWG to continue to enhance its work on connectivity of transportation networks.

30. We encourage economies to address the choke points identified by the APEC Supply Chain Connectivity Framework Action Plan, in order to promote a seamless, safe, green and reliable transport system through intermodal connectivity and innovation.
31. We strongly encourage economies to strengthen cooperation on PPPs by sharing best practices on a framework of bankable projects for transport supply chain connectivity and infrastructure, which will increase governments' capacities to structure their transportation infrastructure transactions to make them both appealing to the private sector and responsive to the needs of the key users of transportation networks. In connection with this, we recognize the importance of collaboration between the TPTWG, the Finance Ministers Process (FMP), the Committee on Trade & Investment (CTI), and the Investment Experts Group (IEG) within APEC on the topic of PPPs.
32. We recognize that an open and liberal international aviation regime and developed international air services are essential to continued economic growth and trade facilitation in the APEC region. Thus, we encourage economies to actively continue to pursue the goal of market access liberalization, using existing avenues including bilateral and multilateral agreements, for example, the Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation, and the exploration of additional avenues in line with the ICAO's long-term vision for international air transport liberalization.

33. We also welcome the progress made by economies in developing and liberalizing intra- APEC aviation markets according to their respective situations and requirements, and recommend that they continue their work based on the spirit of APEC cooperation.
34. In accordance with the set of core principles outlining best practices in the economic treatment of international business aviation operations, as developed by the TPTWG, we recommend that economies continue to pursue work on facilitating the more seamless operation of business and general aviation across the APEC region. Such operations can connect major Asia-Pacific centers of trade in an unprecedented, time-saving manner. Increased compatibility among economies in their regulatory treatment of this sector may serve to open the door to more opportunities for global commerce.
35. We take note of the results of the APEC Air Traffic Management Emissions Reduction Study/Project, and encourage the TPTWG to continue conducting efforts/projects to assist member economies in analyzing airspace capacity and developing methods to increase capacity of both en route and terminal operations, while still maintaining safety levels. We recognize that Under ICAO's Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), efforts continue on an aircraft CO2 standard and an agreement is expected in February 2016.
36. We note the work being accomplished by the APEC Port Services Network (APSN), since its inception in 2008, to facilitate cooperation and communication amongst ports and related sectors in the APEC region. We reaffirm the importance of APSN initiatives, such as the conduct of workshops on ports and supply chain connectivity, one of which will be held on 10-11 November 2015 in Cebu, and a study on APEC Gateway Port Connectivity, in strengthening comprehensive connectivity in the

APEC port and related industries. We encourage all member economies to continue their active participation in the APSN to strengthen regional economic integration.

37. We welcome the progress on the initiatives on *Promoting Cruise Visits to Ports in the APEC Region* and *Exploration on Strengthening of Maritime Connectivity*. We instruct the TPTWG to undertake further work on these initiatives.
38. We encourage economies to continue to explore ways to facilitate safety improvements for heavy vehicles, including overmass and oversize vehicles, to ensure transport supply chain connectivity.

Capacity Building

39. We recognize that the success of a safe, secure, effective and seamless transport system in the APEC region will depend largely on the competence of human resources. Therefore, we encourage economies to put more effort into collaborating on developing joint personnel training in smart and green supply chain connectivity.
40. We stress that there is a continued need to provide effective economic and technical cooperation for the further development of the transportation sector, achieving our goal of bridging development gaps.
41. We recommend that the TPTWG continue to promote capacity building efforts within APEC in cooperation with the Human Resources Development Working Group and explore programs and measures to implement ICAO and IMO requirements on air and maritime safety and security, respectively, utilizing the latest technology where appropriate.
42. We commend the efforts of the TPTWG in assisting economies to analyze their airspace capacity, and to develop methods to increase the capacity of both en route and terminal operations while maintaining

safety levels.

43. We also applaud the efforts of the TPTWG to continuously conduct training courses on common principles to shipping policy that address real and complex issues of the maritime sector including international shipping policies and other related maritime policies.

Women in Transportation

44. We commend the WiT Task Force for its efforts towards the facilitation of the exchange of information among economies on initiatives, outreach, and measures to increase the role of women in transportation and share best practices for expanding their educational, recruitment, retention, and leadership opportunities.
45. Further to the directive given to the group at the TMM8 to develop a framework for the collection of data and sharing of resources that will enhance opportunities and measure progress for women in the transportation sector, we instruct the WiT Task Force to work with the APEC Policy Partnership on Women and the Economy to establish a “network of champions,” to shape, coordinate, plan and execute activities under the WiT initiative. We encourage all member economies to ensure their representation/participation in this network.

Cross-Fora Collaboration

46. We reiterate the need to strengthen engagement and collaborative efforts with other fora within and beyond APEC in working towards the achievement of the TPTWG’s objectives.
47. We encourage more collaboration with the Tourism Working Group on passenger transport. We acknowledge the progress made on the Travel Facilitation Initiative (TFI) and welcome the mid-term review and its recommendations. We instruct the TPTWG to redouble efforts to achieve

the goals of making travel easier, faster, and more secure throughout the Asia-Pacific region.

48. We encourage more collaboration with the Anti-Corruption and Transparency Working Group in combating the problem of human trafficking in the Asia-Pacific region as part of a larger work stream. Since transportation networks in the Asia-Pacific region are exploited by traffickers, we believe the TPTWG can add value by working with the ACT on this issue.
49. We also encourage further collaboration with the APEC Policy Partnership on Science, Technology and Innovation on the application of ITS and other applications to improve road safety and transportation efficiency.
50. Cognizant of the directive to the TPTWG to give priority to developing and promoting fuel-efficient transport practices, including use of alternative fuels and development of energy efficient transport infrastructure, we direct the TPTWG to continue collaboration with the Energy Working Group and other agencies to facilitate the development and diffusion of climate-friendly technologies, policies and practices in transportation.
51. We encourage continued collaboration with the Mainstreaming Ocean-Related Issues Steering Council in efforts to prevent and combat marine pollution, promote investment in port infrastructure and promote submarine cable cooperation.
52. We instruct the TPTWG to support the APEC Automotive Dialogue's development of the APEC Roadmap for Electric Vehicles, to harmonize electric vehicle and electric vehicle component standards and regulatory approaches, and support interoperability of competing technologies, by

focusing work in existing international fora.

53. Cognizant of the vital role of services in achieving economic growth and of the need for cross-fora and multi-stakeholder collaboration to ensure that APEC's services agenda continues to respond to economic, market and technological developments, we welcome the plan to have an APEC Services Cooperation Framework (ASCF). The ASCF will be a valuable guide in aligning efforts to develop more inclusive, innovative, competitive and productive transportation services.
54. Furthermore, we welcome the work of the APEC Business Advisory Council at promoting dialogues between economies and the private sector. We welcome these dialogues and look forward to working with ABAC on exploring PPPs as a means to increase transportation infrastructure investment and development.

Conclusion

55. In addition to the directives and recommendations set out in this document, we direct the TPTWG to continue its efforts with respect to the implementation of directives and recommendations set out during the TMM8 and previous Ministerial Meetings.
56. We agree to meet again in 2017 to work towards the further advancement of the transportation sector in the APEC region.
57. We note that the TPTWG has proved an effective tool for enhancing cooperation amongst transportation ministries since its inception in 1991, almost 25 years ago. With the TPTWG continuing efficacy in mind, we direct the TPTWG to conduct a review of its own internal structure to ensure that its current composition of expert groups, sub-expert groups, and task forces, as well as its interactions with other APEC fora, are appropriate to meeting the transportation needs of APEC member

economies for the next quarter century. The Lead Shepherd will provide recommendations to Ministers at the next APEC Transportation Ministerial Meeting.

第 9 次運輸部長會議部長聯合聲明(中譯)

JOINT MINISTERIAL STATEMENT

9TH APEC TRANSPORTATION MINISTERIAL MEETING

2015年10月9日

菲律賓宿霧

1. 我們應認知運輸部門為在亞太地區達到 APEC 自由、開放貿易及投資之目標所扮演的重要角色，以及將第 22 屆 APEC 經濟領袖宣言之加強實體連結性目標銘記在心。所有會員體運輸部長於 2015 年 10 月 9 日在菲律賓宿霧，在「透過包容機動性及永續運輸系統以提升經濟成長」之主題下，討論國內及區域計畫與措施，以及現今的挑戰與需求。我們的目的係確保 APEC 運輸部門能共享這項願景，並由各會員體領袖明確表達 APEC 為改善所有民眾生活所付出的努力。未來將依據國內經貿環境，透過貿易與投資自由化及便捷化，以及促進經貿合作等方式朝向我們的共同目標邁進。
2. 菲律賓於 2015 年 10 月 8 日舉行第 2 次 APEC 女性參與運輸論壇 (Women in Transportation, WIT)，女性參與運輸任務小組於此次提出教育、進入運輸部門、工作保留、領導力、以及取得與使用運輸系統等 5 項支柱架構。這些架構證明女性在 APEC 會員體確實扮演重要角色，及主張彙整資料以檢視增加女性參與運輸部門的行動效能。
3. 所有會員體的運輸部長於 2015 年 10 月 9 日與私部門領袖進行對話，並討論如何共同提出 APEC 區域之大規模永續運輸需求。

第 8 次運輸部長之倡議進程

4. 我們認可自 2013 年於日本舉行第 8 次運輸部長會議後，運輸工作小組 (Transportation Working Group, TPT-WG) 已使數項倡議有所進展。
5. 這些倡議包含蒐集資訊及對照最佳實務，以作為提升了解及執行公私夥伴關係之基礎，特別在運輸基礎建設投資、融資及營運、發展高品質運輸之願景中，以使用者親和性、可及性、效率性、環境親和性、安全性、具復原力及降低生命週期成本為優先項目；並且創造 APEC 連結性地圖，描繪 2020 年 APEC 地區整合實體與制度的理念。

6. 我們感謝日本為執行這 3 項倡議所付出之努力。

包容機動性

7. 改善機動性可以增加人民的生產力與促進經濟成長。我們為在 APEC 地區設立包容機動性架構之倡議背書。如此一來，將有利發展滿足所有個人運輸需求之計畫、方案及運輸計畫機制，特別是針對社會最為弱勢族群，如殘疾人士、女人、小孩、學生與長者。

發展永續運輸系統

強化運輸安全及保安

8. 我們重申強化 APEC 地區之運輸網絡安全及保安必須為運輸工作小組最高優先發展項目。其為運輸系統成功所應具備的基本要素，能促進乘客及貨物有效率的移動。
9. 我們指示運輸工作小組持續與所有運輸模式之公私部門、其他 APEC 論壇及國際組織進行合作，如國際民航組織（International Civil Aviation Organization, ICAO）及國際海事組織（International Maritime Organization, IMO），並提出在安全及保安層面不足與需求之處，透過能力建構、會員體治理、遵守與服務等形式來改善上述情況；同時，亦將能源效率及營運之環境永續性納入考量。
10. 我們強調所有運輸模式須優先遵守被認可之國際安全及保安措施標準。這些標準必須互補，並在最有效率的方式和不妥協對乘客及貨物的移動便捷性的條件下，達成安全與保安之目標。
11. 因認知到航空及海運安全與保安之重要性，我們鼓勵所有會員體應確保其空運及海運保安架構，能分別遵守國際民航公約第 17 號附約的標準和建議以及國際船舶和港埠設施保全章程 A 部分（第 11 章之 2-國際海上人命安全公約（International Convention for the Safety of Life at Sea））。
12. 我們鼓勵所有會員體的航空安全架構能遵守 ICAO 標準和 ICAO 附件 1、6 及 8 的建議實務。我們注意到民航主管機關需要 ICAO 指示，以確保充分符合資格及受到培訓的檢查員的服務條件及薪酬可以與他們所受的教育、技術知識及經驗相符。

13. 鼓勵各會員體使用最新的運輸保安科技，以及優先提供運輸保安人員全面性的訓練。
14. 為支持相關國際協議，我們鼓勵會員體執行相關行動以提升大家對於降低道路傷亡之道路安全議題的意識。我們指示運輸工作小組持續分享各國道路安全策略及目標之資訊，並持續與其他相關 APEC 次級論壇、國際運輸論壇、亞洲發展銀行及其他與道路及軌道安全相關之組織合作。我們亦鼓勵所有會員體分享道路安全政策與計畫之最佳實務和研究。

投資具復原力的基礎設施

15. 為支持相關國際協議，我們呼籲所有會員體提升新式與既有的重要基礎設施復原力以確保這些設施維持安全性、效率性、可運作性，以及在災害後能提供拯救性命及必要的服務。
16. 我們讚揚供應鏈復原力計畫所進行的工作，並設立供應鏈復原力七大準則以改善商務可行性，以及實體與社會基礎設施復原力以因應天災問題。我們注意到 2015 年 5 月在秘魯所舉行的「使用危害及風險地圖以改善供應鏈復原力」研討會的益處，並為 APEC 會員體帶來相關知識。我們承諾持續支持這項由美國主導的多年期計畫，並將每年聚焦其中一項準則之發展。
17. 除了進行中的工作，我們將特別著重一個 APEC 會員體，協助其發展架構以強化並具備與我們有一樣的供應鏈復原力。儘管著重個別會員體的供應鏈發展，然而這些努力成果係與整個區域密切相關。此外，我們鼓勵在運輸工作小組及緊急應變工作小組內分享從倡議學習到的經驗。

提升運輸綠化技術

18. 我們注意到運輸部門是排放溫室氣體最大來源之一。因此，我們承諾支持全球相關行動以因應氣候變遷問題。
19. 我們讚揚 APEC 港口服務網絡（APEC Port Services Network, APSN）為了提升 APEC 港口產業的綠化成長所付出的努力，包含：設立綠色港口獎勵制度（Green Port Award System）。我們鼓勵所有會員體參與

此項計畫，其係作為分享最佳實務、提升效率性與永續性及改善 APEC 港口產業整體競爭力之重要平台。

20. 我們進一步主張所有會員體提升運輸能源效率與環境友善模式。

鼓勵運輸系統創新

車輛標準調和

21. 我們鼓勵所有會員體盡可能參與國際討論，以改善車輛安全及環境保護，並透過調和車輛標準及技術需求達到更好的經濟整合。

研析顛覆性技術及推展規則

22. 我們承認今日的創新及新的科技能強化運輸系統的能力、永續性、效率性。

23. 我們指示運輸工作小組鼓勵會員體參與論壇，包含標準發展組織，並就運輸部門討論使用這些科技之概況及實施機制，以因應之後的挑戰，提供會員體對話及合作的地點。

運用智慧型運輸系統以改善運輸效率及效能

24. 發展智慧型運輸系統（Intelligent Transportation Systems, ITS）對於改善區域運輸系統十分必要。從這個角度，我們鼓勵會員體執行智慧型運輸系統以強化運輸基礎設施的效率及效力，特別是同時認知到對於安全的重要性及環境的益處。

25. 我們鼓勵所有會員體與相關機構或組織共同合作，確保資訊受到保護及整合系統與建置完善。此外，需實行保安措施，並且積極地支持大數據在智慧型運輸系統應用上之使用。

26. 與提升包容和使用者親和之機動性的倡議一致，我們建議所有會員體探究智慧型運輸系統如何促成運輸網絡對於殘疾人士、年長者、女性、孩童與學生、低收入人口及其他弱勢團體更具備可及性。

27. 我們重申對於全球衛星導航系統（Global Navigation Satellite System, GNSS）建置次級專家小組之支持，以及強調應用全球衛星導航系統

技術，達到無縫與綠化複合運輸以強化安全、保安及永續性之重要性。有鑑於此，我們鼓勵所有會員體持續提升及採用全球衛星導航系統技術，特別是那些能改善供應鏈連結性以及強化因應天災與緊急應變準備能力之技術項目。

28. 我們認可第 41 次運輸工作小組在 APEC 運輸工作小組架構內設立任務小組之決定，以探究泛 APEC 運輸卡的益處及所將面臨的挑戰。我們鼓勵所有會員體支持這項任務小組。

提升連結性

29. 我們重申執行 APEC 連結性藍圖（2015-2025）的承諾，並在 2025 年前採取議定的行動和會議議定的目標，以達到加強實體、制度及人與人連結性之目的。目標係要與亞太無縫及全面性連結和整合，並在實體連結性發展、維護及更新品質基礎設施。實體連結性之跨部門觀點包含基礎設施品質、良好實務及準則及以人為本的投資，以改善運輸系統並通暢 APEC 地區貨物、人民、服務、投資流動的承諾。我們並指示運輸工作小組持續強化運輸網絡的連結性。
30. 我們鼓勵所有會員體提出由「APEC 供應鏈連結性架構行動計畫（APEC Supply Chain Connectivity Framework Action Plan）」所確認的瓶頸，以透過複合連結性及創新來打造一個無縫、安全、綠化及可靠的運輸系統。
31. 我們強力鼓勵所有會員體，藉由分享運輸供應鏈連結性及基礎設施融資計畫架構之最佳實務，以加強公私夥伴關係合作。型塑政府運輸基礎設施之執行能力，以同時吸引私部門和反應主要運輸網絡使用者之需求。有關於此，我們承認與 APEC 運輸工作小組、財長程序（Finance Ministers Process, FMP）、貿易暨投資委員會（Committee on Trade & Investment, CTI）及投資專業小組（Investment Experts Group, IEG）就公私夥伴關係議題合作的重要性。
32. 我們承認一個開放與自由的國際航空體制，對於持續促進經濟成長及提升 APEC 區域競爭力是必須的。因此，我們鼓勵所有會員體持續透過既有管道追求市場進入自由化，如「國際航空運輸自由化多邊協議（Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation）」，或係為達到國際航空運輸自由化而探究其他符合國

際民航組織長期願景之協議。

33. 我們也歡迎目前進行 APEC 內部航空市場自由化的會員體所創造的進展，並建議他們彼此合作，以達到目標。
34. 依據所設立的核心原則，概述運輸工作小組發展的國際商務航空經濟待遇之最佳實務，我們建議所有會員體持續追求跨 APEC 區域商務及一般航空更無縫營運之便捷化工作。這樣的營運，能以空前及節省時間的方式連結主要亞太經貿中心。增加會員體在此部門管理規範之一致性，將能為全球商業之門戶開放增加更多的機會。
35. 我們注意到「APEC 飛航管理減少航空排放物計畫 (APEC Air Traffic Management Emissions Reduction Study/ Project)」之結果，並鼓勵運輸工作小組持續引導這些計畫，協助會員體分析空域容量以及在維持安全層級的同時，發展增加轉運及航站作業容量的方法。我們承認在 ICAO 航空環境保護委員會 (Committee on Aviation Environmental Protection, CAEP) 下，將持續努力針對飛機二氧化碳標準進行討論，預計 2016 年 2 月將會有一項新協議。
36. 我們注意到 APEC 港口服務網絡所完成的工作，自 2008 年計畫開始，即促使 APEC 區域港口間及其他相關部門之合作與溝通。我們重申 APEC 港口服務網絡倡議之重要性，如舉辦多場港口與供應鏈連結性之研討會，2015 年 10 月 10-11 日即將於菲律賓宿霧舉行「APEC 門戶港連結性研析 (APEC Gateway Port Connectivity)」研討會，加強 APEC 港口與相關產業之全面性連結。我們鼓勵所有會員體持續積極參與 APEC 港口服務網絡，以加強區域經濟整合。
37. 我們歡迎進行「推廣郵輪至 APEC 區域各港口 (Promoting Cruise Visits to Ports in the APEC Region)」及「加強海運連結性之探究 (Exploration on the Strengthening of Maritime Connectivity)」等倡議。我們指示運輸工作小組針對上述倡議進行更進一步工作。
38. 我們主張所有會員體持續探究改善大型車輛安全的方式，包含超大型車輛，以確保運輸供應鏈連結性。

能力建構

39. 我們承認 APEC 地區運輸系統的安全、保安、效率及無縫等成效，將依賴大量的人力資源競爭力。因此，我們鼓勵所有會員體更致力就智慧及綠色供應鏈連結性所發展的聯合人員訓練進行合作。
40. 我們強調為了運輸部門之發展，需要持續提供經濟及技術合作，以達到縮短發展差距之目標。
41. 我們建議運輸工作小組持續在 APEC 層級與人力資源發展工作小組建構能力，並探究相關計畫及措施以分別執行國際民航組織及國際海事組織維護航空及海運安全與保安之必要條件，並適時運用最新科技。
42. 我們讚揚運輸工作小組協助會員體分析空域容量以及在維持安全層級的同時，發展增加轉運及航站作業容量的方法。
43. 我們亦讚賞運輸工作小組持續引導進行「APEC 海運政策通則培訓課程(APEC Training Course on Common Principles to Shipping Policy)」，並提出海運部門國際海運政策與其他相關海運政策之真正及複雜議題。

女性參與運輸

44. 我們讚許女性參與運輸任務小組在會員體間推動相關倡議、拓展和措施的資訊交流，以增加女性參與運輸的角色及分享拓展她們有關受教育、進入運輸部門、工作保留、領導力機會的最佳實務。
45. 依據第 8 次運輸部長會議之指示，發展資料蒐集及資源分享之架構，以強化女性參與運輸部門之機會與衡量進程。我們指示女性參與運輸任務小組與 APEC 婦女與經濟政策夥伴（APEC Policy Partnership on Women and the Economy, PPWE）在女性參與運輸倡議下，合作建立「支持者網絡（Network of Champions）」來型塑、協調、規劃及執行相關活動。我們鼓勵所有會員體應確保參與這項網絡。

跨論壇合作

46. 我們重申在 APEC 內部或以外，加強與其他論壇之合作，以達到運輸工作小組之目標。
47. 我們鼓勵與觀光工作小組（Tourism Working Group）就旅客運輸進行

更多合作。我們承認旅遊便捷化倡議 (Travel Facilitation Initiative, TFI) 所提出之進程，並歡迎進行期中檢視及相關建議。我們指示運輸工作小組要加倍努力達到亞太地區旅遊更為便利、快速及安全的目標。

48. 我們鼓勵與反貪污及透明化工作小組 (Anti-Corruption and Transparency Working Group) 就打擊亞太地區人口走私問題進行更多合作。雖然亞太運輸網絡被走私者所利用，我們相信運輸工作小組將透過與反貪污及透明化工作小組的合作而有所突破。
49. 我們亦鼓勵與 APEC 科技創新政策夥伴會議 (APEC Policy Partnership on Science, Technology and Innovation, PPSTI) 就改善道路安全及運輸效率之智慧型運輸系統應用與其他應用，進行更進一步的合作。
50. 就已認知的運輸工作小組指示，優先發展與提升燃料效率運輸實務，包含使用替代燃料及發展能源效率運輸基礎設施。我們指示運輸工作小組持續與能源工作小組及其他機構合作，以便在運輸領域發展及傳達氣候友善科技、政策及實務。
51. 我們鼓勵持續與主要海洋相關議題指導委員會 (Mainstreaming Ocean-Related Issues Steering Council) 合作，以預防及打擊海洋污染、提升港口基礎設施投資及建造海底電纜合作。
52. 我們指示運輸工作小組支持 APEC 汽車對話會議 (APEC Automotive Dialogue) 發展 APEC 電動車路徑圖 (APEC Roadmap for Electric Vehicles)，以調和電動車及其零件標準和法規，並藉由現今國際論壇所專注的工作來支持競爭技術之互通性。
53. 瞭解到服務在達到經濟成長、跨論壇之需求與促進多邊相關人士合作的重要角色，為確保 APEC 服務議程能持續回應經濟、市場及技術發展，我們歡迎 APEC 服務合作架構 (APEC Services Cooperation Framework, ASCF) 計畫。此項架構將有助發展更為包容性、創新性、競爭性及生產性之運輸服務。
54. 此外，我們歡迎 APEC 企業諮詢委員會 (APEC Business Advisory Council, ABAC) 促使所有會員體與私部門進行對話。我們歡迎這些對話，並期望與企業諮詢委員會探究公私夥伴關係如何增加運輸基礎設施投資與發展。

結論

55. 除此份聯合聲明所提及之指示與建議，我們指示運輸工作小組持續執行第 8 次運輸部長會議及先前歷次部長會議之指示與建議。
56. 我們同意於 2017 年再次聚首以努力促進 APEC 區域運輸部門之發展。
57. 我們注意到運輸工作小組自 25 年前，即 1991 年辦理第 1 次工作小組會議以來，持續強化各會員體運輸部長間之合作關係。透過運輸工作小組所持續達到的功效，我們指示該工作小組檢視內部架構，以確保目前的專家小組、次級專家小組、任務小組及與 APEC 其他論壇的互動關係，能在下一個 25 年符合 APEC 會員體之運輸需求。主事成員將於下次 APEC 運輸部長會議時，提供相關建議說明。

**附錄三 2013-2016 年 APEC 運輸工作小組
策略計畫**

APEC Transportation Working Group (TPT-WG) Strategic Plan 2013-2016

FINAL (incorporating changes coming out of APEC TAFT)

1. Introduction

Established in 1991, the Transportation Working Group (TPT-WG) normally meets biannually to work towards an efficient, seamless, safe, secure, and sustainable transportation system, and to promote the Bogor Goals of free and open trade and investment in the APEC region.

Chaired by a Lead Shepherd, the TPT-WG's work is implemented through Leadership groups, four Expert Groups and seven sub-groups as follows:

- **Leadership Groups:**
 - o **Heads of Delegation (HODs) from each APEC Member Economy with the Lead Shepherd, Deputy Lead Shepherd, and Program Director**
 - o **Management Group, comprised of the Lead and Deputy Lead Shepherds, Chairs of Experts Groups, and the Program Director**
- **Experts Groups:**
 - o **Aviation Experts Group (AEG)**
 - AEG-Safety (AEG-SAF)
 - AEG-Security (AEG-SEC)
 - AEG-Air Services (AEG-SRV)
 - o **Intermodal & Intelligent Transportation Systems (ITS) Experts Group (IIEG)**
 - GNSS (Global Navigation Satellite Systems) Implementation Team (GIT)
 - o **Land Experts Group (LEG)**
 - LEG-Vehicle Standards Harmonization (LEG-VSHG)
 - LEG-Road & Rail Safety (LEG-SAF)
 - o **Maritime Experts Group (MEG)**
 - MEG-Security (MEG-SEC)

The APEC Port Services Network (APSN) also reports to the TPT-WG.

The TPT-WG aligns its work with instructions from Leaders' and Transportation Ministers' Statements as well as with the priorities and decisions of Senior Officials and the Steering Committee on ECOTECH (SCE).

The TPT-WG is composed of member economy transportation experts covering aviation, intermodal, land and maritime transport, and works with the private sector, international organizations and other APEC fora by conducting studies, supporting harmonization of economy standards, building capacity, exchanging information, and setting aspirational policy goals.

This Strategic Plan (2013 to 2016) replaces the Medium-term Workplan and provides a roadmap to address critical issues pertaining to the TPT-WG's mandate.

2. Vision Statement

The TPT-WG seeks to foster a prosperous Asia-Pacific region connected by efficient, seamless, safe, secure, resilient, and environmentally responsible transportation systems.

3. Mission Statement

The TPT-WG contributes to prosperity, economic growth, and economic integration in the Asia-Pacific region through liberalized, efficient, seamless, safe, secure, resilient and sustainable transport.

4. Objectives

The TPT-WG aims to:

1. promote regional economic integration through:
 - o liberalization and facilitation of transport services;
 - o seamless transportation systems;
 - o contributing to the implementation of the APEC Supply Chain Connectivity Framework Action Plan;
 - o information sharing;
 - o addressing human resource development needs in the transportation sector and encouraging capacity building for the next generation, with particular focus on the role and participation of women in transportation;
2. enhance aviation, maritime, land transport, intermodal and mass transit efficiency, safety, resilience and security; and
3. promote sustainable and green transport.

The TPT-WG will address initiatives arising from the 8th APEC Transportation Ministerial Meeting (TMM8) by:

- developing a “connectivity map” that will concretize a vision of physical and institutional integration to be reached by 2020 (initiative to be led by Japan);
- exploring opportunities to deepen cooperation, including sharing experiences and best practices in transportation infrastructure investment, financing, and operations, particularly with regard to public-private partnerships;
- developing a “Quality Transport” vision, encompassing convenience, efficiency, safety, security and sustainability as priorities, in cooperation with other relevant APEC fora; and
- exploring opportunities for deepening cooperation including sharing experiences and best practices in transportation infrastructure investment, financing and operations, particularly with regard to public-private partnerships.

5. Critical Success Factors/ Key Performance Indicators (KPIs)

Below are the Critical Success Factors and Key Performance Indicators (KPIs) for the TPT-WG, as aligned with the group's objectives. These were developed with the following assumptions in mind:

- the sustained engagement and commitment of member economy experts;
- economies' willingness to implement recommendations and actions that may require special attention;
- buy-in from other APEC fora;
- proposals that are effective in moving the TPT-WG toward achieving its goals; and
- availability of adequate funding.

Objectives	Key Performance Indicators (KPIs)
<u>Regional economic integration through:</u> Liberalization and Facilitation of Transport Services	• Agreements or other means to work toward achieving air transportation liberalization • Vehicle standards harmonization under agreements administered by the World Forum for Harmonization of Vehicle Standards (WP.29) of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) • Improved efficiency and reliability in intermodal networks and global supply chain systems • Improved transportation efficiency, safety, security and sustainability using ITS technologies • Implementation of Global Navigation Satellite Systems (GNSS) in intermodal transportation to enhance efficiency, safety, security and sustainability in the transportation system • Activities to remove or harmonize restrictions applied to specific maritime trade • Collaboration and communication among ports and related sectors through the APEC Port Services Network • Information sharing and collaborative promotion of cruise ports for cruising industry in the APEC region.

<u>Regional economic integration through:</u> Seamless Transportation Systems	• Implementation of intelligent transportation systems (ITS) and GNSS, in the management and operation of intermodal transportation • Implementation of a trade recovery communications mechanism in collaboration with the World Customs Organization based on the APEC Trade Recovery Program that provides for enhanced transportation system decision making and improved efficiencies in the movement of cargo during large scale transportation system disruption. Economic benefits of this effort may be measured in terms of capacity usage data, delivery of economy priorities during crisis, and reductions in low-priority cargo movement compared to overall system capacities. • Variations addressed in cross-border standards and regulations for movements of goods, services and business travelers • Studies and seminars held on the application and benefits of seamless transportation systems • Mobility of people and goods in the APEC region enhanced through the implementation of the APEC Travel Facilitation Initiative • Enhancement of surface transportation as a component of multi-modal seamless supply chains through the application of ITS, GNSS and related technologies
<u>Regional economic integration through:</u> Participating in the implementation of the Supply Chain Connectivity Framework Action Plan	• Contribute towards achieving an APEC-wide ten (10) percent improvement in supply-chain performance by 2015, in terms of reducing time, cost, and uncertainty of moving goods and services through the Asia-Pacific region • Minimize the impact of a major disruption to the global supply chain through operationalizing the APEC Trade Recovery Program and providing for tangible effectiveness measurements in terms of supply chain system usage during periods of system constraints resulting from large scale disasters. • Develop a framework to define the important elements to improve emergency preparedness needed to strengthen supply chain resilience in the APEC region • Enhance the visibility of freight container movements in the APEC region • Improve efficiency and enhance reliability in intermodal network and global supply chain systems • Promote Gateway Ports' Connectivity for the key trading corridors within the APEC region • Uptake ITS technologies and best practices in intermodal transport, supply chains and logistics information sharing
<u>Regional economic integration through:</u>	• Workshops and seminars held to disseminate and implement best practices and technologies to advance regional integration on transportation-related issues

Information Sharing	
<u>Regional economic integration through:</u> Human Resource Development	• Compendium developed of best practices and regular dialogue held on Women in Transportation
<u>Safety and Security through:</u> Aviation Safety and Security	• Exchange of best practices and lessons learned in the area of aviation security • Technological solutions to air security challenges identified • Work that addresses the eight critical elements of an effective aviation safety oversight system • Implementation of Aviation Language Proficiency, GNSS, Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) implementation and ICAO mandated Safety Management System by APEC economies • Site visits to APEC economies to identify and promote best practices • Capacity building assistance provided to APEC economies in meeting internationally recognized requirements and procedures on air safety and security
<u>Safety and Security through:</u> Land Transport and Mass Transit Safety and Security	• Develop a better understanding of the intersection between road and rail safety issues • Best practices identified on road safety measures (heavy and light vehicles, motorcycles and scooters) • On-going road safety initiatives and increase road safety efforts in response to the United Nations Decade of Action for Road Safety, 2011-2020 • On-going capacity building for economies to develop their own road safety measures for heavy vehicles in the transport supply chain sector, with a view to sharing and promoting a common approach for implementation and the alignment of safety measures and standards • On-going collaboration with other forums, including the International Transport Forum (ITF), on road safety data, and the International Working Group on Land Transport Security on land security matters • Exchange of information to enable economies to harmonize vehicle safety standards under agreements administered by the World Forum for Harmonisation of Vehicle Standards [Working Party 29] of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) • Enhancement of surface transportation as a component of multi-modal seamless supply chains through the application of ITS, GNSS and related technologies • Strengthening efforts to improve land transport security, including the development and promotion of best practice bus anti-terrorism measures
<u>Safety and Security</u>	• Conduct standardized capacity-building training courses

<u>through:</u> Maritime Safety and Security	focusing on risk mitigation; port facility security audits, drills and exercises; and port security regulation and development workshops to promote the implementation of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code and improve port security governance. Economic benefits may be measurable through reductions in vessel or cargo delays resulting from ISPS Code implementation consistent across the region. • Implementation of GNSS for Automatic Identification System (AIS)
<u>Sustainable Transport through:</u> Sustainable Growth	• Conduct seminars on the factors and elements that promote sustainable transport, including benefits of intermodal freight strategies and transit-oriented development • Study on the application of Air Traffic Management Modernization tools as a means to reduce aviation emissions in the APEC region • Framework developed to use clean energy and reduce energy consumption and identify best solutions and practices to reduce exhaust emissions from ships • Study to develop a methodology to measure carbon emissions and energy intensity of ocean-going vessels (OGVs) • Advancing the Green Port/Shipping initiatives through collaboration with the APEC Port Services Network (APSN) and related economies, to reduce carbon emissions and discharge from vessels, and to promote investments in green technologies • Implement the APSN Green Port Award System (GPAS) program to promote environmental awareness of APEC ports and increase the understanding of the green port development strategy • Promote energy efficient modes, including rail, inland river transport and short-sea shipping • With the APEC Energy Smart Communities Initiative (ESCI). exchange best practices and lessons learned in the area of green growth and sustainable development

<u>Follow up to TMM8</u>	• Develop a “Connectivity Map” (initiative to be led by Japan) • Share experiences and best practices in transportation infrastructure investment, financing and operations, particularly with regard to public-private partnerships • Develop a “quality transport” vision, encompassing convenience, efficiency, safety, security and sustainability as priorities
--------------------------	--

6. Prioritized Implementation Schedule

The prioritized implementation schedule will be updated to reflect activities outlined in the TPT-WG Annual Workplan (prepared and endorsed by SCE during SOM-1 on an annual basis). During TPT-WG meetings, activities will be reviewed to assess how they support achieving the existing Key Performance Indicators (KPIs), as well as how they will generate additional outputs and impact future KPIs. The latest status of TPT-WG projects is attached (Annex A).

ANNEX A – TPTWG Projects

Objectives	Activities	Start	Completion	Lead Economy/Fora
<u>Regional economic integration through:</u> Liberalization and Facilitation of Transport Services	Continue to work toward achieving air service liberalization	2010	Ongoing	TPTWG AEG-SRV
	Business Aviation Initiative to advance progress on developing a set of agreed core principles on best practices in business aviation regulation	2011	2013	TPTWG AEG-SRV
	Cargo Preference and Restrictions Applying to Specific Trades Project	2013	2014	Korea/ TPTWG MEG
<u>Regional economic integration through:</u> Seamless Transportation Systems	Sustainable Intermodal Transportation Network Using Short-Sea Shipping - 2nd Phase of Short Sea Shipping Study that can improve intermodal efficiency and reduce pollution, congestion, fuel costs and green house gas emissions	2011	2013	Korea/ TPTWG IIEG
	Maximising Energy Efficiencies of Supply Chain Connectivity by Improving Rail-waterway Intermodal Transport in APEC Economies	2013	2014	Viet Nam/ TPTWG IIEG
<u>Regional economic integration through:</u> Participating in the implementation of the Supply Chain Connectivity Framework Action Plan	Share best practices on the role and the practical use of ports in natural disasters	2012	Ongoing	TPTWG MEG-SEC
	Develop a Trade Recovery Communications Mechanism	2014* (pending APEC funding or revision to include self funding)	2015	United States/ CTWG, TPTWG MEG-SEC, World Customs Organization, International Maritime Organization
	The Last-Mile of Supply Chain - Third Party	2012	2013	Chinese Taipei/ TPTWG IIEG

Objectives	Activities	Start	Completion	Lead Economy/Fora
	Logistics Forum and Technical Visits			
	Sharing Best Practices for Seamless Intermodal Cargo Movement - Phase 1, Physical Infrastructure Workshop	2012	2013	Russia/ TPTWG IIEG
	Workshop on Supply Chain Resilience	2013	2013	United States/ EPWG, TPTWG IIEG, ABAC
	Workshop on Supply Chain Resilience: Phase II	2014	2014	United States/ EPWG, TPTWG IIEG, ABAC
	2 nd APEC Training Course on Common Principles to Shipping Policy	2013	2014	Japan, Philippines / TPTWG MEG
	Workshops on APEC Gateway Ports Connectivity	2014	2015	APSN
	Enhancing Visibility of Maritime Container 2nd Phase	2013	2015	Japan/TPTWG MEG
<u>Regional economic integration through:</u> Information Sharing	Workshop on Supply-chain Benefits of Electronic Information Exchange between Seaports [self-funded]	2012	2013	Australia/ TPTWG IIEG

<u>Regional economic integration through:</u> Human Resource Development	Women in Transportation initiative to develop compendium of best practices and implement a plan of action to increase women's role in the field of transportation in the APEC region	2013	2014	United States/ TPTWG
<u>Safety and Security through:</u> Aviation Safety and Security	APEC Performance Based Navigation Regulatory Review and Evaluation Program	2011	Ongoing	United States/ TPTWG AEG
	Advanced Aviation Security Workshops	2012	2014	United States/ CTWG, TPTWG AEG-SEC
	Airport Safety Evaluation Visit Program	2013	2014	United States/ TPTWG AEG- SAF
	APEC Aviation Flight Standards Regional Conference	2013	2014	United States/ TPTWG AEG- SAF
	Safety Inspector Training Guidelines	2012	2014	United States/ TPTWG AEG- SAF
	Airspace Capacity Improvements	2014	2016	United States/ TPTWG AEG- SAF
<u>Safety and Security through:</u> Land	*Projects under development			
	Motorcycle and Scooter Safety Workshop (Hanoi, Viet Nam)	2014* (pending funding decision by APEC)	2014	Australia/ TPTWG LEG- SAF
	US-funded Second Workshop on bus Anti-Terrorism (Manila, mid-2014)	2013	2014	United States/ TPTWG/ LEG- SAF

<u>Safety and Security through:</u> Maritime Safety and Security	International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Implementation Assistance Program	2013	Ongoing	United States/ TPTWG MEG-SEC
	International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Legislative Workshop	2013	2014	United States/ TPTWG MEG-SEC
	International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Good Practice Workshops	2013	2014	Australia/ TPTWG MEG-SEC
	International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Drill and Exercise Manual	2014	2016	United States/ TPTWG MEG-SEC, International Maritime Organization, Organization of American States
<u>Sustainable Transport through:</u> Sustainable Growth	Air Traffic Flow Management Emissions Reduction Project	2013	2014	United States/ TPTWG AEG
	Advancing the Green Port/Shipping initiative through collaboration on the following projects:	2013	2016	TPTWG MEG/ APEC Port Services Network
	- Study on the Reduction of Energy Consumption and Prevention of Harmful Exhaust Emissions from International Shipping in the APEC Region	2013	2014	China/ TPTWG MEG
	- Environmental Performance and Energy Efficiency of Supply Chains-Carbon Footprint Proposal (Phase 1): Study to Develop a Methodology for Ocean-Going Vessels	2013	2014	Canada/ TPTWG MEG, EWG
	- Cooperation Program of clean energy shipping with LNG fuelled ships	2014	2014	Korea/TPTWG, MEG

	- Workshop on Green Port-Time for Actions and Innovations	2013	2014	APEC Port Services Network
	- Implement APEC Green Port Awarding System and other port related activities	2012	2016	APEC Port Services Network
<u>Physical Connectivity through Transport and Transport Infrastructure</u>	Workshop to promote PPPs in dry ports and logistics parks development, a driver for APEC's Supply Chain Connectivity Action Plan	2013	2014	Viet Nam/ TPTWG IIEG
<u>Follow up to TMM8</u>	-Develop a "Connectivity Map" (initiative to be led by Japan)	2013	2015	Japan/ TPTWG
	-Share experiences and best practices in transportation infrastructure investment, financing and operations, particularly with regard to public-private partnerships	2013	2015	
	-Develop a "quality transport" vision, encompassing convenience, efficiency, safety, security and sustainability as priorities	2013	2015	

附錄四 2016 年 TPT-WG 年度工作計畫

**WORKPLAN FOR 2016
Fora: TRANSPORTATION WORKING GROUP (TPTWG)**

1. Proposed Workplan for 2016 in Response to Leaders/Ministers/SOM/SCE Priorities and Decisions, and to ABAC recommendations.

As the Working Group responsible for achieving the liberalisation and facilitation of transport trade and services, and enhancing safe, secure, efficient and environment-friendly transportation systems across the Asia-Pacific Region, the Transportation Working Group (TPTWG) aligns its activities with instructions from the Leaders' and Ministers' Statements as well as SOM and SCE priorities and decisions. It likewise considers applicable recommendations from the APEC Business Advisory Council (ABAC), to ensure that the Working Group is cognizant of the views of the private sector. The key influences over the TPTWG's workplan for 2016 are:

2015 APEC Tasking Statement (for 2016)

This tasking statement contains a number of specific actions for TPTWG. The TPTWG will deliver these as a high priority.

2015 Transportation Ministers Meeting (TMM9)

TPTWG will incorporate into its work program the directions provided by APEC Transportation Ministers at the 9th Transportation Ministers Meeting, held in Cebu in October 2015.

In addition to specific directions to the TPTWG, APEC Transportation Ministers have encouraged economies, in the TMM9 Statement, to take a number of further actions. This Workplan does not repeat these, but the TPTWG welcomes action taken in this regard and encourages economies to report progress in economy reports at future TPTWG meetings.

Themes and priorities set by Peru as 2016 APEC host

The work of the TPTWG in 2016 will contribute to the advancement of Peru's theme as host for 2016 of "Quality Growth and Human Development", with its focus areas of:

- advancing regional economic integration and quality growth
- enhancing the regional food market
- the modernisation of micro, small and medium-size enterprises in the Asia-Pacific
- developing human capital.

Workplan

The following table sets out the proposed TPTWG actions for 2016, taking into account the above directions.

Leaders' and Ministers' Priorities and Decisions Pertaining to TPTWG

2015 APEC Tasking Statement (for 2016)

Work programme	Actions required	Proposed TPTWG actions in 2016	Outcomes
Supply chain connectivity	Act upon recommendations from the diagnostic reports on eight chokepoints of the Supply Chain Framework Action Plan (SCFAP), to guide current and future targeted capacity building and technical assistance projects.	TPTWG continues to support the implementation of the APEC Supply-Chain Connectivity Framework Action Plan through various projects; the coordination of workshops and focus groups; and other cross-fora engagement. TPTWG shares the recommendations stemming from these projects with the APEC Committee on Trade and Investment (CTI), the APEC Sub-committee on Customs and Procedures (SCCP), and the APEC Policy Support Unit (PSU), in order to address the identified supply chain chokepoints, in addition to benchmarking activities on supply chain performance measurement indicators. More generally, in relation to promoting connectivity, TPTWG is implementing the following projects: • Global Supply Chain Resilience (Phase 3). This project seeks to develop and share practical information to improve emergency preparedness and resilience of the supply chain, and reduce adverse impacts of hazards on the supply chain, and is a joint venture of the TPTWG, EPWG and ABAC. • International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Implementation Assistance Program (ICIAP) • Promotion of Regional Economic Integration by Developing APEC Gateway Port Connectivity	T The APMEN initiative will provide a network to promote e-port development and to provide a mechanism for long-term port-to-
	Advance collaborative efforts to promote supply chain connectivity through E-port development and cooperation under the APEC initiative on Asia-Pacific Model E-port Network (APMEN) and its	Since its establishment in 2014, Australia has been an active player in the APMEN initiative through the Australian Department of Foreign Affairs and Trade in consultation with the Australian Department of Infrastructure and Regional Development. Other stakeholders in Australia's contributions include: Ports Australia, the Australian Logistics Council, Freemantle Ports, Telstra, GS1 Australia, One-Stop Pty Ltd (Sydney-based software service	

	operational centre in Shanghai Model E-port.	solutions provider to the port community), Hamburg Sud (global transport logistics) and Freight Exchange Pty Ltd. Following two meetings in the Philippines and Shanghai, APMEN's work plan was endorsed by the APEC Committee on Trade and Investment. The next APMEN meeting is scheduled for the Third Senior Officials Meeting in Peru in 2016. TPTWG will respond to the APMEN initiative by developing a project to promote E-ports within APEC economies, working with the APEC Port Services Network (APSN).	port cooperation. As part of the APMEN work plan, the Port Community System [PCS] has been developed [based on that of Ports Australia] to combine enhanced supply-chain visibility with a one-stop shop for systems data. PCS has the potential to be rolled out to ports and port systems throughout the region.
Ocean-related issues	Take steps to develop environmentally-friendly ocean-related economic activity as an approach to the sustainable management of marine resources, such as marine renewable energy, and sustainable fisheries and aquaculture through innovation.	The TPTWG Maritime Experts Group (MEG) aims to reduce marine pollution from ships operating in the APEC region. Specifically, TPTWG is implementing the following project: • Strengthening MARPOL Enforcement Techniques as a Means Toward Enhanced Health Security and Emergency Preparedness	
Promoting Infrastructure Development and Cooperation	Progress work of the APEC Port Services Network (APSN) to facilitate cooperation and communication among ports and related sectors in the region, promote green growth and strengthen connectivity in APEC ports and related industries.	TPTWG continues to support the APEC Port Services Network (APSN) study and workshop with regard to APEC Gateway Ports' Connectivity for the key trading corridors, with a view to improving transport connectivity and advancing economic integration within the APEC region.	

Transport and Transport Infrastructure	Reaffirm work towards improving transportation systems to ease the flow of goods, people, services and capital through developing a transportation “Connectivity Map” “Quality Transport” vision, Inclusive Mobility Framework and PPP Best Practices. Support supply chain diversity, growth, integration and resilience, including through such initiatives as supporting ITS and GNSS improvements and uptake. Pursue air services market liberalisation. Continue efforts to reduce aviation emissions. Establish a task force for an APEC-wide transport card. Invest in new, upgraded or replacement infrastructure, in order to meet increased transportation needs, as well as safe, secure, resilient, efficient and sustainable transportation.	TPTWG meetings are used to share best practice between economies and with invited guests. TPTWG has established the following projects, which directly address this tasking statement action: • Developing a connectivity map for the APEC region • Best practice in transportation infrastructure investment, financing and operations, particularly with regard to public-private partnerships • Developing a quality transport vision, encompassing convenience, efficiency, safety, security and sustainability as priorities. The TPTWG42 meeting in Papua New Guinea and TPTWG43 meeting in Malaysia will be used to further develop these projects. In addition TPTWG is implementing the following related project: • Air Traffic Management Emissions Reduction Project	
Ongoing work to be reported annually (from 2013, 2012, 2011	Implement the APEC Travel Facilitation Initiative to make travel in the regions faster, easier and more secure.	TPTWG will continue to engage with other APEC sub-fora, including SCCP, CTWG, Business Mobility Group (BMG), and Tourism Working Group (TWG), to advance this initiative.	

and 2010 APEC taskings)	Pursue cross-sectoral work under the APEC Initiative on Mainstreaming Ocean-related issues.	.	
-------------------------	---	---	--

2015 Transportation Ministers Meeting (TMM9) – Specific directions and instructions

Work area	Specific direction or instruction	Proposed TPTWG actions in 2016	Outcomes
Enhancing transportation safety and security	We instruct the TPTWG to continue to collaborate with the public and private sectors from all modes of transportation, as well as other APEC fora and international organizations, like the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO), to address any gaps or needs in safety and security, and improve, through capacity building, member economies' governance, compliance and services in these aspects, while also taking into consideration the energy efficiency and environmental sustainability of operations.	Safety and security in the aviation, maritime and land sectors are key focuses of the AEG, MEG and LEG Expert Groups respectively. The Groups will continue this focus in 2016. AEG-SEC: Australia will share the outcomes of the self-funded Maritime and Aviation Security Awareness [MASAW] Workshop project (2015-2016). MASAW has brought together transport security regulators and industry participants from the Asia-Pacific region with international peak bodies to share transport security best practice on security awareness and identification of suspicious activities. Australia also continues to work with APEC economies to build capacity and improve maritime and port security through a range of activities including formal and informal training, mentoring, desktop exercises and assistance and advice in maritime security policy formulation and implementation.	Survey outcomes on regulatory practices on overloading vehicles as input to the PNG's self-funded project to promote heavy vehicles safety. A framework covering a range of regulatory, educational and other aspects to address the impacts of heavy vehicle overloading for selected economies, including: China, Indonesia, Republic of Korea, Malaysia, Papua New Guinea, Philippines, Thailand and Viet Nam. Ongoing improvement of road safety measures, especially for developing economies. A handbook that will provide information, tools and guidance to support the

Work area	Specific direction or instruction	Proposed TPTWG actions in 2016	Outcomes
Enhancing transportation safety and security		Australia continues to provide targeted aviation and maritime security capacity building assistance such as the provision of formal and informal training and workshops, on-the-job mentoring, desk-top exercises, short term secondments and the development of policy papers to help improve transport security outcomes by working with APEC economies. Australia continues to work closely with APEC economies including Indonesia, the Philippines, Thailand and Vietnam to achieve mutually beneficial aviation security outcomes within the region.	development of Suspicious Activities Programs, specific to the local threat and risk environment. Enhanced transport security measures for economies.

Work area	Specific direction or instruction	Proposed TPTWG actions in 2016	Outcomes
Enhancing transportation safety and security	In support of relevant international agreements, we encourage economies to push forward with the implementation of relevant activities to raise awareness on road safety issues to reduce road deaths and serious injuries. We instruct the TPTWG to continue to share information on economies' road safety strategies and targets, and maintain coordination with other relevant APEC sub-fora, the International Transport Forum, the Asian Development Bank and other organizations dealing with road and rail safety. We also encourage economies to share their best practices and research on road safety policies and programs.	LEG: 1. LEG continues to explore measures to facilitate heavy vehicle safety improvements, including Vietnam's proposed survey of regulatory practices relating to overloading vehicles in APEC economies. 2. Papua New Guinea in collaboration with Australia is undertaking a self-funded project to promote heavy vehicles safety for APEC economies, with the first workshop to be held at as a side meeting of the forthcoming TPTWG42 to be held in Port Moresby from 4-7 April 2016. 3. Economies continue to improve road safety measures through information sharing.	
Disruptive technology and evolving regulations	We instruct the TPTWG to encourage economies' participation in existing fora, including standards development organizations, and to provide additional venues, as needed, for dialogue and collaboration among economies on the uses of these technologies in the transportation sector, as well as on the mechanisms to be put in place to address any subsequent challenges.	TPTWG will continue its ongoing work in this area. This will include cooperation with the Policy Partnership on Science, Technology and	

Work area	Specific direction or instruction	Proposed TPTWG actions in 2016	Outcomes
Promoting connectivity	We reiterate our commitment to implement the APEC Connectivity Blueprint (2015- 2025), and achieve the overarching goal of strengthening physical, institutional and people-to-people connectivity, by taking agreed actions and meeting agreed targets by 2025. The objectives are to achieve a seamless and comprehensively connected and integrated Asia Pacific, as well as develop, maintain and renew quality infrastructure under physical connectivity, of which cross-sectoral aspects include quality of infrastructure, good practices and principles, and people-centered investment, to improve transportation systems to ease the flow of goods, people, services, and investments in the APEC region. We instruct the TPTWG to continue to enhance its work on connectivity of transportation networks. We welcome the progress on the initiatives on <i>Promoting Cruise Visits to Ports in the APEC Region</i> and <i>Exploration on Strengthening of Maritime Connectivity</i>. We instruct the TPTWG to undertake further work on these initiatives.	Innovation on its <i>APEC Internet of Vehicles Project Phase III</i> project. As set out in the “supply chain connectivity”, promoting infrastructure development and cooperation,” and “strengthening comprehensive connectivity” actions above. TPTWG will undertake information sharing and collaborate in the promotion of cruise ports for the cruising industry in the APEC region.	
Women in transportation	Further to the directive given to the group at the TMM8 to develop a framework for the collection of data and sharing of resources that will enhance opportunities and measure progress for women in the transportation sector, we instruct the WiT Task Force to work with the APEC Policy Partnership on Women and the Economy to establish a “network of champions,” to shape, coordinate, plan and execute activities under the WiT initiative. We encourage all member economies to ensure their representation/participation in this network.	TPTWG has established a Women in Transportation project, and has agreed to run a Women in Transportation workshop as part of each TPTWG meeting.	
Cross-fora collaboration	We encourage more collaboration with the Tourism Working Group on passenger transport. We acknowledge the progress made on the Travel Facilitation Initiative (TFI) and welcome the mid-term review and its recommendations. We instruct the TPTWG to redouble efforts to achieve the goals of making travel easier, faster, and more secure throughout the Asia-	As set out in the “cross cutting issues” actions below.	

Work area	Specific direction or instruction	Proposed TPTWG actions in 2016	Outcomes
	Pacific region. Cognizant of the directive to the TPTWG to give priority to developing and promoting fuel-efficient transport practices, including use of alternative fuels and development of energy efficient transport infrastructure, we direct the TPTWG to continue collaboration with the Energy Working Group and other agencies to facilitate the development and diffusion of climate-friendly technologies, policies and practices in transportation. We instruct the TPTWG to support the APEC Automotive Dialogue's development of the APEC Roadmap for Electric Vehicles, to harmonize electric vehicle and electric vehicle component standards and regulatory approaches, and support interoperability of competing technologies, by focusing work in existing international fora.		
TPTWG structure	We note that the TPTWG has proved an effective tool for enhancing cooperation amongst transportation ministries since its inception in 1991, almost 25 years ago. With the TPTWG continuing efficacy in mind, we direct the TPTWG to conduct a review of its own internal structure to ensure that its current composition of expert groups, sub-expert groups, and task forces, as well as its interactions with other APEC fora, are appropriate to meeting the transportation needs of APEC member economies for the next quarter century. The Lead Shepherd will provide recommendations to Ministers at the next APEC Transportation Ministerial Meeting.	TPTWG will develop proposals and submit to TMM10 for consideration.	
Objectives set at previous TMM meetings	We instruct the TPTWG to continue its efforts with respect to the implementation of the objectives set out at the Special Transport Ministers' Meeting (STMM), TMM8 and previous Ministerial meetings.	TPTWG will continue to progress.	

2. Anticipated Activities and/or Proposed Work Plan with outside organisations in response to Leaders' and Ministers' calls for greater engagement with:

A) Business Sector

Anticipated Activities/Projects	Coordination with Business Sector	Outcomes
1. Promote mutual understanding among port and port-related industries by providing information exchange, technical services, and encouraging investment and trade activities in the Asia-Pacific region in order to enhance the overall competitiveness of ports in the Asia-Pacific region.	Cooperation will take place within the APEC Port Services Network (APSN), whose membership includes port authorities, terminal operators, shipping lines, logistics and rail companies.	
2. Address variations in cross-border standards and regulations for the movement of goods by promoting an advanced level of transborder logistics to facilitate seamless transport flows in APEC region.	Cooperation with government, ABAC, industry, and non-governmental organizations in order to accelerate APEC's work to strengthen the regional economic integration of member economies.	

B) Other Organisations/Stakeholders, including the International Financial Institutions (IFIs) and other International Organisations

Anticipated Activities/Projects	Coordination with other Organizations/ Stakeholders, including IFIs and other International Organizations	Outcomes
1. Promote capacity building efforts within APEC to complement international requirements on air safety.	Collaboration with the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Air Transport Association (IATA), Civil Aviation Navigation Services Organization, and economy Air Navigation Service Providers.	
2. Complement emissions-related work (including air traffic management) to manage aviation emissions. This is undertaken through an analysis of alternative fuels for aviation and the potential impacts of future measures on international tourist aviation greenhouse gas emissions in the region.	Collaboration with ICAO, Civil Aviation Authorities, Airport Authorities, and Air Navigation Service providers and other stakeholders involving airline, airport, air navigation, government and tourism interests.	
3. Support the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Implementation Assistance Program.	Cooperation with the International Maritime Organization (IMO) will take place within the MEG-SEC toward enhancing economy implementation of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. Over the past three years, IMO/APEC collaboration has resulted in APEC capacity building initiatives being co-funded with the IMO.	
4. Implement trade recovery communications mechanism toward operationalising the APEC Trade Recovery Programme.	Collaboration with the World Customs Organization (WCO) will enable low development costs through use of the WCO Customs Enforcement Network (CEN) IT platform, an internationally recognised, neutral system already in use by APEC economies.	

3. Identify cross cutting issues and explain how they will be coordinated across Fora.

The TPTWG views the following issues as cross-cutting: facilitation and liberalisation of trade and services; counter-terrorism; regional integration; capacity building; climate change; mobility of people; supply chain connectivity; and harmonisation of standards.

Coordination with other APEC fora	Anticipated Activities/Projects	Outcomes
Committee on Trade and Investment (CTI), Economic Committee (EC), Sub-committee on Customs and Procedures (SCCP), the APEC Finance Ministers' Process (FMP) Working Group, and APEC Policy Support Unit (PSU)	Participation in the implementation of APEC's Supply Chain Connectivity Action Plan in cooperation with CTI, EC, SCCP, FMP and the PSU through various supply chain projects involving capacity building and best practices sharing to address existing chokepoints to achieving a more reliable, resilient, safe, efficient, transparent, diversified and intelligent supply chain in the Asia-Pacific region.	
Energy Working Group (EWG)	Addressing follow-up from the 2011 joint APEC Transportation and Energy Ministers Conference (TEMC) in cooperation with the EWG. Cross-cutting issues include: transportation's role in advancing a clean energy future; developing energy and transport systems for livable low-carbon communities; exploring low carbon transport fuels (biofuels and electricity); developing and promoting fuel efficient transport practices, including the use of alternative fuels as well as the development of corresponding energy-efficient transport infrastructure; promoting energy-efficient freight transport as a means to "greening" the supply chain; and facilitating the development and diffusion of climate-friendly technologies. policies and practices in transportation. Coordination is being led by the groups' Lead Shepherds.	
Counter-Terrorism Working Group (CTWG)	Assisting with the implementation and follow-up on the APEC Counterterrorism and Secure Trade Strategy and associated initiatives (as appropriate).	

	Assisting in the capacity building and partnering of APEC economies to comply with ICAO's standards and recommended practices in order to improve and sustain the integrity of aviation security systems in the region and with ISPS Code Implementation to improve and sustain compliance with IMO international maritime security standards. Facilitating collaboration with the CTWG and SCCP on enhancing supply chain resilience by developing a Trade Recovery Communications Mechanism in cooperation with the World Customs Organization to operationalise the APEC Trade Recovery Programme.	
Business Mobility Group (BMG), Tourism Working Group (TWG), Sub-committee on Customs and Procedures (SCCP) and Counter-Terrorism Working Group (CTWG)	Collaboration with other APEC sub-fora groups through the Travel Facilitation Initiative Steering Committee, to advance the APEC's aim of making travel in the region faster, easier, and more secure. This will include collaboration implementation of the APEC Business Travel Card. Collaborate as appropriate on initiatives to increase tourism connectivity, facilitation and infrastructure development.	
Committee on Trade and Investment (CTI), Small and Medium Enterprise Working Group (SMEWG), Sub-committee on Customs and Procedures (SCCP), Committee for Economic and Technical Cooperation (SCE) and Emergency Preparedness Working Group (EPWG)	Contribute to improving the investment environment for Medium and Small Medium Enterprises (MSMEs), their participation in global value chains and addressing disaster risk reduction.	
Policy Partnership on Women and the Economy (PPWE)	Initiating discussions with the PPWE in advancing the greater involvement of women in the transportation sector in APEC economies.	
Emergency Preparedness Working Group (EPWG), ABAC, Committee on Trade and Investment (CTI) and Sub-committee on Customs and Procedures (SCCP)	Conducting Supply Chain Resilience – Phase 3 together with the Emergency Preparedness Working Group and the ABAC Infrastructure Development Working Group. Consistent with the 5 Year Plan approved and partially funded by USAID, we will have	

	two areas of focus in 2015: first, we will conduct a workshop for all APEC economies on Mapping and Modelling of Supply Chain Risks, one of the Seven Principles of Supply Chain Resilience; secondly, we are focussing this year on the Philippines economy, using its supply chains, hazards, companies, government structures and other specifics to develop an Action Plan for improving the resilience of their supply chains. This workshop continues the momentum resulting from APEC's first two phases on Global Supply Chain Resilience, and seeks to develop and share practical information to improve emergency preparedness and resilience of the supply chain, and reduce adverse impacts of hazards on the supply chain. This work is a joint venture of the TPTWG, EPWG and ABAC, with the support and collaboration of OECD in Europe, the World Bank and the United Nations. Advance The APEC Principles on the Movement of Humanitarian Goods and Equipment during Emergencies and encourage their application to continuing efforts to reduce barriers to the movement of goods to disaster areas.	
Automotive Dialogue	Collaboration on matters relating to road safety, electric vehicles, vehicle standard harmonisation and interoperability of competing technologies.	
APEC Policy Partnership on Science, Technology and Innovation Forum	Collaboration on the application of Intelligent Transport Systems in key aspects of land transport, complementary to the existing work by World Congresses and in particular Asia-Pacific ITS.	
Mainstreaming Ocean-Related Issues Steering Council	Collaboration on efforts to prevent and combat marine pollution, promote investment in port infrastructure and promote submarine cable cooperation.	

4. Capacity building activities planned for 2016

The Transportation Working Group will continue to develop its capacity building activities in 2016.

All of the projects currently being run by the TPTWG contain a significant capacity building and knowledge sharing component, and this also features strongly in TPTWG meetings.

5. Expected Outcomes/Deliverables For 2016

Anticipated Activities/Projects		Expected Outcomes/Deliverables	Outcomes
AVIATION			
Continue work toward achieving air service liberalisation (ongoing).	Work towards agreements or other means to achieve air transportation liberalisation in the region to increase air travel, tourism, commerce and consequently job creation and economic growth.		
Exchange best practices to improve aviation safety and security throughout member economies.	Conduct workshops and provide guidance on ICAO and other international standards and best practices as well as lessons learned for critical subjects related to aviation safety and security. Safety focus areas will include airport best practices, performance based navigation, and inspector guidance. Security initiatives will cover screening systems and low-cost security enhancements. Economies continue information sharing on best practices and lessons learned on aviation security technologies and approaches between APEC partners. Security initiatives will cover screening systems and low-cost security enhancements.		
Air traffic management emissions reduction project			This project has an expiry date of 31 December 2016
Enhancing Aviation Connectivity and Emissions Reduction via Implementation of Performance-Based Navigation (PBN) Assistance Program	Many APEC Economies are not compliant with implementation of Performance Based Navigation (PBN), an aviation modernisation program required by the International Civil Aviation Organization (ICAO). When fully implemented, PBN results in shortened flight routes with significant fuel and emissions savings. PBN also improves safety and reduces delays, which will help reduce the time, cost, and uncertainty of air freight and passenger movement through the Asia-Pacific region.		Conduct economy site visits, Complete reports. Complete final Report on completed project due; determinations on future prospects for additional site visits with future APEC funded proposals.
	This project will send a team of APEC regional air navigation experts to Mexico		

	and Indonesia to assess their current PBN implementation status, consult with and provide technical guidance to the Civil Aviation Authorities on necessary regulatory reform, conduct training, and deliver a tailored final report. This proposal is in direct response to the Transportation and Energy Ministerial action to use Air Traffic modernisation to reduce fuel consumption and emissions.	
In addition, the Aviation Experts Group will seek APEC funding for these additional projects:		
Enhancing aviation security quality control through exchange programs and exercises	The Philippines and Singapore are looking to develop a joint proposal to develop mutual aviation security assessment programs between APEC economies. The aim is to enhance aviation security quality control processes within the Asia Pacific region.	
APEC Business/General Aviation Initiative	The United States proposes to build on the success of the APEC TPTWG's "Core Principles on Business Aviation" document - which was endorsed by APEC Transportation Ministers in 2013 - with a second phase of work that will focus on surveying Economy-specific operational and economic regulatory environments with respect to general/business aviation. This information would be compiled into a compendium that would highlight areas for future collaboration between APEC Economies in developing a more seamless general/business aviation operating environment across the APEC region. The United States proposes to carry out this work by hiring a contractor that, over the course of one year, would compile a standardised summary of relevant economic regulations and operational considerations by interviewing regulatory authorities and GA/BA operators in volunteering Economies. The survey would be tailored to consider all aspects of GA/BA activity from purchase of an aircraft, to operational requirements and infrastructure access.	
MARITIME		Outcomes
APEC Green Port Awarding System (GPAS) – (ongoing)	After a three-year study on the green port index and GPAS implementation plan, APSN is now conducting the pilot. The objectives of GPAS are to share best practices, promote awareness, and encourage initiatives and actions for green growth in ports and related industry. The final GPAS implementation will be launched this year, and the program will officially start in 2015.	
APEC Gateway Ports' Connectivity (ongoing)	APSN will conduct a workshop on Gateway Ports' Connectivity. The objective is to improve the transport connectivity and advance REI within the APEC region.	

International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Implementation Assistance Program (ICIAP)	This project will further advance the ongoing activities of MEG-SEC's International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Implementation Assistance Program (ICIAP) which aims to assist APEC economies to develop the capacity required to effectively implement the ISPS Code by transferring knowledge, lessons learned, and best practices. The Self Assessment Trainer Workshop (SATW) and Advanced Drill and Exercise (ADEW) workshops have been demonstrated to improve the capacity of APEC economies in implementing the ISPS Code utilising specific project outputs and methodology tailored specifically to APEC economies (with a focus on developing economies) by targeting government and port managers who are in a position to directly implement the results of the ADEW and SATW Workshops. Funding will support delivery of two additional SATW and four ADEW workshops. The majority of economies have enthusiastically requested participation in one or both of these workshops. At the conclusion of this project over 90 percent of APEC economies will have hosted a SATW workshop.	This project has an expiry date of 30 June 2016
In addition, the Maritime Experts Group will seek APEC funding for these additional projects:		
International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Implementation Assistance Program (ICIAP) – Port Security Risk Assessment Tool Webinar (PSRATW)	This project request will further advance the ongoing activities of MEG-SEC's International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Implementation Assistance Program (ICIAP) which aims to assist APEC economies to develop the capacity required to effectively implement the ISPS Code by transferring knowledge, lessons learned, and best practices. The completion of two additional PSRAT Workshops (TPT 04/2012A) have been demonstrated to improve the capacity of APEC economies in implementing the ISPS Code utilising specific project outputs and methodology tailored specifically to APEC economies (with a focus on developing economies) by targeting government and port managers who are in a position to directly implement the results of the PSRAT workshops. Funding will support the development of a PSRATW for APEC economies. To date sixty percent of economies have participated in a PSRAT Workshop. A self executable PSRATW Webinar will provide the remaining economies with the ability to participate in this critical workshop, improving ISPS Code compliance and utilising the most current advanced “green” information technology. This Webinar will be delivered to all member Economies at the next 2016 TPTWG	
APEC Training Course on Common Principles to Shipping Policy	This project seeks to fund a short-term Training Course on APEC Common Principles to Shipping Policy. The training course will be held in Vietnam.	

	This fourth APEC training course will cover the aspects of APEC Common Principles to Shipping Policy that were not included in the first, second, and third courses. It will support capacity building by providing staff in APEC maritime authorities (e.g., maritime policy makers) with practical exposure to real and complex policy issues related to international shipping and maritime policies. The policy item that the fourth training course will address will be determined. MEG will consider measureable outcomes and the effectiveness of the content of this course and consider adjustments before proceeding with future courses.	
INTERMODAL and ITS	Outcomes	This project has an expiry date of 28 February 2016
Global Supply Chain Resilience (Phase 3)	This project, continuing the momentum of previous APEC global supply chain resilience workshops, and implementing the Five Year Action Plan, has 3 tracks: 1. The first track involves workshops on Supply Chain Resilience specific issues for a developing economy within APEC, with one workshop per year. This will provide an opportunity for a specific developing Economy to improve their preparedness based on the Seven APEC Principles of Supply Chain Resilience, developed during Phases 1 & 2. The workshop under this proposal will likely be for the Philippines. 2. The second track involves an APEC-wide technical workshop on one of the APEC Seven Principles of Supply Chain Resilience -- in this case the application of hazard mapping and risk assessment to assess the infrastructure fragility and strengthen supply chains. 3. The third track joins APEC with one of the primary industry preparedness associations -- International ASIS -- to reach hundreds of industry leaders from the Asia/Pacific area and involve them in APEC's Supply Chain resilience work. With significant United States and host economy cost sharing, these TPTWG and EPWG cosponsored workshops, endorsed by ABAC, will enhance developing and developed economies' understanding of global supply chain resilience best practices.	

Attracting Private Investment to Transportation Infrastructure PPPs: Training APEC Economies to Better-Package “Bankable Projects	Public-private partnerships (PPPs) are a tool that APEC Economies can better-leverage to build and maintain transportation infrastructure. PPPs are not new – toll roads have existed in North America since the 18th century, for example – but constrained government budgets, new innovations in the field of project finance, and an increasing appetite for long-term financial returns by investors are conspiring to reignite interest in leveraging PPP frameworks for transportation infrastructure. For the Asia-Pacific region, where booming economic growth is sometimes outpacing APEC Economies’ ability to fund infrastructure development at a speed that keeps up with demand, PPPs are viewed as a key tool in narrowing APEC’s transportation infrastructure gap. APEC Leaders instructed “officials to take concrete actions to strengthen cooperation on PPP[s]” in 2014. APEC Transportation Ministers in their Joint Statement in Cebu, 2015 urged APEC economies to “strengthen cooperation on PPPs by sharing best practices on a framework of bankable projects for transport supply chain connectivity and infrastructure, which will increase governments’ capacities to structure their transportation infrastructure transactions to make them both appealing to the private sector and responsive to the needs of the key users of transportation networks”. The single unifying skillset required of all government agencies involved in transportation infrastructure PPPs is the ability to understand how to create project opportunities that are attractive to private investors while creating value for the government sponsor. This is the core skillset required to attract private investment and two, 2-day training workshops will develop and refine these skills for participating APEC Economies. The United States, using a mix of U.S. government and APEC funds, is organising the workshops on the topic of “Attracting Private Investment to Transportation Infrastructure PPPs: Training APEC Economies to Better Package ‘Bankable Projects’”. The key objectives of the workshops are to: • Improve participants’ understanding of which PPP deal structures, risk-sharing arrangements, and contractual agreements are most amenable	The first capacity building workshop, to be held 1-2 April 2016 in Sydney, will focus on seaports and airports. The second workshop will focus on land transportation (rail, road and transit etc.).
--	---	--

	(or not), for private sector investment in transportation infrastructure in the APEC region; and • Increase participants' knowledge of appropriate policy and regulatory frameworks that provide an effective enabling environment for private sector investment in transportation infrastructure. This may include specific PPP-enabling laws and regulations, procurement related policies and procedures, appropriate legal and regulatory frameworks and institutional arrangements.	
In addition, the Intermodal and ITS Experts Group will seek APEC funding for these additional projects:		
Strengthen Connectivity through ITS Knowledge and Information Sharing	A. Background and Objectives: For the continued economic development of APEC developing economies, having transport infrastructure is an urgent challenge, and currently various discussions over this issue are in progress. This proposed project is intended to discuss intelligent transport systems (ITS) policies and successful examples among the APEC members, thereby helping economies wishing to introduce ITS develop relevant policies. B. Activities: Issues to be discussed in this forum include successful examples in Asia-Pacific economies where traffic problems were resolved using ITS. In addition, each economy's current status and future plan on ITS deployment will be shared. Combining outcomes from discussions and information sharing, an ITS implementation plan report will be published. This report will include each economy's ITS projects executed in 2015 and planned for 2016. C. Timing and Location: This project includes hosting the Forum three times - once by Korea and once each by two other economies.	
APEC Trade Recovery Communications Mechanisms Workshop	Identifying and piloting trade recovery communications platform(s) is a complex undertaking and it is anticipated that this year the United States will lead efforts to develop, test, and implement a trade recovery/resilience communications mechanism (G-TRIP) via a collaborative effort between APEC and the World Customs Organization (WCO) to exchange information on both a government-to-government and government-to-private sector basis. The information to be exchanged is critical for effective decision making during large transportation system disruptions and is predicated on the information elements identified in	

	the APEC Trade Recovery Programme (TRP). This workshop will roll out the G-TRIP test system and serve as an opportunity to identify and document economy data generation best practices and develop a validation exercise which will equip economies to test the system at the domestic level. It will also identify capacity building needs in order to ensure each economy is equipped to operate the mechanism at the domestic level. APEC has experienced certain challenges over the years. Numerous, but often self-conflicting, goals were set by various fora in a fragmented manner. It is vital to integrate the segmented goals in a comprehensive way particularly regarding cross-cutting issues of transport, energy, environment and human health. This second phase project aims at applying the integrated framework developed in the first phase to various economies and deriving policies best tailored to unique case-study economies. The integrating framework model will be applied to six case study areas in USA, Canada, Hong Kong, China, Viet Nam and Korea. This project will contribute to regional economic integration by increasing the efficiency of Supply Chain Connectivity, Safeguarding the Quality of Life through Sustainable Growth and Human Security and addressing key Next Generation Trade and Investment Issues particularly in developing best practices on supply chain connectivity and designing innovative environment services.	
Promoting Regional Economic Integration by Applying Supply Chain Connectivity Framework to Enhance Sustainable Growth and Human Security: Application of phase 1 model		
Promotion of Regional Economic Integration by Developing APEC Gateway Port Connectivity	In response to the APEC Leaders' statement of prioritizing the promotion of regional connectivity for coordinated development in the APEC region, Canada is undertaking this study to develop policy and strategy recommendations for promoting Gateway Ports Connectivity in the APEC region. Gateway Ports Connectivity refers to connections between regional seaports, and between seaports and their hinterland area. The study will clearly define what is a Gateway Port, identify the current state of Gateway Port Connectivity in the APEC region, and review best practices around the world. Key focus areas are port connectivity development trends, intermodal connections to hinterland areas and connectivity performance indicators. Two workshops are being proposed to solicit input, share best practices and recommend policy and strategy to promote Gateway Port Connectivity. All research findings and recommendations will be documented and shared widely among APEC economies and public and private port stakeholders.	This project has an expiry date of 31 December 2016

LAND		Outcomes
Vehicle Standards Harmonisation	The Vehicle Standards Harmonisation Sub-group of the Land Experts Group continues close collaboration with the United Nations Economic Commission for Europe World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (Working Party 29) relating to the harmonisation with international vehicle standards.	Economies share information on the implementation of the World Forum for Harmonisation of Vehicle Regulations (Working Party 29) and automated driving technologies.
The Land Experts Group will seek APEC funding for these additional projects:		
A self-funded project to develop practical safety measures for road safety in selected economies	A self-funded project by Papua New Guinea in collaboration with Australia to develop a framework covering a range of regulatory, educational and other aspects to address the impacts of heavy vehicle overloading for selected economies, including: China, Indonesia, Republic of Korea, Malaysia, Papua New Guinea, Philippines, Thailand and Viet Nam.	The project will be undertaken through two workshops, with the first to be held in Port Moresby, PNG as a side meeting of the TPTWG42 which will be held from 4-7 April 2016 and the second in Brisbane, Australia in the first half of 2017.
APEC Workshop on Sharing Best Practices and Research on Road Traffic Safety Policies and Programmes	The proposed workshop will provide a platform for knowledge sharing on designing, building, managing and maintaining a safe road system. It will also help APEC economies in enhancing their management capacities in road traffic safety management since a structured and well-designed program is essential for capacity development and enhancement. The conference will gather experts and practitioners of road traffic safety in the Asia Pacific region. Through these programmes participants will be able to learn about, and share, topics on road traffic management system, serious road traffic injuries, identifying and conducting relevant research, and planning and implementing effective road safety programs. The objectives of the workshop are, in Asia-Pacific, to: • share on research and effective road safety programmes; • develop network among road traffic safety practitioners and professionals; • provide recommendations for economies in enhancing their management capacities in road traffic safety.	

Other initiatives		Outcomes
Capacity Building	The success of a safe, secure, effective and seamless transport system in the APEC region will depend largely on the competence of human resources.	Economies to share best practices in personnel training.
Women in Transportation (WiT) Initiative	This WiT Task Force initiative will focus on ways to increase women's participation (including leadership roles) in the transportation sector workforce, both as an economic imperative and as a forward-thinking strategy to meet the critical workforce demands of next-generation transportation systems. It will also look at the link between women's employment in transportation and safer more accessible transportation for women. The initiative will include development of a data collection framework and best practices research on women's access to employment and business opportunities in the transportation sector and culminated in a forum on the sidelines of the TMM9 meetings in Cebu, Philippines, in October 2015. Building on the WiT Workshops that took place in Tokyo at the TMM8 meetings in 2013 and Cebu at the TMM9 meetings in 2015, this initiative will focus on 1) public sector policies and 2) private sector procedures that can be improved to include gender considerations in workforce development/management in the transportation sector, 3) building an action plan to increase the implementation and adoption of those policies and procedures. In accordance with the 2015 AELM Tasking Statement, TPTWG will take into account the Strategic Plan of the Policy Partnership on Women and the Economy (PPWE) 2015-18, and ensure the mainstreaming of gender perspectives in its activities.	
Exploration on Strengthening of Maritime Connectivity (for consideration in the next round of Concept Notes)	At the APEC Economic Leaders' Meeting (AELM) held in Beijing in November 2014, Leaders endorsed the "APEC Connectivity Blueprint for 2015-2025" based on the commitment to prioritise the promotion of regional connectivity made at 2013 AELM. The Blueprint stipulates that the Leaders will help facilitate the efficient and effective operation of maritime transportation and shipments. The PSU's Report to Implement the APEC Connectivity Blueprint, which was published after the AELM to support the implementation of the APEC Connectivity Blueprint, refers to the Ministerial Joint Statement of the 8th Transportation Ministerial Meeting (TMM8) which stated that maritime trade can connect major Asia-Pacific centres in an efficient, resilient, secure and economically viable manner. It should be noted that APEC Framework on Connectivity, endorsed by APEC Leaders in 2013, highlighted the need to	

	eliminate trade barriers impeding supply chain performance, expand trade routes and corridors, and strengthen the implementation of good regulatory practices. Considering that APEC members share one ocean, as well as that the ocean is an important conduit for 90% of world trade, and connects people, markets, and livelihoods, Japan, co-sponsored by Canada and Peru, would like to make a proposal to conduct an analytical study and to develop a set of policy recommendations regarding maritime connectivity, from among other important modal connectivity. Since this project aims to follow up the Connectivity Blueprint, the study and policy recommendations will be conducted and developed from the viewpoint of three pillars of connectivity: Physical Connectivity, Institutional Connectivity and People-to-people Connectivity. Also, it is noted that the APEC Ministers reaffirmed the importance of improving transportation systems to ease the flow of goods, people, services, and capital, and affirmed that transportation infrastructure development, as well as safe, secure, and sustainable transportation, is essential for the promotion of economic growth in the APEC region in their Joint Statement in November 2014. The APEC Strategic Blueprint for Promoting Global Value Chains Development and Cooperation, which was endorsed by the APEC Leaders in November 2014, reminded that in 2013, APEC Leaders agreed to promote Global Value Chain development and cooperation in the APEC region on the basis of previous work on connectivity, and highlighted the need for APEC economies to work strategically and take action in creating an enabling environment for Global Value Chain development and cooperation. Against this background, the analytical study will be conducted with a view to illustrating how the facilitation of maritime connectivity serves for the development of Global Value Chains.	
--	--	--

附錄五 APEC 計畫核銷方式

APEC 計畫核銷方式

一、計畫核銷方式

1. 計畫核銷類別

(1) APEC 基金的財務管理通則為：

- A. 實報實銷：所有財務交易資料必須適當的存檔；
- B. APEC 經費需獲得最佳價值；
- C. 公開性：無論何時需向 APEC 成員公開示範計畫、合約、採購和補助資訊。

(2) APEC 計畫經費主要補助下列四個領域：

- A. 工資及人事支出(例如立約人)；
- B. 旅行支出；
- C. 出版物及發行支出；
- D. 計畫活動支出。

(3) 工資及其他人事支出(例如立約人)

- A. 工資之給付依據工作前送至 APEC 秘書處的合約書。可參考指導手冊第十二章-合約，關於 APEC 採購政策資訊。
- B. 所有支付的執行需確認任務圓滿完成並符合參考規約(ToRs)細節。

(4) 准予給付費用

APEC 將補償下列支出：

- A. 組織活動或計畫費；
- B. 研究費；
- C. 翻譯訓練資料(認可需有強力證明該翻譯能使一個以上的會員體受益)；

- D. 會議、學術座談會、工作坊及研討會的短期事務及行政支援；
- E. 酬金，許可每場活動的每個專家最多補助 1,500 美金 (APEC 對專家的定義分為：訓練者、仲裁者、演講者和其他對 APEC 活動有專業貢獻的發言者)，以及；
- F. 網頁、資料庫及其他線上資源的支出需計畫督導人強力證明其維護費將由非 APEC 基金給付。

(5) 不予給付的項目

A. APEC 計畫基金嚴正不予給付下列支出：

- a. 給予政府官員、國際組織高層職員和參與其他 APEC 基金補助計畫的人員(例如合約商或計畫督導人 POs)的酬金。政府官員包含公職人員，像是代表會員體雇用的政府任命官員和永業文官。若學者所接受的酬金並不與任何相關法律、規費或規則衝突，這些接受政府酬金的人可能被免除於本限制(2013 年二月預算管理委員會核准)；
- b. 計畫成果或報告的翻譯、相關設備以及其他類似支出(2013 年二月預算管理委員會核准)，以及；
- c. APEC 所贊助的活動結束後，網路、資料庫和其他線上資源的維護成本。

B. 不予給付項目的例外

APEC 秘書處可免除一些不予給付費用的限制，例如即時翻譯支出，需以個案方式處理並遵循下列提供的指導原則。所有給付限制的豁免申請項目須在 APEC 計畫提案的 E 單元詳列。若不遵循此規範將可能使秘書處不考慮亦不補助該項目。

(6) 在尋求即時翻譯的不予給付項目限制豁免時，該計畫督導人須在計畫提案中清楚證明：

- A. 該豁免申請是為了解決特殊狀況，例如不諳英語的人員被提名為演講者或者為特殊議題的專家；

- B. 其他具備適當語言能力、能力相當的技巧及經歷的可用專家有限；
 - C. 聘請該人員可使 21 個會員體的全體參與者受益；
 - D. 計畫督導人認可該翻譯支出符合該計畫的大小及範圍。
- (7) 若秘書處認為該即時翻譯支出的豁免申請之證明不充分或不足以立即認可，將轉由預算管理委員會(BMC)做最後簽署。
- (8) APEC 結構改革新策略計劃(ANSSR)基於其特殊性，免除申請豁免時所需的翻譯訓練資料即時翻譯的需求證明。此計畫之翻譯及即時翻譯符合 9-5 項所載能使多於一個會員體受益或 9-8 所載該計畫能利益 21 個會員體的所有參與者(2013 年六月預算管理委員會核准)。
- (9) 基於行政及管理效率考量，立約人將以單一的合約方案承攬計畫，管理並執行特定計畫支出的所有直接工資。這些工資的合約將遵守載於 APEC 採購政策第十二章之細節規範。
- (10) 秘書處可在特殊狀況下認可這些項目以個別的方式立約。該申請須包含強力證明個別簽約的理由以及這樣的做法如何達到成本及行政效率。若秘書處不滿意該證明，將尋求預算管理委員會的認可。
- (11) 現任政府職員與國際組織職員不可在 APEC 贊助的計畫中用任何形式締結提供服務的合約，以避免潛在或已預見的利益衝突。此規範包含酬金之提供。該計畫督導人須負責確保屬意的立約者並非政府職員。
- (12) 在特定狀況下政府機關可以尋求並得到最終認可，免除不可在 APEC 贊助計畫提供服務合約的限制。秘書處將依有力的合理證明給予豁免。若秘書處不滿意該證明，將尋求預算管理委員會的認可。
- (13) 旅行支出

旅行費用包含抵達該地的交通支出與日支費津貼。

(14) 資格

APEC 僅贊助下列人員的旅行支出：

- A. 參與者；
- B. 專家；
- C. 立約人。

(15) 參與者須為該活動的與會人，具有特殊、具體、經規劃的任務增加該活動的價值，例如描述他所屬的會員體的實例或被認為是最佳實務的例子。參與者回國亦協助傳佈會中的見聞。

(16) 參與者可以是政府官員、私人機構或公民團體的代表、學者或符合旅行資格(travel-eligible)會員體的利害關係人。更多關於 APEC 成員會員體和非成員的會員體之公民團體代表、學者或其他外部利益關係人的參加方式，詳情可參考非 APEC 成員參與規範。無論參與者來自是政府或非政府單位，不屬於 APEC 成員會員體的人將無任何支援旅行費用的方案。

(17) 下列 APEC 成員會員體被視為符合旅行資格(travel-eligible)的 APEC 會員體：智利、中國大陸、印度、馬來西亞、墨西哥、巴布亞紐幾內亞、菲律賓；秘魯、俄羅斯、泰國、越南

(18) 專家

專家涵蓋訓練者、仲裁者、演講者和其他對 APEC 活動有專業貢獻的發言者。

(19) 立約人的定義是由一人或多人參與受 APEC 贊助任務或計畫之人員。APEC 採購政策詳列於規範的第十二章。

(20) 交通

APEC 基於下列原則補助兩地的交通：

- A. 採用最直接又經濟的班機(或其他旅行方式)；
- B. 所有參與者皆可以經濟艙等旅行；
- C. 專家可能被允許使用商務艙，但只有在機場間的旅行時間超過 12 小時且該計畫的經費預算尚可充分補助的狀況。

(21) 秘書處根據計畫督導人的證明，依個案處理要求替代飛機票價的里程數要求。當要求被接受，秘書處應依旅行的狀況，提供出發或抵達會員體適用之英里程數運費費率(2013 年六月預算管理委員會核准)。

(22) 計畫督導人必須向受到 APEC 贊助的旅行者溝通旅行費用的限制和要求。

(23) 日支費津貼

可獲得按日日支費津貼的 APEC 旅行者為來自符合旅行資格會員體、具資格的專家和給付合約中含日支費津貼但不含此津貼費率的 APEC 計畫立約人。

(24) 日支費用

於給付參與 APEC 活動的支出或在旅行者居住地外執行的 APEC 任務。費用給付範圍設定為旅館費、餐費、交通費、轉機、旅行保險和出發地稅金。日支費不屬實報實銷，意味著旅行者不需做經費核銷。

(25) 日支費有兩種支付方式

A. 標準給付-涵蓋參與 APEC 活動產生的費用

- a. 金額：在舉辦活動的城市 100%給付日支費；
- b. 期間：從活動開始或抵達當地的日期算起(以日期早者為準) 到活動的最後一天或者離開當地的日期(以日期晚者為準)。

B. 特殊給付-僅在旅行者不可避免地需要住宿以待隔日轉機

- a. 金額：在待轉機城市 100%給付日支費；

b. 期間：按日計算。

(26) 日支費率

依據不同城市有不同的日支費率公式。津貼費率由聯合國最新發布的每日生活津貼標準，可查詢 <http://apps.who.int/bfi/tsy/PerDiem.aspx>，或最新的美國日支費，可查詢 http://aoprals.state.gov/web920/per_diem.asp。若有不一致之處，以聯合國的標準為準。

案例：具補助資格的旅行者參與 APEC 贊助的三天工作坊可獲得最高 4.75 日乘上活動地點城市的日支費率。根據活動安排，計畫督導人可選擇依預算選擇日支費率低的城市舉辦活動，不選擇日支費率高的城市。

該計畫督導人可尋求秘書處進行事前協定，以解除 9-27, 9-28, 和 9-28 的規定，合理證明如若旅行者於活動前一日抵達可減少整體預算支出、航班班次過少、或參與者的角色需求必須提早一日抵達活動地點(2013 年二月預算管理委員會核准)。

當計畫督導人要求比聯合國規定更高的日支費率，他必須證明：

- A. 指定旅館的房價費率佔聯合國現行日支費率的 80%；
- B. 該城市中其他合適的旅館皆無法提供更便宜的標準房費率；
- C. 所有 APEC 贊助的參與者皆會住宿於計畫督導人指定的旅館。將需有能證明所有參與者皆住於指定飯店的文件(2013 年二月預算管理委員會核准)。

秘書處可能同意使用 APEC 經費去支付實際住房支出，並提供特定百分比的聯合國日支費率以資助餐費及其他支出。該百分比的計算將是非住房相關支出佔所有日支費的比率，最高 40%。只有在尚有預算支援該計畫的狀況下，才會做此決策(2013 年二月預算管理委員會核准)。

對於舉辦活動的城市，額外一次性支付 75% 日支費率可能被涵蓋在計畫預算內。若由計畫督導人作此安排，這一次性支付的給付將包含所有關於旅行，立如分開的機場費、簽證費、保險費、轉機費和補助費用(如銀行稅、商品及服務稅)。這些給付亦不用實報實銷。

所有申請日支費的旅行者須在每日活動結束的時候簽屬日支費表格，由計畫督導人認證，作為出席證明。日支費表格可再 APEC 網站的 Project 選單中的 Forms and Resources 資料夾中尋得。

計畫督導人必須在受 APEC 贊助的旅行者出發前溝通日支費贊助的限制和要求。

計畫督導人必須根據此文件設置的檢查進度與時間表申請或提撥旅行支出。若沒有遵守所要求的進度和時段可能導致延遲支付，不被秘書處認可的支出可能只有部分被補助或全部不補助。

計畫督導人至少在活動開始的四週前，向秘書處提供負責的計畫指導員(PD)和項目執行人(PE)下列資料：活動地點和日支費率的詳細資訊、活動的議程，和列有所有與會的專家與參與者的清單，以及與該活動掛勾的所有事務行程。

旅行者須至少在活動開始兩週前透過負責的計畫指導員(PD)和項目執行(PE)向秘書處提供旅行計畫和旅行支出。以上須經由秘書處認可。已被認可的旅行計畫及旅行支出為基礎，秘書處會準備旅行許諾，即為一簡單的合約書記載給付金額和必須施行的事務(一個簡單的旅行許諾可由該計畫的資料庫的執行資源贊助)。

旅行者至少在活動開始前一週，必須透過負責的計畫指導員(PD)和項目執行人(PE)向秘書處寄送：簽署過的同意各項條款與條件許諾書，以及清楚的付款方式說明書。

計畫督導人必須確認每個旅行者在截止日前已寄送簽屬過的旅行許諾書到秘書處。只有在有旅行許諾書的保證下，旅行支出才會被補償。在簽署許諾書前購買的交通票券所產生的風險由旅行者自己承擔。

如有必要，在購買票券前須確保已具備有效簽證。旅行者有責任確認簽證要求。在確認簽證前購買交通票券所產生的風險由旅行者自己承擔。

(27) 准予給付費用

APEC 將補償下列費用：

- A. 每個符合旅行資格的會員體最多補助兩位參與者的旅行支出；
- B. 每場 APEC 活動最多補助六位具有正式任務的專家之旅行支出。

該計畫督導人可與秘書處尋求會前協議，以合理證明免除列於 9-42 條的受補助專家數目(2013 年二月預算管理委員會核准)。

(28) 不予給付項目

APEC 不予贊助下列支出：

- A. 任一 APEC 所贊助的活動執行期間，每日最多六位專家的旅行補助外，額外專家產生的旅行支出；
- B. 計畫督導人的旅行支出；
- C. 當與會者通常受到本身所屬的會員體補助時，其參與 APEC 論壇的機票費。但是 APEC 將提供活動期間的日支費用；
- D. 因額外的轉機計畫，或非 APEC 會員或個人理由的轉機點增加，或偏好某些航空公司，以上旅行者所產生之旅行支出。

(29) 不予給付項目的例外

秘書處可基於個案免除不予給付費用的限制，計畫督導人可以下列例外事項尋求豁免：

- A. 在特定例外狀況下，包含 APEC 結構改革新策略計畫(ANSSR)，每個會員體配額的兩位額度之外的參與者可能獲得旅行補助。應與相關的計畫指導員(PD)接洽，以調查兩位這些參與者的贊助並尋求秘書處的認可(2013 年六月預算管理委員會核准)；
- B. 活動期間每日所補助六個名額之外的與會專家，須提供合理證明(請參閱 9-43 條)(2013 年二月預算管理委員會核准)；
- C. 計畫督導人的旅行經費只有在例外的條件下可被贊助。豁免申請必須具備強力的合理證明，並且降低已預見的利益衝突；
- D. 所有豁免申請須於 APEC 計畫提案的 E 單元詳細說明。

2. 出版物發行及其他相關規範

(30) 出版物及發行支出

計畫督導人有責任確保出版內容(或作品)符合所有 APEC 政策及規範，包含 APEC 出版物規範、APEC 風格手冊和核定的術語表、APEC 智產權政策，APEC 標章規範，以及 APEC 網頁規範。無論這些出版物由 APEC 或私人贊助，皆必須遵守上述文件規範。APEC 出版物包含電子檔或紙本資料，包含書本、研究手冊、研究探討/報告、工作底稿、會議紀錄和基本資料文件如手冊和新聞訊息。最新版本的出版物規範及其他管理 APEC 出版物的要求可見於：

出版物規範

<http://www.apec.org/About-Us/About-APEC/Policies-and-Procedures.aspx>

APEC 標章規範

<http://www.apec.org/About-Us/About-APEC/APEC-Logo-Use.aspx>

網頁規範

<http://www.apec.org/About-Us/About-APEC/Policies-and-Procedures.aspx>

智產權政策

<http://www.apec.org/About-Us/About-APEC/Policies-and-Procedures.aspx>

任何出版物(或作品)的內容屬於該 PO 負責。在確保能適當的發行狀態下，該 PO 被鼓勵以成本最小化的方式比較不同出版方法的支出。所有出版物的內容在送交秘書處以取得認可與支付之前，前須經由該論壇確認。

該 PO 須負責確保列於計畫條款中的所有細節皆圓滿完成。

APEC 出版物政策與格式要求須諮詢 APEC 秘書處意見。出版物設計的樣本需於付印前送至 APEC 秘書處。出版物必須遵守 APEC 的出版物規範、標章規範和智產權規範，否則將扣留給付。

須考量發行電子檔以作為補充或替代紙本資料。鼓勵將電子出版處寄到秘書處，將上傳到 APEC 出版物資料庫(<http://publications.apec.org>)。該資料庫以作為更廣泛發送資料的資源及平台運行。

(31) 出版與發行的支付款費用將以補助標準執行，並且：

- A. 根據合約中的里程碑或計畫提案所列的細節，評估該作品的滿意度；
- B. 根據秘書處的原始或掃描的收據資料，其上註有經研究督導人確認無誤的出版物標題、出版數量和單位報價；
- C. 根據秘書處收到的五份紙本複本(若適用)和一個作品電子檔(出版物、報告、運鍊或多如 CD-ROM 或影片的媒體資料)。這些必須符合 APEC 的出版規範。

出版物可能須與 APEC 秘書處的傳訊及公共事務組或立約人協調。在確保能適當發行的狀態下，計畫督導人被鼓勵以成本最小化為目標，比較不同出版方式的支出。

(32) 活動支出

APEC 將補償大部分活動支出，例如工作坊、研討會、訓練課程和調查。補助金額為預算管理委員會認可的最高預算。

A. 舉辦活動—准予給付費用

APEC 將補償下列支出：

- a. 租賃會議室及秘書室；
- b. 辦公用品；
- c. 添購或租賃活動所需的特殊材料或設備；
- d. 製作活動教授或訓練用材料(須已列入合約或預算)。需要合理證明此舉能使一個以上的會員體授亦；
- e. 拍攝與通訊支出。

B. 不予給付項目

APEC 的活動經費嚴正不給付下列支出：

- a. 推廣用物品及禮物(諸如刊版、公事包、紀念品、花束、隨身/記憶

硬碟)；

b. 註冊會議室費；

c. 當地交通支出，包含從機場轉車入市區或觀光費用。若實地考察已豁免於此限制，尚須計畫督導人的申請，秘書處方得補助實地考察的當地交通費用(2013年六月預算管理委員會核准)；

d. 標準辦公設備，如電腦(包含筆電)、印表機、傳真機、掃描器和攝影機，以上不在補助「活動設備」的範圍。若計畫督導人或立約人的機構並非日日使用上述設備，如舉辦的是無紙會議，計畫督導人可尋求秘書處同意增加活動設備支出額(2013年六月預算管理委員會核准)；

e. 活動結束後，活動用設備或材料的維護費用。

C. 不予支付項目的例外

秘書處可依個案同意免除下列不予給付的項目限制：

a. 餐點：當附餐點的套裝房價比單純住房的價格便宜時，可免除此限。計畫研究人欲採用套裝價訂房時，須向秘書處申請豁免餐費經費的限制。該申請須註明在同一個場地和住房期間下，有/無點心時間的單純住房價和套裝價。根據申請的重要性，由預算管理委員會審查。為了避免疑慮，點心時間並不屬於餐點的範疇，可獲補助(2013年六月預算管理委員會核准)；

b. 實地考察：特殊的狀況下將補助實地考察。須說評估該個案具備多項參考價值，並且能合理證明該旅行可協助達成計畫目標。

所有的豁免申請須在該 APEC 計畫的 E 單完詳細條列。

(33) 調查與研究

A. 准予補助項目

a. 研究所需的書籍與文件(包含郵資)；

b. 調查或研究所需的設備或材料的購買或租賃(依便宜的方案)；

- c. 訓練材料、調查或研究材料的翻譯費 (須能強力合理證明一個會員體以上會受益)。此不包含最終的計畫報告書或最終作品。

B. 不予補助項目

基礎辦公設備，如電腦(包含筆電)、印表機、傳真機、掃描器和攝影機，以上不在「活動設備」的補助範圍。