



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，曼谷和线上

交通运输委员会第七届会议报告**一. 提请经社会注意的事项**

1. 提请亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)注意交通运输委员会通过的下列决定：

第 1 号决定

交通运输委员会欢迎“亚洲及太平洋统一多式联运国家法律指南”定稿，并欢迎修订《交通运输便利化次区域协定范本》，以应对各道路运输协定中与危机有关的条款问题。

第 2 号决定

交通运输委员会呼吁继续支持加强特殊处境国家的交通运输互联互通，包括为此继续开展交通运输互联互通和物流方面的能力建设活动以及其他举措，如制定一项加快亚洲及太平洋铁路数字化转型的区域战略。

第 3 号决定

交通运输委员会欢迎为确保更好地规划、发展和升级区域交通运输系统而采取的循证办法、尤其是建立关于亚洲公路、泛亚铁路、陆港和主要海港的线上互动平台的举措，请成员和准成员与秘书处密切合作，对该平台进行最后核查和测试。

第 4 号决定

交通运输委员会注意到于 2022 年召开的亚太“通过区域间陆上走廊和海上通道与全球供应链连接”区域论坛达成的结论，请秘书处对制定可持续

航运走廊区域办法的提案采取后续行动，并继续支持在亚洲及太平洋发展陆路和多式联运走廊的举措，包括为此探索新的区域间运输走廊和线路。

第 5 号决定

交通运输委员会原则上认可亚洲及太平洋可持续货运指导原则 (ESCAP/CTR/2022/3, 附件) 的要点草案，以此作为进一步促进本区域货运可持续发展的手段，并请秘书处在各成员和准成员相互磋商的基础上，组织指导原则的定稿工作。

第 6 号决定

交通运输委员会欢迎在《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026 年)》的基础上，建立区域低碳交通运输合作机制，以减少交通运输业的温室气体排放。

第 7 号决定

交通运输委员会表示赞赏地注意到旨在加快本区域公共交通向电动交通转型的亚太电动交通倡议。

第 8 号决定

交通运输委员会欢迎《2021-2030 年第二个道路安全行动十年亚洲及太平洋区域行动计划》(ESCAP/CTR/2022/5, 附件)。

第 9 号决定

交通运输委员会肯定秘书处在《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026 年)》的七个专题领域开展的工作，并请秘书处通过其在这些专题领域开展的分析工作和能力建设活动，继续协助成员和准成员。

二. 组织

A. 会议的开幕、会期和组织

2. 委员会于 2022 年 11 月 23 日至 25 日在曼谷和线上举行了第七届会议。会议由亚太经社会执行秘书主持开幕，泰国交通运输部常务秘书 Chayatan Phromsorn 先生代表泰国交通运输部长作了特别发言。

B. 出席情况

3. 下列成员和准成员的代表出席了会议：亚美尼亚、澳大利亚、阿塞拜疆、孟加拉国、不丹、柬埔寨、中国、朝鲜民主主义人民共和国、斐济、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、基里巴斯、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、马尔代夫、蒙古、瑙鲁、尼泊尔

尔、纽埃、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、东帝汶、汤加、土耳其、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦和越南。

4. 常驻亚太经社会观察员瑞士的代表出席了会议。
5. 秘书处下列办事处和联合国其他实体的代表出席了会议：欧洲经济委员会、拉丁美洲和加勒比经济委员会、联合国贸易和发展会议(贸发会议)、联合国环境规划署(环境署)、联合国项目事务署。道路安全问题特使也出席了会议。
6. 下列政府间组织的代表出席了会议：亚洲开发银行(亚行)、东南亚国家联盟(东盟)、亚洲相互协作与建立信任措施会议、经济合作组织、欧亚经济委员会、国际铁路运输政府间组织、国际运输论坛、伊斯兰开发银行、铁路合作组织、上海合作组织、南亚区域合作联盟。
7. 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：亚洲运输发展学会、德国国际合作机构、国际公共运输联合会、跨欧亚运输国际协调委员会、国际清洁交通委员会、国际道路评估方案、国际道路运输联盟、泰国智能交通运输系统协会。
8. 根据亚太经社会议事规则第 12 条，主席团审查了成员国代表的全权证书并向委员会报告。经认定，有 35 个成员国代表的全权证书符合规定。主席团决定，在联合国大会就缅甸的代表权作出决定之前，并根据大会 1950 年 12 月 14 日第 396(V)号决议，在确认大会第七十六届会议全权证书委员会报告的基础上，暂缓在委员会第七届会议上对与缅甸代表有关的全权证书采取任何行动。
9. 委员会表示注意到主席团关于全权证书的口头报告。

C. 选举主席团成员

10. 委员会选出下列主席团成员：
 - 主席： Min Meanvy 女士(柬埔寨)
 - 副主席： C. A. Chaminda I. Colonne 女士(斯里兰卡)
Arman Issetov 先生(哈萨克斯坦)

D. 议程

11. 委员会通过了以下议程：
 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发展区域行动方案(2022-2026年)》的执行情况。

3. 交通运输领域的重大议题：
 - (a) 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；
 - (b) 环境可持续交通运输系统和服务；
 - (c) 安全、包容的交通运输和流动性。
4. 其他事项。
5. 通过委员会第七届会议报告。

E. 其他活动

12. 在委员会会议期间举办了下列圆桌会议和会外活动：

(a) 2022年11月23日，高级别圆桌会议：“通过本区域可持续、包容和有复原力的交通运输发展，实现与交通运输相关的可持续发展目标”，由亚太经社会举办；

(b) 2022年11月23日，会外活动：“亚洲及太平洋的可持续出行：#道路安全至关重要#”，由亚太经社会、道路安全问题特使和联合国道路安全基金举办；

(c) 2022年11月24日，会外活动：“机遇与挑战：东盟国家重型车辆严格车辆排放标准和电动车辆技术”，由亚太经社会、环境署和国际清洁交通委员会举办；

(d) 2022年11月25日，会外活动：“太平洋可持续海上互联互通专家组会议”，由亚太经社会、太平洋共同体和贸发会议举办；

(e) 2022年11月25日，会外活动：“东盟首都区数据驱动的可持续城市交通”，由亚太经社会、亚洲开发银行和德国国际合作机构举办；

(f) 2022年11月25日，会外活动：“南北走廊：机遇和挑战”，由俄罗斯联邦举办。

三. 会议记录

13. 会议记录概述了会议期间的讨论情况(见附件二)。

附件一

文件一览表

文号	标题	议程项目
普通文件		
ESCAP/CTR/2022/1	审查《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026年)》的执行情况	2
ESCAP/CTR/2022/2	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	3(a)
ESCAP/CTR/2022/3	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	3(a)
ESCAP/CTR/2022/4	环境可持续交通运输系统和服务	3(b)
ESCAP/CTR/2022/5	安全、包容的交通运输和流动性	3(c)
ESCAP/CTR/2022/6	交通运输委员会第七届会议报告	
有限分发文件		
ESCAP/CTR/2022/L.1	临时议程	1(c)
ESCAP/CTR/2022/L.2	附加说明的临时议程	1(c)
ESCAP/CTR/2022/L.3	报告草稿	5
资料文件		
ESCAP/CTR/2022/INF/1	在《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026年)》下开展的活动	2
在线信息		
www.unescap.org/events/2022/committee-transport-seventh-session	与会者须知	
www.unescap.org/events/2022/committee-transport-seventh-session	与会者名单	
www.unescap.org/events/2022/committee-transport-seventh-session	暂定日程	

附件二

会议记录

一. 引言

1. 会议记录载有交通运输委员会第七届会议的讨论和会议记录摘要。

二. 讨论摘要

A. 审查《亚洲及太平洋可持续发展交通运输区域行动方案(2022-2026年)》的执行情况(议程项目 2)

2. 委员会面前有秘书处关于审查《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026年)》的执行情况的说明(ESCAP/CTR/2022/1), 以及关于在《区域行动方案》下开展的活动的资料文件(ESCAP/CTR/2022/INF/1)。

3. 亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)下列成员的代表作了口头发言或提交了书面发言: 中国、印度、日本、马尔代夫、俄罗斯联邦、斯里兰卡、泰国和乌兹别克斯坦。

4. 关于“通过亚太区域可持续、包容和有复原力的交通运输发展, 实现与交通运输相关的可持续发展目标”的高级别圆桌会议为议程项目 2 的审议提供了信息, 该圆桌会议的发言者包括: 阿塞拜疆数字发展和交通部副部长 Rahman Hummatov 先生、柬埔寨公共工程与运输部国务秘书 Leng Thun Yuthea 先生、斐济商业、贸易、旅游、交通运输部运输司司长 Faranise Kinivuwai 女士、马尔代夫交通与民航部国务部长 Zuhair Ahmed 先生、道路安全问题特使让·托德先生、国际道路运输联盟秘书长翁贝托·德·布雷托先生和国际运输论坛秘书长金永泰先生。

5. 委员会肯定了秘书处以及各成员和准成员为支持《亚洲及太平洋可持续发展交通运输发展区域行动方案(2022-2026年)》的七个专题领域而正在开展的各项活动。

6. 委员会强调, 在 2019 冠状病毒病(COVID-19)大流行和其他近期事态发展之后, 交通运输领域需要实现可持续、有韧性和包容的复苏。在此方面, 委员会重申了开展区域交通运输合作的重要性, 并提到了关于可持续货运和交通运输互联互通的具体协作举措, 以打造高效和有韧性的供应链。

7. 委员会重申其支持发展区域交通运输网络, 并认为有必要加大努力, 进一步增强区域和区域间交通运输互联互通, 特别是在《亚洲公路网政府间协定》《泛亚铁路网政府间协定》和《政府间陆港协定》方面, 并考虑到特殊处境国家的需要。在这方面, 委员会支持酌情进一步统一技术标准; 改善法律框架; 加快推进数字化和电子数据交换; 以及其他相关措施。此外, 委员会支持继续通过知识共享平台交流最佳做法, 促进区域互联互通。

8. 委员会强调有必要建立节能和可持续的城市公共交通系统。在此背景下, 委员会获悉成员们的各类举措, 包括用创新方法实现以下目标: 建设地

铁系统，并建立大众城市交通与火车站之间的多式联运；设计地铁系统；发展基于需求的交通服务和大众捷运系统；引入电动汽车；推广非机动化交通方式。

9. 委员会强调，有必要发展大众捷运线路、通勤线、机场轨道交通连线和支线，以鼓励使用公共交通系统并减少拥堵。

10. 委员会重申交通运输数字化对实现可持续发展目标的重要作用。在此背景下，委员会肯定各成员为推进可持续、安全和智能的交通运输系统所作的努力。这些努力包括斯里兰卡对创新技术和智能运输系统的利用；泰国公共汽车和货运卡车安装的全球定位系统装置；印度使用的实时列车信息系统；利用大数据进行的交通量分析，如日本的定位信息和“出行即服务”；中国对网约车服务的支持。

11. 委员会承认可持续交通运输发展以及促进区域合作以应对具有社会、经济和环境维度的区域挑战的重要性。它还承认在执行方面存在各种挑战，其中主要挑战在于缺乏机构能力。

12. 委员会听取了各成员为加快低碳交通运输而采取的各种方案，包括中国和泰国向电动汽车转型以及转向可持续货运；泰国制定的向电动汽车转型的路线图和实现交通运输领域国家自主贡献的行动计划；以及正在进行的关于促进斯里兰卡向可持续货运转型的研究。

13. 委员会认可目前在低碳交通运输(包括向电动交通转型)和数字化变革方面开展的工作。

14. 委员会重申道路安全的重要性，并强调安全系统办法是改善道路安全和减少道路交通伤亡的根本原则。

15. 委员会获悉，各成员根据全球和区域计划的关键领域采取了各种举措。其中包括：制定国家道路安全行动计划；建立道路安全数据管理系统，以确保制定循证政策；开展道路安全审计，以提高国家公路的安全标准；安装橡胶防撞栏和橡胶路标，以提高驾驶员的能见度，降低道路撞车事故的严重程度；开发安全的道路基础设施；开展关于道路安全的经济和社会影响的提高认识活动；儿童安全教育计划；加强对公共交通司机以及车速和车辆检查条例执行情况的监测。

16. 委员会注意到在道路安全领域开展的次区域和区域间联合协作，包括日本与东南亚国家联盟为分享驾驶执照制度方面的最佳做法而建立的交通运输伙伴关系；以及乌兹别克斯坦的道路安全计划。

17. 委员会强调，交通运输可在确保亚太区域包容性方面发挥重要作用，目前的交通运输系统需要迅速转型，以确保所有用户都能获得服务和进入市场，增强社会平等。在此方面，委员会注意到需要通过区域合作和一体化来加强可持续交通运输发展的社会支柱。

18. 委员会注意到各成员为促进包容的交通运输和流动性而采取的各类举措，包括让老年人等弱势群体获得无障碍和无缝的出行体验，特别是在公共

交通和网约车服务方面。委员会还强调了在包容性交通运输领域(如无障碍公共交通领域)进行知识共享的重要性。

19. 委员会赞赏地肯定了由中国、大韩民国和俄罗斯联邦政府以及联合国道路安全基金供资的技术合作活动,这些活动均为《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026年)》的执行工作做出了贡献。

B. 交通运输领域的重大议题: 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(议程项目 3(a))

20. 委员会面前有秘书处关于“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”的说明(ESCAP/CTR/2022/2)和关于“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”的说明(ESCAP/CTR/2022/3)。

21. 亚太经社会下列成员的代表作了口头发言或提交了书面发言: 孟加拉国、中国、印度、伊朗伊斯兰共和国、老挝人民民主共和国、蒙古、大韩民国、俄罗斯联邦、斯里兰卡、塔吉克斯坦和泰国。

22. 拉丁美洲和加勒比经济委员会的代表也作了发言。

23. 国际铁路运输政府间组织的代表也作了发言。

24. 下列非政府组织、民间社会组织和其他实体的代表也作了发言: 亚洲运输发展学会、国际道路运输联盟。

25. 委员会注意到,通过近期和当前正在实施的旨在提高路线质量和补齐缺失路段的国家举措,亚洲公路网沿线的基础设施互联互通不断加强。委员会还注意到,各成员高度重视通过双边和区域道路运输协定等途径,改善公路网沿线的运营互联互通,并认识到统一技术标准和加强区域合作可进一步改善区域互联互通。

26. 委员会着重指出促进铁路运输以增强本区域交通运输业务可持续性的重要性,并获悉各成员目前正在采取的各类举措: 铁路运营和流程的数字化; 建立铁路和监管机构之间的电子数据交换,以提高口岸过境效率; 兴建一条新的跨境铁路; 制定综合铁路总体规划; 更新和增建铁路轨道,以增加铁路网络的承载能力; 使铁路基础设施现代化,以降低运营成本; 转换轨距和开放更多铁路过境站,实现区域铁路无缝连接; 使用电子印章便利轨道交通; 建设高速铁路网; 以及发展处理货物的铁路终点站和物流中心。

27. 委员会注意到过境国为便利内陆国家的铁路运输而采取的举措,并欢迎中国-老挝人民民主共和国铁路线投入运营,这将使老挝成为一个陆通国,并为东南亚和其他次区域带来新的机遇。

28. 委员会还确认,有必要提高国际铁路运输的效率,并加强各成员在铁路发展和数字化战略方面的能力。

29. 一名代表强调,亚洲和欧洲之间的货运列车在维持区域和全球供应链方面发挥着重要作用,而这些供应链已牢固确立了国际铁路作为两大洲之间可靠和可持续的货物运输手段的地位。

30. 一名代表重申电子信息交换对于便利铁路过境手续的重要性，并强调了在《泛亚铁路网政府间协定》中增加一个关于铁路当局之间以及铁路和监管机构之间电子信息交换一般原则的新附件的提议，并请《协定》缔约方考虑在泛亚铁路网工作组下次会议上通过该附件。

31. 委员会听取了有关本区域陆港的最新动态，包括陆港设施的扩建和升级，以及一些成员为确保将陆港高效纳入其国家交通运输系统而制定的政策和战略的介绍。委员会还注意到《政府间陆港协定》各缔约方之间加强合作的重要性，并确认秘书处在这一领域需要继续提供支持。

32. 委员会注意到运输走廊在提高区域和区域间运输业务效率方面的作用。委员会获悉了若干项目、举措和战略的执行情况，它们旨在发展本区域运输走廊，包括综合利用陆地、内陆水道和海上航线的多式联运走廊。委员会呼吁秘书处继续为运输走廊举措提供技术援助，特别是在内陆发展中国家。

33. 委员会强调了各种运输模式的无缝多式联运一体化以及发展多式联运链运营商之间的数据交换，在支持人员和货物通过不同运输模式高效流动方面的作用。委员会注意到，有必要通过继续提供与多式联运法律框架有关的能力建设以及促进多式联运业务数字化，进一步支持本区域多式联运业务的发展。

34. 委员会确认港口和海运在支持本区域、包括内陆发展中国家的综合性可持续交通运输互联互通方面的重要作用。在此背景下，委员会注意到各成员在发展港口、新的海上航线(北方海航道)和适合所有气候条件的可通航内陆水道方面所作的努力。

35. 一名代表强调必须开展系统的区域对话，以应对成员在海事和港口领域面临的挑战，并请秘书处审查是否有可能设立一个海事工作组，通过系统地解决大多数海运国家以及太平洋小岛屿发展中国家目前面临的问题，支持多式联运系统。

36. 委员会获悉，本区域发展中国家的物流成本仍然居高不下，物流部门迫切需要向综合性、具有成本效益、可靠、可持续和数字化的系统转型。委员会还注意到，铁路系统为客运和货运提供了可持续的解决方案。

37. 委员会肯定了秘书处为一些成员制定可持续货运国家战略和政策提供的技术支持。

C. 交通运输领域的重大议题：环境可持续交通运输系统和服务(议程项目 3(b))

38. 委员会面前有秘书处关于“环境可持续交通运输系统和服务”的说明(ESCAP/CTR/2022/4)。

39. 亚太经社会以下成员的代表作了口头发言或提交了书面发言：孟加拉国、中国、斐济、印度、印度尼西亚、日本、马尔代夫、大韩民国、俄罗斯联邦、泰国和乌兹别克斯坦。

40. 欧洲经济委员会的代表也作了发言。

41. 国际交通运输论坛的代表也作了发言。

42. 亚洲运输发展学会的代表也作了发言。
43. 委员会认识到气候变化对亚太区域经济和社会发展构成的威胁。委员会赞赏地注意到各成员通过推广环境友好型交通运输在减缓气候变化方面所作的努力，以及各成员和准成员对实现碳中和并在 2050 年前实现这一目标的持续承诺。
44. 委员会注意到国际和区域合作对于发展零碳和低碳交通的重要性。因此，委员会欢迎建立低碳交通区域合作机制，以促进绿色低碳交通道路，实现区域的可持续发展。委员会请秘书处继续在低碳交通领域开展知识交流，并提供技术援助和能力建设培训。
45. 委员会获悉，作为国家低碳交通运输计划的一部分，电力轮渡网络和内陆水道作为低碳交通运输模式已经获得应用，并获悉海运领域的脱碳工作已被列为优先事项。
46. 委员会强调了数字技术在应对气候变化方面的优势，比如智能交通系统。在这方面，委员会获悉各成员为解决与交通运输有关的环境问题所作的各种努力。这些努力包括孟加拉国加快推进数字革命；中国推广使用智能化和数字化交通运输设备，以促进可持续交通运输；以及印度利用更清洁的技术来减少车辆污染。
47. 委员会认识到公共交通作为可持续交通运输系统一部分的重要性，并获悉为支持向环境可持续交通运输系统转型而实施的各种举措和国家战略，特别是通过推广电动公共交通，包括电动公共汽车、电动铁路和电动船。为此，俄罗斯联邦表示愿意进一步交流城市交通系统电气化方面的国家经验和最佳做法。
48. 委员会认可秘书处在整合城市公共交通系统，以及利用数字技术、包容性交通和流动性方面所作的工作。委员会请秘书处继续通过分析和能力建设向成员提供支持。
49. 委员会赞赏地注意到为加快本区域公共交通向电动交通转型而制定的亚太电动交通倡议。
50. 委员会认识到低碳交通运输基础设施和服务需要大量投资。委员会还确认，需要确定投资来源，以便能够逐步扩大项目规模，超越低碳技术和电动汽车举措的试点阶段。
51. 委员会注意到，为推动和支持使用电动汽车和其他节能汽车作为传统内燃机车辆的环保替代品，采取财政激励措施十分重要，包括应为此实施免税机制和在满足具体技术要求的情况下，降低车辆登记的初始费用。
52. 委员会还获悉各成员在建立和推动技术标准和技术创新以提高代用燃料使用方面所作的努力，包括制定电动汽车制造技术标准；改装车辆并使用电池技术，确保符合制造和安全标准；除电动汽车之外可供利用的各种形式的技术创新，如燃料电池汽车、混合动力汽车和氢动力汽车。
53. 委员会注意到，需要找到新能源和可再生能源，并将其应用于交通运输领域，以满足对清洁燃料和车辆技术日益增长的需求。

54. 委员会还欢迎建立体制政策和监管框架以推动清洁燃料技术转型相关倡议的努力和举措。委员会强调需要投资研发，促进向环境友好型燃料转型；开展交通及运输领域的研究和调查；以及开展试点项目，以支持绿色、具有成本效益和可持续的交通运输解决方案。

55. 委员会获悉了一些旨在提高城市公共交通系统可持续性的举措，包括在地方和城市环境中运营电动公共交通；使用电动滑板车、电动自行车和电动汽车；以更环保的交通运输方式取代以内燃机为基础的交通运输方式，包括发展地铁、压缩天然气和电动汽车。

56. 委员会确认公共交通是一项基本权利，有必要建立可持续的城市交通和公共交通系统，并改进这两方面的规划。

57. 委员会还确认有必要建立更好的监管框架和立法，以及创新的融资解决方案，以促进向可持续交通运输的转型，包括向电动汽车转型。

58. 委员会获悉欧洲经济委员会污染和能源工作组开发了多种工具和一份监管框架，包括“智能交通系统路线图”，以减少交通运输领域的排放。其他实体欢迎建立低碳交通运输区域合作机制，并支持亚太电动交通倡议，该倡议将促进相互学习，避免犯错。这些实体还强调了发展环境可持续交通运输系统的重要性，以及促进低碳运输和清洁技术以实现减排目标的必要性。

D. 交通运输领域的重大议题：安全、包容的交通运输和流动性(议程项目 3(c))

59. 委员会面前有秘书处关于“安全、包容的交通运输和流动性”的说明(ESCAP/CTR/2022/5)。

60. 亚太经社会以下成员的代表作了口头发言或提交了书面发言：孟加拉国、中国、斐济、印度、印度尼西亚、日本、马尔代夫、俄罗斯联邦和泰国。

61. 联合国项目事务署的代表也作了发言。

62. 政府间组织欧亚经济委员会的代表也作了发言。

63. 下列非政府组织、民间社会组织和其他实体的代表也作了发言：亚洲运输发展学会、国际道路评估方案。

64. 委员会注意到，包容的交通运输和流动性为经济发展和消除贫困奠定了坚实的基础。在这方面，委员会注意到中国为逾 54 万个村庄提供了公共交通服务，这促进了乡村振兴，并为减贫做出了贡献。

65. 委员会确认本区域在加强包容性交通运输和流动性方面取得的进展，其中采取的途径包括：改善规章，这些规章旨在通过提供无障碍交通服务、补贴和定制基础设施服务，增加所有用户群体，特别是老年人、儿童和残疾人使用公共交通的机会；作为国家发展战略的一部分，推动性别平等和增强妇女权能；提供通用设计设施，帮助有特殊需要的人获得服务；设计性别分析路径和促进性别平等的交通规划；强化妇女对经济和文化事务的参与；为所有公共客运车辆配备位置跟踪装置和紧急按钮，以加强妇女和女童的安全。

66. 委员会重申实现第二个道路安全行动十年(2021-2030年)目标即到2030年将全球道路交通事故伤亡人数减半的重要性,并欢迎《2021-2030年第二个道路安全行动十年亚洲及太平洋区域行动计划》,该计划在2022年8月举行的《道路安全行动十年区域计划》区域会议上定稿并通过。
67. 委员会确认有必要采取多管齐下的办法来解决道路安全问题。委员会注意到,《区域行动计划》所涵盖的不同领域可在指导和激励主要利益攸关方改善本区域道路安全方面发挥重要作用。
68. 在道路安全管理和领导领域,委员会获悉,日本制定并实施了一项长期而全面的道路交通安全愿景和战略;印度尼西亚建立了综合性道路安全管理系统;斐济实施了《2021-2030年斐济道路安全行动十年》;泰国开发了道路安全管理系统;俄罗斯联邦设定了到2030年将死亡率降低到每10万居民4人以下的雄心勃勃的目标。
69. 委员会注意到各种安全基础设施举措,比如泰国计划建设的公路网两侧设有服务车道,以确保慢速行驶车辆安全,并计划提高区域间和国际公路安全标准,斐济则改善了道路上事故多发区和人行道的标识。
70. 委员会注意到各成员在车辆安全方面所作的努力,例如泰国调整了国内车辆标准条例,使之与联合国条例相一致;孟加拉国设立了车辆检查中心,确保对车辆进行定期检查,并计划建立车辆跟踪系统监测中心,以加强使用公共交通工具的妇女和女童的安全。
71. 委员会听取了关于加强道路使用安全和减少超速驾驶的各项举措和技术应用的介绍。其中包括斐济、印度尼西亚、俄罗斯联邦和泰国的提高认识举措和一个青年教育方案;斐济、日本、俄罗斯联邦和泰国强化执行和遵守交通规则和条例;孟加拉国、俄罗斯联邦和泰国调低速度限制;孟加拉国采用智能驾驶执照。
72. 委员会还获悉,斐济设立了事故赔偿委员会,以确保道路事故中受伤的受害者获得赔偿,或在受害者死亡的情况下其家属获得赔偿;俄罗斯联邦有效利用创新技术,实时监测和应对紧急事件,以改善交通事故后的护理。
73. 尽管过去十年来各成员在改善道路安全方面取得的成果各不相同,但委员会认可一些成员在这方面取得的进展以及其他成员在这方面作出的各种努力。在这方面,委员会欢迎中国、日本和俄罗斯联邦政府主动表示愿意酌情分享有助于减少本区域道路交通死亡人数的最佳做法以及适用的技术和能力建设。
74. 委员会注意到孟加拉国、斐济和马尔代夫的代表向秘书处提出的开展技术援助和能力建设活动的请求。因此,委员会请秘书处通过开展能力建设活动,协助各成员和准成员根据《2021-2030年第二个道路安全行动十年亚洲及太平洋区域行动计划》,在国家层面改善道路安全。
75. 委员会注意到联合国项目事务署在加强道路安全和事故后应对方面发挥的作用。委员会还注意到各实体在改善道路安全方面开展的各种活动,这些活动的重点是开展道路安全研究;举办培训和能力建设研讨会;通过星级评定方法对道路进行评估;投资于速度管理和更安全的基础设施。

E. 其他事项(议程项目 4)

76. 副主席代表主席团就全权证书问题作了口头发言。委员会注意到主席团关于全权证书的口头报告。

F. 通过委员会第七届会议报告(议程项目 5)

77. 委员会于 2022 年 11 月 25 日通过了第七届会议报告。
