

**亚洲及太平洋经济社会委员会  
交通运输委员会****第七届会议**

2022年11月23日至25日，曼谷和线上  
临时议程\* 项目2

**审查《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026年)》的执行情况****审查《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案  
(2022-2026年)》的执行情况****秘书处的说明****摘要**

2021年12月14日至17日在曼谷和线上举行的第四届交通运输问题部长级会议通过了《亚洲及太平洋可持续交通运输发展部长宣言》和一个新的《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026年)》。《区域行动方案》包括七个专题领域：(a) 区域陆路交通运输互联互通和物流；(b) 海运和区域间交通运输互联互通；(c) 交通运输数字化；(d) 低碳运输和物流；(e) 城市交通；(f) 道路安全；以及(g) 包容的交通运输和流动性。《区域行动方案》有三个总体目标：(a) 高效、有韧性的交通运输和物流网络及流动性，以促进经济增长；(b) 环境可持续交通运输系统和服务；(c) 安全、包容的交通运输和流动性。

亚洲及太平洋经济社会委员会在2022年5月23日至27日举行的第七十八届会议上，通过了关于执行《亚洲及太平洋可持续交通运输发展部长宣言》的第78/3号决议。它在决议中批准了《部长宣言》和《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026年)》，并请秘书处优先执行《部长宣言》。

《部长宣言》要求秘书处定期评估各国和次区域在执行《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026年)》方面取得的进展，经社会交通运输委员会对取得的成果进行分析，并就推动和加快执行进程确定相关政策和建议。

\* ESCAP/CTR/2022/L.1。

文件 ESCAP/CTR/2022/1 载有在七个专题领域开展的重点活动以及在《区域行动方案》的三个总体目标方面取得的成就。本文件应与资料文件 ESCAP/CTR/2022/INF/1 一起阅读，后者全面总结了在《区域行动方案》下正在开展和计划开展的活动。

委员会不妨就《区域行动方案》的执行情况提供反馈，并对今后执行提供指导。

## 一. 引言

1. 2021 年 12 月在曼谷和线上举行的第四届交通运输问题部长级会议通过了《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026 年)》。《区域行动方案》与可持续发展目标和具体目标直接或间接地建立了具体联系，其中包括可持续发展目标 1(消除贫困)、目标 2(零饥饿)、目标 3(良好的健康与福祉)、目标 5(性别平等)、目标 7(负担得起的清洁能源)、目标 8(体面工作和经济增长)、目标 9(产业、创新和基础设施)、目标 10(减少不平等)、目标 11(可持续城市和人类住区)、目标 13(气候行动)及目标 15(陆地生物)。它强调交通运输不仅是实现可持续发展目标的手段，而且在很多方面也是成功的先决条件。《区域行动方案》特别致力于推进：(a) 高效、有韧性的交通运输和物流网络及流动性，以促进经济增长；(b) 环境可持续交通运输系统和服务；(c) 安全、包容的交通运输和流动性。
2. 《区域行动方案》指导秘书处在七个专题领域里工作，即：(a) 区域陆路交通运输互联互通和物流；(b) 海运和区域间交通运输互联互通；(c) 交通运输数字化；(d) 低碳运输和物流；(e) 城市交通；(f) 道路安全；以及(g) 包容的交通运输和流动性。
3. 亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)在 2022 年 5 月 23 日至 27 日举行的第七十八届会议上，通过了关于执行《亚洲及太平洋可持续交通运输发展部长级宣言》的第 78/3 号决议，其中核可了《部长级宣言》和《区域行动方案》，并请执行秘书优先执行《部长级宣言》。
4. 《部长级宣言》要求执行秘书定期评估国家和次区域两级在执行《区域行动方案》方面取得的进展，在亚太经社会交通运输委员会分析取得的成果，并就促进和加快执行进程制定相关政策和建议。
5. 自《区域行动方案》通过以来，秘书处一直与亚太经社会成员和准成员及发展伙伴密切合作，努力执行《区域行动方案》，为实现亚洲及太平洋可持续发展的交通运输发展和实现与交通运输相关的可持续发展目标和具体目标引领一条道路。
6. 本文件第二部分向成员国通报了在 2022 年 1 月 1 日至 10 月 30 日期间在执行《区域行动方案》方面取得的最新进展。在此期间开展的活动由各种来源供资，包括从中国、大韩民国及俄罗斯联邦政府收到的自愿资源，以及联合国道路安全基金的资助。本文件应与资料文件 ESCAP/CTR/2022/INF/1 一起阅读，该文件列出了在上述期间实施的所有活动。

## 二. 在执行《区域行动方案(2022-2026年)》上取得的进展

### A. 区域陆路交通运输互联互通和物流

7. 这一专题领域涵盖区域陆路交通运输网络沿线的基础设施互联互通和运营互联互通两个方面，以及农村互联互通的某些方面。这些行动的实施直接有助于《区域行动方案》所有三个总体目标的实现。

8. 在报告所述期间，对亚洲公路网和泛亚铁路网进行了几次补充更新，已于2022年生效：

(a) 泛亚铁路网工作组于2021年5月20日至21日在曼谷和线上举行了第七次会议，通过了缅甸、塔吉克斯坦及土耳其提出的《泛亚铁路网政府间协定》附件一的修正案。这些修正案分别补充更新了这三个国家的铁路线，已于2022年4月29日生效；<sup>1</sup>

(b) 亚洲公路工作组在于2021年6月16日至17日在曼谷和线上举行的第九次会议上，通过了柬埔寨和巴基斯坦提出的《亚洲公路网政府间协定》附件一的修正案。修正案补充更新了柬埔寨的AH21号公路和巴基斯坦的AH52号公路，已于2022年4月29日生效；<sup>2</sup>

(c) 2022年，秘书处出版了关于亚洲公路网、泛亚铁路网及陆港的协定的合订本，其中纳入了各工作组2021年通过的修正案。可以在亚太经社会网站上查阅合订本。

9. 如《区域行动方案》中所述，秘书处继续定期编写关于最佳做法和区域办法的知识产品、政策工具及组织专家组会议，以加强区域陆路交通运输网络沿线运营互联互通，包括在发生破坏性事件期间。这包括以下内容：

(a) 编写了关于“加强中国—中亚—西亚经济走廊沿线可持续交通运输互联互通运营能力，以实现2030年议程”的报告。<sup>3</sup> 该报告还附有有关走廊沿线国际公路和铁路运输协议的技术指南；<sup>4</sup>

(b) 修订了亚太经社会《次区域运输便利化示范协定》，<sup>5</sup> 该协定旨在为次区域跨境和过境运输便利化安排提供共同框架。现在的更新版本在《示范协定》第V(C)节中增加了关于不可抗力条款的阐述，并提出了关于不可抗力的更详细的《示范附件》，以帮助改进在跨境和过境交通运输运营中应对诸如冠状病毒病(COVID-19)大流行等危机的机制安排；

<sup>1</sup> 见 <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2022/CN.47.2022-Eng.pdf>。

<sup>2</sup> 见 <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2022/CN.48.2022-Eng.pdf>。

<sup>3</sup> 亚太经社会，《加强中国—中亚—西亚经济走廊沿线可持续交通互联互通的运营能力，以实现2030年议程》(曼谷，2022年)。

<sup>4</sup> 亚太经社会，“关于中国—中亚—西亚经济走廊国际公路交通运输和国际铁路交通运输的协定数据库”，《技术指南》(曼谷，2022年)。

<sup>5</sup> 亚太经社会，“交通运输便利化次区域示范协定”，2022年更新(曼谷，2022年)。

(c) 编写了一份关于在亚太经社会区域及其他地区冠状病毒病危机对商业合同的主要法律影响的分析报告，确定了重要问题，包括不可抗力条款的适用性。该报告还就合同政策提出了几项实用建议；

(d) 在经济及社会委员会第七十八届会议期间，作为一项会外活动，举行了一次关于“改进亚太贸易和运输协定及其他举措，确保未来亚洲及太平洋供应链连通性”的政策会议。在 2022 年 9 月 28 日至 30 日举行的区域经济一体化与合作第三次部长级会议期间，秘书处也组织了关于无缝和可持续互联互通的高级别政策讨论和专门的会外活动；

(e) 在亚太交通运输网络 (APTNet) 中建立了一个互动平台，展示该网络的当前内容及一些操作特性，使与交通运输相关的大量数据能够长期可视化。亚太交通运输网络第一版可供各国查阅、测试连接，并对在亚洲公路、泛亚铁路、陆港及海运网络中关于自己国家的目前情况描述进行核对。

10. 为帮助提高相关利益攸关方的能力，支持陆路和多式联运走廊及多式联运业务的发展，采取了下述行动：

(a) 秘书处完成了《亚洲及太平洋国家关于多式联运的法律的协调统一准则》的制定。该准则是秘书处在“通过制定多式联运业务法律框架，加强亚洲及太平洋交通运输网络一体化和可持续性”的能力发展项目下制定的。此外，2022 年 3 月和 6 月，召开了两次关于“亚太地区多式联运法律框架”的专家组会议，对上述准则进行讨论、完善及最终定稿；

(b) 2022 年 3 月，为东南亚国家联盟 (东盟) 成员国举办了陆港培训研讨会。2022 年 2 月，秘书处举办了一场关于“简化东盟成员国之间国际铁路交通海关手续”的东盟—亚太经社会—“欧盟支持东盟区域一体化+” (ARISE Plus) 联合网络研讨会；

(c) 秘书处与国际铁路联盟合作，举办了关于加速区域铁路数字化转型的培训课程。计划在 2022 年举办三场关于铁路数字化能力建设的研讨会；

(d) 秘书处出版了一份关于“将内陆水道纳入国家物流网络主流：孟加拉国的国家经验”的工作文件。该文件涵盖物流的相关方面，包括该行业涉及的所有方式，以确定内陆航运与其他交通运输方式相比所具有的潜力和局限性，以及内陆航运如何补充其他交通运输方式。<sup>6</sup>

11. 为确保定期提供关于便利内陆发展中国家进入区域供应链的咨询服务和能力建设方案，采取了下述行动：

---

<sup>6</sup> 亚太经社会，“将内陆水道纳入国家物流网络的主流：孟加拉国的国家经验”（曼谷，2021 年）。

(a) 秘书处 2022 年与国际运输论坛合作发表了关于“哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦：交通运输互联互通，2019 冠状病毒病大流行的影响及欧亚连通”的研究报告<sup>7</sup> 和“北亚和中亚交通运输展望”的研究报告；<sup>8</sup>

(b) 秘书处继续支持《联合国中亚经济体特别方案》下的可持续交通运输、过境和互联互通工作组的工作，包括组织下一次工作组会议，计划于 2022 年 10 月 26 日至 27 日在乌兹别克斯坦塔什干举行这次会议。

12. 为了提供新的知识产品和政策工具，促进更多地考虑区域交通运输网络和走廊对当地发展的影响，秘书处编写了一个技术建模工具，协助成员国更好地规划交通运输路线和走廊，进行更顺畅的协调和管理。可以将建模工具进一步开发为培训材料，以提高各国优化交通运输走廊的规划能力，最大限度地提高当地效益。

13. 最后，为了提高物流业的能力和社会包容性，秘书处发布了一个关于多式联运业务方面的培训手册<sup>9</sup> 和一份题为“注意劳动力中的性别差距，包括交通运输和物流行业：斯里兰卡及其他国家的观点”的工作文件。<sup>10</sup> 秘书处还于 2022 年 7 月 7 日在马尼拉举办了一次培训师讲习班，并于 2022 年 7 月 15 日在印度新德里举办了一次关于物流行业转型的区域政策对话。

14. 上述活动通过扩大和进一步改进整个区域陆路交通运输互联互通和供应链效率，有助于实现具体的绩效指标；增强陆路交通运输系统和供应链应对外部冲击、危机及破坏的可持续性和复原力；以及改善特殊处境国家(最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家)的互联互通和市场准入，促进公平发展，从而不让任何人掉队。今后实施活动将继续以绩效指标为导向。

## B. 海运和区域间交通运输互联互通

15. 这一专题领域的重点是通过海上和陆地走廊将本区域与全球供应链连接起来的关键机制。利用区域和多利益攸关方合作、相关数据分析以及规范和技术援助工具，来实现这一点。这一专题领域活动的实施直接有助于《区域行动方案》的所有总体目标的实现。

16. 在本专题领域，为取得必要的进展，预计将系统地定期交流关于亚洲及太平洋可持续海运互联互通的问题和优先事项的最佳做法和经验，定期举办欧亚间可持续交通运输互联互通区域间多利益攸关方论坛。

17. 在本报告所述期间，鉴于亚太地区普遍存在的旅行限制，关于区域间陆路交通运输的政策讨论和关于海运互联互通的政策讨论，是作为“通过区域间陆上走廊和海上通道与全球供应链连接亚太区域论坛”(2022 年 6 月 22 日

<sup>7</sup> 亚太经社会，《哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦：交通互联互通、2019 冠状病毒病大流行的影响及欧亚连接》(曼谷，2022 年)。

<sup>8</sup> 国际运输论坛，《国际运输论坛北亚和中亚运输展望》(巴黎，2022)。

<sup>9</sup> 亚太经社会，《多式联运的业务方面》(曼谷，2022 年)。

<sup>10</sup> 亚太经社会，《注意劳动力中的性别差距，包括交通运输和物流行业：斯里兰卡及其他国家的观点》(曼谷，2022 年)。

至 23 日)的一部分进行的。在两个专题部分的讨论中,都强调了高效、更具韧性的、环境可持续的互联互通举措和最佳做法。已经将论坛讨论的最终结论提交给交通运输委员会第七届会议(2022 年 11 月 25 日至 27 日)。最终结论包含几个需要采取后续行动的专题,例如关于制定绿色航运走廊和促进实施关于在亚太地区发展陆上和多式联运走廊的区域办法的建议,包括探索新的区域间运输路线和走廊。

18. 为进一步加强区域合作,强调重要伙伴关系,以及传达在海运领域方面当前的区域优先事项,秘书处正计划在“全球南南发展博览会”(2022 年 9 月 12 日至 14 日)期间,举行一个南南和三方合作专题解决办法论坛,以促进可持续海运和绿色复苏。

19. 正如《区域行动方案》所包含的,秘书处还发表了若干知识产品和政策工具,介绍亚洲及太平洋可持续、有韧性和绿色港口运营及海运的最佳做法,其中包括一个关于太平洋地区可持续、有韧性的港口和海运互联互通的现状报告;<sup>11</sup> 一个关于“促进太平洋地区可持续、有韧性的港口发展”的报告;<sup>12</sup> 以及一个关于“支持亚洲选定港口向更大的可持续性转型”的报告。<sup>13</sup>

20. 秘书处也正在实施几个新项目,提供关于便利小岛屿发展中国家进入全球和区域供应链的咨询服务和能力建设方案。这项工作预计将产生下述结果:

(a) 改进国家战略决策,促进太平洋地区可持续、有韧性的海运互联互通和港口发展;

(b) 提高东盟成员国和太平洋次区域亚太经社会成员国关于可持续海运和港口互联互通的政策质量,加强相关的跨境和跨界合作,以帮助增强亚太地区在全球供应链中的地位韧性,作为对 2019 冠状病毒病的应对措施。

21. 最后,根据《区域行动方案》的要求,秘书处调动了资金,加强与相关全球和区域行为体的合作伙伴关系,启动关于加强港口和海运运营安全性的知识产品和政策建议的工作,制定关于在港口地区储存危险货物的建议。

22. 所列活动支持向可持续、有韧性的港口发展转变;促进可持续的航运和港口运营,包括减少航运和港口运营的排放和污染物,以及发展绿色港口基础设施;解决小岛屿发展中国家在互联互通方面面临的挑战。如《区域行动方案》所指出的,这些是这一专题领域的重要绩效指标。

## C. 交通运输数字化

23. 这一专题领域的重点是亚洲及太平洋交通运输数字化转型。计划和正在实施的活动旨在利用数字技术提高交通运输的效率、韧性及社会和环境可持续性,提高对数字技术的认识,利用大数据来解决交通和其他城市运输问

<sup>11</sup> 亚太经社会,《关于太平洋地区可持续、有韧性的港口和海运互联互通状况的报告》(曼谷,2022 年)。

<sup>12</sup> 亚太经社会,《促进太平洋地区可持续、有韧性的港口发展》(曼谷,2022 年)。

<sup>13</sup> 亚太经社会,《支持亚洲选定港口向更大的可持续性转型》(曼谷,2022 年)。

题，实现海运与港口系统的互联互通，并向拥有智能交通运输系统的区域交通运输网络转变。区域和多利益攸关方的合作、相关数据分析及技术援助，是支持有关活动的主要工具。

24. 秘书处成功地完成了各项活动，并启动了支持这一专题领域的新项目。经与国家和利益攸关方进行一系列磋商，在 2021 年举行了面向北亚和中亚、东亚和东北亚的专家组会议，计划于 2022 年第四季度举行第二次专家组会议。这些会议旨在进行关于政策分析和行动计划的知识交流，以制定亚洲及太平洋智能交通运输系统区域路线图。

25. 已经完成了关于东南亚智能交通运输的技术原则的制定，其中包括案例和政策建议。已经公布了技术原则，向决策者提供，以增加他们关于智能交通运输的知识、意识及能力。基于政策指南中的政策建议，正在实施一个名为“在亚太地区推动利用智能交通运输系统的交通运输大数据实现可持续交通运输”的后续项目。这个新项目旨在提高交通运输规划者和政策制定者的意识、知识及能力，使用智能交通运输系统的交通运输大数据来评估和制定政策和战略。

26. 为了提高城市公共交通运输系统的整合和数字技术应用能力，秘书处开始实施一个新项目。这个新项目的要素之一，是制定关于使用数字技术对公共交通运输系统进行整合的方法指南。秘书处正在筹备举行一次专家组会议，以及为选定城市提供培训和咨询服务。

27. 为帮助成员国提高对在亚洲公路网沿线使用高度自动或全自动车辆的共识和认识，秘书处发表了一份关于促进在亚洲公路网沿线道路交通中部署高度自动和全自动车辆的报告，其中包含关于通过采用统一方法和区域合作促进这些技术的引进的建议。<sup>14</sup>

28. 北亚和中亚次区域办事处与亚太经社会交通运输司开始联合实施一个题为“采用新技术和数字化转型，提高铁路运营的韧性和竞争力”的项目，这个项目是面向北亚和中亚国家的。在该项目下，秘书处编制了一份北亚和中亚铁路和多式联运数字化政策、差距及良好做法清单，作为为项目目标国家交通运输数字化转型制定建议的第一步。

29. 同样，东亚和东北亚次区域办事处与贸易、投资和创新司和交通运输司已开始实施旨在促进东亚和东北亚跨境电子信息交流、实现高效铁路运输和过境运输的项目，以鼓励铁路之间的电子信息交流，高效完成过境手续。

30. 在“交通运输数字化”专题领域之下开展的活动，将有助于实现《区域行动方案》中的所有三个总体目标。通过会议和研讨会提高成员国的能力，制定区域智能交通系统路线图，通过培训和提供咨询服务开展提高认识活动，交流最佳做法，以及通过发表研究报告提供知识产品和最佳做法，这些都将是有助于实现这一专题领域总体目标下的各项指标。

---

<sup>14</sup> 亚太经社会，《促进在亚洲公路网沿线道路交通中部署高度自动和全自动车辆》（曼谷，2022 年）。

## D. 低碳交通和物流

31. 这一专题领域的重点是促进低碳运输、清洁能源技术和物流。2022年计划和正在实施的活动旨在提高利益攸关方制定关于减少交通运输运营中的碳排放的政策的能力，加速向低碳交通运输和电动交通过渡，提高货运能效，以及建立区域和多利益攸关方的合作机制，支持各国履行国家、区域及全球环境承诺。

32. 秘书处增加了对试点国家开始实行公共交通运输加速向电动交通过渡的政策的支持，这是正在实施的项目的一部分。2022年，在格鲁吉亚、老挝人民民主共和国、尼泊尔及泰国，举办了四次关于电动交通的国家能力建设讲习班。正在进行关于电动交通的案例研究和制定一套关于在公共交通运输中电动交通的区域指南。2022年8月10日至11日，在曼谷举行了“亚太地区向低碳运输公正转型区域会议”，<sup>15</sup> 对亚太地区以公共交通运输为重点的电动交通倡议概念表示支持。

33. 制定了关于区域在低碳交通上的合作机制的概念，目的是通过分享经验、信息及关于最佳做法的知识和确定在履行全球脱碳承诺方面的共同利益和政策优先事项，加强成员国之间的磋商，深化区域合作，以及加强与国家自主贡献的联系。亚太地区向低碳运输公正转型区域会议的与会者支持拟议的机制。2022年下半年将与成员国进行次区域磋商，以完善该机制。秘书处关于环境可持续交通运输系统和服务的说明(ESCAP/CTR/2022/4)载有关于低碳运输区域合作机制的更多详细内容。

34. 如在《区域行动方案》中所概述的，为加快提高亚太地区的货运能效，2022年启动了一个提高亚太地区货运部门能效的新项目。这一项目将加深对关于方式转变、提高车辆能效及在交通运输中使用先进的节能技术和可持续替代燃料的政策的理解。

35. 秘书处与国际运输论坛合作，发表了南亚和西南亚、东南亚及北亚和中亚的交通运输展望报告，分析了它们2050年之前的未来客运和货运需求及可能性出现的排放情况，以及脱碳机会。<sup>16</sup>

36. 秘书处也启动了一个关于支持在亚洲公路网沿线实行关于绿色、有韧性的交通基础设施的政策的能力建设项目，旨在提高决策者在亚洲公路网沿线设计、更新及建设绿色、有韧性的道路基础设施的能力。

37. 在“低碳运输和物流”专题领域之下的活动有助于实现《区域行动方案》的总体目标，即发展“高效、有韧性的交通运输和物流网络及流动性，以促进经济增长”，以及发展“环境可持续交通运输和服务”。在这两个总体目标下取得的成就包括：为加快公共交通向电动交通转型向各国提供能力建设支持、亚太电动交通倡议、公共交通中电动交通案例研究和区域准

---

<sup>15</sup> 见 [www.unescap.org/events/2022/regional-meeting-just-transition-low-carbon-mobility-asia-and-pacific](http://www.unescap.org/events/2022/regional-meeting-just-transition-low-carbon-mobility-asia-and-pacific)。

<sup>16</sup> 国际运输论坛，《国际运输论坛南亚和西南亚运输展望》；《国际运输论坛东南亚运输展望》；以及《国际运输论坛北亚和中亚运输展望》（巴黎，2022年）。



则、以及低碳交通区域合作机制。将在这一专题领域下开展更多活动，将继续与总体目标保持一致。

## E. 城市交通

38. 这一专题领域的重点是城市公共交通，旨在提高利益攸关方规划和发展可持续、包容、无障碍、安全及有韧性的公共交通系统的能力。计划和正在实施的活动的重点是整合城市和交通规划、使用数字技术、规划公共交通、促进非机动车出行和能效。采用的方法和模式包括：进行多利益攸关方合作，开展试点研究，收集和分析数据，制定区域方法和指南，以及向国家和城市提供能力建设支持。

39. 秘书处正在在关于综合的、可持续的、包容的及有韧性的城市公共交通系统的规划方面，向成员国和城市提供能力建设支持。参加使用数字技术加强公共交通系统整合的试点项目的一些成员国和城市是：吉大港(孟加拉国)、劳托卡(斐济)、阿拉木图(哈萨克斯坦)、杜尚别(塔吉克斯坦)及布哈拉(乌兹别克斯坦)。此外，也为提高莎阿南(马来西亚)、乌兰巴托(蒙古)及加德满都(尼泊尔)的公共交通系统的韧性和包容性提供了能力建设支持。秘书处也向巴库(阿塞拜疆)、万象(老挝人民共和国)、达尔汗(蒙古)及博卡拉(尼泊尔)提供了支持，以加强公共交通系统的社会包容和创新。

40. 正在使用可持续城市交通指数工具对大多数试点城市的城市公共交通系统现状进行分析，分析得出的结果将用于制订和完善政策，提高城市公共交通系统的整体可持续性、包容性、无障碍及韧性。城市评估报告除了载有对十项可持续城市交通指数指标的分析外，还将纳入关于交通运输的性别和社会问题及在公共交通中使用可再生能源情况的分析。

41. 这些项目和活动目前处于实施的初始阶段，计划制定方法指南，改善一体化和可持续性；计划制定区域指南，加强公共交通系统的社会包容和无障碍使用。正在编写城市交通运输的评估和研究报告，计划举办国家能力建设研讨会。在某些情况下，计划举行区域会议，以使国家和城市分享经验，并应要求向国家和城市提供咨询服务。

42. 预计关于加德满都和乌兰巴托城市交通的研究报告将包括：关于城市公共交通系统现状的分析，关于政策和做法的评估，以及现有的改进计划和建议。将制定城市公共交通和大众运输整体规划。

43. 在“城市交通”专题领域下的活动有助于实现《区域行动方案》的所有三个总体目标。这些活动也与下列活动直接相关：增加使用可持续城市交通指数工具的城市和国家数量，制定关于社会包容的方法指南和区域指南，编写城市交通运输评估报告，计划举行旨在提高认识的区域会议和国家能力建设讲习班，计划出版关于城市交通(知识产品)的出版物，以及计划发表亚太经社会以交通系统的环境可持续性为主题的交通公报。这些都显示在这一专题领域的绩效指标。

## F. 道路安全

44. 道路安全专题领域与可持续发展目标的具体目标 3.6 特别一致，重点是减少道路交通事故造成的伤亡人数。这一专题领域也与具体目标 11.2 相关联，旨在到 2030 年所有人都可以使用安全、负担得起的、无障碍的、可持续的交通运输系统。此外，这一专题领域支持关于“加强全球道路安全”的第 74/299 号大会决议，该决议宣布启动“道路安全行动十年(2021-2030年)”，其雄心勃勃的目标是到 2030 年至少防止 50%的道路交通伤亡。它还鼓励所有成员和准成员加强国家努力和区域合作，如亚太经社会第 74/3 号决议所述，实现《2030 年可持续发展议程》与道路安全相关的目标。

45. 自开始实施《区域行动方案》以来，已经实施了若干举措。在区域层面，亚太经社会交通运输司进行了一项研究，对在亚太经社会区域范围内实施《全球计划》进行了回顾，并与成员国协商制定了区域计划草案。在 2022 年 3 月举行的关于制定第二个道路安全行动十年区域行动计划的区域能力建设讲习班上，成员国就区域计划草案提供了反馈意见，<sup>17</sup> 随后对该草案进行了修订。在 2022 年 8 月 9 日至 10 日在曼谷和线上举行的关于“道路安全行动十年区域计划”的区域会议上，介绍了经过修改的草案。区域会议表示赞同，并建议将《第二个道路安全行动十年(2021-2030 年)亚洲及太平洋区域行动计划》的最终稿提交运输委员会第七届会议批准。准备将该《行动计划》作为指导文件，用于支持实现从 2021 年到 2030 年将道路交通伤亡至少减少 50%的目标。将在 2030 年之前持续采取行动，以实现与道路安全相关的所有可持续发展目标的具体目标，包括具体目标 3.6。

46. 此外，2022 年 8 月 9 日至 10 日举行了“加强道路安全专家组会议”。在会议上，介绍了秘书处就包括超速、骑摩托车带头盔、汽车安全带及开车时使用手机引起注意力分散在内的道路安全风险因素进行的研究结果，目的是便利亚太经社会成员国政府官员、国际组织、非政府组织、研究机构及学术界就应对风险因素和加强区域道路安全进行讨论。

47. 对进展情况进行有效的监测和评估，取决于准确的数据系统对道路交通死亡、受伤及撞车事故的统计和监测。为解决亚太地区的数据误差问题，秘书处继续与亚洲开发银行、世界银行、国际运输论坛及东盟基础设施基金等发展伙伴合作，加强亚太道路安全观察站。亚太道路安全观察站的目标，是成为关于整个区域的道路安全数据、政策及做法的区域论坛。2022 年 6 月，亚太道路安全观察站已经拥有 23 个成员，已成为决策者更多了解关于准确和标准统一的交通事故数据的重要性和促进协同环境发展的平台，使各国能够及时收集有用的信息，应对持续存在的道路安全危机。

48. 在联合国道路安全基金下，秘书处正在老挝人民民主共和国实施一个旨在改进该国驾执制度的项目。2022 年，该项目支持老挝人民民主共和国公共工程运输部运输司开展了六项预备性研究。此外，秘书处 2022 年在伊朗伊斯

<sup>17</sup> 见 [www.unescap.org/events/2022/virtual-regional-capacity-building-workshop-development-regional-plan-action-second](http://www.unescap.org/events/2022/virtual-regional-capacity-building-workshop-development-regional-plan-action-second)。

兰共和国实施了一个项目，以加强伊朗国家道路安全委员会作为伊朗主要国家道路安全机构的能力。

49. 秘书处也在对驾驶时使用手机这个交通事故风险因素的解决战略进行了研究。该研究考虑了能够减少驾驶时使用手机造成注意力分散的基础设施、车辆及行为措施。其产出将为成员国提供了一个实施框架，预计将在 2022 年第四季度发布。

50. 在“道路安全”专题领域下开展的活动，通过与认可《第二个道路安全行动十年(2021-2030年)》区域行动计划有关的具体绩效指标，制定和实施相关国家政策和战略，完善交通事故数据管理系统，实施安全系统干预及推广和开发相关知识产品，有助于实现“安全、包容的交通运输”的总体目标。

## G. 包容的交通运输和流动性

51. 这一专题领域的重点是为设计可明显有助于减少贫困和不平等的交通运输政策奠定知识基础，以及提高利益攸关方的能力。2022 年，计划和正在实施的活动，旨在处理不同社会群体面临的交通挑战，其中包括低收入家庭、老年人、妇女、残疾人及农村地区的交通使用者。正在开发可供国家和城市使用的知识产品，例如最佳做法汇编、实用准则及政策简报。此外，包容的交通运输和流动性活动将强调在下列方面利用技术和创新：规划包容的交通运输，收集和分析按性别分列的数据，向利益攸关方提供咨询服务和能力建设支持，以及加强区域和多利益攸关方合作。

52. 如在 E 节(城市交通)所概述的，实施了一个新项目，重点是加强亚太城市的城市交通系统的社会包容和创新。将制定一套关于普遍获得性、安全性、社会包容性及创新型城市交通系统的方便用户的指南，并将汇编关于最佳做法的案例研究报告。也计划为试点城市举办专家组会议和培训讲习班。计划在 2022 年为马来西亚、蒙古及尼泊尔举办关于城市公共交通的国家研讨会时，也将举行一场关于规划具有社会包容性的公共交通的会议。

53. 2022 年 8 月 10 日至 11 日，举行了一次关于向低碳运输公正转型的区域会议，其中包括举行了一场关于社会包容的会议，并讨论了运输工人的脆弱性，特别是在气候变化的背景下，在各国向无碳交通过渡的情况下运输工人的脆弱性。一些成员国(特别是老挝人民民主共和国和尼泊尔)正在公共交通规划中解决普遍无障碍和社会包容问题。

54. 与亚太发达国家的农村社区相比，在亚太特殊处境国家的农村社区，互联网、数字产品和服务、交通互联互通和服务及公共设施缺乏。这种可获得性缺乏，削弱了农村社区有效地应对 2019 冠状病毒病大流行和其他外部冲击的能力。

55. 在此背景下，在联合国发展账户第 14 批款项下，有一个数字和交通互联互通，促进 2019 冠状病毒病后期亚太国家农村社区社会经济复原的项目，亚太经社会信息和通信技术和减少灾害风险司与交通运输司正在联合实施这一项目。该项目旨在提高选定的亚太国家、即孟加拉国、老挝人民民主共和国及萨摩亚等国政府官员制定创新战略的能力，以改善农村数字化和交通互联互通，提高社会经济复原力。预计在研究报告中将提出加强农村基础设施

互联互通的可行性战略，将在国家和区域研讨会上讨论这些战略，以促进南南合作和信息共享。

56. 秘书处计划根据不同社会群体的需求，实施更多项目，开展活动，以解决交通系统的社会包容和可获得性问题。在交通规划活动中，也将宣传解决交通运输用户和工人的社会包容问题的重要性。将举办能力建设讲习班，并应要求向城市和国家提供咨询服务。

57. 解决交通运输中的社会包容问题，是亚太经社会的一个相对较新的工作领域。在“包容的交通运输和流动性”专题领域下开展的活动，将有助于实现《区域行动方案》的总体目标，推进安全、包容的交通运输和流动性。尽管这些活动处于实施的初始阶段，但预期的产出，例如制定方便用户的指南、收集最佳做法、关于解决交通中的社会包容问题的政策简报、计划举行的专家组会议和培训讲习班，都将与这个专题领域的一些绩效指标相对应。

### **三. 供委员会审议的问题**

58. 委员会不妨审议本文件所述的活动，并就今后支持《区域行动方案》实施的活动向秘书处提供进一步指导。也请代表向委员会通报在国家、次区域及区域各级取得的进展和开展的相关活动，这有助于这一区域可持续交通的发展。

---