

**亚洲及太平洋经济社会委员会**

交通运输委员会

第五届会议

2018年11月19日至21日，曼谷

议程项目7

通过委员会第五届会议报告**报告草稿****一. 要求经社会采取行动或提请其注意的事项**

1. 交通运输委员会建议向经社会提交一份关于“提高泛亚铁路网沿线内外铁路过境点效率的框架”的决议草案，供2019年亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)第七十五届会议审议。
2. 委员会敦促尚未这样做的成员国考虑加快各自的内部手续，交存《亚洲公路网政府间协定》之题为“亚洲公路道路安全设计标准”的附件二之二的接受书。
3. 委员会建议继续制定可持续城市交通指数，并在全区域进一步推广。

二. 会议纪要**A. 审查《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》的执行情况**

(议程项目2)

4. 委员会审议了题为“审查《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》的执行情况”的文件ESCAP/CTR/2018/1，和关于自从2016年12月在莫斯科举行的第三次交通运输部长级会议通过以来，“在《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》下开展的活动”的资料文件ESCAP/CTR/2018/INF/1。
5. 委员会满意地注意到在实施《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》方面取得的进展，并表示继续支持秘书处进一步实施该方案。在这方面，委员会满意地注意到《区域行动方案》与

巴基斯坦的《2025 年远景总体计划》或泰国政府的《自给自足经济政策》等一些国家方案和发展原则之间存在许多政策、体制和技术互补性。

6. 委员会认识到，高效的交通运输互联互通对于提高本区域在全球贸易中的地位和支持实现《2030 年可持续发展议程》至关重要。委员会还注意到，秘书处为促进交通运输互联互通而开展的活动提供了与其他次区域集团或方案主持下开展的方案的协同作用，例如，东南亚国家联盟、孟加拉湾多部门技术和经济合作倡议、孟加拉国—中国—印度—缅甸区域经济合作走廊论坛、中亚区域经济合作方案、经济合作组织、上海合作组织、南亚区域合作联盟、南亚次区域经济合作和欧洲—高加索—亚洲运输走廊。

7. 委员会了解到成员国正在实施的旨在实现可持续交通连接的国家或次区域举措和项目，特别是通过旨在进一步发展亚洲公路网、泛亚铁路网和具有国际重要性的陆港网的活动。在这方面，委员会注意到泰国努力使横贯其领土的亚洲铁路线路实现双轨路段，加强与邻国的铁路连接，并将 80% 通过泰国的亚洲公路线路升级到一级和一级标准。委员会还注意到各国政府努力发展多式联运设施，作为发展高效现代物流的一种方式，并为向环境友好型运输方式转变创造条件。委员会还注意到，孟加拉国政府的第六和第七个五年计划规定了基于走廊的道路建设，以连接全球供应链，并为内陆国家进入海港提供便利，包括通过签署机动车辆协议，监管孟加拉国、不丹、印度和尼泊尔之间的客运、个人和货运车辆交通。委员会还认可印度政府为加强与其邻国的铁路连接而采取的举措，在过去五年中，与孟加拉国的铁路货运量增加了四倍，与尼泊尔的铁路货运量在过去四年中增加了一倍。其他跨境基础设施项目也在进行中，通过建造几条铁路线路，如阿加尔塔拉 (Agartala) (印度)—阿库拉 (Akhaura) (孟加拉国)、焦格伯尼 (Jogbani) (印度)—比拉德纳格尔 (Biratnagar) (尼泊尔) 和 Jayangar (印度)—Bijalpura (尼泊尔)，以及在印度和孟加拉国之间的芬尼河和印度和尼泊尔之间的梅吉河上建造公路桥梁，建立更多的跨境铁路和公路连接。

8. 委员会注意到，成员国越来越多地在其互联互通做法中采用基于走廊的举措。在这方面，委员会认为，内陆国家的一体化和运输互联互通如果在区域一级进行，将在成本和可持续性方面产生最佳效益。委员会注意到亚洲运输发展学会表示愿意支持相关方案。

9. 委员会强调道路安全的重要性，并指出在批准和交付基础设施项目时，安全考虑越来越重要，并注意到道路基础设施设计的改进以及其他措施对俄罗斯联邦大幅减少道路交通事故和道路死亡做出了贡献。委员会还认识到，秘书处和韩国道路公社之间的合作导致了亚洲公路网沿线道路安全基础设施设计标准的制定，并将其纳入《亚洲公路网政府间协定》的新附件。

10. 委员会进一步指出，创新和利用新兴技术可在实现可持续互联互通方面发挥重要作用。委员会还强调，向铁路和内陆水道等更环保的运输方式转变，可能会减少交通运输部门对化石燃料的需求，有助于减少温室气体排放和空气污染，并促进各种运输方式之间的转换。在这方面，委员会获悉正在努力推广使用替代燃料。

11. 委员会了解到智能交通系统的重要作用，这有助于增加城市地区公共交通的模式份额。在这方面，委员会注意到计划中的大雅加达地区智能交通系统政策利用智能交通系统技术，包括支持发展综合公共交通系统的电子道路定价和电子车票系统。

12. 委员会强调，本区域机动化的速度和日益增长的交通需求要求采取协调一致的行动和政策，以确保城市和农村地区安全、高效和智能的城市交通系统，以及负担得起、无障碍和包容性的公共交通。在此背景下，委员会注意到，可持续城市交通指数的试点应用产生了积极的成果和具体的政策指导。

13. 回顾 2016 年 12 月在莫斯科举行的交通运输部长级会议通过的《关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言》，委员会还指出，亚洲和欧洲交通运输区域间协调委员会将为解决与加强区域内和区域间互联互通相关的问题提供一个宝贵的平台。在这方面，委员会请秘书处加强与欧洲经济委员会的合作，以建立该区域间委员会并使其充分运作，以期在 2020 年年中之前全面运作。委员会欢迎秘书处完成了一份关于“全面规划欧亚运输走廊，加强区域内和区域间运输互联互通”的研究报告，认为这是一个有助于规划可持续和一体化多式联运发展的宝贵工具。

14. 委员会注意到，国际道路运输联盟秘书长表示支持实施《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案》，国际道路运输联盟愿意加强与亚太经社会的合作，特别是在交通运输便利化、新技术和数字化以及道路安全领域。

15. 最后，委员会感谢中国、大韩民国和俄罗斯联邦政府和机构为秘书处执行《区域行动方案》提供财政支持。

B. 交通运输的重大议题

(议程项目 3)

1. 促进可持续发展时代的交通运输和物流

(议程项目 3(a))

16. 委员会审议了题为“可持续发展时代的交通运输和物流便利化”的文件 ESCAP/CTR/2018/2。

17. 委员会认识到，改善运输便利化和物流是使跨越模式、组织和国界的无缝运输服务促进实现 2030 年可持续发展议程的关键先决条件。委员会还承认，本区域日益增长的国际贸易给成员国带来压力，要求它们解决其货运部门固有的可持续性问题。在此背景下，委员会对亚洲及太平洋各国在有效货运业务、过境制度的实施和总体物流绩效方面继续存在非物质障碍表示关切。在这方面，委员会认识到需要在几个方面做出努力，包括提高国际道路运输的效率，加强国际铁路货运的作用，以及促进一体化多式联运走廊的开发和运营。

18. 委员会注意到运输便利化和物流问题对大多数成员国来说是共同的，因此建议最好通过加强双边、多边和区域各级的合作来解决这些问题：(a) 设计

和执行运输便利化协定，(b)进一步统一运输规则、条例和做法，(c)精简过境运输手续，(d)促进新技术的使用。

19. 就道路运输而言，委员会认识到，本区域在统一车辆重量、尺寸和排放规则方面仍有大量工作要做。委员会还指出，对道路交通权的过度限制继续抬高了运输成本，造成边境延误。关于后者，委员会表示关切的是，边境的过度延误不仅降低了道路运输业务的效率，而且对运输安全和该部门的环境绩效产生了负面影响。在这方面，委员会认识到秘书处开发的道路运输便利化工具和亚太经社会正在进行的统一道路车辆重量、尺寸和排放标准的项目有潜力解决这些问题，并有助于大大优化亚洲公路网和欧亚运输走廊沿线的道路运营。

20. 委员会还了解到成员国为加强可持续运营交通运输互联互通而采取的许多举措，包括：(a)在双边和次区域层面制定和执行交通运输便利化协定，(b)加入与交通运输便利化有关的国际公约，(c)建立国家交通运输和物流机构；(d)制定国家综合运输政策和运输和物流总计划。

21. 同样，委员会承认中亚国家面临的具体挑战，并注意到一些非物质障碍仍然阻碍着它们充分发挥运输和过境潜力。这些障碍包括不统一的程序和标准，司机和乘务员的复杂签证程序；和效率低下的海关手续。在此背景下，委员会欢迎一些有关国家目前正在采取的加强跨境运输互联互通的若干举措，包括以下建议：(a)制定一项发展交通运输互联互通的次区域方案，(b)建立中亚次区域交通运输互联互通理事会，(c)进一步统一海关程序，(d)采用道路车辆重量和尺寸的共同标准，(e)在运输和过境便利化方面使用新技术。

22. 关于铁路货运，委员会满意地注意到区域内和区域间铁路货运量不断增加。然而，委员会强调，只有采取措施，通过加强所有相关机构之间的互操作性和协调，创造无缝铁路连接，这一积极趋势才会持续。在这方面，委员会欢迎秘书处为审查国际铁路运输效率而进行的研究。委员会还获悉制定了“关于提高泛亚铁路网沿线内外铁路过境点效率的框架草案”。

23. 在实现 2030 年可持续发展议程的目前早期阶段，委员会一致认为，亚洲公路和泛亚铁路的有效整合，以及与内陆水道、海港、河港、机场和陆港的连接，可以为本区域充满活力的工业提供无缝运输解决方案。在这方面，委员会认识到水上运输可对本区域的社会经济发展作出宝贵贡献，并引发新形式的合作。

24. 委员会承认，高效多式联运和物流的发展要求人们重新审视内陆水运和沿海航运如何作为可持续互联互通议程的一部分纳入本区域的运输均衡结构。委员会注意到湄公河委员会愿意与秘书处更密切合作，促进本区域的水上运输。委员会还重申海港在提供一体化多式联运解决方案方面的关键作用，并在这方面注意到格鲁吉亚结合铁路现代化和全国现代物流中心的发展在阿纳克利亚(Anakilia)开发了一个新港口。

25. 随着各国政府努力增强本区域的经济活力，满足人员和货物的流动性要求，并将内陆和农村地区纳入主流经济发展，委员会一致认为，国际多式联运走廊的规划和运作为交付区域运输项目提供了一个切实的做法，可以最大

限度地减少运输部门对环境的影响。然而，为了确保相关发展遵循共同的发展愿景，需要讨论技术标准、运营实践、投资要求以及国家举措与区域优先事项的协调问题。在这方面，委员会审议了设立一个运输走廊政府间专家组的提议，以提供必要的政策指导，并指示秘书处与所有相关利益攸关方进行进一步磋商，以确定该专家组的运作模式和工作范围，包括其设立和活动的潜在资金来源。

26. 最后，委员会请秘书处在资源允许的情况下，继续支持成员国制定和实施运输便利化协定，促进新技术的使用，并提供物流部门的能力建设，特别侧重于最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家。在这方面，委员会鼓励秘书处将专业运输协会和研究机构等非政府行为者的专门知识添加到自己的知识库中，以建立更广泛的区域伙伴关系，促进可持续运营连接。

2. 提高泛亚铁路网沿线及以外铁路过境点效率的框架

(议程项目 3(b))

27. 委员会审议了题为“提高泛亚铁路网沿线内外铁路过境点效率的框架草案”的文件 ESCAP/CTR/2018/3。

28. 委员会注意到，框架草案是根据泛亚铁路网工作组在 2017 年 6 月举行的第五次会议上的建议制定的。委员会还注意到，框架草案是与铁路合作组织联合编制的，并在 2017 年 12 月在阿斯塔纳举行的协调统一国际铁路运输规章制度区域会议上以及分别于 2017 年 9 月在曼谷和 2018 年 5 月在安卡拉举行的两次协调统一国际铁路运输规章制度专家组会议上进行了审查。

29. 委员会欢迎框架草案将重点放在解决泛亚铁路网沿线内外铁路过境程序效率低下的问题上。会议回顾，铁路运输便利化对于增加铁路在国际货物运输中的份额至关重要，这不仅有助于区域内贸易，而且有助于减少货运的碳排放。

30. 委员会注意到框架草案中确定的四个关键行动领域，包括：(a) 铁路之间以及铁路和监管机构之间电子信息交换；(b) 通过成员国之间的适当安排，协调统一铁路过境的海关手续；(c) 高效处理换轨距问题；(d) 制定综合指标和方法工具，以处理铁路过境点的绩效。委员会认为，对这四个领域要解决的主要问题达成共识将有助于消除国际铁路运输中的低效问题。

31. 委员会着重指出，框架草案构成了一项全区域的、不具约束力的政策指导方针，以协助希望采取措施和项目实现铁路过境点便利化的成员国，特别是(但不限于)横贯泛亚铁路网的路线。铭记这些考虑，委员会认可了载于文件 ESCAP/CTR/2018/3 中的“提高泛亚铁路网沿线内外铁路过境点效率的框架草案”。

32. 在这一背景下，委员会还注意到成员国最近和正在开展的活动，以加强亚太经社会区域的国际铁路运输，包括：(a) 与邻国建立缺失的铁路连接路段，(b) 运营专用铁路货运走廊，(c) 制定双边铁路运输协定，(d) 加入国际铁路公约，(e) 与各铁路组织联合简化铁路—道路联运程序，(f) 在中国和欧洲之间的国际货运列车上使用《国际铁路货运协定》—《铁路货运公约》联合

运单，(g)探索使用电子共同运单的可能性，(h)加强各国之间的合作，以推广亚欧集装箱列车。

3. 具有国际重要性的陆港的开发和运营

(议程项目 3(c))

33. 委员会审议了题为“具有国际重要性的陆港的开发和运营”的文件 ESCAP/CTR/2018/4。

34. 委员会承认陆港的开发和运营在推进区域互联互通、加强多式联运和促进铁路、公路、机场和海港的一体化方面发挥了重要作用。在这方面，委员会承认秘书处在 2016 年 4 月生效的《政府间陆港协定》框架内促进陆港发展的工作。在这方面，委员会敦促尚未加入《协定》的成员国加入《协定》，并满意地注意到巴基斯坦政府正在考虑通过加入《协定》而成为缔约方。委员会还指出，中国政府正计划提交一份修正《协定》附件一的提案，以期在位于中国的具有国际重要性的陆港名单上增加 12 个地点。

35. 委员会表示支持秘书处促进陆港发展和运营的工作。在这方面，委员会注意到 2017 年 11 月在曼谷举行的陆港工作组第二次会议的成果，并欢迎经社会第七十四届会议通过了题为“推动具有国际重要性的陆港的规划、设计、发展和运营问题区域框架”的 2018 年 5 月第 74/2 号决议。

36. 委员会了解到成员国在陆港的开发和运营方式方面面临的一些挑战。这些问题包括政策指导不足、不同机构之间的规则和程序缺乏协调统一、创造有利于私营部门参与陆港融资和运营的条件，以及采用现代技术提高陆港运营效率。在这方面，委员会满意地承认，秘书处与大韩民国的伙伴合作，最近启动了一个项目，旨在为柬埔寨、老挝人民民主共和国、泰国和越南寻找解决这些问题的方法。

37. 尽管存在上述挑战，委员会了解到成员国为促进与邻国的互联互通而开展的陆港发展项目。在这方面，委员会注意到，泰国政府正在边境省份发展几个多式联运设施，以服务于跨境贸易并加强过境，而印度政府采取了类似的做法，通过在与孟加拉国、尼泊尔和巴基斯坦接壤的边境地区运营和发展综合检查站，提供单一窗口业务。委员会还注意到，中国的物流业五年(2016-2020 年)发展计划规定了建设更多陆港，而且这些设施已经在巴基斯坦投入运营。

38. 考虑到上述因素，委员会欢迎经社会关于具有国际重要性的陆港的规划、设计、开发和运营的区域框架，并确认其有潜力作为一种合作机制，使所有利益攸关方，无论是公共利益攸关方还是私营利益攸关方，均对(a)陆港应该做什么以及(b)它们在发展阶段和运营期间各自的责任达成类似的理解。

39. 委员会注意到在理解陆港开发和运营相关问题方面的知识差距，并认识到现代供应链日趋复杂，赞赏地注意到秘书处过去开展的能力建设活动，并请求加强这类活动，特别是帮助成员国实施具有国际重要性的陆港规划、设计、开发和运营区域框架。委员会还请秘书处继续与成员国分享本区域内外成功开发陆港的最佳做法。

4. 《2030 年可持续发展议程》时代交通运输基础设施互联互通的进展 (2014–2018 年)

(议程项目 3(d))

40. 委员会审议了题为“《2030 年可持续发展议程》时代交通运输基础设施互联互通的发展动态(2014–2018 年)”的文件 ESCAP/CTR/2018/5。

41. 委员会重申了基础设施互联互通对于实现《2030 年议程》的重要性。在这方面，委员会了解到各国为促进综合和环境均衡的运输系统而采取的各种举措，这些举措的政策旨在增加铁路和内陆水路运输的模式份额。委员会还获悉本区域各国为解决缺失的跨境铁路基础设施连接而开展的活动，并注意到中国政府预计在 2021 年前完成新加坡—昆明铁路通道项目下缺失的连接。此外，委员会还注意到柬埔寨正在进行的工作，以尽快完成波贝(柬埔寨)和 Arnayathet(泰国)之间缺失的连接，以及为确保获得重新连接该国铁路网与越南铁路网所需资金的努力。

42. 委员会还指出，通过在亚太经社会管理下执行政府间协定，采取全区域协调一致的方式有效整合运输方式，将有助于实现可持续互联互通的目标。在这一背景下，委员会获悉，中国政府正计划提交修正《亚洲公路网政府间协定》附件一的提案，以期将位于其领土上 10 条迄今被指定为潜在路线的路线正式纳入《协定》。此外，委员会注意到，中国主管当局也在审议修正《泛亚铁路网政府间协定》附件一的提案。

43. 委员会重点指出，可持续基础设施互联互通对于区域间互联互通，特别是欧洲和亚洲之间的互联互通至关重要。在这方面，委员会获悉，成员国正在开展活动，升级现有公路和铁路基础设施，改善通往海港的铁路连接。

44. 委员会还认为，基础设施监测和货运跟踪系统等新技术的开发和实施可在促进可持续互联互通和复原力方面发挥重要作用。在这方面，委员会请秘书处继续研究和分析运输基础设施互联互通方面的创新方法、趋势和发展动态，重点落在可以促进大规模多走廊发展项目的协调机制和最佳做法上。在这方面，委员会注意到非政府组织和研究机构愿意与亚太经社会协作，研究如何利用技术改善基础设施互联互通。

5. 评估城市交通系统和服务

(议程项目 3(e))

45. 委员会审议了题为“评估城市交通系统和服务”的文件 ESCAP/CTR/2018/6。

46. 委员会确认了安全和环境可持续的公共交通系统和服务对可持续城市交通的重要性。然而，快速城市化加剧了城市交通的挑战，例如本区域私人机动车辆的大幅增长，导致了车辆运行成本和出行时间/距离攀升，使土地使用效率更加低下。在这方面，委员会指出，这些情况需要城市当局和各级政府的积极参与。

47. 委员会赞赏地注意到秘书处在制定可持续城市交通指数和相关能力建设活动方面所做的努力。在这方面，委员会确认，有些数据很难获得，并建议

秘书处考虑纳入其他因素，如环境友好型公共交通车队和可再生能源车辆所占比率。委员会还获悉，一些成员国制定了类似的国家指数。

48. 委员会注意到，作为可持续城市交通指数试点研究的结果，一些成员国加强了其城市交通政策，包括：(a)在尼泊尔拆除城市地区悬挂的电缆，改善人行道，开发自行车道，规划立交桥和地铁，以减少交通拥堵；(b)开发以交通为导向的土地使用和交通规划做法，成功实施了公交优先车道，规划了多式联运枢纽和单轨系统。目前，正在进行规划工作，以确定适合捷运系统的走廊。正在开发铁路电气化项目，以提高科伦坡大都市区的载客量和运营速度。中央政府正在规划一个综合交通网络，以改善班达拉奈克国际机场和设有娱乐和商业中心的邻近社区之间的互联互通，以及(c)即将完工的轻轨交通系统和大众轨道交通系统预计将实现向公共交通的模式转变，并加强印度尼西亚多式联运公共交通的一体化。委员会请秘书处支持将可持续城市交通指数在其他主要城市加以应用，包括印度尼西亚和孟加拉国的其他城市。

49. 在可持续城市交通领域，委员会知悉了几个成员国开展的各种活动，包括：(a)巴基斯坦的快速公共汽车交通系统投入运营，快速公共汽车交通系统绿线和基于轨道的大众交通系统接近完工；(b)不丹的公共交通新增线路和服务以及轻轨交通项目的预可行性研究；(c)孟加拉国正在建设大型公共交通项目，包括快速公共汽车交通系统、大众快速交通系统和高速公路；(d)在城市中心发展经过评估的基于轨道的公共交通系统。

50. 委员会认识到可持续城市交通指数非常有用，并将可持续城市交通指数认可为评估和改进城市交通政策的工具。

51. 委员会注意到发展智能交通系统的潜在优势和面临的挑战，并鼓励使用智能交通系统来改善城市交通系统。在这方面，委员会表示支持秘书处推广智能交通系统的工作。

52. 在这方面，委员会认可在通过采用低排放车辆，特别是电动车，使城市人员流动脱碳方面所作的努力。

53. 认识到智能交通系统在解决城市交通问题和鼓励更多地使用公共交通系统方面的重要作用，委员会知悉了到成员国采取的具体行动，包括：(a)印度加强智能交通系统，用以发展地铁网络；(b)巴基斯坦在铁路和快速公共汽车交通系统中采用电子收费系统，在快车道、高速公路和公路上采用电子用户收费系统；(c)大韩民国安装公共汽车信息系统，以提供关于公共汽车位置的实时信息；(d)俄罗斯联邦利用卫星定位系统监测车辆，以减轻交通负荷，并启动自动应急系统，以改善道路交通安全。委员会还注意到在公共交通系统中应用智能交通系统所产生的积极影响，例如大韩民国采用的公共汽车信息系统大大减少了交通违规行为，增加了公共汽车的使用者。

54. 认识到改善亚太区域城市交通系统的重要性，委员会请秘书处召开一次关于亚洲及太平洋安全、有效和可持续的城市交通运输问题的国际会议，作为2017年在俄罗斯联邦哈巴罗夫斯克市举办的“城市与交通运输：安全、效率和可持续性”问题高级别国际会议的后续行动。

6. 加强亚洲及太平洋的道路安全

(议程项目 3(f))

55. 委员会审议了题为“加强亚洲及太平洋的道路安全”的文件 ESCAP/CTR/2018/7。

56. 委员会强调，考虑到道路碰撞事故的量级之大及其对人民，特别是弱势道路使用者和低收入群体的经济和总体福利，可产生的重大负面影响，道路碰撞事故是一个令人严重关切的问题。在这方面，它表示支持秘书处改善道路安全的工作。

57. 委员会重申致力于实现可持续发展目标中与道路安全相关的具体目标 3.6 和 11.2。它指出，虽然道路安全行动十年将于 2020 年结束，但道路安全问题需要在这截止日期之后继续得到关注，并表示需要一个新的十年时间框架来维持目前减少道路交通伤亡的势头。

58. 在这方面，委员会满意地注意到，尽管机动化程度在提高，但几个会员国为抗击道路碰撞事故所做的不懈努力已经开始取得成果。委员会注意到，这种进展是多管齐下的结果，包括加强道路安全管理和采用经修订的道路建设标准，从而使道路基础设施更具宽容性。

59. 在道路安全管理领域，委员会获悉俄罗斯联邦通过了“2030 年零愿景”战略，印度、巴基斯坦和泰国制定了国家道路安全政策、战略和行动计划，大韩民国采取措施加强中央和地方政府以及民间组织之间的合作，以落实道路安全政策和方案。委员会还收到了不丹、印度、巴基斯坦和俄罗斯联邦设立国家道路安全协调机构的信息。委员会注意到，印度政府启动了一项大型方案，以提供道路安全能力建设，并在全国范围内发展英才中心，并将这项任务委托给亚洲运输发展学会实施。

60. 委员会还注意到本区域为改善道路标志和标记、确定和改善黑点、实施道路评估方案和校区安全方案以及加强与车辆检查相关的政策而采取的措施。

61. 在安全基础设施领域，在跨境道路交通持续增加的背景下，委员会注意到需要采取特别措施，在整个区域创造统一的驾驶环境，并赞赏地注意到在 2017 年 12 月亚洲公路网工作组第七次会议上通过了题为“亚洲公路道路安全设计标准”的《亚洲公路网政府间协定》新的附件二之二。在这方面，委员会敦促会员国向秘书长交存接受这一新附件的文书，以确保其早日生效。委员会获悉，秘书处随时准备好协助会员国完成必要的法律程序。

62. 委员会承认将现有技术和新技术应用于道路车辆和道路交通管理可产生的积极影响，例如在大型车辆上强制安装先进的紧急制动系统和车道偏离警告系统，或者使用基于卫星的全球定位系统技术来监测安全状况和改进碰撞后的应对措施。

63. 在这方面，委员会注意到泰国政府向秘书处提出的关于在道路事故调查领域和改善道路安全可行性研究领域提供能力建设援助的请求。

64. 委员会还认可成员国采取了有针对性的行动来应对与道路安全相关的一系列社会行为，例如降低车辆驾驶员的允许血液酒精浓度，加强交通执法，加大相关处罚力度，以及颁布保护好撒玛利亚人的措施。

65. 委员会欢迎设立联合国道路安全信托基金。它指出，该基金将支持继续实施《2011—2020 道路安全行动十年全球计划》的五大支柱，并为实现 2016 年在莫斯科举行的交通运输部长级会议通过的“更新的《2016—2020 年亚洲及太平洋区域道路安全目标、具体目标和指标》”提供额外资源。

66. 委员会满意地确认，成员国已选举俄罗斯联邦内政部第一副部长 Alexander Gorovoy 先生代表经社会参加为向基金提供战略方向、审查基金业绩和确定优先供资领域而设立的咨询委员会。

67. 在这方面，委员会感谢 Gorovoy 先生接受代表本区域就道路安全领域的关切和需求发声的工作。

68. 委员会还感谢 Gorovoy 先生简要介绍了基金的目标、工作领域以及基金在选择提交基金的项目提案时的操作计划和标准。委员会还感激地注意到俄罗斯联邦打算向基金捐款 200 万美元。

69. 国际劳工组织的代表强调了为商用车辆驾驶员提供体面工作条件与道路安全之间的重要关系，并强调各国政府需要确保运输经营者执行和遵守国际标准。他还向委员会通报了即将由国际劳工组织开展的道路安全活动，包括将于 2019 年 1 月在曼谷举行的大湄公河次区域道路交通运输安全问题次区域会议，以及审查和通过道路交通运输安全准则的专家会议。

70. 亚洲运输发展学会的代表告知委员会，道路交通运输系统应当以人为本，道路设计应以人们会犯错的假设为基础。该代表告知委员会，亚洲运输发展学会和国际道路评估方案设立了一个联合中心。

71. 道路交通教育研究所的代表指出，全球 30.4% 的相关死亡发生在南亚和东南亚的 11 个国家，其中 85% 是弱势道路使用者。研究所已采取举措，支持联合国在亚洲及太平洋宣传联合国道路安全公约，并为来自印度、缅甸、尼泊尔和斯里兰卡的警官提供培训课程。它表示愿意向其他亚太国家提供能力建设援助，以支持改善本区域的道路安全。

C. 审议今后方案重点

(议程项目 4)

72. 委员会审议了题为“编制 2020 年工作方案草案”的资料文件 ESCAP/CTR/2018/INF/2。

73. 委员会获悉大会第 72/266 号决议在方案规划和预算编制方面通过的变化，特别是关于从 2020 年方案预算开始将预算期从两年期预算改为年度预算的决定。

74. 随着这一变化，联合国秘书处将编制一份方案预算文件，包括三个部分，即(a)核可本组织长期优先事项和目标的计划大纲(将在联合国总部集中编制)；(b)方案和次级方案的方案计划，包括方案执行情况信息(将在委员会

一级编制)；(c)执行方案和次级方案所需的员额和非员额资源(将在委员会一级编制)。

75. 委员会还获悉，亚太经社会 2020 年运输次级方案计划草案的重点将是支持亚洲及太平洋各成员国执行《2030 年议程》和实现可持续发展目标。

76. 在就与运输有关的工作领域向秘书处提供实质性指导时，委员会强调，对运输部门的投资还应通过在分享专门知识和最佳做法方面的协调区域合作，优先开发人力资源。在这方面，委员会请秘书处带头弥补现有的技能不足，特别是鉴于新技术的迅速发展。委员会还注意到亚洲运输发展学会表示愿意成为这一努力的坚定伙伴。在这方面，委员会赞赏地注意到具有联合国经社理事会专门咨商地位的亚洲运输发展学会在促进区域合作、能力建设、知识共享和可持续发展方面的作用。

77. 考虑到秘书处未来运输活动可能的中长期方向，委员会鼓励秘书处更加重视应用于运输基础设施管理的新技术，例如使用无人驾驶飞行器(也称为无人驾驶飞机)。一个代表团还提出，秘书处能否在具备合格工作人员的情况下，将管道纳入其未来的综合多式联运工作，并指出亚洲运输发展学会自愿举办一次关于这一主题的区域讲习班。

D. 审议将提交经社会第七十五届会议的决议草案和决定草案

(议程项目 5)

78. 委员会建议向经社会提交一份关于“提高泛亚铁路网沿线内外铁路过境点效率的框架”的决议草案，供经社会第七十五届会议审议。

79. 委员会敦促尚未这样做的成员国考虑加快各自的内部手续，交存题为“亚洲公路道路安全设计标准”的《亚洲公路网政府间协定》附件二之二的接受书。

80. 委员会建议继续制定可持续城市交通指数，并在整个区域进一步推广。

E. 其他事项

(议程项目 6)

81. 委员会注意到国际运输论坛对扩大其在亚太区域的成员以及加强其与亚太经社会在可持续运输问题上的合作表示了浓厚的兴趣。委员会还注意到，交通运输互联互通促进区域一体化是定于 2019 年 5 月 22 日至 24 日在德国莱比锡举行的下一届国际运输论坛部长级峰会的主题。最后，委员会表示赞赏国际运输论坛与亚太经社会和日本国土交通省在本届会议期间共同举办了一次特别活动，主题是东盟城市可持续城市出行。

F. 通过委员会第五届会议报告

(议程项目 7)

82. 委员会于 2018 年 11 月 21 日通过了本报告，以便提交经社会第七十五届会议核准。

三. 会议安排

A. 会议的开幕、会期和安排

83. 交通运输委员会第五届会议于 2018 年 11 月 19 日至 21 日在曼谷联合国会议中心召开。泰国交通部长 Arkhom Termpittayapaisith 先生宣布会议开幕。亚太经社会执行秘书作了讲话。

B. 出席情况

84. 下列亚太经社会成员和准成员的代表出席了委员会会议：阿塞拜疆、孟加拉国、不丹、柬埔寨、中国、法国、格鲁吉亚、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、日本、哈萨克斯坦、中国澳门、马来西亚、尼泊尔、巴基斯坦、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、斯里兰卡、塔吉克斯坦、泰国、土耳其、乌兹别克斯坦和越南。

85. 下列亚太经社会常驻观察员的代表出席了会议：摩洛哥。

86. 联合国秘书处下列办事处的代表出席了会议：欧洲经济委员会。

87. 下列联合国机构、专门机构的代表出席了会议：国际劳工组织、大图们江行动计划/联合国开发计划署秘书处、联合国人类住区规划署亚洲及太平洋区域办事处、联合国工业发展组织、世界银行和世界卫生组织。

88. 下列政府间组织的代表出席了会议：亚洲开发银行、欧洲联盟、国际运输论坛、湄公河委员会和上海合作组织。

89. 下列非政府组织、民间社会组织和其他实体的代表出席了会议：东盟港口协会、亚洲研究倡议网络、亚洲运输发展学会、日本全球基础设施基金研究财团、铁路技术研究所(蒙纳士大学)、道路交通教育研究所、国际道路运输联盟、国际铁路联盟、韩国道路公社、韩国铁道公社、韩国交通研究院、泰国智能交通系统协会。

C. 选举主席团成员

90. 委员会选出了下列主席团成员：

主席： Erdem Direkler 先生(土耳其)

副主席： Manindra Kishore Majumder 先生(孟加拉国)

Bambang Prihartono 先生(印度尼西亚)

D. 议程

91. 委员会通过了下列议程：

1. 会议开幕：

(a) 致开幕词；

(b) 选举主席团成员；

- (c) 通过会议议程。
2. 审查《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》的执行情况：
 - (a) 设立亚欧交通运输区域间协调委员会的进展；
 - (b) 区域交通运输基础设施的互联互通；
 - (c) 区域交通运输运营上的互联互通；
 - (d) 欧亚交通运输互联互通；
 - (e) 最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的交通运输互联互通；
 - (f) 可持续的城市交通；
 - (g) 农村交通运输与更广泛网络的互联互通；
 - (h) 改善道路安全。
 3. 交通运输的重大议题：
 - (a) 在可持续发展时代促进交通运输和物流；
 - (b) 提高泛亚铁路网沿线及以外铁路过境点效率的框架；
 - (c) 具有国际重要性的陆港的开发和运营；
 - (d) 《2030年可持续发展议程》时代交通运输基础设施互联互通的进展(2014-2018年)；
 - (e) 评估城市交通系统和服务；
 - (f) 加强亚洲及太平洋的道路安全。
 4. 审议今后方案重点。
 5. 审议将提交经社会第七十五届会议的决议草案和决定草案。
 6. 其他事项。
 7. 通过委员会第五届会议报告。

附件

文件清单

文 号	标 题	议程项目
普通分发文件		
ESCAP/CTR/2018/1	审查《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》的执行情况	2
ESCAP/CTR/2018/2	可持续发展时代的交通运输和物流便利化	3(a)
ESCAP/CTR/2018/3	提高泛亚铁路网沿线内外铁路过境点效率的框架草案	3(b)
ESCAP/CTR/2018/4	具有国际重要性的陆港的开发和运营	3(c)
ESCAP/CTR/2018/5	《2030年可持续发展议程》时代交通运输基础设施互联互通的发展动态(2014-2018年)	3(d)
ESCAP/CTR/2018/6	评估城市交通系统和服务	3(e)
ESCAP/CTR/2018/7	加强亚洲及太平洋的道路安全	3(f)
限制分发文件		
ESCAP/CTR/2018/L. 1/Rev. 1	附加说明的临时议程	1(c)
ESCAP/CTR/2018/L. 2	报告草稿	7
资料文件		
ESCAP/CTR/2018/INF/1	在《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》下开展的活动	2
ESCAP/CTR/2018/INF/2	编制2020年工作方案草案	4
在线信息		
www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-fifth-session	与会者须知	
www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-fifth-session	暂定会议日程	