



亚洲及太平洋经济社会委员会

交通运输委员会

第六届会议

2020年11月12至13日，曼谷

附加说明的临时议程

本文件载有交通运输委员会第六届会议的临时议程(第一部分)和临时议程说明(第二部分)。

一. 临时议程

1. 会议开幕：
 - (a) 致开幕词；
 - (b) 选举主席团成员；
 - (c) 通过议程。
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。
3. 交通运输领域的共有问题：
 - (a) 交通运输互联互通促进高效率和有韧性的供应链；
 - (b) 环境可持续交通运输系统和服务；
 - (c) 安全、包容的交通运输和人员流动。
4. 为实现可持续发展目标加快交通运输领域的变革行动。
5. 其他事项。
6. 通过委员会第六届会议报告。

二. 说明

1. 会议开幕

(a) 致开幕词

将可在线查阅会议的日程：www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-sixth-session。

(b) 选举主席团成员

委员会将为本届会议选出一名主席和两名副主席。

将可在线查阅与会者名单：www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-sixth-session。

(c) 通过议程

文件

附加说明的临时议程 (ESCAP/CTR/2020/L.1/Rev.1)

说明

委员会将审议和通过临时议程，可能会有必要的修改。

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

文件

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 (ESCAP/CTR/2020/1)

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 (ESCAP/CTR/2020/INF/1)

说明

2016年12月5日至9日在莫斯科举行的交通运输部长级会议第三届会议通过了《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》。在《部长级宣言》中，成员国确认需要长期承诺和持续解决交通运输部门的关键问题，以支持本区域经济体的经济增长、提高生活水平并增强竞争力。为此，部长级会议通过了《部长级宣言》附件一所载的《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)》。亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)第七十三届会议通过了第73/4号决议，其中认可了《宣言》，包括所附的区域行动方案，并请秘书处优先执行区域行动方案。

委员会将了解区域行动方案执行工作的最新进展，包括每个专题领域已完成活动和现有活动的重点内容。委员会不妨就区域行动方案的执行进展情况发表意见，并就其最后一年的执行工作提供指导。

3. 交通运输领域的共有问题

(a) 交通运输互联互通促进高效率和有韧性的供应链

文件

交通运输互联互通促进高效率和有韧性的供应链 (ESCAP/CTR/2020/2)

俄罗斯联邦交通运输部制定的关于确保交通运输业务抗疫安全措施的指导方针 (ESCAP/CTR/2020/INF/3)

说明

亚太经社会区域发展区域交通运输网的体制支柱由《亚洲公路网政府间协定》和《泛亚铁路网政府间协定》构成。此外，根据《政府间陆港协定》确定一系列具有国际重要性的陆港，促进了这两个网络的执行及其与港口和其他运输方式的一体化。这一区域努力大大有助于将各自为政的基础设施系统凝聚为一个共同的区域基础设施网络，从而能够通过支持全球和区域供应链的创建和运营，最大限度地服务于本区域的经济一体化并加强其未来的增长。

尽管取得了进展，但整个区域基础设施提供的水平和质量仍然参差不齐，在许多亚太国家特别是最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家，基础设施提供的水平和质量相对较低。与此同时，运营方面的挑战依然存在。值得注意的例子包括对国际道路运输权的限制、缺乏协调统一的标准、过境程序缺乏协调、不同运输方式之间繁琐的行政要求以及多式联运和物流的法律和监管框架不足。基础设施和运营互联互通的此类欠缺对供应链效率和物流业绩产生了相应的影响。冠状病毒病 (COVID-19) 大流行进一步加剧了这些挑战，并表明无缝运输互联互通是衡量整个供应链、包括延伸至本区域以外尤其是欧洲的供应链复原力的一项重要指标。

委员会不妨在 COVID-19 大流行的背景下讨论区域交通运输互联互通以及供应链效率和复原力。委员会还不妨讨论亚洲及太平洋区域交通运输互联互通的主要推动因素，并确定转型行动的机会，同时特别考虑最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的需求，并考虑亚洲和欧洲之间的区域间交通运输联系。最后，委员会不妨就正在开展和计划开展的活动向秘书处提供指导，以加强对成员国的支持，从而实现本区域内外无缝、高效和坚韧的交通运输互联互通。

委员会还不妨注意到文件 ESCAP/CTR/2020/INF/3，其中载有俄罗斯联邦交通运输部制定的关于确保交通运输业务抗疫安全措施的指导方针。

(b) 环境可持续交通运输系统和服务**文件**

环境可持续交通运输系统和服务 (ESCAP/CTR/2020/3)

说明

交通运输部门仍然是温室气体排放的主要来源，也是化石燃料的主要消费方。在亚太区域，交通运输部门占最终能源消费总量的 19% (8.52 亿吨石油当量)，占石油消费总量的 51.9%，占二氧化碳排放总量的近 13.5%，而本部门的大部分排放来自道路车辆。自 2000 年以来，由于快速的人口增长和经济发展，本部门的最终能源消费总量和二氧化碳排放量翻了一番，并将继续增长。货运排放的增长速度比其他运输类型快得多，而预计货运总需求将持续增长，在 2015 年至 2050 年间将增加两倍。另据估计，随着亚太区域经济增长和道路基础设施的扩张，到 2040 年，卡车燃料消耗量将增加一倍以上。因此，交通运输部门应更好地阐明其在应对气候变化挑战、确保气候复原力和支持《巴黎协定》目标方面的作用。

本区域目前的货运模式划分远非上佳，尽管有进一步利用铁路和水运等更环保的运输方式的潜力，但道路运输仍占主导地位。国内和国际货运继续严重依赖石油作为动力，尚未能完全适应更清洁的替代能源。这种对石油的持续依赖不仅使得运输对环境的影响更加难以有效减轻，而且加剧了传统的发展挑战，进而强调了实施可持续货运政策的必要性。相比之下，随着更加经济实惠的车辆技术的发展以及对共享人员流动、步行、骑车和智能公共交通系统的政策支持，环境友好型人员流动和可持续城市交通日益普及。然而，鉴于本区域的城市化速度，需要进一步努力以充分发挥这些政策的潜力，并支持循证决策。最后，需要进一步评估技术的使用及其在实现低碳和环境可持续交通运输系统中的作用。随着包括智能交通系统在内的交通运输系统的不断发展，信息和通信技术与交通运输的交汇对交通运输系统的动态产生了巨大影响。

在此背景下，委员会在讨论如何建立促进创新和利用技术的政策框架时，不妨考虑到 ESCAP/CTR/2020/3 号文件中的部分考虑因素，以便为交通运输部门寻求可持续和低碳的发展道路。委员会还不妨就为支持环境可持续的交通运输系统和服务而正在开展和计划开展的活动向秘书处提供进一步指导。

(c) 安全、包容的交通运输和人员流动**文件**

安全、包容的交通运输和人员流动 (ESCAP/CTR/2020/4)

说明

在亚太区域，每 38 秒钟就发生一起道路交通事故死亡事件。这相当于每分钟两人丧生，每天 2 200 人丧生，造成了惨重的经济和社会损失。虽然本区域道路交通事故的经济代价估计占各国国内生产总值的 1%至 6%之间，但社会代价是无法估量的。本区域中低收入国家占道路交通死亡人数的 55%。本区域 54%以上的道路死亡事故涉及弱势道路使用者。《2011-2020 道路安全行动十年全球计划》和可持续发展目标 3 的具体目标 3.6 旨在到 2020 年将全球道路交通事故造成的死伤人数减半。然而，随着道路死亡事故有增无减，本区域远远没有达到这一宏伟目标。虽然铁路、水运和空运在安全方面取得了飞跃，但道路安全仍然是最需要紧急干预的关键领域。分析表明，如果亚太经社会各国的道路死亡事故继续以目前的速度增加，那么无论非亚太经社会国家道路死亡事故的减少幅度如何，都不足以实现预期的全球减少目标。因此，迫切需要采取措施加快改善本区域的道路安全。与此同时，应对道路安全的挑战还需要对总体交通运输安全进行更仔细的审查并采取整体方法。

从本质上说，使用交通工具的人和交通运输部门职工的安全涉及到交通运输的社会层面。相反，安全问题的突出往往掩盖了交通作为发展人的能力、性别平等和社会包容的工具的作用。交通运输政策的社会效益历来被视为基础设施发展和相应的货物和旅客运输量增加所带来的经济刺激的副产品。然而，交通运输政策、投资和设计应作为更广泛的社会和/或减贫战略的一部分来构想和实施，这要求在各国内部和整个区域实现更好的跨部门协同作用。亚太区域尚未完全确定最佳的一揽子交通运输政策干预措施，这些措施不仅包括基础设施投资，还纳入了能够扩大基础设施的更广泛经济效益的改革和政策，并纳入了尚未实现的经济潜力和可能对社会发展产生积极溢出效应的领域。

委员会不妨以 ESCAP/CTR/2020/4 号文件为基础，讨论与改善本区域道路安全有关的挑战，并确定在 2020 年里程碑之后解决道路安全问题的宏伟行动。此外，委员会不妨在本部门可服务的更广泛社会发展需要这一背景下审议交通运输问题，包括性别平等、无障碍环境和包容等要素。最后，委员会不妨就正在开展和计划开展的旨在支持安全和包容性交通运输和人员流动的活动向秘书处提供指导。

4. 为实现可持续发展目标加快交通运输领域的变革行动

文件

为实现可持续发展目标加快交通运输领域的变革行动 (ESCAP/CTR/2020/5)

秘书处为第四届交通运输部长级会议 (2021 年) 所做的筹备工作 (ESCAP/CTR/2020/INF/2)

说明

向低碳、有气候适应能力的交通运输系统的过渡仍然迟缓，在将交通运输增长与环境退化脱钩方面进展不足。与此同时，尽管亚太区域在实现互联

互通和高效运输方面取得了进展，但本区域在互联互通方面的进展参差不齐。因此，一些国家充分发挥规模经济和持续经济增长的潜力受到了限制。此外，持续存在的性别差距、道路交通死亡事故以及在获得交通运输和相关机会方面的不平等进一步阻碍了该部门平等应对可持续发展所有层面的能力。可持续发展目标行动十年呼吁采取区域行动，提出雄心并确定解决方案。在这项努力中，各国政府必须牵头，与来自民间社会、私营部门、学术界和其他方面的利益攸关方密切合作，为交通运输部门采取变革行动，以加快实现可持续发展目标。经社会第 76/2 号决议确认，COVID-19 大流行使交通运输部门更加迫切需要扩大努力和协同作用，并杜绝今后出现如此大规模的停摆。在这方面，提高分析能力、获取用于循证政策制定的衡量标准和数据、同侪学习以及加强区域一级的规范机制和体制机制至关重要。

随着《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)》进入实施工作的最后一年，注意力将不可避免地转向未来，转向更好地使该部门的优先事项与“可持续发展目标行动十年”和疫情过后的中短期社会经济复苏努力相一致这一迫切需要。在这方面，下一个区域行动方案的核心可能是在 2030 年之前对 2020 年后世界的挑战作出大胆而协调良好的区域应对。

委员会不妨在考虑到最近的全球和区域事态发展的情况下，重点指出交通运输部门政策干预和区域合作的紧迫优先事项和领域，以加快在亚洲及太平洋实现可持续发展目标。委员会还不妨就下一个区域行动方案(2022-2026 年)的制定工作交流意见和经验，并向秘书处提供指导，该方案将提交第四届交通运输部长级会议审议。在本议程项目下，委员会还将听取秘书处为暂定于 2021 年最后一个季度举行的部长级会议所做的组织筹备工作。委员会不妨在这方面的向秘书处提供反馈。

5. 其他事项

委员会不妨审议上述议程项目未涵盖的其他事项。

6. 通过委员会第六届会议报告

文件

报告草稿(ESCAP/CTR/2020/L. 2)

说明

委员会将审议并通过第六届会议的报告，以提交经社会第七十七届会议。