

**亚洲及太平洋经济社会委员会**

交通运输委员会

第七届会议

2022年11月23日至25日，曼谷和在线

临时议程* 项目3(c)

交通运输重大议题：高效、有韧性的交通运输和物流网络及流动性，以促进经济增长**鼓励采取区域做法发展亚洲及太平洋可持续货物多式联运****秘书处的说明****摘要**

加强货运的可持续性，对于实现2030年可持续发展议程是至关重要的。2021年，亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)成员国和准成员国通过了《亚洲及太平洋可持续交通运输发展部长宣言》，它们在其中鼓励采取可持续多式联运区域做法。

根据《部长宣言》制定的本文件提出了亚洲及太平洋可持续货运十项指导原则。这些指导原则除了支持在这一领域统一区域做法外，旨在通过加强实施在可持续货运方面的优先行动，进一步加强货运政策和战略与实现《2030年议程》的承诺之间的联系。这些指导原则也支持在可持续货运方面增加供资、技术援助及能力建设，包括通过伙伴关系和多利益攸关方合作。

交通运输委员会不妨核准本文件附件所载的十项指导原则，以在可持续发展行动和交付十年进一步促进本区域加快向可持续货运转变。

一. 导言

1. 货运在经济和社会发展中发挥着核心作用，是实现可持续发展目标的重要杠杆。很少行业像货运在社会中渗透得如此广泛，人们使用的几乎每一种产品或资源在一个或另一个阶段都必须通过运输，而且常常是通过多次运输。因此，货运与实现目标紧密相连。

* ESCAP/CTR/2022/L.1。

2. 在 2019 冠状病毒病大流行之前，货运一直在快速增长，这与全球化及全球和区域价值链多样化的大趋势一致。虽然这种增长有助于经济发展，但它也产生了负面外部影响，而且外部影响迅速增加，已经变成一个紧迫的问题。货运车辆造成的碳排放量不断增加、城市拥堵、交通事故、空气污染，已成为亚太区域大多数国家严重关切的问题，阻碍了在实现许多可持续发展目标上取得进展。

3. 尽管亚太区域在实现可持续发展目标方面取得了一些进展，但任何一项目标都不在到 2030 年可以实现的轨道上。¹ 在一些目标上——例如，在目标 11、12 及最为明显的在关于气候行动的目标 13 上——取得的进展出现了倒退。鉴于货运是碳排放的主要来源之一，在这一领域实现可持续性，对于扭转在目标 13 上出现的倒退及在其他目标上取得进展，是至关重要的。鉴于在旨在实现目标的行动十年中只剩下八年了，鉴于存在的挑战规模巨大，更需要加快取得进展。

4. 联合国贸易和发展会议已将可持续货运全面界定为：货运旨在综合地平衡这一行业的经济、社会和环境，从而确保协同增效、互补及统一。² 因此，目标是使货运系统具有：(a) 安全和可用性(社会层面)，(b) 高效、可靠及有韧性(经济层面)，以及(c) 减少温室气体排放、污染及气候导致的破坏(环境层面)。然而，在加强货运可持续性上，包括在导致多层次条块分割方法的政策制定和实施上，充满了挑战。伙伴关系和多利益攸关方合作，对于应对这些挑战是至关重要的。此外，应该将 2019 冠状病毒病大流行造成的危机转变为在本区域加快向更可持续货运转变的机会。

二. 亚洲及太平洋区域可持续货运现状

5. 尽管在可持续货运的不同方面做了大量工作，但鉴于本区域面临的挑战的严重性，仍有许多工作要做。以下段落按照挑战的环境、经济及社会层面分类列出了一些挑战。

6. 可持续货运造成的环境问题是最近最紧迫的挑战。自 2010 年以来，全球运输行业的碳排放浓度增长最快，而在亚洲及太平洋区域增长最快。在这一区域，货运排放的增长速度是客运排放的两倍。根据国际运输论坛的《2021 年交通运输展望》，在亚太地区，货运碳排放量占运输行业碳排放量的 58%，其中约 74%的排放来自公路货运。³

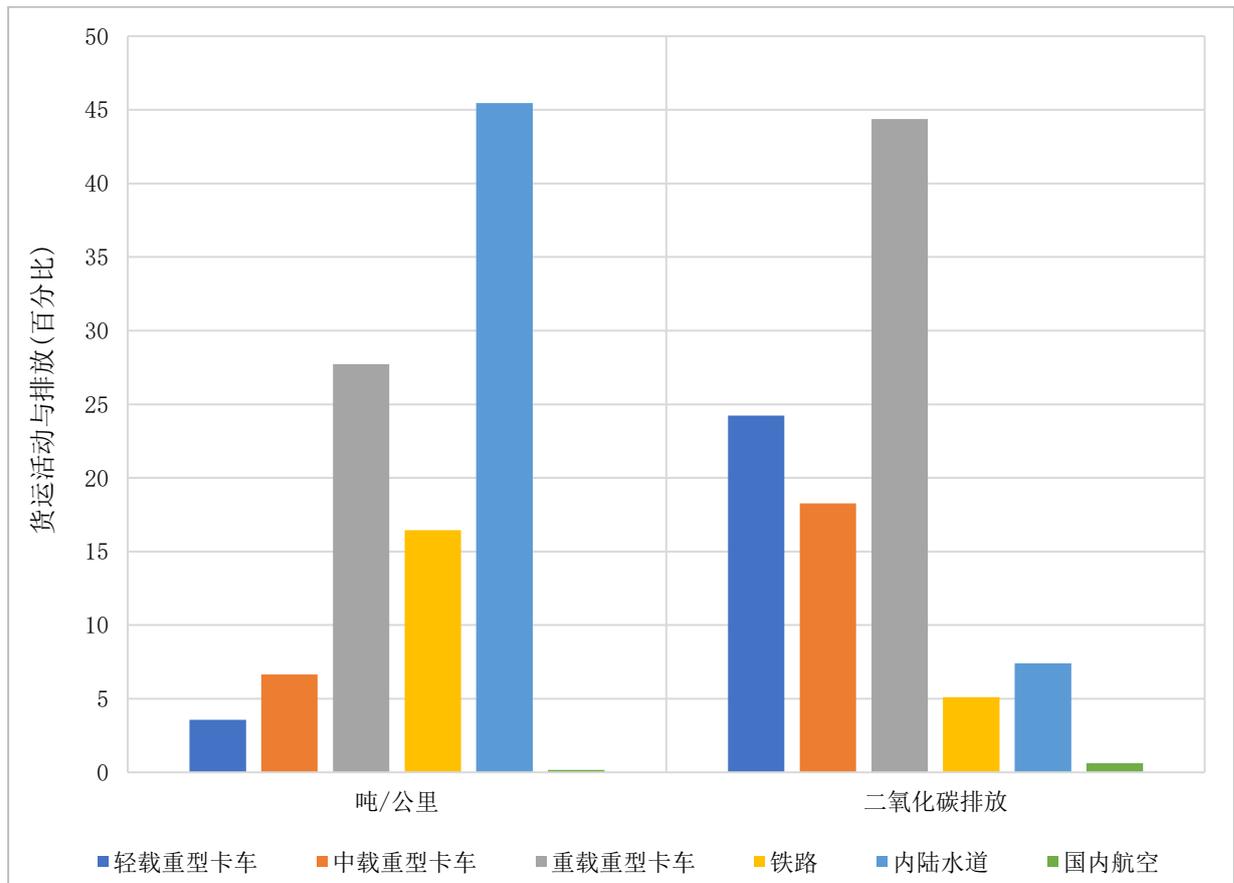
7. 铁路和内陆水运排放在货运排放中所占比例明显较低，分别为 5%和 7%(见图一)。按照本区域各国目前“做法照旧”估计，从 2020 年至 2030 年，货运碳排放量可能会增加 26%。如果不对政策进行重大修改，大多数货物将继续由排放密集的货运卡车运输。

¹ 见 <https://data.unescap.org/>。

² TD/B/C. I/MEM. 7/11 和 TD/B/C. I/MEM. 7/11/Corr. 1。

³ 经济合作与发展组织(经合组织)和国际运输论坛，《国际运输论坛 2021 年运输展望》，(巴黎，经合组织出版社，2021 年)。

图一
货运碳排放，按运输方式分列，2020 年



资料来源：亚洲开发银行（亚行），《亚洲交通运输展望》数据库，可查阅 <https://data.adb.org/dataset/asian-transport-outlook-database> (2022 年 9 月 1 日访问)。

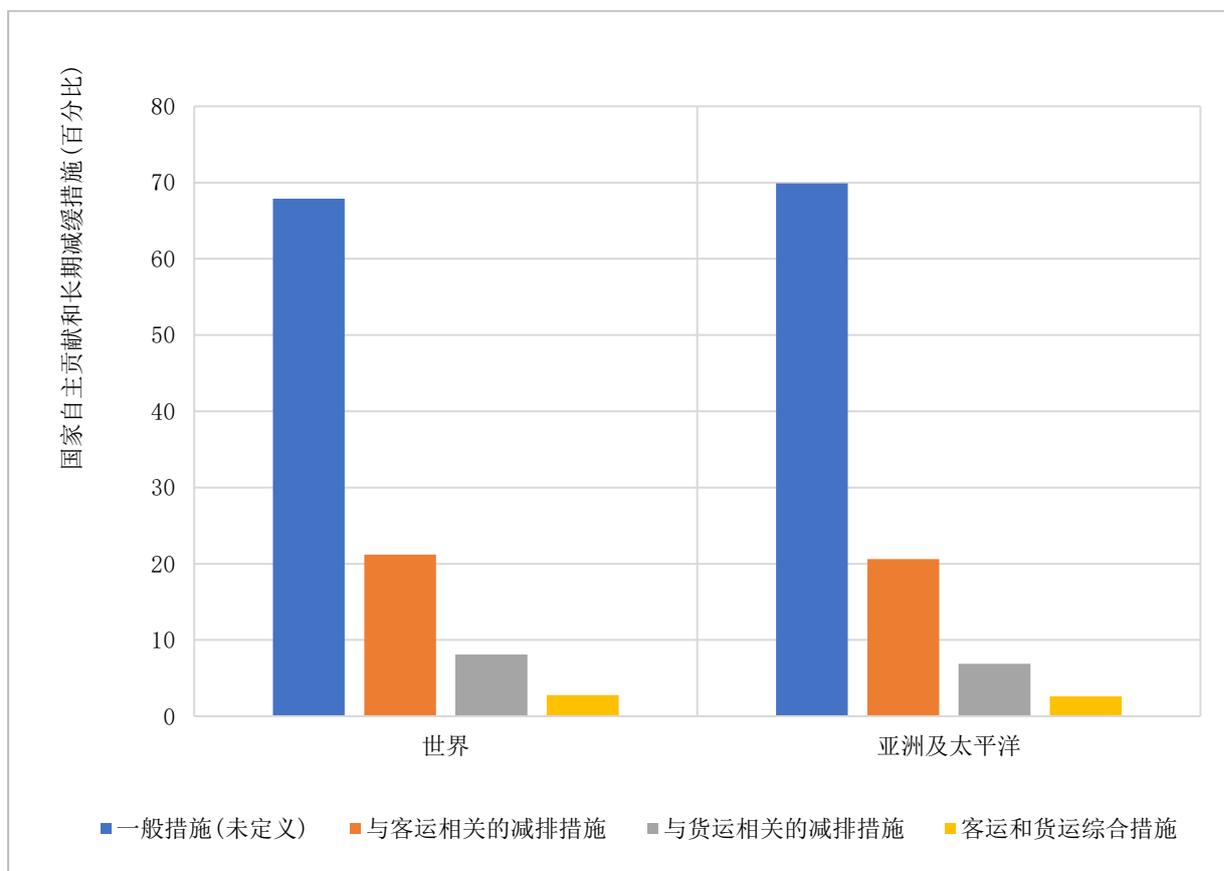
8. 鉴于货运排放的增长速度继续快于客运排放，因此需要采取更多措施来实现货运脱碳。国际运输论坛与亚太经社会最近在东南亚、南亚和西南亚及北亚和中亚进行的协同努力表明，通过实施一系列雄心勃勃的“重塑+”减排政策，到 2050 年，非城市货运碳排放量可以比 2015 年减少一半。⁴

9. 在国家自主贡献中包括的可能采取的货运脱碳行动中，⁵ 重点是从公路货运转向铁路或内陆水道货运，以及提高燃料效率。然而，据报告，目前在国家自主贡献中，在客运排放上采取的具体措施比在货运排放上采取的具体措施多(见图二)。

⁴ 亚太经社会，“更好的区域互联互通将有助于亚洲实现脱碳”，新闻稿，2022 年 6 月 29 日。

⁵ 改变交通方式 (Changing Transport)，《交通运输气候战略跟踪器》数据库。可查阅 <https://changing-transport.org/tracker/> (2022 年 9 月 8 日访问)。

图二
世界与亚洲和太平洋区域的国家自主贡献与长期减缓措施



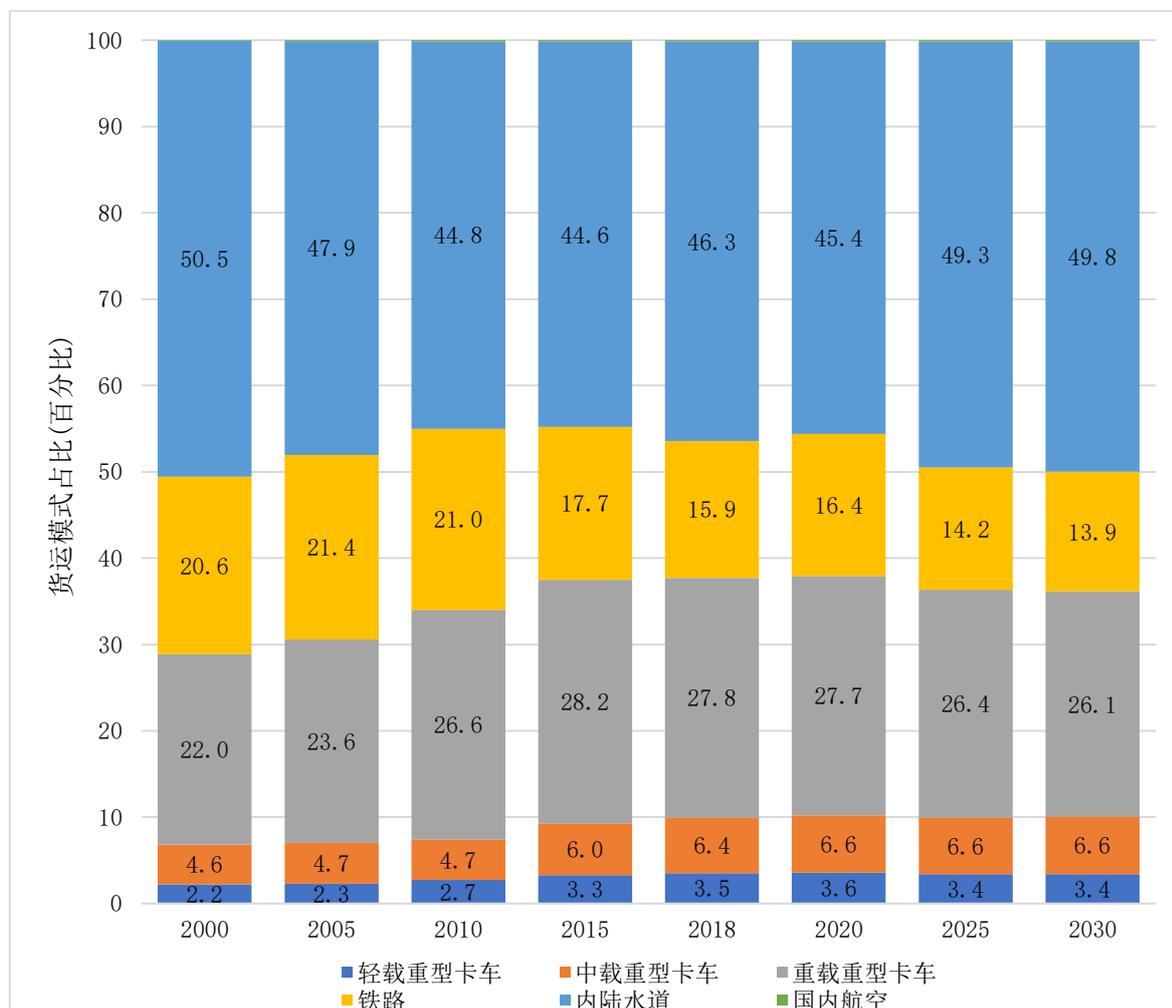
资料来源：改变交通方式，《交通运输气候战略跟踪器》数据库。

10. 在按照货运模式划分、即在货运中使用的不同运输方式在整个货运中所占比例上，各国差别很大，主要取决于地理、经济及基础设施因素。然而，整个区域货运多采用公路运输，而不是诸如铁路和水路货运等更可持续的货运方式。据估计，在内陆运输中，铁路货运所占比例已从 2000 年的 42%，降至 2020 年的 30%，主要原因是多式联运基础设施缺乏、运营标准效率低下及需求模式的变化。⁶ 自 2000 年以来，公路基础设施的增加速度(以公里计算)几乎是铁路基础设施增加速度的两倍。

11. 对可靠、灵活、成本效益高、及时和可行的门对门货运服务的需求显示，公路货运继续优先于铁路和水路货运。目前，本区域只有少数几个国家确定了转变货运方式的目标，除非采取强有力的措施，否则优先选择公路运输的情况可能会继续下去(见图三)。

⁶ 亚行，《亚洲交通运输展望》数据库。

图三
在本区域不同货运模式所占比例



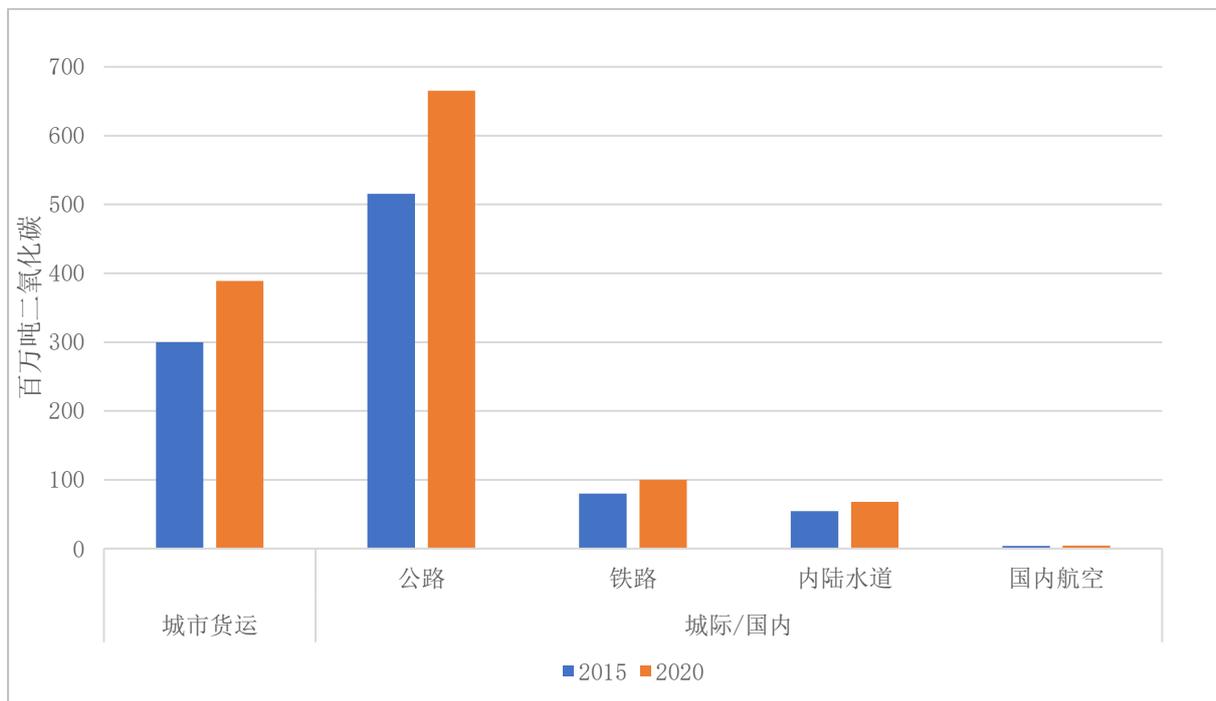
资料来源：亚行，《亚洲交通运输展望》数据库。

12. 鉴于本区域一半人口在城市生活，实现可持续城市货运，对于整个货运的整体可持续性至关重要。目前，城市货运占国内货运活动的近15%。由于在交通拥挤的条件下，许多产品都是以低容量和高频率交付的，城市货运产生的碳排放量占国内货运碳排放量的30%至50%。⁷ 此外，城市货运也是城市交通拥堵的重要贡献者，进而造成巨大经济损失和空气污染，对健康造成重大影响。研究表明，2015年，在可归因于交通的空气污染导致的死亡人数最多的十个城市中，有亚太经社会成员国中的六个城市。⁸

⁷ 国际能源署，《2017年能源技术展望：加速能源技术变革》（巴黎，2017年）。

⁸ Susan Anenberg 等人，“2010年和2015年运输行业排放对空气污染相关健康的影响全球概览”，（华盛顿特区，国际清洁交通委员会，2019年），第25页。

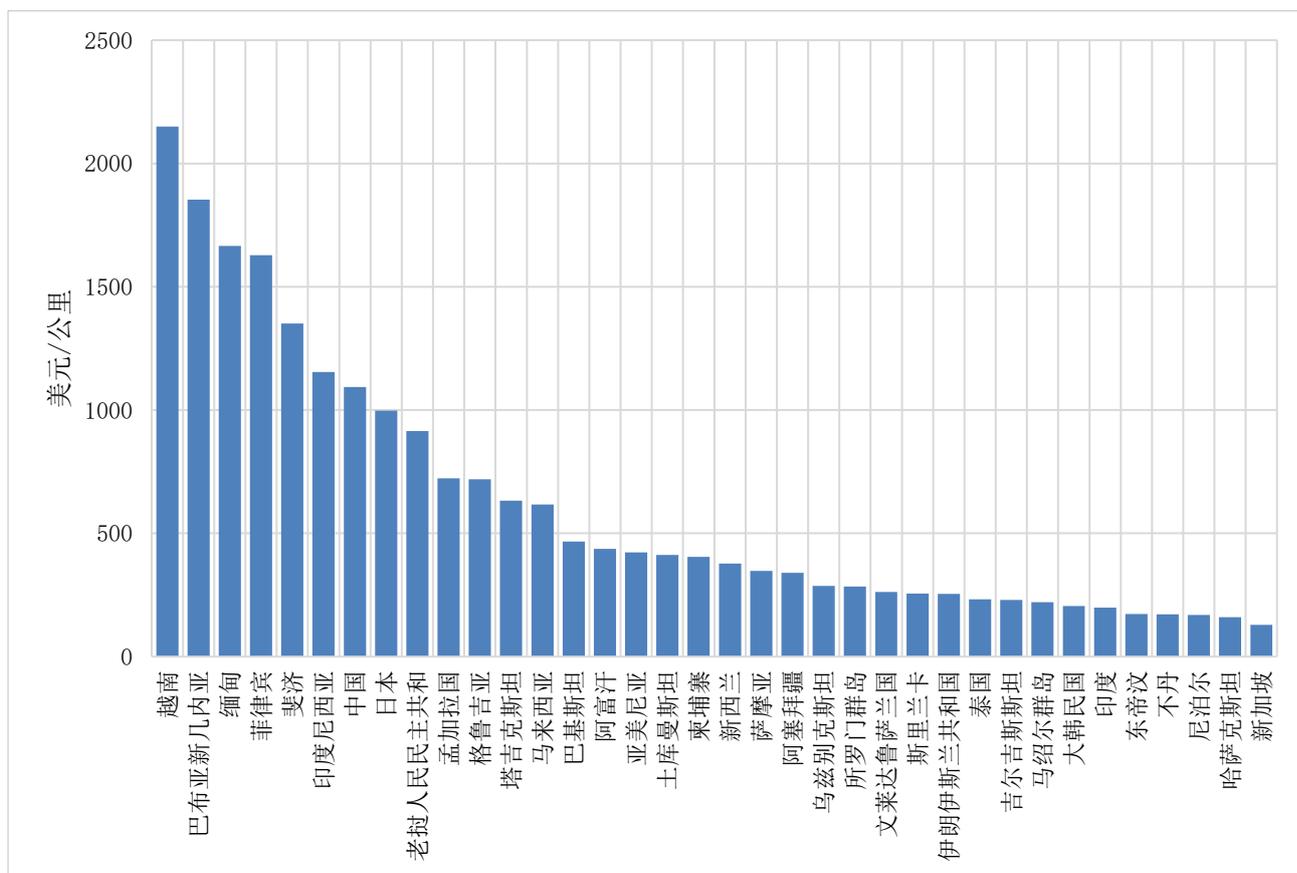
图四
城市货运排放与城际货运排放的对比，2015 和 2020 年



资料来源：经合组织和国际运输论坛，《国际运输论坛 2021 年运输展望》。

13. 气候变化挑战及其造成的相关破坏反过来又对运输行业造成具体威胁。过去几年的情况表明，全球和区域供应链暴露于和容易受到自然灾害的影响，容易受到干扰，这增加了政府和私营部门的风险和成本，政府和私营部门都依赖安全、高效和不间断运输物流。政府间气候变化专门委员会在 2021 年公布的《第六次评估报告》中指出，过去 70 年来，全球极端高温天气条件、热浪及暴雨变得强烈和频繁。这种情况对交通运输基础设施产生直接影响。

图五
预计每年对公路和铁路资产造成的损失



资料来源：亚行，《亚洲交通运输展望》数据库(见图一)。

14. 本区域国家空间分布广泛，使得交通运输基础设施和相关供应链极易受与气候有关的危害和自然灾害的影响。预计每年全球公路和铁路资产遭受的损失在 31 亿至 220 亿美元之间。据估计，这些损失的近 60%可能发生在亚太区域国家中。预计全球年度损失占国内生产总值的比例是微不足道的，仅为 0.02%；但在一些小岛屿发展中国家，这一比例可达国内生产总值的 0.5%左右。预计亚洲及太平洋大多数国家每年遭受的损失都很高(见图五)。

15. 从经济角度来看，尽管亚洲及太平洋区域在实现无缝交通运输互联互通方面取得了进展，但是运输成本高而且延误仍然是本区域的特点，直接影响竞争力和融入全球经济。在整个区域，基础设施的可用性和质量极不平衡，公路与铁路网络之间缺乏连接，多式联运交换站与内陆和海港之间也缺乏连接。亚太区域在便利国际货运运营做法上各自为政，虽然签署了许多运输便利化协定，但在执行上仍然存在困难。消除国际交通运输上的非物理障碍，在国家、次区域和区域各级实行综合多式联运体系，优化整合各种运输方式的优势，降低运输物流成本，这些将有助于实现区域运输运营的无缝互联互通。

16. 在本区域，建设交通运输基础设施和实现交通运输运营的无缝互联互通，依然是亚太经社会成员国和准成员国的一项长期任务。亚太经社会通过

的《国际道路运输便利化区域战略框架》和《国际铁路运输便利化区域合作框架》规定了下述共同目标：统一法律文书、跨境单据和手续；统一运营标准；以及一系列便利化措施。公路和铁路运输依然是亚太经社会大多数成员国和准成员国共同或各自的主要运输方式。然而，在许多情况下，并没有充分发挥每一种方式的比较优势用于造福国家经济。将联运接口的摩擦降至最低的高效公路和铁路运输，将能够根据各个运输方式的优势促进所有运输方式的使用，从而加强货运业务的可持续性。

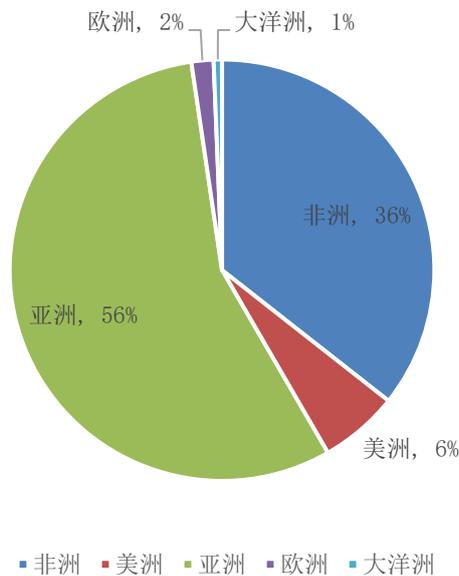
17. 国际货物流程数字化可在国家和区域两级进一步增强交通运输互联互通，从而提高货运可持续性。虽然本区域各国在采取措施引进新技术，然而由于本区域国家之间在数字基础设施、研究和创新、数字技能等方面存在相当大差距，扩大交通运输领域的数字化是一项艰巨的挑战。此外，没有充分发挥区域合作的作用。已经采取一些举措是：许多国家引进电动汽车，以减少温室气体排放；使用自动驾驶汽车，减少道路交通事故；运营数字化物流平台，以便各物流利益攸关方高效地分享信息，降低成本；以及使用货物电子追踪系统，促进过境运输。

18. 据估计，每年全球在交通运输基础设施上的投资在 1.4 万亿至 2.1 万亿美元之间。如果这些资金专门用于实现运输可持续性，就有可能过渡到可持续运输低碳途径。实现可持续货运，需要资金来源多样化，实行旨在逐步取消燃料补贴、考虑运输定价中的外部因素及为可持续货运项目提供担保和其他风险资本的政策。此外，需要进一步加强公私伙伴合作关系，吸引私营资金。还需要充分挖掘专题基金的潜力，例如多边开发银行为应对气候变化而设立的基金，来促进可持续货运。

19. 货运业务社会层面的问题也越来越显见。例如，农村地区的人继续不能进入当地市场。全球约 30% 的农村人口仍然无法全年使用公路网。在亚洲及太平洋区域农村，无法全年使用公路网的人口占农村总人口的 25%，即 5.6 亿或全球农村人口的一半居住在距离全天候可以使用的公路 2 公里以外的地方（见图六）。由于可获得性如此差，农村农民和生产者被挡在为国家、地区及全球供应链提供服务的利润丰厚的市场之外。进入市场困难和交通运输连接薄弱，增加了物流成本，因而削弱了农村群体有效地参与区域全球供应链和运输网络的能力。

20. 此外，也没有充分开发农村货运市场与诸如亚洲公路网、泛亚铁路网及陆港网络等区域运输网络的连接。需要在农村交通运输基础设施和服务方面增加投资。

图六
无法使用全天候道路的农村人口，按照区域分列



资料来源：亚行，《亚太地区与可持续发展目标相关的交通运输现状报告(2021年)》，2022年1月11日。

21. 通过增加妇女的参与，也可以进一步加强货运行业，从而有助于实现关于实现性别平等和增强所有妇女和女童权能的可持续发展目标 5，特别是关于在全球消除对妇女和女童一切形式的歧视的具体目标 5.1，以及关于确保妇女全面有效参与各级决策领导层的机会的具体目标 5.5。

22. 亚洲及太平洋的货运和物流行业传统上是男性为主的行业。2020 年，女性员工在交通运输行业就业人数中所占比例不到 10%。相比之下，女性在所有行业所占比例为 39%。这表明在运输和物流行业，存在着严重的与性别有关的障碍。像在所有行业一样，区域平均水平并不能说明全部情况，各国之间在性别差距上存在很大差异。

23. 2020 年，在全球范围内，女性在运输行业的参与比例约为 14%。尽管亚洲及太平洋区域妇女参与交通运输的比例低于全球平均水平，但一直在增加，从 1990 年的约 6.5% 增至 2020 年的 10%。⁹ 部分由于缺乏促进两性平等的积极政策，这一增长放缓。现在需要通过实行积极的政策来加速这一增长，以增加妇女在货运行业中的参与，增强货运的可持续性，支持实现关于两性平等的可持续发展目标。

24. 没有充分发挥行业协会、商会及民间社会组织在支持妇女参与货运行业方面的潜在作用。在亚洲及太平洋区域和在全球范围内，有许多良好做法可以推广和复制，以进一步鼓励妇女参与。

25. 最后，货运的经济、环境及社会因素日益交织在一起。因此，本区域许多国家需要重新审视支持可持续货运的机制结构，以确保所有利益攸关方(无

⁹ 亚行，《亚洲交通运输展望》数据库。

论它们在基础设施、运营及法规的那个方面参与)都致力于加强和促进货运的可持续性。例如,本区域许多国家试图通过创建控制污染、减缓气候变化及道路安全等特别机制结构,来解决货运行业的多重负面外部影响。这常常造成多层次决策和机构授权,实际上限制了这些措施对可持续货运的影响。通过建立可持续货运的具体管理机制或结构,可以更有效地进行规划、立法、监管、融资、运营、监测及宣传活动。

三. 支持亚洲及太平洋货运行业的可持续性

26. 2019年,为应对多重挑战,加强货运的可持续性,在联合国发展账户第十二批之下,启动了题为“在亚太经社会区域推动向可持续货运转变”的项目,其总体目标是通过鼓励设计和实施旨在实现可持续发展目标的货运政策,加强本区域货运的可持续性。

27. 该项目有两条轨道。在第一个轨道下,为目标国家进行关于制定旨在加强货运可持续性的战略的国家评估,供有关国家政府考虑。2021年,为乌兹别克斯坦和斯里兰卡完成了这项工作;2022年,为孟加拉国完成了这项工作;目前正在为斐济和缅甸进行国家评估。

28. 为这些国家中的每一个国家编写了一个背景研究报告,重点说明实现可持续货运面临的挑战,并起草了一份2030年实现可持续货运战略草案。随后在线举行了国家协商研讨会,征求相关利益攸关方对战略草案的意见和建议。已经向斯里兰卡、孟加拉国及乌兹别克斯坦的有关部委提交了在研讨会上修改过的战略草案,供它们进一步考虑。

29. 每个战略草案包括以下重要要素:愿景、目标、优先事项、实现手段、实施安排、与可持续发展目标的联系及具体行动。

30. 在项目的第二轨道下,将努力鼓励在可持续货运的重要问题上形成共识,开展区域合作。然后可以在关于亚洲公路网、泛亚铁路网及陆港的《政府间协定》框架内,将这些问题提交审议。

31. 交通运输委员会在第六届会议上通过了一号建议,重申了区域合作的重要作用,并建议在亚太经社会各区域机制内就可持续货运问题采取具体合作举措。¹⁰ 也是在第二轨道下,在曼谷和线上召开的亚洲公路网工作组第9次会议、¹¹ 泛亚铁路网工作组第7次会议¹² 及路港工作组第4次会议上,¹³ 介绍了在亚洲及太平洋加强可持续货运的区域做法。

¹⁰ 见 ESCAP/CTR/2020/6。

¹¹ 见 ESCAP/AHWG/2021/INF/1。

¹² 见 ESCAP/TARN/WG/2021/4。

¹³ 见 ESCAP/DP/WG/2021/INF/3。

32. 上述各个工作组都对区域做法表示欢迎，并同意区域做法将为货运可持续性提出所需要的重点。因此，它们建议，鉴于货运可持续性涉及所有运输方式，应在第四次交通运输部长级会议上讨论区域做法。¹⁴

33. 因此，向第四次部长级会议提交了区域做法，供审议。¹⁵ 交通运输部长和亚太经社会成员国和准成员国代表通过了《亚洲及太平洋可持续交通运输发展部长宣言》，强调了可持续货运的重要性，鼓励实施可持续多式联运区域做法。区域做法为现在实施的举措提供一致性，通过伙伴关系创造协同效应，并确保在可持续多式联运方面得到高级别的政治肯定。¹⁶ 此外，他们注意到成员国在可持续发展目标行动十年中为加强货物运输可持续性正在作出的国家努力，认为可持续多式联运区域做法将提供所需的重点，确保最大限度地发挥可持续货物多式联运的效益，以及最大限度地减少负面外部影响。¹⁷

34. 此外，在题为“在亚太经社会区域推动向可持续货运转变”的项目下，实施了两项重大的可持续货运能力建设举措。利用国际运输论坛在货运建模方面的工作，在题为“疾病大流行时代的交通运输和贸易互联互通”的联合国另一个发展账户项目下，共同实施了一个题为“可持续交通运输互联互通与 2019 冠状病毒病大流行：增强韧性和可持续性的路径”能力建设项目，旨在支持各国将从应对 2019 冠状病毒病大流行中取得的经验教训纳入中长期货运政策，实施适当的货运政策，提高韧性、包容性及环境可持续性。

35. 2021 年，在上述方案下，秘书处与国际运输论坛一道，为亚太经社会的三个次区域——南亚和西南亚、北亚和中亚以及东南亚——举办了能力建设讲习班，并编写了报告。现在可以在线上查阅这些报告。¹⁸ 在报告中，重申所有旨在改善交通运输连通性的战略都必须认识到并立足于区域和次区域的具体情况。此外，秘书处正在制定可持续货运次区域战略，供适当的次区域论坛审议。

36. 与国际铁路联盟合作实施的第二项能力建设举措是关于加快铁路数字化转型。该举措包括编制电子学习材料和线上举办能力建设讲习班，以增进本区域铁路政策制定者对利用铁路数字化的潜在惠益来支持向可持续货运转变的了解。

¹⁴ ESCAP/TARN/2021/5，第 21 段。

¹⁵ ESCAP/MCT/2021/2，第 58 至 59 段。

¹⁶ ESCAP/78/15/Add. 1，第 4 段。

¹⁷ 同上。序言部分第 27 段。

¹⁸ 见 www.unescap.org/news/better-regional-connectivity-will-help-asia-decarbonise。

37. 此外，开展了一项关于“在疾病大流行时期铁路运输区域合作”的区域研究，¹⁹ 并在政策会议上做了介绍，该政策会议是在 2021 年 5 月举行的泛亚铁路网工作组第七次会议期间以背对背形式举行的。

四. 加强亚洲及太平洋可持续货运的指导原则

38. 显而易见，加强货运可持续性问题本身就具有挑战性，因此需要利益攸关方持续参与。这方面的核心行动是加强和执行关于深化货运可持续性的现有任务。因此，考虑了在关于这一问题的各次政府间会议期间收到的指导意见，以及在为试点国家举行的关于可持续货运的国家磋商中学到的经验教训和确定的问题，制定了亚洲及太平洋可持续货运十项指导原则，以加强实施与实现可持续发展目标有关的可持续货运优先行动(见附件)。

39. 十项指导原则如下：

- (a) 实现货运脱碳；
- (b) 优化货运运营模式划分；
- (c) 加强货运基础设施应对气候变化和其他干扰的韧性；
- (d) 降低货运物流成本，包括跨境和过境运输成本；
- (e) 应对城市货运挑战；
- (f) 促进女性参与，增强货运行业的包容性；
- (g) (g) 增加农村地区人口使用更广泛的交通运输网络的机会；
- (h) 加强货运利益攸关方的管理结构和能力；
- (i) 鼓励筹资来源创新和多样化，包括通过私营机构的参与；
- (j) 促进使用数据、数字化及变革性技术。

40. 这些指导原则主要面向亚太经社会成员国的货运政策制定者，目的是：(a) 深化货运政策和战略与实现《2030 年议程》之间的联系，加强实施有关可持续货运的优先行动；(b) 通过伙伴关系和多利益攸关方合作，增加可持续货运的资金、技术援助及能力建设；(c) 在可持续发展行动和交付十年，加强关于采取紧急措施深化亚太货运可持续性的政治承诺。

41. 基于这些指导原则的可持续货运政策除了支持各国实现可持续发展目标外，也将有助于各国实施其他全球框架和承诺的各项任务，其中包括：《巴黎协定》；《2015-2030 年仙台减少灾害风险框架》；《小岛屿发展中国家快速行动方式(萨摩亚)途径》；《2014-2024 年内陆发展中国家十年维也纳行动纲领》；《新城市议程》；《2030 年爱知环境可持续交通运输宣言》；以及《第三次发展筹资问题国际会议亚的斯亚贝巴行动议程》。

¹⁹ 亚太经社会，“推动亚洲及太平洋向可持续货运转变：铁路脱碳带来的机遇”(曼谷，2021 年)。

42. 这些指导原则也支持区域任务的实施，包括亚太经社会第 78/3 号决议，亚太经社会通过该决议核准了《亚洲及太平洋可持续交通运输发展部长宣言》和《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案 (2022-2026 年)》。

43. 这些指导原则承认区域和/或次区域合作在促进向可持续货运转变方面发挥的根本性作用。区域合作除了为缔结协定和框架提供平台外，也有助于成员和准成员分享信息和相互学习经验，了解那些可持续货运解决方案在那些地方是行之有效的，那些解决方案是可复制的和可扩展的。这些指导原则重申了可持续发展目标的整体性和不可分割性，这意味着基于指导原则的货运政策可以导致实现多项目标和具体目标。

44. 这些指导原则也将支持制定和实施可持续货运战略和政策，进而将 2019 冠状病毒病大流行引发的危机转化为重建更好货运系统的机会。货运系统利用数字化和变革性运输技术，能够加快本区域向可持续货运转变。

45. 在 2022 年 8 月 17 日举行的关于在亚太经社会区域“推动向可持续货运转变”的区域会议上，介绍并讨论了这些指导原则草案。区域会议入会者对指导原则草案表示赞同，并建议将指导原则的最终版本提交将于 2022 年 11 月 23 日至 25 日在曼谷和线上举行的交通运输委员会第七届会议核可。

五. 供委员会审议的问题

46. 委员会不妨对秘书处在可持续货运方面的工作提供指导。此外，委员会不妨采取如下行动：

(a) 考虑核准本文件附件所载的关于亚洲及太平洋可持续货运十项指导原则，以此作为手段进一步加强本区域货运可持续性；

(b) 请成员国和准成员国分享经验，包括关于具有可复制性和可扩展性可能性的可持续货运良好做法的经验；

(c) 就加强亚洲及太平洋区域向可持续货运转变提供进一步指导，支持实现《2030 年议程》。

附件

亚洲及太平洋可持续货运十项指导原则

为加强亚洲及太平洋区域货运的可持续性，建议基于下述指导原则制定和实施货运政策。

指导原则 1. 实现货运脱碳

考虑到实现货运脱碳将直接支持实现可持续发展目标 7、9、12 和 13，建议亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)成员国和准成员国：

(a) 通过实施符合《巴黎协定》的专门战略，加速货运脱碳，利用脱碳的积极溢出效应支持实现多个目标；

(b) 考虑采取适当模式，如次区域或区域合作机制、框架或者协定，在可持续发展行动和交付十年加快货运脱碳进程；

(c) 鼓励与私营部门建立伙伴关系，实施货运脱碳举措。

指导原则 2. 优化货运运营模式划分

考虑到实现货运脱碳将直接支持实现可持续发展目标 7、9、12 和 13，建议亚太经社会成员国和准成员国：

(a) 在可能的情况下，将货运向相对更高效或更环保的方式转变，如铁路和内陆水路运输；

(b) 制定积极主动的国别模式转变政策，促进在相关多式联运基础设施上投资，建立将货运向更可持续的方式转变的机制框架；

(c) 视情况利用区域和/或次区域合作，推动向更可持续的运输方式转变，例如运营多式联运走廊。

指导原则 3. 加强货运基础设施应对气候变化和其他干扰的韧性

考虑到实现货运脱碳将直接支持实现可持续发展目标 9、11 和 13，建议亚太经社会成员国和准成员国：

(a) 制定战略、政策及实施计划，加强货运基础设施和运营的韧性，减轻和适应气候变化和其他干扰；

(b) 在加强货运韧性方面，加大对最不发达国家、内陆发展中国家及小岛屿发展中国家的支持力度，因为这些国家遭受的气候变化和其他干扰影响更大；

(c) 各国分享经验，提高利益攸关方将韧性纳入货运基础设施和运营主流的能力。

指导原则 4. 降低货运物流成本，包括跨境和过境运输成本

考虑到实现货运脱碳将直接支持实现可持续发展目标 1、8 和 17，建议亚太经社会成员国和准成员国：

- (a) 利用亚洲公路网工作组、泛亚铁路网工作组及陆港工作组提供的政府间平台，继续深化区域基础设施和运营互联互通；
- (b) 通过消除国际运输中的物理和非物理障碍，鼓励边境机构之间在边境内外进行协调，提高过境效率；
- (c) 鼓励使用数字技术降低货运物流成本，便利过境运输。

指导原则 5. 应对城市货运挑战

考虑到实现货运脱碳将直接支持实现可持续发展目标 3、11 和 17，建议亚太经社会成员国和准成员国：

- (a) 制定城市可持续货运计划和战略，和/或修订现有计划和战略，减少城市货运的外部影响，包括与货运相关的事故；
- (b) 促进多利益攸关方决策机制采取自下而上办法，将发展挑战与具体的可持续发展目标及其具体目标联系起来，全面解决城市货运问题；
- (c) 深化区域合作，在有助于协同增效、同时具有可复制性和可扩展性的可持续城市货运做法上分享经验和吸取的教训。

指导原则 6. 促进妇女参与，增强货运行业的包容性

考虑到实现货运脱碳将直接支持实现可持续发展目标 5、8 和 10，建议亚太经社会成员国和准成员国：

- (a) 制定和实施积极的战略和政策，增加妇女在整个区域货运行业的作用；
- (b) 让学术界和私营部门积极参与向妇女传授必要的知识和技能；
- (c) 鼓励采取混合就业模式，如在家工作和采取其他创新解决办法，激励妇女在货运行业更多的参与。

指导原则 7. 增加农村地区人口使用更广泛的交通运输网络的机会

考虑到实现货运脱碳将直接支持实现可持续发展目标 1、9、11 和 12，建议亚太经社会成员国和准成员国：

- (a) 基于关于社会成本效益的更深入分析，制定专门的农村货运政策和项目；
- (b) 在公私伙伴关系机制之下，在农村地区确定和建立冷藏库和其他仓库链，减少在生产和供应链中的粮食损失，包括收获后的损失；

(c) 视情深化区域和/或次区域合作，促进农村市场进入更广泛的运输网络。

指导原则 8. 加强货运利益攸关方的管理结构和能力

考虑到实现货运脱碳将直接支持实现可持续发展目标 13、16 和 17，建议亚太经社会成员国和准成员国：

(a) 建立适当的可持续货运管理机制，制定协调一致的政策，解决多利益攸关方参与货运的复杂性问题。多利益攸关方参与横向涉及各部委，纵向涉及各级政府，也涉及私营部门；

(b) 视情通过实施具体工作计划、划分职权范围及制订法律，启动上述管理机制；

(c) 通过在整个区域实施专门的能力建设方案，提高政府官员和私人实体将可持续性纳入货运主流的能力。

指导原则 9. 鼓励筹资来源创新和多样化，包括通过私营机构的参与

考虑到实现货运脱碳将直接支持实现可持续发展目标 10 和 17，建议亚太经社会成员国和准成员国：

(a) 通过公私伙伴关系，促进私营部门为可持续货运提供资金，建立适当的监管结构对风险进行管理；

(b) 制定银行可担保的的可持续货运项目，从诸如绿色气候基金、气候变化行动计划及多边开发银行的其他类似举措等专题基金筹措资金；

(c) 视情况建立国家、次区域及区域可持续货运基金，为具有强化可持续性和创造协同增效巨大潜力的项目提供资金。

指导原则 10. 促进使用数据、数字化及变革性技术

考虑到实现货运脱碳将直接支持实现可持续发展目标 9 和 17，建议亚太经社会成员国和准成员国：

(a) 提高数据的覆盖面、及时性及质量，建立与可持续货运有关的统一数据收集、管理及共享系统，以便在与货运有关的目标上进行更好的监测和报告；

(b) 扩大区域合作，建立次区域和区域可持续货运观察站，建立指标、政策、良好做法及创新解决方案的综合储存库，包括关于循环经济的指标、政策、良好做法及创新解决方案；

(c) 制定必要的法律和监管框架，支持货运领域数字化和采用变革性技术。