

**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

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》，包括《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)》。该宣言随后得到了经社会2017年5月19日第73/4号决议的认可。

本文件是根据《部长级宣言》执行段落第3(d)段编写的，该段提及要求在交通运输委员会框架内定期评估《区域行动方案》的执行进展情况。因此，本文件介绍了2017年1月至2018年9月期间在《区域行动方案》下开展的主要活动的要点。本文件应与资料文件ESCAP/CTR/2018/INF/1结合起来阅读，其中详尽列出了在此期间开展的所有活动，包括研究、会议和能力建设讲习班，并与资料文件ESCAP/CTR/2018/INF/2结合起来阅读，其中包括大会在其第72/266号决议通过的关于从2020年第一个年度周期开始实施的方案规划和预算编制方面的改动。

委员会似宜审查本文件所述的活动，委员会成员不妨分享各自国家在执行《区域行动方案》方面取得的进展情况。委员会还似宜就支持执行《区域行动方案》的未来活动，向秘书处提供指导。

\* ESCAP/CTR/2018/L.1。

## 一. 引言

1. 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《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)》。<sup>1</sup> 《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。
2. 自《区域行动方案》通过以来,秘书处一直与经社会成员、准成员和发展伙伴密切合作,努力实施该方案,以实现整个区域可持续交通运输互联互通的共同愿景。
3. 本文件列出了《区域行动方案》所述每个专题领域的近期目标,并介绍2017年1月1日至2018年9月30日期间执行《区域行动方案》的最新进展情况。
4. 本文件应结合为交通运输委员会第五届会议编写的下列文件一起阅读:促进可持续发展时代的交通运输和物流(ESCAP/CTR/2018/2)、提高泛亚铁路网沿线及以远铁路过境点效率的框架(ESCAP/CTR/2018/3)、具有国际重要性的陆港的开发和运营(ESCAP/CTR/2018/4)、《2030年可持续发展议程》时代交通运输基础设施互联互通的发展动态(2014-2018年)(ESCAP/CTR/2018/5)、评估城市交通系统和服务(ESCAP/CTR/2018/6)和加强亚洲及太平洋的道路安全(ESCAP/CTR/2018/7)。

## 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的互联互通

**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. 在第三届交通运输部长级会议通过并经亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)第73/4号决议核可的《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》<sup>2</sup>中,亚太经社会成员和准成员的交通运输部长和代表们认识到,《亚洲公路网政府间协定》<sup>3</sup>《泛亚铁路网政府间协定》<sup>4</sup>《政府间陆港协定》<sup>5</sup>为加强亚太区域交通运输互联互通提供了一套体制框架。迄

---

<sup>1</sup> 以下简称《区域行动方案》。

<sup>2</sup> E/ESCAP/73/15/Add.1。

<sup>3</sup> 联合国,《条约汇编》,第2323卷,第41607号。

<sup>4</sup> 同上,第2596卷,第46171号。

<sup>5</sup> 同上,第53630号。

今为止，《亚洲公路网政府间协定》已有 30 个缔约方，《泛亚铁路网政府间协定》有 19 个缔约方，《政府间陆港协定》有 13 个缔约方。

6. 2017 年，根据每个政府间协定的条款，秘书处于 2017 年 6 月 13 日至 14 日在大韩民国釜山举行了泛亚铁路网工作组第五次会议，<sup>6</sup> 于 2017 年 11 月 14 日至 15 日在曼谷举行了陆港工作组第二次会议，<sup>7</sup> 并于 2017 年 12 月 13 日至 15 日在曼谷举行了亚洲公路网工作组第七次会议。<sup>8</sup>

7. 关于泛亚铁路网，泛亚铁路网工作组第五次会议通过了柬埔寨和泰国提出的关于泛亚铁路网路线的修正案。

8. 关于陆港，陆港工作组第二次会议通过了关于修订俄罗斯联邦、泰国和土库曼斯坦具有国际重要性的陆港清单的修正案。根据《政府间陆港协定》第八条第 4 款的规定，俄罗斯联邦和泰国代表团在工作组会议上再确认了它们提出的修正案，而未派代表出席会议的土库曼斯坦政府尚待采取这样的行动。根据《政府间陆港协定》第八条第 4 款，提出《协定》附件一修正案的成员国的再确认是该修正案生效的先决条件。在会议上，工作组还欢迎秘书处在俄罗斯联邦政府的资助下制定了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草案，并建议将其提交 2018 年举行的经社会第七十四届会议。制定这一框架的目的是为了推动确定一种共同做法，以便促进《政府间协定》附件一中指定的具有国际重要性的陆港的开发和投入运营。

9. 根据工作组的建议，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”的第 74/2 号决议。在采取这样的行动时，经社会确认这一框架在协助成员国实现更大的区域互联互通方面的潜力。为了进一步推进该框架并协助成员国有效利用该框架，秘书处为东南亚国家(2018 年 5 月，曼谷)、中亚国家(2018 年 5 月至 6 月，哈萨克斯坦阿拉木图)和南亚国家(2018 年 8 月，新德里)举办了一系列能力建设研讨会。

10. 12 月 13 日至 15 日在曼谷举行的亚洲公路网工作组第七次会议通过了蒙古和斯里兰卡提出的关于网络线路的修正案。工作组第七次会议还通过了大韩民国提出的一项修正案：在《亚洲公路网政府间协定》中增加附件二之二。新附件的目标是就若干道路基础设施安全设施的设计标准，向会员国提供指导(详情见下文第二节 G 部分)。根据《亚洲公路网政府间协定》第八条第 5 款，新附件将在《协定》三分之二的缔约方直接或通过随时准备协助这一进程的亚太经社会秘书处向联合国秘书长交存接受书 12 个月后生效。<sup>9</sup>

<sup>6</sup> E/ESCAP/TARN/WG(5)/6。全文可查询：[www.unescap.org/events/fifth-meeting-working-group-trans-asian-railway-network](http://www.unescap.org/events/fifth-meeting-working-group-trans-asian-railway-network)。

<sup>7</sup> E/ESCAP/DP/WG(2)/5。全文可查询：[www.unescap.org/events/2nd-meeting-working-group-dry-ports](http://www.unescap.org/events/2nd-meeting-working-group-dry-ports)。

<sup>8</sup> E/ESCAP/AHWG(7)/5。全文可查询：[www.unescap.org/events/seventh-meeting-working-group-asian-highway](http://www.unescap.org/events/seventh-meeting-working-group-asian-highway)。

<sup>9</sup> 关于改善亚洲及太平洋道路安全的文件 ESCAP/CTR/2018/7 附件载有接受书范本。

11. 泛亚铁路网工作组第五次会议和亚洲公路网工作组第七次会议也审议了孟加拉国提出的关于公路和铁路基础设施网络共用土地铺设光纤缆线的修正案。泛亚铁路网工作组决定不通过该修正案，认为考虑到这种共同铺设所涉及的技术和法律复杂性，可通过一项充分安排好权利和义务的专门的政府间协定以更全面的方式处理相关事项。<sup>10</sup> 亚洲公路网工作组请秘书处：(a) 进一步研究共同铺设问题，(b) 举办一次亚洲公路网工作组、泛亚铁路网工作组和亚太信息高速公路指导小组联席会议，之后它将再次审议此事。<sup>11</sup> 根据这项授权，秘书处启动了一项研究，题为“跨境公路和铁路线路共用土地铺设光纤基础设施的能力开发”。这项研究正在进行中，将最后敲定研究结果和建议，并在定于 2018 年 11 月在曼谷举行的讲习班上向成员国介绍。

12. 亚洲公路网工作组、泛亚铁路网工作组和陆港工作组是以条约为基础的立法机构，除了负责监测协定的执行情况外，它们还继续作为区域合作和知识共享的有效体制平台。它们也有助于在实现多边全球或区域方案，如《2030 年可持续发展议程》或《区域行动方案》方面，实现更大的集体目标趋同。

13. 这两个网络的发展和多式联运设施的发展继续提高了区域互联互通，扩大了本区域的物流业，并便利了国内和国际贸易，从而帮助成员国。在这方面，秘书处编写了一份报告，介绍旨在促进和推动执行《亚洲公路网政府间协定》附件二规定的亚洲公路设计标准的战略。关于泛亚铁路的发展，秘书处继续与其他发展伙伴合作，通过各种活动和平台，如大韩民国国土交通部举办的全球智能铁路会议(2017 年 6 月 14 日和 15 日，大韩民国釜山)、联合国中亚经济体特别方案关于可持续交通运输、过境和互联互通专题工作组(2017 年 11 月 1 日至 2 日和 2018 年 8 月 27 日至 28 日，阿斯塔纳)以及在东南亚国家联盟(东盟)主持下组织的新加坡—昆明铁路通道项目工作组会议(2017 年 8 月 28 日至 29 日，柬埔寨暹粒；2018 年 8 月 16 日至 17 日马来西亚怡保)，处理与技术和体制有关的问题。

## B. 区域交通运输运营上的互联互通

**近期目标。** (a) 通过加强运输便利化措施提高区域交通运输运营互联互通，包括协调统一运输的技术和运营标准、管理条例及实践；了解并采用新技术；采用运输便利化工具和框架；(b) 通过更有效地利用现有能力和基础设施，开发并运营一体化多式联运系统，通过在整个区域改善相互联通和兼容的交通运输网络，中转设施，协调统一技术标准及界定共同立法框架加深网络互联互通；(c) 增加本区域运输物流服务，为此开展能力建设并设立物流信息系统以提高物流效率并降低成本。

14. 在上述《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》中，部长们认识到，《亚洲公路网政府间协定》《泛亚铁路网政府间协定》

<sup>10</sup> E/ESCAP/TARN/WG(5)/6, 第 7 和第 8 段。全文可查询：[www.unescap.org/events/fifth-meeting-working-group-trans-asian-railway-network](http://www.unescap.org/events/fifth-meeting-working-group-trans-asian-railway-network)。

<sup>11</sup> E/ESCAP/AHWG(7)/5, 第 8 段。全文可查询：[www.unescap.org/events/seventh-meeting-working-group-asian-highway](http://www.unescap.org/events/seventh-meeting-working-group-asian-highway)。

《政府间陆港协定》《国际道路运输便利化区域战略框架》以及《国际铁路运输便利化区域合作框架》为加强亚太区域交通运输互联互通提供了一套体制框架。部长们在核可该宣言时，还通过了以下便利化范本：

- (a) 交通运输便利化次区域协定范本；
- (b) 国际道路运输双边协定范本；
- (c) 多边国际道路运输行车许可证范本；
- (d) 物流信息系统标准范本。

15. 经社会在其关于“通过国际铁路运输便利化区域合作框架”的第 71/7 号决议中认识到，通过消除非物质壁垒实现国际铁路运输便利化，可进一步支持日益增长的区域和欧亚间运输量。

16. 《区域合作框架》确定了促进国际铁路运输便利化的 4 个基本问题和成员国及其发展伙伴之间进一步促进和支持本区域国际铁路运输的 11 个合作领域。为了执行第 71/7 号决议，在俄罗斯联邦政府的资助下，秘书处实施了一个题为“为国际铁路运输便利化协调统一规则和规章制度”的项目，该项目于 2018 年 5 月完成。

17. 在该项目下，编写了一份关于提高泛亚铁路网沿线及以远铁路过境效率的框架草案。随后，2017 年 9 月 4 日至 5 日在曼谷举行的统一国际铁路运输便利化规则和规章专家组会议讨论了初稿。认识到该框架在推动更多利用铁路运输促进区域内和区域间贸易方面的好处，会议请秘书处和铁路合作组织密切合作，进一步制定该框架。

18. 随后，这两个组织在 2017 年 12 月 20 日至 21 日在阿斯塔纳举行的统一国际铁路运输便利化规则和规章区域会议上，提交了框架草案。会议承认框架草案有利于各国提高铁路过境点的效率，并建议将其提交运输委员会第五届会议核准。

19. 框架中提出的铁路电子信息交换和统一海关手续的措施旨在减少铁路运输中的出入境时间，从而使货运列车的运行更加可靠，并增加铁路模式的份额。

20. 除此之外，在最近实施的联合国发展账户项目“加强南亚和中亚国家、特别是内陆国家和最不发达国家之间的互联互通”下，秘书处与铁路合作组织合作，于 2017 年 3 月 15 日至 16 日在新德里举办了一次关于加强南亚和东南亚铁路运输互联互通的会议。会议的目的是增进对铁路合作组织制定的有关国际铁路运输的现有法律文书的了解。

21. 该项目的高潮是 2018 年 2 月 7 日至 8 日在曼谷举办了一次关于加强南亚和中亚运输互联互通的区域政策对话。政策对话认识到，本区域已有的许多发展运输走廊的举措，除其他外，在执行方面可能会构成挑战，导致运输走廊沿线运输业务的成效和效率不佳。在这方面，政策对话建议秘书处设立一个运输走廊问题政府间专家组，作为一个平台，为走廊发展举措提供一致性，以便运输走廊能更有效地促进成员国的可持续发展。它还建议秘书处牵

头最后敲定一份南亚和西南亚运输互联互通总体计划，将互联互通的基础设施和便利化构件整合为一体。

22. 为了支持成员国将无缝运输互联互通投入运营，秘书处应有关国家政府的请求，一直在组织一些旨在加强柬埔寨、老挝人民民主共和国、缅甸、越南和泰国之间运输互联互通的能力建设讲习班。2017年9月在柬埔寨、2017年12月在越南举办了讲习班，另一个讲习班定于2018年10月在缅甸举办。在讲习班上，代表们请秘书处继续协助它们进一步加强彼此之间的运输联接，例如，为此，试点应用亚太经社会的运输便利化模型。

23. 关于公路网，印度和巴基斯坦最近加入了1975年《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》（俗称《国际公路货运公约》），并签署了一些便利货物通过公路跨界流动的多边协定，例如《阿富汗—巴基斯坦—塔吉克斯坦三边过境贸易协定》和《孟加拉国—不丹—印度—尼泊尔机动车辆协定》。此外，正在就一项机动车辆协议进行谈判，以便利印度—缅甸—泰国三边公路沿线的货物运输。值得注意的是，这些倡议的积极作用人们尚未感受到，因为这些倡议的执行存在困难。注意到这一情况，秘书处与亚太经社会南亚和西南亚次区域办事处合作，于2018年2月6日在曼谷举办了南亚亚洲公路走廊道路运输便利化讲习班，讨论可采取哪些其他便利化措施来推动和支持这些举措的实施。

24. 继中国、蒙古和俄罗斯联邦政府在交通运输部级会议第三届会议期间签署了《关于沿亚洲公路网国际道路运输政府间协定》之后，经社会于2017年5月15日至17日在曼谷举行的第七十三届会议上通过了第73/4号决议。在该决议中，经社会请秘书处继续支持《协定》的执行。到2018年年中，上述签署国已完成了《协定》生效所需的国内程序，秘书处计划安排一系列活动，以促进《协定》的顺利有效执行。

### 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。

25. 为了实现这一目标，秘书处于2017年6月制定了拟议的区域间委员会的职权范围草案，并在2017年6月至9月期间，与联合国欧洲经济委员会（欧洲经委会）秘书处就该草案开展了一系列磋商。

26. 欧洲经委会内陆运输委员会在2018年2月19日至23日在日内瓦举行的第八十次会议上，注意到亚太经社会交通运输部级会议请求与欧洲经委会合作，设立亚洲与欧洲区域间运输委员会，重申支持运输互联互通，强调需要确保新机构不与现有结构重叠，并注意须遵守预算的制约，并请欧洲经委会秘书处与内陆运输委员会主席团密切合作，酌情采取后续行动。

27. 作为眼前第一步，欧洲经委会秘书处向欧洲经委会内陆运输委员会主席团提交了区域间委员会的职权范围草案，该草案将在其定于2018年11月最后一周举行的会议上审议。

28. 在此背景下，在俄罗斯联邦政府的财政支持下，秘书处启动了一个题为“将亚洲与欧洲运输基础设施网络连接起来，支持区域间可持续运输互联互通”的项目。该项目旨在支持设立亚洲与欧洲运输问题区域间委员会，为此确定供其第一届会议审议的优先问题，并举办一次区域间专家组会议，以商定委员会的议程和运作模式。由于该项目将与欧洲经委会密切协调执行，其执行战略须符合将由欧洲经委会内陆运输委员会主席团确认的欧洲经委会秘书处的任务。

29. 秘书处在中国政府的资助下，致力于加强亚洲与欧洲之间的运输互联互通，还开展了一项关于“促进欧亚运输走廊综合规划，加强区域内和区域间运输互联互通”的研究。这项研究确定了加强欧亚互联互通的三条主要运输走廊：北部运输走廊、中部运输走廊和南部运输走廊。<sup>12</sup> 组织了三次专家组会议，分别于2017年7月6日至7日在北京、2017年9月20日至21日在土耳其伊斯坦布尔以及2017年11月7日至8日在曼谷举行，以：(a)评估基础设施差距和挑战；(b)评估现有运营状况；(c)提出相关机制和措施，以提高这三条主要运输走廊沿线交通运输和物流的效率、效力和无缝连接性。

30. 在相关专家组会议上，成员国欢迎这一研究报告，认为它是确定基础设施投资及其优先项目的有益的工具和促进三条走廊投入运作的措施。认识到这种试运行将有助于查明和消除关键瓶颈，成员国还请秘书处考虑协助组织和实施走廊沿线的试运行。

#### **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。**具有特殊需求的国家(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和框架方面获得协助，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以及道路安全的问题。

31. 本文件二.A和二.B中概述的活动也有助于促进交通运输互联互通。在上述第71/7号决议中，经社会回顾了《2014-2024十年期内陆发展中国家维也纳行动纲领》，指出它重申了铁路运输对内陆发展中国家融入区域和全球市场的重要性，而经社会在第74/2号决议中，则指出了管理良好的陆港，特别是远离海港的陆港，对于降低运输成本和过境总体时间的重要性，尤其是对亚太内陆国家来说。

32. 联合国发展账户题为“加强南亚和中亚国家、特别是内陆国家和最不发达国家之间的互联互通”的项目旨在将次区域和区域运输和贸易网络连接起来。该项目的目标之一是增进目标国家的运输政策制定者和边境机构对可进

<sup>12</sup> 该研究涵盖了以下国家：(一) 北部运输走廊——中国、哈萨克斯坦、蒙古和俄罗斯联邦；(二) 中部运输走廊——阿富汗、阿塞拜疆、中国、格鲁吉亚、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、巴基斯坦、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、土耳其、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦；(三) 南部运输走廊——孟加拉国、柬埔寨、中国、印度、老挝人民民主共和国、马来西亚、缅甸、新加坡、泰国和越南。

进一步加强两个次区域内部和之间的交通运输互联互通的现有备选方案的了解。

33. 除此之外，秘书处于 2018 年 9 月 5 日至 6 日在杜尚别举办了一次研讨会，其目的是为高加索<sup>13</sup> 和中亚<sup>14</sup> 次区域的选定国家，包括周边国家，<sup>15</sup> 确定解决铁路网络互联互通和操作兼容性挑战的关键问题和可能的后续步骤。研讨会是在以下基础上举行的：(a) 认识到，如果建设战略空缺路段，特别是中国和伊朗伊斯兰共和国之间途经中亚和阿富汗国家的空缺路段，泛亚铁路的覆盖面可扩大；(b) 泛亚铁路网工作组第五次会议认为，需要对一些泛亚铁路线路的交通潜力进行适当评价，并需要分析高效跨境运营的安排。

34. 研讨会的重点如下：(a) 处理空缺的基础设施路段；(b) 如何利用现有多边平台的优势，解决操作兼容性的技术和体制问题；(c) 参加研讨会的国家有待实现的具体铁路连接，特别是目前正在讨论的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路线。在这方面，研讨会建议秘书处确定支持这一倡议的有意义的方式，可能的话在这些国家和组织与其他感兴趣的国家和组织之间，提供一个定期讨论平台。

35. 此外，研讨会请秘书处提供技术援助和专门知识，支持进一步发展将欧洲国家(波兰、罗马尼亚、乌克兰)和阿塞拜疆、中国、格鲁吉亚和哈萨克斯坦连接起来的铁路多式联运走廊，并可能进一步延伸到大韩民国和日本。在相关讨论中，与会者强调了充分利用技术解决方案和创新的重要性，如跟踪系统、电子封条和自动耦合系统，并请秘书处开展活动支持这个方向的努力。

36. 此外，为了帮助东南亚最不发达国家<sup>16</sup> 确定铁路基础设施的优先重点项目，秘书处组织了一次关于使用亚太经社会开发的关于火车成本的铁路交通成本计算模型的能力建设培训讲习班，该讲习班于 2017 年 6 月 19 日至 23 日在河内举行。该模型旨在帮助铁路管理人员评估与建造必要基础设施的成本相比，特定项目对公司盈利能力的财务贡献。这些结果有助于铁路组织证明具体投资的合理性，并自信地向政府或金融机构申请贷款。

## E. 可持续的城市交通

**近期目标。**本区域各国和城市应启动并实施创新政策和框架以评估、规划、发展、改善并维护可持续的城市交通系统和服务。

37. 交通运输问题部长级会议第三届会议着重指出，改进公共交通政策和系统以提高公共交通在城市地区的份额十分重要，其中包括推广节能车辆和非

<sup>13</sup> 阿塞拜疆和格鲁吉亚。

<sup>14</sup> 吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦。

<sup>15</sup> 阿富汗、中国、伊朗伊斯兰共和国和土耳其。

<sup>16</sup> 柬埔寨、老挝人民民主共和国和缅甸。马来西亚和越南也参加了研讨会。

机动交通、减少使用化石燃料、建设快速公交系统、改善公共交通服务、使用智能交通系统、以及不同交通模式的一体化。<sup>17</sup>

38. 针对这一关切，秘书处制定了亚洲城市可持续城市交通指数，并评估了在提出有利于在本区域推广实施智能交通系统的政策建议方面的挑战和问题。

39. 可持续城市交通指数是一个基于 Excel 的以一系列的 10 个指标为基础的工具，用于总结、跟踪和比较城市可持续城市交通系统的业绩。

40. 2016 年 9 月 22 日至 23 日在加德满都举行的城市交通系统规划和评估专家组会议介绍了可持续城市交通指数的原始概念。专家组会议支持这一指数的概念，并就要选择的指标以及如何以有助于政策制定者确定政策差距、确定更多措施的优先次序和分配资源的方式最好地说明应用这些指标的结果，提供了反馈意见。<sup>18</sup> 随后，2017 年 3 月 2 日至 3 日在雅加达举行的可持续城市交通指数区域会议最终确定了可持续城市交通指数。专家组会议进一步建议交通运输委员会第五届会议考虑核准可持续城市交通指数，以便在区域一级应用。

41. 制定可持续城市交通指数的目的是帮助成员国实现关于可持续城市和社区的可持续发展目标 11。秘书处随后与相关当局协调，于 2017 年 7 月至 11 月期间派出了咨询团，在科伦坡、大雅加达、河内和加德满试点应用可持续城市交通指数。

42. 秘书处一直在向亚太区域以下六个国家提供能力建设培训，以支持可持续城市交通指数的应用：孟加拉国(达卡)、斐济(苏瓦)、印度(苏拉特)、印度尼西亚(万隆和泗水)和越南(胡志明市)。2018 年 6 月至 7 月期间完成了对五个目标城市的咨询访问，并向城市协调中心和城市交通局提供了技术咨询，供收集和分析数据之用。

43. 2017 年 9 月 4 日至 5 日，秘书处、俄罗斯联邦政府和俄罗斯联邦哈巴罗夫斯克市当局联合举办了“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，会上介绍了可持续城市交通指数的概念。可持续城市交通指数在 2017 年 10 月 10 日至 12 日由亚太经社会 and 联合国区域发展中心在曼谷联合举办的南亚和东南亚城市区域环境可持续交通运输政策对话和培训讲习班<sup>19</sup> 上介绍后，可见度进一步提高。来自亚太经社会 19 个成员国，即澳大利亚、孟加拉国、不丹、柬埔寨、中国、印度、印度尼西亚、日本、老挝人民民主共和国、马来西亚、马尔代夫、蒙古、缅甸、尼泊尔、巴基斯坦、菲律宾、斯里兰卡、泰国和越南的 35 个城市的官员参加了这次活动。秘书处将与联合国区域发展中心进一步合作，举办一次类似的活动，这次活动定于 2018 年在蒙古举行。

<sup>17</sup> E/ESCAP/73/15。

<sup>18</sup> 关于可持续城市交通指数的信息，可查询：[www.unescap.org/sites/default/files/May\\_SUTI\\_Intro\\_Brochure.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/May_SUTI_Intro_Brochure.pdf)。

<sup>19</sup> [www.uncrd.or.jp/index.php?page=view&nr=1058&type=13&menu=376](http://www.uncrd.or.jp/index.php?page=view&nr=1058&type=13&menu=376)。

44. 2017年11月，在马尼拉的亚洲开发银行总部也举办了推广可持续城市交通指数的专门活动，在2018年3月20日至21日与联合国训练研究所一起在曼谷举办的“可持续城市道路安全：最佳做法分享讲习班”和2018年2月9日至13日联合国人类住区规划署(人居署)在马来西亚吉隆坡召开的第九届世界城市论坛上，作为这些活动的一部分，也对这一指数进行了推介。可持续城市交通指数被纳入了为2018年7月9日至18日在联合国总部举行的可持续发展问题高级别政治论坛编写的可持续发展目标11综合报告。<sup>20</sup>

45. 最后，秘书处正在考虑如何进一步传播可持续城市交通指数，采用的方法是：与促进可持续发展世界商业理事会和人居署等相关机构签署一些合作协议，并探索更多机会，以便与相关利益攸关方，如城市联盟、东盟智能城市网络和印度智能城市倡议等，建立伙伴关系。

46. 智能交通运输系统是使用电子、电信和信息技术来改善交通运输系统运营并有助于提高效率、安全性、生产力、节能和环境质量的统领性工具。

47. 为了促进与智能交通运输系统相关的研究和知识共享，秘书处计划于2018年12月出版《亚洲及太平洋交通运输及通讯公报》第88期，主题为“智能交通运输系统”。

## 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。

48. 秘书处与联合国区域发展中心和其他实体合作，于2017年3月14日至16日在万象举办了第十届亚洲政府间区域环境可持续的交通运输论坛。论坛的成就之一是通过了《关于通过可持续农村交通运输实现〈2030年可持续发展议程〉的万象宣言》。

49. 为此次会议，秘书处提供了三份背景文件：《改善农村交通运输与更广泛的地方、国家和区域交通运输网络互联互通的政策框架》；《通过城乡互联互通实现可持续区域发展》；和《通过更好、更包容和更公平的交通运输系统实现消除贫穷》。

50. 与论坛一起，秘书处和联合国区域发展中心联合举办了一次题为“可持续和包容性交通运输发展：促进农村交通运输互联互通”的研讨会，帮助实现可持续发展目标的努力，并将重点放在农村交通通道。秘书处还于2017年3月13日组织了一次关于农村交通运输对执行《2030年可持续发展议程》的贡献的论坛会前活动。

51. 作为2017年《亚洲及太平洋交通运输发展动态审评》的一部分，秘书处提供了一份农村交通运输状况区域审查，以此作为其中一章。

<sup>20</sup> 该报告可查询：<https://unhabitat.org/sdg-11-synthesis-report/>。

## 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。

52. 根据2015年11月18日至19日在巴西利亚举行的第二次全球道路安全高级别会议通过的《宣言》和与道路安全相关的可持续发展目标，交通运输部长级会议第三届会议通过了八项亚洲及太平洋区域道路安全目标、具体目标和指标，总体目标是在道路安全行动十年结束之前将本区域道路上的死亡和重伤减少50%。这些目标得到了经社会第七十四届会议的进一步支持，这届会议通过了关于“亚洲及太平洋加强道路安全，建设可持续交通运输系统”的第74/3号决议。在该决议中，经社会指出了联合国关于道路安全的法律文书的作用，其中包括，除其他外，1968年《道路交通公约》<sup>21</sup>和1968年《路标和信号公约》。<sup>22</sup>

53. 本着这一思路，为了推动更有效地执行联合国道路安全法律文书，秘书处与欧洲经委会和拉丁美洲和加勒比经济委员会协作，开展了一个题为“提高选定发展中国家和经济转型国家的国家道路安全管理能力”的项目。在此项目下，四个中低收入国家<sup>23</sup>需要改善其国家道路安全状况并发展其道路安全管理系统。对于每一个选定的国家，查明了其能力、财政和人力资源、必要的统计能力方面的局限性，以及妨碍它们建立或更新改造道路安全管理系统的其他紧迫的经济或社会问题，并评估了其在国家法律和监管框架、遵守国际道路安全文书以及道路安全利益攸关方的协调方面的差距。此外，作为项目的一部分，秘书处在越南举办了执行道路安全相关法律文书国家能力建设讲习班(2017年1月12日至13日，河内；2017年1月16日至17日，胡志明市)，并开展了道路安全审计(2017年6月12日至18日，河内；2017年6月19日至25日，胡志明市)。

54. 此外，为了实现更新的道路安全目标和具体目标，秘书处于2017年9月27日至28日在金边组织了关于“更新的《亚洲及太平洋区域道路安全目标、具体目标和指标》”东南亚次区域讲习班。此外，在俄罗斯联邦政府的资助下，秘书处开始实施一个项目，旨在通过制定和实施全面的道路安全政策和计划，处理亚太区域道路交通事故、伤亡的主要原因，重点是酒后驾驶和超速驾驶。

55. 2015年，为了推广亚洲公路网沿线的区域道路安全标准，秘书处在韩国道路公社的资助下，启动了一项为期三年的方案，旨在统一亚洲公路沿线的道路安全基础设施。制定该方案是因为认识到：(a)随着区域交通互联互通的改善，预计有着不同路标、信号和标记的国家之间跨越国界的道路交通可能会增多；(b)随着旅游到访人数的增加，更多的到访司机会在他们的度假目的

<sup>21</sup> 联合国，《条约汇编》，第1042卷，第15705号。

<sup>22</sup> 同上，第1091卷，第16743号。

<sup>23</sup> 选定了两个亚太经社会成员国：格鲁吉亚和越南。

地国租车。这些情况增加了不熟悉当地驾驶环境的司机发生事故的风险，并突出表明迫切需要在整个区域统一驾驶条件。

56. 在该方案下，与国际顾问和本区域的道路安全专家举行了一些协商会议，这些会议承认，《亚洲公路网政府间协定》为按照统一标准协调发展道路安全基础设施提供了一个良好的体制平台，一套适用于共同商定的道路安全设施的标准应作为《亚洲公路网政府间协定》的新附件而纳入其中。

57. 此后，秘书处拟定了新附件草案，并组织了两次区域会议（2017年5月30日至31日，以及2017年8月30日至31日，曼谷），国际顾问和来自成员国的道路安全专家在会上审查了拟列入新附件的设施及其设计准则。2017年12月13日至15日在曼谷举行的亚洲公路网工作组第七次会议通过了新附件。

58. 在通过新附件时，工作组认识到，从统一基础设施标准的角度处理道路安全问题将有助于本区域实现：(a)可持续发展目标3具体目标6，即到2020年，全球公路交通事故造成的死伤人数减半；(b)2016年12月举行的交通运输部长级会议第三届会议通过的亚洲及太平洋区域道路安全目标、具体目标和指标，其中一个目标是将亚洲公路网发展为道路安全的典范。<sup>24</sup>

59. 2015年，大会认识到解决道路安全问题需要大量投资，因此通过了第70/260号决议，其中，大会请秘书长考虑可否通过自愿捐款建立道路安全信托基金，以支持执行《2011-2020道路安全行动十年全球计划》和与道路安全有关的可持续发展目标。根据这一要求，秘书长指定欧洲经委会为牵头实体，与道路安全问题特使、世界卫生组织（卫生组织）、其他区域委员会和从事道路安全工作的联合国系统实体协作，拟定设立这样一个基金的提案。联合国道路安全信托基金于2018年4月12日在纽约联合国总部正式启动。

60. 信托基金的管理结构包括咨询委员会和信托基金指导委员会，在咨询委员会中，每个区域由其区域委员会选定的一个成员国代表，信托基金指导委员会的任务是执行咨询委员会提出的战略方针，所有参与的联合国机构在咨询委员会也有代表。2018年6月，亚太经社会秘书处召开了常驻代表和经社会成员指派的其他代表咨询委员会特别会议，以：(a)听取关于基金概况的介绍；(b)呼吁成员国提出可能的候选人代表经社会参加咨询委员会，同时指出该官员必须是部长级的，需要自费前往参加咨询委员会的会议。

61. 通过一份普通照会，秘书处将收到的提名通知了成员政府的所在地，并要求它们表明他们偏向的候选人。19个国家作了答复，俄罗斯联邦内政部第一副部长、警察总长 Aleksandr Vladimirovich Gorovoy 先生得到的票数最多。随后，秘书处将 Gorovoy 先生的提名提交给了信托基金秘书处。

62. 咨询委员会第一次会议和信托基金指导委员会第一次会议分别于2018年8月9日和2018年8月10日在日内瓦召开。除其他问题外，指导委员会审查了信托基金的职权范围及其规则和程序、筹资战略大纲、项目筹资标准、《信托基金运营手册》和信托基金秘书处的预算。虽然审查的大多数文件在第一次会议上获得通过，但项目供资的标准和优先事项以及全球框架行动计

<sup>24</sup> 见 E/ESCAP/73/15/Add.1 附件六。

划需进一步完善，并提交定于2018年11月举行的下一次会议审议。秘书处计划在常驻代表咨询委员会会议上向成员国简要介绍指导委员会会议的结果。

### 三. 供审议的议题

63. 委员会不妨审查本文件所述的活动，并就支持执行《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的交通运输互联互通的进展情况和相关活动。