

亚洲及太平洋经济社会委员会

亚洲公路工作组

第五次会议

2013年10月7-8日，曼谷

临时议程* 项目6

与发展亚洲公路相关的政策和议题

与发展亚洲公路相关的政策和议题

秘书处的说明

内容提要

本文件简要阐述了与亚洲公路发展相关的政策和议题。工作组不妨就以下领域的政策和方针向秘书处提供进一步指导：（一）亚洲公路的发展及升级改造；（二）亚洲公路数据库的升级；（三）改进道路安全；（四）发展陆港和多式联运走廊。（五）改进亚洲公路线路与地方社区和经济的联系。工作组还可提供关于亚洲公路发展和升级改造重点项目的进展和现状的最新情况。

一. 引言

1. 《亚洲公路网政府间协定》¹于2005年7月4日正式生效；它标志着亚太经社会区域发展国际公路开始进入新时代。亚洲公路网与泛亚铁路网（其政府间协定²也于2009年6月11日正式生效）已成为亚洲实现国际一体化多式联运系统构想的重要构件，在各成员国的国家方案中得到优先重视。

2. 本文件简要阐述了亚洲公路工作组第四次会议2011年9月27和28日在曼谷举行以后，秘书处在亚洲公路和道路交通运输方面所开展的相关活动。本文件还提供了近期立法会议的讨论情况和提出建议的主要内容。

* E/ESCAP/AHWG(5)/L.1。

¹ 联合国，《条约汇编》，第2323卷，第41607号。

² 联合国，《条约汇编》，第2596卷，第46171号。

二. 立法会议

3. 与亚洲公路发展和公路交通运输有关的政策和议题继续成为各次立法会议和专家组会议及讲习班关注的主题。

4. 2012 年和 2013 年期间举行的立法会议包括：(a) 第二届交通运输部长级会议(2012 年 3 月 12-16 日，曼谷)；(b) 经社会第六十八届会议(于 2012 年 5 月 17-23 日，曼谷)；(c) 第三届交通运输委员会会议(于 2012 年 10 月 10-12 日，曼谷)；(d) 经社会第六十九届会议(于 2013 年 4 月 25 日至 5 月 1 日，曼谷)。这些会议强调指出了亚洲公路对促进区域合作的重要作用，其发展和定型方面所取得的进展以及道路安全的重要性。本文件附件载有近期立法会议报告节选。

三. 秘书处开展的活动

A. 亚洲公路的发展和升级改造

5. 依照经社会的授权和委员会各届会议的建议，包括本文件附件中所提到的授权和建议，秘书处与成员国一直在开展促进亚洲公路网发展的活动。

6. 2012 年 3 月在曼谷举行的交通运输部长级会议通过的《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案(区域行动方案)第二阶段(2012-2016 年)》，授权亚太经社会秘书处进一步发展亚洲公路网和泛亚铁路网以及陆港，以促进区域层面和区域间互联互通和合作。³ 《区域行动方案》下开展各种活动的目的在于努力为本区域建立一个国际一体化多式联运和物流体系。

7. 在此方面，秘书处正在执行题为“促进对亚洲公路网投资：重点路段的可行性前期研究”项目。在这一项目下，秘书处向孟加拉国、吉尔吉斯斯坦、蒙古和缅甸提供技术援助，帮助开展选定优先线路的可行性前期研究，并促进对亚洲公路的投资。还在这些国家举行了国家讲习班，以便开展可行性前期研究或投资研究的能力建设。计划在定于 2013 年 10 月 8-9 日举行的亚洲公路投资论坛上介绍这些可行性前期研究的成果。

8. 亚太经社会与世界银行驻越南办事处和越南交通运输部公路局合作，于 2013 年 5 月 29-31 日在河内组织了道路养护和管理专家组会议。这次会议汇聚了来自南亚和东南亚的相关高级政府官员，讨论道路养护的不同做法和面临的重大挑战。会议期间探讨了涉及金融和资产管理、新技术、本区域道路养护方面的良好做法和成功的“物有所值”系统、以及能力建设需求等各种议题，并且讨论了如何重新唤起对道路养护和管理议题的关注并将其纳入发展议程工作。⁴

9. 《亚洲公路网政府间协定》使成员国更易获得升级改造亚洲公路线路所需

³ 经社会第 68/4 号决议核准执行《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》，包括《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016 年)》和《国际道路运输便利化区域战略框架》。

⁴ 除了国家公路和道路养护之外，这次会议还讨论了农村道路养护议题。参与者有机会参观了越南清化省的一个世界银行农村道路养护项目。

的赠款和贷款。⁵ 秘书处继续与相关成员国、开发银行(包括亚洲开发银行、伊斯兰开发银行和世界银行)以及其他发展伙伴合作,协助成员国与潜在捐助方开展商议,以期促进对这些优先项目的投资。

10. 认识到亚洲公路网和泛亚铁路网的重要性,亚洲开发银行与亚太经社会合作,执行了一个促进区域基础设施发展的技术援助项目。项目产出包括考虑建立一个区域项目开发设施等。

11. 在亚洲公路路线、国家公路和其他道路的发展和升级改造过程中,或许应同时考虑以下方面:

(a) 推动投资于那些确定的重点项目;

(b) 探讨获取资金的各种来源和形式,诸如建设—经营—移交模式,公私营伙伴关系、以及其他富有创意的融资机制等;

(c) 确保亚洲公路路线和其他公路的可持续保养的办法包括:(一)制定经常和定期保养规划;(二)建立道路基金/理事会;

(d) 为道路项目进行环境和社会影响评估;

(e) 通过交流经验、知识、技术和最佳做法,开展能力建设。

12. 各成员国可提供发展亚洲公路网的最新进展情况、以及先前确定的重点项目的现状(如,已完成可行性研究、已获得资金、或正在施工中)。

B. 亚洲公路数据库

13. 亚洲公路数据库中载有各成员国亚洲公路线路的全面的详细数据和信息。秘书处定期更新数据库以监测各成员国对公路网的改进情况。目前正在利用从成员国收到的 2012 年数据和信息对这一数据库进行更新。截至 2013 年 6 月 11 日,已从 10 个成员国收到最新信息。成员国和发展伙伴可通过亚太经社会网页 (www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/member%20countries.asp) 查阅亚洲公路数据库的信息。

14. 在此方面,鼓励那些尚未行事的成员国向秘书处提供相关亚洲公路线路状况变动的最新数据和信息。数据库拥有这种信息,有助于秘书处和其他组织努力开展有关公路网的分析工作。例如,亚太经社会从事的一份研究活动就采用了来自包括数据库在内的各种渠道的信息,其初步结果⁶表明,原则上讲,对亚洲公路网进行投资可产生很大净正收益和有利的分配效应。

C. 改进亚洲公路的道路安全

15. 鉴于道路撞车伤亡数字以惊人的速率持续增加,道路安全长期以来一直是

⁵ J. Reynders 等著,“1996 年-2006 年日本-亚太经社会合作基金评价”(亚太经社会,2007 年,曼谷),附件三:对亚洲公路举措(交通运输)的评价,第 210 页。见: www.unescap.org/pmd/documents/me/Eval-JECF2007.pdf。

⁶ 见《共同增长:促进经济一体化,实现一个具有包容性和可持续的亚太世纪》(ST/ESCAP/2629),第 72-73 段。见: www.unescap.org/commission/68/theme-study.html。

全球议程上的讨论话题。在全球范围，每年因道路撞车造成约 124 万人死亡，另有 5,000 万人受伤，世界卫生组织最近发布的《道路安全全球现状报告 2013》⁷ 表明，2010 年在亚太经社会区域的道路上，有 77.7 万人因交通事故而死亡，这一数字超过同年世界道路交通死亡总数的一半。与 2007 年的数据相比，2010 年世界道路交通死亡总数或许没有增加。然而，同时期在亚太经社会区域，道路交通死亡人数却增加了 10% 以上。

16. 根据亚洲公路数据库提供的最新数据(2010 年)，⁸ 按每 10 亿行车公里的死亡率计算，亚洲公路的干线安全纪录最好，低于三级的公路安全记录最差。将公路升级改造为控制进入的干线或其他较高等级标准，能够在降低死亡率方面产生显著效益。⁹ 把低于三级的公路升级达到至少为三级标准，也可显著改善道路安全。然而，二级公路与三级公路相比安全记录较差，这可能是其他一些相关因素所致，如交通流量较大、机动车所占比例较高以及平均行驶速度较快。

17. 据认为，许多国家亚洲公路安全状况有所改进，也与道路升级改造有关联，尤其是当升级改造涉及到以下情况：(a) 建造隔离障碍物，以隔开双向交通和不同类型的车辆；(b) 改进路肩。

18. 为了使全球和区域重点关注处理这一问题，自 2003 年以来，联大通过了六项决议，呼吁加强国际合作和多部门国家行动以改善道路安全状况。联大在其改善全球道路安全的第 64/255 号决议中，宣布 2011-2020 年期间为“道路安全行动十年”，其目标在于通过在国家、区域和全球各级开展更多活动，稳定并随后降低全球道路交通预计死亡率。

19. 经社会第 68/4 号决议核准《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》，并授予秘书处宽泛的授权，协助各相关成员国履行在“道路安全行动十年”下作出的承诺。

20. 2012 年 6 月在巴西里约热内卢举行的联合国可持续发展大会进一步强调道路安全的重要性；大会的成果文件《我们希望的将来》¹⁰ 中，确认道路安全是“我们实现可持续发展努力的一部分”。

21. 亚太经社会秘书处根据全球和区域的任务，制订了 2011-2020 年期间区域道路安全总体目标、具体目标和指标。

22. 秘书处一直开展工作，举办国家讲习班并提供咨询服务，协助成员国制订道路安全战略，并为“道路安全行动十年”制订或完善国家道路安全总体目标和具体目标。自从 2011 年 9 月举行工作组第四次会议以来，与阿塞拜疆(2011 年

⁷ 《道路安全全球现状报告 2013：支持行动十年》见：www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/en/index.html。

⁸ 在亚洲公路数据库中，2010 年道路安全数据设计亚洲公路中 45.5% 的线路，包括 695 个路段(占有路段数的 46.6%)，覆盖 24 个国家的 64,818 公里。

⁹ 干线道路的平均死亡率为每 10 亿车公里 2.90 例，在各种道路中比率最低，而低于三级的公路的每 10 亿车公里的死亡数字为 166.79，在各种公路中比率最高；亚洲公路线路的其他级别公路的平均死亡率为每 10 亿车公里 31.49(一级)、每 10 亿车公里 95.70(二级)以及每 10 亿车公里 68.30(三级)。关于这一问题的更多信息，见文件 E/ESCAP/AHWG(5)/1。

¹⁰ 联大第 66/288 号决议。

10月)、老挝人民民主共和国(2011年11月)和斯里兰卡(2013年2月)的相关国家部委合作,组织了道路安全问题国家讲习班。

23. 秘书处与韩国交通安全公团合作,于2013年5月8-10日在大韩民国首尔举办了亚洲及太平洋改善道路安全进展情况区域专家组会议。根据第二个全球道路安全周的专题,这次会议的专题定为弱势道路使用者。会议通过联合声明,旨在改善亚洲及太平洋道路安全,并且作为2015年后可持续发展议程一部分,帮助人们更好地了解道路安全问题(见附件二)。

24. 请工作组核准这一联合声明,供各成员国和其他利益攸关方酌情予以审议。

25. 亚太经社会秘书处与欧洲经济委员会秘书处合作,正计划于2013年12月4日在印度新德里组织“欧亚道路安全论坛”。

26. 一些国家已制订、或正在最后确定国家道路安全战略和行动计划草案。成员国不妨着手采取各种政策措施,并执行国家道路安全行动计划和方案,以实现相关全球和区域目标和指标,并监测其实施情况。

D. 发展陆港

27. 秘书处将亚洲公路网和泛亚铁路网作为两个主要构件,一直致力于推动发展本区域的国际一体化多式联运和物流系统。这种系统中另一重要辅助环节在于建立陆港网及其运营,它将充当多式联运衔接点,协助货物在不同运输模式之间的高效中转,并提高亚洲公路网及泛亚铁路网的运营效率。

28. 利用陆港和各衔接点构成的多式联运纽带,可增加铁路和内陆水道等更为有效利用资源的运输模式的共享。这一转变有助于降低对道路运输的需求,从而减少扩展现有公路或限制新建公路的必要。更多地利用铁路和内陆水道也有助于降低货运的成本,提高整条供应和配送链的效率,并降低货运的碳足迹。

29. 2012年10月10-12日举行的第三届交通运输委员会会议敲定了政府间陆港协定草案。2013年4月25至5月1日举行的经社会第六十九届会议,在其第69/7号决议中通过《政府间陆港协定》。预定于2013年11月4-8日举行的第二届亚洲交通运输部长论坛期间,该《协定》将开放供签署。

30. 为协助开展制订《政府间陆港协定》的工作,秘书处向柬埔寨、老挝人民民主共和国和缅甸提供技术援助,帮助从事陆港可行性前期研究。根据可行性前期研究的成果,于2012年11月组织了一个讲习班,探讨东南亚国家联盟(东盟)发展一体化运输及物流体系问题。

31. 秘书处目前正在执行一个针对发展和运营具有国际重要性陆港的能力建设项目,以期查明陆港规划、设计、融资和运营的最佳做法。作为该项目活动之一,亚太经社会与国际铁路联合会协作,于2013年6月11和12日在大韩民国釜山组织了一次研讨会,讨论发展和运营具有国际重要性陆港方面的能力建设问题。研讨会针对北亚和中亚国家以及东亚和北亚国家举办,它与2013年6月12-15日在大韩民国釜山开办的韩国铁路与物流交易会衔接举行。

32. 成员国不妨启动和执行各种政策措施，确认包括陆港在内的多式联运衔接点，对于协助亚洲公路网和泛亚铁路网整合形成四通八达的交通运输系统可发挥的作用，而这一系统可提高整体运输流程效率，同时又将尽量减少运输部门迅猛增长所带来的不利影响。

E. 可持续和包容性发展

33. 运输部门是稀缺的自然资源、资金和其他资源的一个主要消耗者。它也产生较多的碳足迹，并造成许多不利的社会和环境的影响，这在道路部门尤其如此。¹¹ 鉴于可持续发展议题预计持续成为 2015 年后发展议程的前沿议程，负责发展和执行公路项目（相对于运输项目而言）的决策者、规划者和其他人员需要考虑的是，如何使这一部门的未来发展能够促进本区域的可持续和包容发展。

34. 陆港等多式联运设施如何提高利用现有基础设施资产、并减少道路运输需求的问题，已在前一节描述。采用现代技术也有助于更好地利用现有道路基础设施。例如，使用信息和通信技术（信通技术），可帮助道路货运服务公司和运营商减少返程空载的比例和提高其卡车的负荷系数。¹² 同样，发展中国家的公路运营商可考虑更多采用适宜的智能交通运输系统，以提高公路运营和交通量管理效率。这样可使道路运输更安全，速度更快，排污更少，能效更高，而且成本更低。¹³

35. 种种充满希望的新技术，如，长寿沥青路面、公路设计和建造的新方法和材料、以及各种建筑材料，正在不断涌现。需要认真评估并考虑采用这些新技术和材料，必要时加以改进。它们的潜力在于可大幅度降低道路和公路建造与维护的整个生命周期成本。例如，使用长寿沥青路面可将其使用寿命从目前的 15-20 年大幅地增加至 40-50 年之久。由于路面的寿命延长，并且尤其从长远的养护期来看降低了养护需求，因此由建筑材料的生产和道路的建设与养护所产生的温室气体排放将会更低。

36. 需要更换或修复路面时，用沥青路面替换现有的混凝土路面是另一个值得考虑的领域。与混凝土路面相比，沥青路面在其使用周期中的碳足迹较少；长寿

¹¹ 例如，运输业是能源资源、尤其是石油产品的一个主要消耗者。也是二氧化碳的主要排放者之一。2008 年，世界道路、铁路和航空业消耗了 22.99 亿吨标准油。亚太区域消耗了其中 26%（即 5.98 亿吨标准油）。而本区域这一数量中的大部分，即，79.4%（4.75 亿吨标准油），是道路部门消耗的。同年度，本区域运输业排放了 17.04 亿吨二氧化碳，占全球范围内该部门二氧化碳排放量约四分之一。其中大部分排放要归咎于道路部门，它排放了 13.90 亿吨二氧化碳。（见：《2011 年亚洲及太平洋统计年鉴》（联合国出版物销售品编号：E.11.II.F.1），第 142 页）。

¹² 许多研究表明，空载的比例可高达 30%至 50%。

¹³ 本区域许多国家考虑了各种智能交通运输系统应用：电子支付路费和定价、协调或联通交通信号灯（大多数在城区）以及旅行者信息系统是三种最常见。智能交通运输系统应用情况取决于现有条件和应用类别，其效益形式可能相去甚远，但其效益潜力是巨大的。美国交通部发布的一份报告详细介绍了这些应用及其潜在效益和成本。该报告标题为《智能交通运输系统：效益、成本、部署和吸取的经验教训（2008 年更新版）》，见：<http://ntl.bts.gov/lib/30000/30400/30466/14412.pdf>（2013 年 6 月 21 日查阅）。

沥青路面的碳足迹更小。¹⁴ 尽可能地更多使用冷拌和温拌混合沥青，是减少道路建设中碳排放量的另一种选择。

37. 因储存和运输条件较差造成谷类和其他农作物的收获后损失，对大多数发展中国家来说是一个重要的发展议题。而且，很大比例的新鲜食品和蔬菜在送往市场的路上遭受损失。¹⁵ 另一个相关的议题是，如何利用主要公路、尤其是控制进入的公路，在当地农村经济与国家经济之间建立功能性纽带。通过在亚洲公路网和其他重要国家公路沿线大力发展农村物流中心，至少可以在很大的程度上处理这两个孪生的议题。这些中心可以多种形式发挥作用；例如，提高农村供应和配送链的效率，成为当地农产品的直销市场以及创造当地非农业性就业。此外，这些中心可成为公路使用者的休息和服务区，并可能被用作定点提供某些选定公共服务，如，信通技术、医保、教育和培训等。这些中心具有的潜在多重角色使其适合于成为重要的干预工具，协助公路网络直接支持农村地区实现更具包容性的发展。¹⁶

38. 亚太经社会正与其他区域委员会一起执行由联合国发展账户资助的一个项目，题为“开发和实施内陆交通运输二氧化碳排放量的监测和评估工具以促进减缓气候变化”。作为项目的部分工作，编写了一份全球内陆交通运输二氧化碳排放量状况报告。其后制定了一个内陆交通运输(公路、铁路和内陆水道)排放测量模型，称为“为未来内陆交通运输系统服务”。这一模型正处于开发收官阶段，它可成为制定可持续的交通运输政策的一个有用的规划工具。亚太经社会正计划开展这一模型的试点工作，组织区域和国家能力建设讲习班，使参与者有机会了解各种排放测量方法和减缓政策，同时学会如何使用模型。

39. 成员国不妨考虑如何最大限度地使用现有基础设施并延长其使用寿命。可更加关注采用高效的多式联运转运设施将不同交通运输模式统筹整合，包括个别于大众交通运输系统之间的整合。通过采用适当的安排和标准，分配足够的资源，以及采用更严格的质量控制机制，道路养护方案便可得到改善。另一个需要进一步探讨和改善的领域是，确定如何巩固国家和国际道路网络与当地社区和当地经济之间的功能性纽带(相对于简单的有形联接而言)。

四. 供审议的议题

40. 工作组不妨就有关以下方面的政策和方法向秘书处提供进一步指导：(一)

¹⁴ 沥青路面联盟进行的一项研究表明，在 50 年的生命周期中，永久沥青路面、传统的沥青路面和混凝土路面的二氧化碳排放量分别如下：463 吨/公里、500 吨/公里和 1610 吨/公里。这份研究见：http://asphaltroads.org/images/documents/carbon_footprint_web.pdf。(2013 年 6 月 17 日查阅)。

¹⁵ 据估计，由于储存和运输条件较差造成的谷类收获后损失可能占生产总量的 4%至 16%，大约 50%的新鲜食品和蔬菜可能在前往市场的路上损失。见文件：E/ESCAP/FAMT/SGO/5。

¹⁶ Michinoeki(日语术语：路边站或路边中心)为旅行者提供一个有组织的空间，作为休息和服务区，并为当地社区提供各种商业、社会和公共服务的空间。据报道，日本有大约 1000 个这样的设施。国际开发机构和供资机构帮助在亚洲(包括在中国和泰国)和非洲的许多发展中国家设立了这样的中心。世界银行编写了一份关于这些路边站的技术说明，见：www.worldbank.org/transport/roads/rdside%20station%20docs/02_NoteA.pdf。(2013 年 6 月 17 日查阅)。

亚洲公路的发展及其升级改造；（二）亚洲公路数据库的更新；（三）改进道路安全；（四）开发陆港；（五）巩固亚洲公路线路与当地社区和当地经济的接轨。工作组还不妨提供关于亚洲公路发展和升级改造重点项目的进展和现状的最新情况。

附件一

与亚洲公路有关的立法会议的报告节选

立法会议

决定和建议

- | 立法会议 | 决定和建议 |
|----------------------------------|---|
| 第二届交通运输部长级会议(曼谷, 2012年3月12-16日) | <ul style="list-style-type: none"> ……会议满意地注意到, 目前许多国家在其领土内把亚洲公路网和泛亚铁路网的发展工作列为优先重点, 并逐步地发展和提升这些网络, 以改善国内和区域的互联互通^a。 会议支持这一观点, 即, 亚洲公路网和泛亚铁路网、连同陆港的发展以及为海洋运输和海港提供多式联运连接, 有助于促进区域内及区域间的互联互通, 从而推动贸易的开展和民众的出行^b。 |
| 经社会第六十八届会议(曼谷, 2012年5月17-23日) | <ul style="list-style-type: none"> 许多代表团向经社会通报了它们已经开展、或正在开展的旨在发展和提高与邻国的交通运输联接计划的国家举措和活动, 作为扩大本区域内以及与其他区域间的互联互通工作的一部分, 包括欧亚运输通道。这些举措包括亚洲公路网和泛亚铁路网主要路段的建设, 其中包括国家间公路铁路联接、跨界衔接站、陆港和海港^c。 经社会要求秘书处考虑设立一个各区域间陆地和陆/海联运项目, 由亚太经社会、欧洲经济委员会(欧经委)和西亚经济社会委员会(西亚经社会)联合执行, 这将促成本区域各国间编写和制订的相关交通运输协定^d。 经社会指出, 为使本区域整体实现高效的互联互通, 投资水平须达到一定高度, 各成员国对此面临着相当大的财政困难。在此方面, 经社会指出, 越来越多的国家正运用公私营伙伴关系为交通运输基础设施发展项目提供资金, 其中包括亚洲公路网和泛亚铁路网沿线路段的项目^e。 |
| 第三届交通运输委员会会议(曼谷, 2012年10月10-12日) | <ul style="list-style-type: none"> 委员会表示继续支持开展亚洲公路和泛亚铁路相关活动, 并认识到它们对支持发展欧亚运输通道、改进内陆国家的连通性所发挥的作用。在此方面, 委员会注意到成员国在其交通运输基础设施(包括亚洲公路和泛亚铁路)的发展/升级方面正取得进展^f。 |

- 经社会第六十九届会议(曼谷, 2013年4月25日-5月1日)
- 经社会获悉, 陆港的发展将为秘书处在发展亚洲公路网和泛亚铁路网方面开展的工作提供有益的支持, 并将推动实现本区域建立国际一体化多式联运交通运输和物流系统愿景^e。
 - ……经社会欢迎各成员国继续支持秘书处执行《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016年)》, 包括在亚洲公路网、泛亚铁路网和欧亚交通运输通道等方面所开展的工作。它注意到已要求秘书处与联合国西亚经济社会委员会合作, 将亚洲公路网和泛亚铁路网与阿拉伯马什雷克地区的交通运输网连接起来^h。

备注:

^a E/ESCAP/68/9, 第23页第3段。

^b 同上, 第23页第4段。

^c E/2012/39-E/ESCAP/68/24, 第15页第89段。

^d 同上, 第15页第92段。

^e 同上, 第16页第98段。

^f E/ESCAP/69/8, 第3页第6段。

^g E/ESCAP/69/CRP.4, 第5段。

^h 同上, 第6段。

附件二

亚洲及太平洋改善道路安全联合声明

我们，出席 2013 年 5 月 8 日和 9 日在首尔举行的亚洲及太平洋改善道路安全进展情况区域专家组会议的亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)成员国以及与会的专家们，

回顾联大关于改善道路安全问题的第 64/255 号决议，其中宣布 2011-2020 年期间为“道路安全行动十年”，目的在于通过在国家、区域和全球各级开展更多活动，稳定并随后降低全球道路交通预计死亡率，

还回顾联大关于改善全球道路安全问题的第 66/260 号决议，其中要求世界卫生组织和各区域委员会与联合国道路安全协作机制的其他伙伴、以及其他利益攸关方合作，继续开展其旨在支持落实“十年”目标的各种活动，

注意到由世界卫生组织编写的《道路安全全球现状报告 2013》，其中估计 2010 年在世界的道路上有 124 万人遇难，其中 60%的死亡发生在亚洲及太平洋区域，

表示深为关切地注意到在许多亚太经社会区域的发展中国家，道路交通碰撞中遇难的道路使用者的数量以及按人口计算的死亡数字特别高，而且一些国家的行人、骑单车和骑摩托车者的死亡比例异常高，

确认，正如联合国可持续发展大会成果文件“我们希望的未来”中所述，道路安全作为一个可持续发展议题具有重要意义，

还确认这一观点，即，在本区域许多国家，鉴于道路安全问题的规模和严重性，它对经济、公众健康和人民(尤其是低收入群体)的总体福祉所造成的负面影响以及它助长贫困永久化，道路安全属于令人关切的发展议题。

注意到各国对降低其道路死亡数字作出的努力和承诺，而且尽管本区域 2010 年道路交通死亡总数有所增加，但其中 21 个国家降低了其道路交通死亡数字，这表明如果采取适当的行动并实施政治承诺，改善局面是完全可能的，

商定需要在基层学生中培养一种安全文化，

感谢亚洲及太平洋经济社会委员会秘书处和韩国交通安全公团，根据联大第 66/260 号决议所载要求，在第二个联合国全球道路安全周(2013 年 5 月 6-12 日)期间组织这次专家组会议，

1. 决心在全球、区域和国家/地方层面开展更多活动，降低本区域国家的道路交通死亡率，

2. 呼吁将道路安全确认为可持续发展议题，并呼吁采取更强有力的行动确保尤其是中低收入国家的弱势道路使用者的安全，为此加强国家行为者、联合国道路安全协作机制成员及其他利益攸关方之间的协作，

3. 承诺，作为道路安全的倡议者、专家、教育者和信息传播者，我们将

各尽所能，继续推动和支持旨在执行“行动十年”目标的各种活动，尤其注意降低弱势道路使用者的伤亡比率，

4. 请各成员国，根据联大关于改善全球道路安全的第 64/255 号决议，考虑执行载于《道路安全全球现状报告 2013》中各项建议，

5. 酌情敦促本区域国家和其他利益攸关方处理道路安全议题，包括、但不局限于以下领域的议题：

(a) 将道路安全问题作为可持续发展政策的优先考量并就此达成共识，同时为此拨出充足财政资源；

(b) 为弱势道路使用者，包括儿童、老年公民、行人、骑脚踏车和摩托车者以及残疾人，提供更加安全的道路；

(c) 使道路更加安全，并降低恶性道路碰撞；

(d) 改善国家道路安全管理和执法工作；

(e) 改善道路碰撞受害者的事后护理；

(f) 加强合作，促进伙伴关系；

6. 呼吁在联合国道路安全协作机制的框架内推动道路安全利益攸关方之间的网络联系，

7. 敦促各国向中小学和大学学生开展道路安全教育和培训，以便在基层培养道路安全文化，

兹此，2013 年 5 月 9 日在首尔通过本声明。
