

**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日至13日，曼谷
临时议程* 项目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****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**

秘书处的说明

摘要

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认识到，在解决交通运输部门的关键问题方面需要长期承诺和延续性，以支持本区域各经济体的经济增长，提高生活水平，并增强竞争力，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》和载于《部长级宣言》附件一的《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》、包括附件中的《区域行动方案》，并请执行秘书优先执行《区域行动方案》。

本文件是根据《部长级宣言》第3(d)段编写的，该段提及要求在交通运输委员会工作框架内定期评估《区域行动方案》取得的进展情况，因此本文件重点介绍了2018年10月至2020年9月期间在《区域行动方案》下开展的主要活动以及取得的进展。本文件应与ESCAP/CTR/2020/INF/1号资料文件结合起来阅读，该文件完整列出了在此期间开展的所有活动。

委员会不妨审查本文件中所述的各项活动，并就支持《区域行动方案》最后一年执行工作的未来活动向秘书处提供进一步指导。

* ESCAP/CTR/2020/L.1。

一. 导言

1. 2016年12月在莫斯科举行的交通运输部长级会议第三届会议通过了《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)》。自《区域行动方案》通过以来,秘书处一直与亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)成员和准成员以及发展伙伴密切协作,努力实施该方案,以便为亚洲及太平洋实现可持续交通运输互联互通并实现与交通运输相关的可持续发展目标和具体目标指明道路。
2. 《区域行动方案》为秘书处在七大专题领域的工作提供了指导,即:(a)区域交通运输基础设施互联互通;(b)区域交通运输运营上的互联互通;(c)欧亚交通运输互联互通;(d)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;(e)可持续的城市交通;(f)农村交通运输与更广泛网络间的互联互通;(g)加强道路安全。
3. 本文件第二部分列出了《区域行动方案》所述每个专题领域的目标,并向成员国介绍了2018年10月1日至2020年9月30日期间执行《区域行动方案》的最新进展情况。
4. 本文件应与ESCAP/CTR/2020/INF/1号资料文件结合起来阅读,该文件完整列出了上述期间开展的各项活动。

二. 《区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》的执行进展情况

A. 区域交通运输基础设施互联互通

近期目标: 应继续开发、升级改造、规划交通运输基础设施网络并投入运营,包括为此采用新技术及必要的区域标准,以便加强区域互联互通。

5. 根据《亚洲公路网政府间协定》、《政府间陆港协定》和《泛亚铁路网政府间协定》的相关条款,秘书处分别于2019年9月18日至19日举行了亚洲公路网工作组第八次会议,于2019年11月13日至14日举行了陆港工作组第三次会议,并于2019年12月10日至11日举行了泛亚铁路网工作组第六次会议。各工作组通过了一系列修正案,更新了公路网和铁路网以及陆港的地理范围和现状。目前,本区域的交通运输网络包括了32个国家境内145 000公里的公路、28个国家境内118 000公里的铁路线以及27个国家境内248个现有和潜在陆港。
6. 亚洲公路网工作组第八次会议通过了中国、格鲁吉亚、伊朗伊斯兰共和国和俄罗斯联邦提出的关于亚洲公路网路线的修正案,从而将亚洲公路的实际路线扩展了17 400公里。在这次会议上,工作组还表示支持努力推动利用技术和智能交通运输系统建设智能亚洲公路,邀请成员国继续采用亚太经社会的便利化工具和模型,并鼓励成员国考虑数字货运平台等其他工具,以进一步简化道路运输业务。

7. 陆港工作组第三次会议通过了修订印度、哈萨克斯坦和俄罗斯联邦境内具有国际重要性的陆港清单的修正案。工作组强调，需要将陆港发展纳入国际多式联运和经济走廊的大环境中，并为国际多式联运的运营制定最新的法律框架，这对提高运营效率至关重要。工作组还重点指出，必须应用现代信息和通信技术、数字解决方案和创新型商业模式，并制定全区域数字运输走廊战略愿景。
8. 亚太经社会的两个成员国、即老挝人民民主共和国和阿塞拜疆分别于2019年11月5日和2020年4月24日加入了《政府间陆港协定》，从而使该协定的缔约方数量达到15个。
9. 泛亚铁路网工作组在第六次会议上通过了伊朗伊斯兰共和国和俄罗斯联邦提出的关于铁路网路线的修正案。工作组还对剩余的缺失路段、尤其是东南亚的缺失路段表示持续关注，并重申框架草案中确定的四个问题对提高泛亚铁路网沿线及更多铁路边境口岸效率的重要性，即：(a) 铁路之间以及铁路和监管机构之间的电子信息交换；(b) 通过适当安排协调统一铁路过境海关手续；(c) 高效处理换轨距问题；(d) 制定综合指标和方法来衡量铁路边境口岸的绩效。工作组日益重视铁路之间电子信息交换的协调统一问题。
10. 2019年6月11日，土耳其政府交存了批准书，使《泛亚铁路网政府间协定》的缔约方数目达到20个。
11. 2019年举办的相关专家组会议取得了有利进展，促进了本区域的交通运输基础设施互联互通。在铁路互联互通方面，2019年9月17日至18日在哈萨克斯坦阿拉木图举行的关于统一技术标准、规则和条例以加强东北亚、中亚和西亚之间铁路连接的专家组会议确认，关于建立一条连接伊朗伊斯兰共和国、阿富汗、塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦和中国的铁路线的倡议很有意义，并建议秘书处继续为这项倡议提供技术支持。关于多式联运互联互通，2019年6月26日至27日在曼谷举行的关于提高亚洲选定多式联运走廊效率的专家组会议商定，国际南北运输走廊沿线的亚太经社会成员国可以考虑采用国际南北运输走廊相关研究报告¹ 的建议，并请秘书处在亚太经社会相关成员国的参与下举办一次与运输走廊发展相关的能力建设活动。
12. 为了进一步协助成员国加强区域交通运输基础设施互联互通，秘书处在报告所述期间发布了若干研究报告和技术材料：(a) 由中国政府资助的关于加强亚太经社会成员国统一公路车辆重量、尺寸和排放标准的能力以便利亚洲公路网沿线运输的研究报告；² (b) 一份关于陆港数字解决方案的技术文件，提供了关于使用新技术和数字解决方案的技术知识和最佳做法；(c) 关于选定多式联运走廊管理安排的比较研究报告；(d) 关于亚太经社会成员国可持续港口发展和提高港口生产力的研究。

¹ www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf。

² 亚太经社会，“加强亚太经社会成员国统一公路车辆重量、尺寸和排放标准的能力以便利亚洲公路网沿线的运输：2019年研究报告”，2019年。

13. 这一专题领域取得的进展直接有助于实现可持续发展目标 9、尤其是具体目标 9.1：发展优质、可靠、可持续和有抵御灾害能力的基础设施，包括区域和跨境基础设施，以支持经济发展和提升人类福祉，重点是人人可负担得起并公平利用上述基础设施；以及具体目标 9.4：到 2030 年，所有国家根据自身能力采取行动，升级基础设施，改进工业以提升其可持续性，提高资源使用效率，更多采用清洁和环保技术及产业流程。

B. 区域交通运输运营上的互联互通

近期目标： (a) 将通过加强交通运输便利化措施、包括协调统一交通运输的技术和运营标准、管理条例及做法来提高区域交通运输运营上的互联互通；了解并采用新技术以及实施交通运输便利化工具和框架；(b) 将通过更有效地利用现有能力和基础设施、在整个区域改善互联和兼容的交通运输网络和中转设施以加强网络互联互通、协调统一技术标准以及界定共同立法框架来开发并运营一体化多式联运系统；(c) 将通过开展能力建设并建立物流信息系统提高物流效率并降低成本来增加本区域的运输物流服务。

14. 为了执行经社会关于通过《国际铁路运输便利化区域合作框架》的第 71/7 号决议，秘书处的两个业务司、即交通运输司及贸易、投资和创新司于 2018 年 12 月 18 日至 19 日在曼谷共同举办了关于推进国际铁路运输便利化以支持区域内和区域间贸易的能力建设讲习班。参加讲习班的人员一致认为铁路运输单证的电子交换十分重要，并建议秘书处启动通过电子数据交换推进本区域铁路过境便利化方面的项目，包括关于预发货信息、海关过境和运单使用的项目。

15. 关于新技术的使用，在泛亚铁路网工作组第六次会议期间，秘书处于 2019 年 12 月 9 日和 12 日在曼谷举办了关于利用新技术推进国际铁路运输便利化的专家组会议。除其他问题外，工作组讨论了秘书处编写的关于铁路电子信息系统及其与海关系统相连接的研究报告，并得出结论认为，这一界面将进一步提高国际铁路运输的效率。考虑到东南亚次区域的发展情况、尤其是老挝人民民主共和国与中国之间铁路连接方面的发展情况，工作组还指出，在发展东南亚国家联盟国家的铁路运输和加强东盟成员国之间的合作方面，按照欧洲铁路局的做法在东南亚建立一个铁路机构具有潜在惠益。代表们还表示，需要建立一个适当的立法构架并确保为此获得高级别政治支持。工作组提议在新加坡-昆明铁路通道项目特别工作组会议上进一步审议这一事项。

16. 同一周，在俄罗斯联邦政府对支持泛亚铁路网沿线国际客运列车高效运营项目的资助下，秘书处还举办了一场政策会议，讨论关于泛亚铁路网沿线国际客运列车高效运营的研究中提出的初步建议。

17. 继中国、蒙古和俄罗斯联邦政府在交通运输部长级会议第三届会议期间签署《关于沿亚洲公路网国际道路运输政府间协定》以及该协定于 2018 年 9 月 21 日生效后，秘书处于 2018 年 11 月在乌兰巴托举办了关于《协定》执行情况的能力建设讲习班，就中国、蒙古和俄罗斯联邦的内部程序进展状况交流信息。此外，秘书处还继续推进《协定》的执行工作，为此在大韩民国仁

川举办了一系列《协定》缔约方专家组会议，以讨论拟纳入《协定》联席委员会第一次会议议程的审议事项以及其他相关事项(2019年6月)，讨论执行工作初期的主要问题和挑战以及应对方法，并探讨将《协定》的范围扩大到客运业务的可能性(2019年12月)。秘书处还为2019年7月在中国满洲里举行的联席委员会第一次会议提供了技术咨询服务。

18. 为了推动本区域一体化多式联运系统，秘书处实施了由大韩民国国土交通部资助的关于加强柬埔寨、老挝人民民主共和国、泰国和越南陆港发展体制框架的项目。该项目确定了机构实力方面的七项核心指标，并就包括政策规划、机构和组织以及法律和监管在内的关键战略方面提出了结论和建议。在该项目下，秘书处编写了题为“柬埔寨、老挝人民民主共和国、泰国和越南陆港发展和物流绩效的体制决定因素”的研究报告，并在首尔(2018年10月)、曼谷(2019年6月)、金边(2019年10月)和万象(2019年10月)举办了区域和国家讲习班。该项目的主要成果之一是老挝人民民主共和国政府批准了《政府间陆港协定》。

19. 秘书处还举办了一系列能力建设讲习班，以确定增强这些国家之间交通运输运营上的互联互通的实际措施。2018年10月在缅甸和2019年10月在老挝人民民主共和国举办的讲习班确定了国家和区域层面努力加强柬埔寨、老挝人民民主共和国、泰国和越南运营上的互联互通方面的优先事项。与会者还要求秘书处继续提供技术援助来支持这些工作。秘书处还对柬埔寨、泰国和越南之间沿海航运协定的可行性进行了研究。

20. 关于海上互联互通，秘书处于2019年11月8日举办了关于可持续海上互联互通的特别会议，作为亚太海洋日的一项活动。经社会通过了关于亚洲及太平洋加强合作推动养护和可持续利用海洋和海洋资源以促进可持续发展的第76/1号决议，其中要求继续就可持续海上互联互通开展区域对话。

21. 作为经社会会议的后续行动，秘书处启动了支持亚洲及太平洋智能港口发展政策以及推进可持续和有复原力的港口发展以支持亚洲及太平洋可持续海上互联互通项目(第一阶段)的 implementation 工作，旨在进一步推动亚太区域可持续和有复原力的智能型交通运输互联互通。

22. 为了进一步支持成员国评估、设计和实施作为可持续交通运输互联互通关键要素的一体化多式联运系统，秘书处于2019年出版了《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通回顾：应对货物运输的挑战》，³ 该出版物兼顾经济、社会和环境的关键层面，为本区域政策制定者提供了关于实现可持续货物运输互联互通的综述和见解。

23. 此外，在中国政府资助的关于将中国—中亚—西亚经济走廊可持续交通运输互联互通投入运营以实现《2030年可持续发展议程》的项目下，秘书处开发了一个涉及项目参与国的公路和铁路运输双边和多边协定数据库。秘书处还提出了关于协调统一相关条款的建议，不断提高认识：需要可靠和适合目的的数据支持循证货物运输政策。

³ 联合国出版物，出售品编号：E.20.II.F.2。

24. 为了鼓励私营部门参与实现区域交通运输运营上的互联互通并提高本区域运输物流提供商的能力，秘书处通过交流知识和良好做法继续与亚洲及太平洋的国家货运代理商、多式联运运营商和物流服务提供商开展协作。其中，秘书处于 2018 年和 2019 年在曼谷举办了一系列能力建设活动，包括一次亚太经社会-泰国国际货运代理商协会培训师培训讲习班和两次物流服务提供商年度区域会议。

25. 尽管本区域在报告所述期间在改善交通运输运营上的互联互通方面取得了重大进展，但由于冠状病毒病 (COVID-19) 大流行，2020 年客运和货运两方面运营上的互联互通都出现了规模空前的停摆。为了支持成员国确保交通运输运营上的持续互联互通，秘书处举行了三次虚拟会议，以审查泛亚铁路网沿线国家应对 COVID-19 大流行病的政策以及成员国为遏制 COVID-19 蔓延以确保国际道路运输持续运营而采取的措施方面的国家经验。这几次虚拟会议呼吁加强区域合作，作为一项 COVID-19 应对和恢复政策推动数字化和便利化，并讨论了不同的政策性建议，以减轻未来大流行病和危机期间运营停摆的影响。此外，秘书处还制定了一个框架，以支持亚洲及太平洋应对 COVID-19 大流行病的社会经济政策。该框架确定了政策行动的三个优先领域，包括通过加强贸易和交通运输互联互通来恢复供应链，其首要原则是利用本区域现有的政府间平台，并寻求更好地重建。

26. 秘书处还参与了联合国发展账户关于大流行病时代交通运输和贸易互联互通快速反应的项目，该项目的目的是在应对这场大流行病的政策中推广无接触、无缝和协作性解决方案。该项目将编制一份亚洲公路网和泛亚铁路网沿线智能公路和铁路解决方案的详细清单。

27. 这一专题领域取得的进展直接有助于实现可持续发展目标 9、尤其是具体目标 9.1 和 9.4。

C. 欧亚交通运输互联互通

近期目标：争取设立亚欧交通运输区域间协调委员会，以促进亚欧之间人员与货物的可持续交通运输无缝互联互通。

28. 交通运输委员会在 2018 年 11 月举行的第五届会议上指出，亚欧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有关的问题提供一个宝贵平台。

29. 在此背景下，秘书处继续实施由俄罗斯联邦政府出资开展的、关于将亚洲和欧洲的交通运输基础设施网络连接起来以支持区域间可持续交通运输互联互通的项目，从而支持建立亚欧交通运输区域间委员会。在该项目下，秘书处于 2018 年底对欧亚交通运输互联互通的各项举措开展了研究。研究报告综述了亚洲与欧洲之间现有的交通运输互联互通举措、建议摘要和未来执行之路。研究报告还提出了实施欧亚交通运输互联互通议程的可能机制，包括亚欧交通运输区域间协调委员会。

30. 在关于执行《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》的第 73/4 号决议中，经社会请执行秘书寻求与欧洲经济委员会 (欧洲经委会) 和其他国际组织合作，并加快目前正在进行的、建立区域间协调委员会

并全面投入运作的工作。针对这一要求，秘书处与欧洲经委会秘书处分享了上述研究报告草稿，就解决加强亚欧间交通运输互联互通方面问题的方式方法征求其意见。

31. 此外，2019年1月30日至31日在曼谷举行了亚欧交通运输互联互通区域间专家组会议，以审议在该研究报告基础上编写的一份背景文件。这次会议展现了与会国对进一步加强亚欧交通运输互联互通的浓厚兴趣，体现了联合国两个区域委员会的成员国之间就亚欧交通运输互联互通问题继续开展区域间对话的必要性。

32. 2019年10月，与欧洲经委会秘书处共同举办了欧洲经委会和亚太经社会成员国之间的联合磋商，这次磋商是在联运和物流工作队第六十二届会议框架下以可持续交通运输互联互通区域间论坛的形式举办的。论坛就多式联运和物流背景下为加强区域间可持续交通运输互联互通而开展的工作情况进行了一般性交流，内容包括基础设施互联互通、运营上的互联互通以及一体化多式联运和物流的安全、安保和环境关切。论坛的成果已提交2020年2月的欧洲经委会内陆运输委员会第82届会议。然而，该委员会未就延长欧洲经委会秘书处关于建立亚欧交通运输区域间协调委员会的任务作出任何决定。

33. 2020年，秘书处编写了关于改善亚欧交通运输互联互通进展的最新研究报告，其中反映了区域间交通运输互联互通的最新趋势，包括COVID-19大流行病对欧亚交通运输的影响。研究报告已分发欧洲经委会秘书处，征求意见和投入。该报告将提交2020年10月的虚拟区域会议进一步讨论。

34. 在中国政府的资金支持下，秘书处出版了关于欧亚运输走廊综合规划以加强区域内和区域间交通运输互联互通的研究报告，并于2019年2月在北京举办了关于通过欧亚运输走廊加强大韩民国与欧洲之间交通运输互联互通的专家组会议。这次会议确认了多式联运对确保欧亚走廊高效和有效互联互通的重要性，并要求秘书处继续在这一领域开展工作并向成员国提供支持。

35. 关于联合国中亚经济体特别方案，秘书处与欧洲经委会于2019年11月在阿什哈巴德联合举办了可持续交通运输、过境和互联互通专题工作组第二十四届会议。专题工作组讨论了特别方案的参与国在国家层面开展的交通运输基础设施项目、活动和举措；加入和实施国际公约和协定的情况；查明、隔离和消除国际运输路线重大瓶颈的情况以及道路安全问题和政策干预措施。专题工作组还审查并认可了2020-2021年工作方案草案和职权范围草案，供理事会审议和最后认可。

36. 秘书处还参与了阿什哈巴德倡议的制订工作，该倡议获得了特别方案理事会第十四届会议的认可。这项倡议旨在通过使用联合国国际法律文书、规范、标准和最佳做法减少交通运输壁垒，从而加强区域市场和跨境供应链，加强特别方案国家与其他亚洲国家和欧洲国家的互联互通，并吸引新的投资技术和创新。

37. 这一专题领域取得的进展直接有助于实现可持续发展目标9、尤其是具体目标9.1和9.4。

D. 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

近期目标：特需国家(最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家)在制订和实施创新政策与框架方面获得协助，以改进和加强可持续交通运输互联互通，并充分纳入城乡交通运输和道路安全问题。

38. 本文件第二部分 A 节和 B 节中所建议的某些活动也旨在帮助促进最不发达国家、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。

39. 通过为亚太经社会关于《内陆发展中国家 2014-2024 十年维也纳行动纲领》优先事项 1(基本过境政策问题)相关行动执行状况研究报告的编写工作提供投入，秘书处为交通运输部门执行《维也纳行动纲领》中期审查全球报告的区域投入作出了贡献。区域中期审查评估了《维也纳行动纲领》在欧亚的执行情况，确定并分享了加快执行《维也纳行动纲领》的最佳做法和创新方法，并通过了一份成果文件，旨在重点提出克服欧亚内陆发展中国家所面临挑战的建议。

40. 此外，秘书处编写了关于为中亚内陆发展中国家实施国际道路运输监管规定建立数字货运平台的研究草案。2019 年 11 月在塔什干举行的、关于中亚利用新技术推进过境交通运输便利化的能力建设讲习班讨论了这项研究。讲习班确认，车辆电子跟踪、电子封条、电子单证交换、自动过境系统和区块链等新技术的使用具有极大潜力，有助于进一步加强中亚内陆发展中国家之间的交通运输互联互通。在这方面，讲习班与会者建议制定货物和车辆电子跟踪和监测指南，以掌握最新动态，分享良好做法，并为成员国边境机构提供建议。还请秘书处举办所有中亚国家及其主要过境伙伴、边境机构和私营部门都参加的类似讲习班和讨论会，以便交流经验。

41. 为了通过加强海上互联互通支持小岛屿发展中国家，秘书处于 2019 年 8 月在曼谷举办了亚太经社会-国际海事组织(海事组织)关于将海事部门纳入联合国可持续发展合作框架主流的区域讲习班。秘书处还实施了由海事组织出资、旨在加强国内轮渡服务安全以支持亚洲及太平洋海上互联互通安全的项目。在该项目下，2020 年 3 月在曼谷举办了关于加强国内轮渡安全以支持亚洲及太平洋海上互联互通安全的在线专家组会议。本区域在海上互联互通方面开展的这些活动为交流本区域海上互联互通的最佳做法提供了一个共同平台，对小岛屿发展中国家具有积极影响。

42. 作为经社会第七十六届会议专题研究“调整风帆：加快亚洲及太平洋可持续海洋区域行动”的一项工作，秘书处与海事组织及联合国贸易和发展会议合作，编写了关于改革海运的章节，其中评估了亚洲及太平洋的海上互联互通情况，重点是太平洋小岛屿发展中国家面临的挑战。

43. 这一专题领域取得的进展直接有助于实现可持续发展目标 9、尤其是具体目标 9.a：向最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家提供更多的财政、技术和技能支持，以促进发展中国家开发有抵御灾害能力的可持续基础设施。

E. 可持续的城市交通

近期目标：本区域国家和城市应启动并实施创新型政策和框架，以评估、规划、发展、改善并维护可持续的城市交通系统和服务。

44. 交通运输委员会第五届会议认可了可持续城市交通指数，将其作为评估和改进城市交通政策的工具，建议继续制定这项指数并在全区域进一步推广，并请秘书处支持将可持续城市交通指数应用在其他主要城市。

45. 针对委员会的建议，秘书处进一步完善了该指数中的安全性和运营成本指标，以提高评估质量，还更新了数据收集指南，⁴ 以纳入更多重要方面，包括性别维度、不同能力使用者和老年人的需求以及可再生能源在公共交通中的使用。秘书处还进一步推广该指数，并支持成员国和城市加强政策制定者应用该指数评估城市流动性以及规划可持续城市交通系统和服务发展的能力。

46. 在这方面，秘书处在报告所述期间于 2019 年 10 月在河内举办了两次关于城市交通问题和可持续城市交通指数的区域能力建设讲习班，并在印度(勒克瑙和博帕尔)、乌兰巴托和苏瓦开展了一系列咨询服务和磋商会议。为了进一步推广该指数，整个报告所述期间在各种会议和论坛上介绍了实施城市的评估结果，其中包括在曼谷举办的亚太气候周、在苏瓦举行的斐济国家交通磋商论坛、在马来西亚槟城举办的亚太城市论坛、在印度勒克瑙举行的印度城市交通问题会议以及在河内举行的关于过境导向型发展和土地价值捕获的讲习班。2019 年 11 月在津巴布韦维多利亚瀑布城举行的非洲交通运输政策方案年会可持续交通运输专门技术会议介绍了这项指数，进一步提高了其知名度。

47. 为了应对 COVID-19 疫情，秘书处进一步更新了可持续城市交通指数的数据收集指南，纳入了关于 COVID-19 对交通出行影响的内容，以帮助确定政策措施，从而在面临疫情时提高亚洲城市交通的总体可持续性。2020 年在苏瓦、仰光以及印度尼西亚的巨港和北干巴鲁利用可持续城市交通指数及其关于 COVID-19 的附加内容开展了评估。

48. 自 2017 年启用以来，秘书处利用可持续城市交通指数工具在 10 个亚太国家的 16 个城市开展了城市交通评估。⁵ 越来越多的城市表示有兴趣开展评估和技术援助，以完善其城市交通政策和计划。秘书处将继续与成员国、城市、学术界、联合国机构和相关利益攸关方进一步协作，鼓励循证决策，以提高城市交通系统和服务的总体可持续性。

49. 委员会在第五届会议上还表示支持秘书处推广智能交通系统以改善城市交通系统方面的工作。为了提高对智能交通技术的认识和了解，并加强成员国利用此类技术制定政策的能力，秘书处实施了大韩民国政府资助的、题为

⁴ 亚太经社会，《城市交通及冠状病毒病对出行影响的评估：数据收集指南》(2020 年，曼谷)。

⁵ 孟加拉国(达卡和库尔纳)、不丹(廷布)、斐济(苏瓦)、印度(博帕尔、斋浦尔和苏拉特)、印度尼西亚(大雅加达、万隆和泗水)、伊朗伊斯兰共和国(德黑兰)、蒙古(乌兰巴托)、尼泊尔(加德满都)、斯里兰卡(科伦坡)和越南(河内和胡志明市)。

“创新型综合智能交通系统促进城镇地区发展和运营可持续交通系统”的项目。在该项目下，秘书处于 2019 年 4 月在大韩民国仁川举办了关于亚洲及太平洋智能交通系统发展和运营促进可持续交通系统的一次专家组会议和一次区域会议。会议就制定区域智能交通系统战略和政策计划提出政策性建议的进一步行动达成了共识。秘书处在会议上收到了 18 个成员国提出的开展能力建设活动的请求。⁶

50. 针对这些请求，秘书处编写了关于利用智能交通技术减少亚太区域交通运输部门温室气体排放的研究报告。为北亚和中亚(2019 年 10 月在巴库)、东南亚(2019 年 11 月在首尔)以及南亚和西南亚(2020 年 9 月在曼谷)举办了一系列关于该专题的次区域能力建设讲习班。已经计划并暂定于 2020 年底为太平洋次区域举办一次讲习班。这些讲习班和相关研究报告旨在加强目标国家的技术能力，以制定有效利用智能交通技术减少温室气体排放的政策。

51. 为了进一步实现《区域行动方案》中关于智能交通系统领域可持续城市交通的目标，秘书处于 2018 年 12 月发布了《亚洲及太平洋交通运输与通信公报》第 88 期，主题为“智能交通运输系统”。秘书处正在为本区域更广泛地部署智能交通系统的未来方向制定路线图，包括关于更多地使用智能交通方法来改善东南亚次区域城市地区交通状况的指南、技术原则和政策建议。

52. 此外，在俄罗斯联邦政府支助的亚太可持续城市交通系统支持本区域实现《2030 议程》的项目下，秘书处正在编写关于亚太区域可持续城市交通发展的研究报告，重点是绿色、智能和安全的交通运输，该报告将在 2021 年关于亚洲及太平洋安全、有效和可持续城市交通的区域会议上进行讨论。该会议是应委员会第五届会议的要求计划举行的，也是 2017 年 9 月在俄罗斯联邦哈巴罗夫斯克举行的“城市与交通运输：安全性、效率和可持续性”问题高级别国际会议的一项后续行动。

53. 这一专题领域取得的进展直接有助于实现可持续发展目标 7、尤其是具体目标 7.3：到 2030 年，全球能效改善率提高一倍；以及目标 11、尤其是具体目标 11.2：到 2030 年，向所有人提供安全、负担得起的、易于利用、可持续的交通运输系统，改善道路安全，特别是扩大公共交通，要特别关注处境脆弱者、妇女、儿童、残疾人和老年人的需求。

F. 农村交通与更广泛网络的互联互通

近期目标：各成员国在发展和提高农村互联互通覆盖率以及与更广泛的交通运输网络实现连通的过程中得到协助。

54. 为了实现这一目标，秘书处此前发表了几份关于农村交通运输互联互通的研究报告，包括 2017 年举行的第十届亚洲区域环境可持续交通运输论坛的

⁶ 阿富汗、阿塞拜疆、孟加拉国、不丹、柬埔寨、格鲁吉亚、印度尼西亚、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、马来西亚、蒙古、缅甸、尼泊尔、巴基斯坦、斯里兰卡、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦和越南。

背景文件、2016年版(第86期)⁷ 和2017年版(第87期)⁸ 《亚洲及太平洋交通运输与通信公报》，以及《2017年亚洲及太平洋交通运输发展动态审评》中的一个章节。⁹

55. 为了巩固这些努力，秘书处于2019年7月在曼谷召开了加强农村交通运输与区域和国际交通运输网络互联互通专家组会议。来自孟加拉国、柬埔寨、中国、印度、哈萨克斯坦、尼泊尔、泰国和越南的代表以及国际开发组织和学术研究人员介绍了他们当前的农村交通运输政策，并讨论了政府在实施农村交通运输方案方面面临的共同挑战。代表们一致认为，需要将农村交通运输视为一体化交通运输网络的一部分，而非单独的个体。在这方面，纵向互联互通的理念被视为一个潜在框架，可用于规划如何在不同层次的交通运输网络之间运输人员和货物，从而将农村地区与城镇连接起来。

56. 专家组会议后，秘书处于2019年出版了《加强亚洲及太平洋农村交通运输与区域和国际交通运输网络互联互通》，¹⁰ 作为可持续和包容性交通运输专论系列的一部分，旨在激发更广泛的讨论，探讨政府如何加强农村交通运输与较高层次网络的互联互通，并在此过程中使其农村交通运输网络成为更加有效的社会经济发展渠道。

57. 这一专题领域取得的进展直接有助于实现可持续发展目标2、尤其是具体目标2.a：通过加强国际合作等方式，增加对农村基础设施的投资，以增强发展中国家、特别是最不发达国家的农业生产能力。

G. 加强道路安全

近期目标：本区域各国在改善道路安全状况以及兑现其在“2011-2020年道路安全行动十年”和可持续发展目标3和11作出的各项承诺方面得到协助。

58. 根据《2016-2020年亚洲及太平洋区域道路安全目标和具体目标》更新版、《2011-2020道路安全行动十年全球计划》以及与道路安全相关的可持续发展目标，秘书处在俄罗斯联邦政府的资金支持下实施了关于处理亚太国家道路交通事故、死亡和受伤的主要原因以实现可持续发展目标道路安全具体目标的项目。该项目将超速和酒后驾驶定为亚太区域道路交通事故的两大原因，并据此编写了两份研究报告，为改善这些领域的道路安全提出了建议：《解决酒后驾驶问题以促进亚太区域道路安全的策略：实施框架》¹¹ 和《解决超速问题以促进亚太区域道路安全的策略：实施框架》。¹²

59. 此外，作为该项目的一部分，秘书处于2019年4月在新德里举办了关于处理亚太国家道路交通事故、死亡和受伤的主要原因以实现可持续发展目

⁷ ST/ESCAP/SER.E/86。

⁸ ST/ESCAP/SER.E/87。

⁹ 联合国出版物，出售品编号：E.18.II.F.6。

¹⁰ ST/ESCAP/2886。

¹¹ ST/ESCAP/2887。

¹² ST/ESCAP/2888。

标道路安全具体目标的区域讨论会。讨论会审查了相关研究报告，并讨论了各项政策建议。为了加强成员国参会者处理道路交通事故两大原因的能力，为东南亚(2019年8月在马尼拉)及北亚和中亚(2019年10月在巴库)举办了次区域能力建设讲习班。

60. 为了建立认识，扩大和加深对道路安全问题的了解，秘书处出版了《亚洲及太平洋交通运输与通信公报》第89期：“改善道路安全”，其中六篇文章介绍了在特定情况下加强道路安全的各种方法。¹³ 秘书处还计划于2020年出版一本关于亚太区域道路安全的专著，介绍亚太区域道路安全的现状，阐述各项全球和区域道路安全举措，讨论与道路安全有关的关键问题，并提出解决这些问题的建议措施。此外，秘书处根据世界卫生组织的全球道路安全状况报告编制了载有区域道路安全数据和趋势的信息图表以及一份分析报告。

61. 为了发挥协同作用，协助成员国实现道路安全行动十年的目标以及可持续发展目标中与道路安全相关的具体目标，秘书处继续与其他发展伙伴开展协作，加强亚太区域的道路安全。

62. 经社会是联合国道路安全基金的一个参与组织，而且秘书处牵头实施了“加强菲律宾速度管理”项目，全球道路安全伙伴关系是其实施伙伴。该项目旨在通过改进道路使用者的行为来推动减少菲律宾与速度相关的道路交通事故及其严重程度。根据该项目，2019年发布了关于菲律宾速度管理的研究报告。此外，根据一项国家利益攸关方参与倡议，正在筹备和开展利益攸关方参与一揽子计划以及社交媒体公众和利益攸关方参与运动。在联合国道路安全基金的额外资金支持下，秘书处与印度亚洲运输发展学会和马来西亚道路安全研究学会合作，正在实施一个为期18个月的项目，以改进老挝人民民主共和国的驾驶执照颁发系统。

63. 亚太经社会秘书处与秘书长道路安全问题特使秘书处和欧洲经委会密切合作，于2019年3月19日、21日和22日在加德满都举办了关于道路安全的国家能力建设讲习班。该讲习班有助于国家利益攸关方根据《2011-2020年全球道路安全行动十年计划》的五大支柱制定尼泊尔道路安全战略和行动计划草案(2020-2030年)。

64. 为了解决道路安全数据缺口问题，秘书处于2019年12月在曼谷主办了亚太道路安全观察站第二次讲习班。该讲习班是与亚洲开发银行、国际汽车联合会和国际运输论坛合作举办的，其主要目的是讨论亚太道路安全观察站的发展及道路安全数据管理系统的改进。在这次讲习班之前，秘书处还与国际运输论坛合作，于2019年6月在曼谷举办了关于支持东南亚国家交通安全信息系统的会议。会议的重点是审查东南亚道路安全方面的最新发展，并审查国家和地方行动与全球倡议和进程之间的联系。

65. 这一专题领域取得的进展直接有助于实现可持续发展目标3、尤其是具体目标3.6：到2020年，全球公路交通事故造成的死伤人数减半；以及目标

¹³ ST/ESCAP/SER. E/89。

11、尤其是具体目标 11.2：到 2030 年，向所有人提供安全、负担得起的、易于利用、可持续的交通运输系统。

三. 供委员会审议的问题

66. 委员会不妨审查本文件所述的活动，并就支持《区域行动方案》执行工作的未来活动向秘书处提供进一步指导。还请代表们向委员会通报在国家和区域两级推动本区域实现可持续交通运输互联互通的进展情况和相关活动。
