联合国 ESCAP/CTR(8)/9

经济及社会理事会

Distr.: General
29 November 2024
Chinese
Original: English

亚洲及太平洋经济社会委员会
交通运输委员会

第八届会议
2024 年 11 月 5 日至 7 日，曼谷

交通运输委员会第八届会议报告

一. 提请亚洲及太平洋经济社会委员会注意的事项

1. 提请亚洲及太平洋经济社会委员会注意交通运输委员会通过的下列决定：

第 1 号决定

交通运输委员会审查了《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，注意到该行动方案的执行进展，并敦促成员国在相关利益攸关方和合作伙伴的参与下，根据国家优先事项酌情加强合作，在 2026 年底前完成该行动方案的执行工作。

第 2 号决定

交通运输委员会注意到第四次小岛屿发展中国家问题国际会议的成果，并考虑到即将举行的第三次联合国内陆发展中国家问题会议的筹备工作，呼吁加强协作，以满足亚洲及太平洋最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的互联互通需求。在此方面，委员会请成员和准成员在相关合作伙伴的支持下，考虑采取进一步行动并确定新的合作模式，以便利这些国家进入国际市场，同时注意到 2024 年可持续海上互联互通区域对话的与会者建议采取的措施。委员会还鼓励它们支持实现包括内陆发展中国家在内的所有国家的无缝互联互通。

第 3 号决定

交通运输委员会欢迎成员和准成员继续努力加强亚洲及太平洋的基础设施和运营互联互通，并注意到《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》的新修正案，包括《泛亚铁路网政府间协定》关于

请回收

铁路之间以及铁路与监管机构之间电子信息交换的一般原则的新附件。委员会注意到泛亚铁路网工作组通过了《加快亚太区域铁路数字化转型 2030 年战略》。委员会还请秘书处在现有授权和资源范围内，进一步开展协作努力，以促进本区域和区域间交通运输的互联互通和可持续性。

第 4 号决定

交通运输委员会注意到亚洲及太平洋支持区域合作以推广部署可持续智能交通系统的区域路线图的关键要素，成员国不妨在自愿基础上利用这些要素来部署智能交通系统。委员会请秘书处在现有授权和资源范围内，在相关合作伙伴的支持下，根据有关成员国的请求，酌情协助它们制定和实施其智能交通政策计划和战略。

第 5 号决定

交通运输委员会注意到在低碳运输和物流领域取得的进展，并鼓励成员和准成员在相关利益攸关方和合作伙伴的参与下，酌情继续支持亚洲及太平洋向低碳运输和物流转型的项目，特别是解决本区域小岛屿发展中国家的脆弱性。

第 6 号决定

交通运输委员会注意到各成员国为实施加强道路安全并体现社会包容的城市交通运输政策所作的努力。此外，委员会鼓励成员国推动亚太城市交通系统创新，分享信息和模式，同时注意到秘书处正在制定的准则可作为参考点。

第 7 号决定

交通运输委员会注意到在《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》下开展的各项活动，认识到联合国道路安全基金通过以需求为导向的有针对性的技术援助项目在支持本区域道路安全进步方面发挥的作用，并敦促成员国继续加大努力，促进和改善本区域的道路安全。

第 8 号决定

交通运输委员会请秘书处酌情在现有资源范围内，在相关利益攸关方的参与下，与成员和准成员以面对面和在线方式启动磋商进程，以制定《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案》下一阶段的草案。该草案将在 2026 年举行的第五届交通运输部长级会议上审议，其基础是《区域行动方案》的实施成果和大会第 78/148 号决议，该决议宣布自 2026 年 1 月 1 日起的 10 年为联合国可持续交通运输十年。

二. 组织

A. 会议的开幕、会期和安排

2. 委员会于2024年11月5日至7日在曼谷举行了第八届会议。会议由经社会执行秘书主持开幕，泰国交通运输部常务秘书Chayatan Phromsorn先生和秘书长道路安全问题特使发表了讲话。

B. 出席情况

3. 下列成员国的代表出席了会议：亚美尼亚、澳大利亚、阿塞拜疆、孟加拉国、柬埔寨、中国、朝鲜民主主义人民共和国、斐济、法国、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、日本、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、马来西亚、马尔代夫、蒙古、尼泊尔、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、土耳其、土库曼斯坦、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国、乌兹别克斯坦和越南。

4. 下列常驻观察员的代表出席了会议：德国、墨西哥和瑞士。联合国观察员罗马教廷的代表也出席了会议。

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、秘书长道路安全问题特使秘书处、联合国开发计划署、联合国环境规划署和世界卫生组织。

6. 下列政府间组织派代表出席了会议：亚洲开发银行、亚洲基础设施投资银行、国际铁路运输政府间组织和国际运输论坛。

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、道路交通教育研究所、国际货运代理协会联合会、国际机动车辆检查委员会、可持续低碳交通运输伙伴关系、泰国智能交通系统协会、泰国国际货运代理协会和世界水运基础设施协会。

8. 根据经社会议事规则第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，34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，在确认大会第七十八届会议全权证书委员会报告[1]的基础上，暂缓在委员会第八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： Abdul Latheef Mohamed先生(马尔代夫)

副主席： E.A.S.Wijayanthi Edirisinghe夫人(斯里兰卡)

[1] A/78/605。

Faiyaz Murshid Kazi 先生(孟加拉国)

D. 议程

11. 委员会通过了下列议程：

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. 第五届交通运输问题部长级会议和《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案》下一阶段的筹备工作。

5. 其他事项。

6. 通过交通运输委员会第八届会议报告。

E. 其他活动

12. 在委员会会议期间举办了下列会外活动：

(a) 2024 年 11 月 5 日，题为“东盟的智能出行：《2030 年议程》的机遇和挑战”的会外活动，由秘书处、大韩民国国土交通部和大韩民国驻东南亚国家联盟使团举办；

(b) 2024 年 11 月 5 日，题为“改善两轮机动车的安全：拯救弱势道路使用者的生命”的特别活动，由秘书处、法国驻泰国大使馆、当代东南亚研究所和秘书长道路安全问题特使秘书处举办；

(c) 2024 年 11 月 6 日，题为“公共交通向电动交通转型：合作框架和融资机制”的会外活动，由秘书处、中国国际可持续交通创新和知识中心、孟加拉国驻泰国大使馆举办；

(d) 2024 年 11 月 7 日，题为“推进亚洲及太平洋可持续港口网络”的会外活动，由秘书处、釜山港务局、韩国海洋研究所和大韩民国海洋水产部举办；

(e) 2024 年 11 月 7 日，题为“东南亚及北亚和中亚货运的互联互通、可持续性和韧性”的会外活动，由秘书处和国际运输论坛举办；

(f) 2024 年 11 月 7 日，题为“发展伙伴圆桌会议：加强发展援助对下一个十年的影响”的会外活动，由秘书处举办。

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(8)/1	临时议程	1 (c)
ESCAP/CTR(8)/1/Add.1	附加说明的临时议程	1 (c)
ESCAP/CTR(8)/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	2
ESCAP/CTR(8)/3	亚太区域内及各区域间陆路和海运交通运输互联互通和物流	3 (a)
ESCAP/CTR(8)/4	亚洲及太平洋支持区域合作推广部署可持续智能交通系统区域路线图概览	3 (b)
ESCAP/CTR(8)/5	低碳运输和物流的发展	3 (b)
ESCAP/CTR(8)/6	亚太城市加强城市交通系统社会包容和创新的准则	3 (c)
ESCAP/CTR(8)/7	道路安全的发展	3 (c)
ESCAP/CTR(8)/8	第五届交通运输问题部长级会议和《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案》下一阶段的筹备工作	4
ESCAP/CTR(8)/9	交通运输委员会第八届会议报告	
有限分发文件		
ESCAP/CTR(8)/L.1	报告草稿	6

注：与会者信息、与会者名单和暂定日程可查阅 www.unescap.org/events/2024/committee-transport-eighth-session。

附件二

会议记录

一. 导言

1. 会议记录总结了交通运输委员会第八届会议的讨论和审议情况。

二. 讨论摘要

A. 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(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)》执行情况的说明(ESCAP/CTR(8)/2)。

3. 下列成员国的代表作了发言：亚美尼亚、阿塞拜疆、孟加拉国、中国、斐济、印度尼西亚、日本、大韩民国、俄罗斯联邦和泰国。

4. 委员会注意到在执行《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026 年)》方面取得的进展，并指出需要确保为最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家提供充足、灵活和有适应性的资金。

5. 委员会审议了交通运输互联互通在推动经济增长和贸易流动以及增强区域一体化方面的关键作用。许多成员国介绍了它们为执行《亚洲公路网政府间协定》、《泛亚铁路网政府间协定》和《陆港政府间协定》所作的努力，并对海运和陆运货物运输的数字化和低碳措施给予了充分重视。

6. 委员会了解到港口和海事基础设施升级的重要性，包括发展特大港口对贸易和全球供应链一体化以及海上互联互通的重要性。委员会听取了相关举措的介绍，包括一个成员国提到的使用北方海航道，以及建立太平洋蓝色航运伙伴关系和引入在线港口系统，这些举措旨在提高本区域海上互联互通的安全性、可持续性和效率。

7. 委员会讨论了数字化在实现可持续交通运输发展方面的作用，并提到了利用智能和数字交通运输技术提高物流效率的实例，例如数字化海关、数字走廊系统、用于促进海上运输跨境便利化的电子证书、实时交通监控，以及智能票务。会议还讨论了如何利用智能交通系统来改善交通流量、提升安全状况、优化运输业务和进一步探索使用电子道路收费方案。一些代表指出，大数据、区块链、自动驾驶运输和人工智能等新兴技术的引入和整合推动了交通运输数字化。

8. 在讨论交通运输部门进一步脱碳的必要性时，委员会获悉了若干电动交通举措，包括推广电动汽车和基础设施，特别是在公共交通中引入电动汽车。与会者还强调，需要通过整合清洁能源或使用替代燃料来减少对化石燃料的依赖，一位代表还强调了向低碳交通运输转型的投资需求。另一位代表强调，清洁能源车辆技术仍在快速创新，在大规模采用时需要考虑到整个价值链的演变。

9. 委员会注意到有必要加强城市交通运输，包括优先考虑公共、非机动化和可持续的城市交通解决方案，以及实施大众快速交通和轻轨交通系统。一位代表提到，秘书处作为自愿评估工具制定的可持续城市交通指数是评估城市交通绩效和确定改进领域的有用工具。

10. 委员会注意到道路安全仍然是本区域的一个重要问题。一些代表着重介绍了其国家交通运输政策与《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》保持一致的领域，以及各自为加快相关领域的合作势头所做出的努力。委员会听取了各成员国为改善道路安全而采取的举措，其中包括：(a)努力提高其采用联合国道路安全标准的能力；(b)优先考虑安全的交通运输方式；(c)实施优化安全性的数字走廊系统；(d)开展道路安全运动；(e)改善道路基础设施的安全性；(f)加强执法措施，减少交通事故和死亡人数；(g)实施项目以促进安全可靠的交通运输。此外，委员会还注意到一位代表向秘书处提出的关于提供技术援助以改善道路安全的请求。

11. 一些代表重申，包容性交通运输发展是可持续交通运输的一个重要组成部分，并指出为确保交通运输系统安全、包容和普遍无障碍而采取的措施，其中一位代表强调了女性专用交通选项和为残疾人预留座位的做法。

B. 交通运输领域的重大议题(议程项目 3)

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))

12. 委员会面前有秘书处关于亚太区域内及各区域间陆路和海运交通运输互联互通和物流的说明(ESCAP/CTR(8)/3)。

13. 下列成员国的代表作了发言：亚美尼亚、阿塞拜疆、孟加拉国、中国、斐济、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、日本、哈萨克斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古、大韩民国、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、泰国、土耳其、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国和乌兹别克斯坦。

14. 政府间组织国际运输论坛的一名代表也发了言。

15. 下列非政府组织、民间社会组织和其他实体的代表也发了言：国际货运代理协会联合会和世界水运基础设施协会。

16. 委员会注意到亚洲公路网和泛亚铁路网在陆路交通运输互联互通中发挥的作用，这两个网络都促进了本区域的经济合作和一体化。几位代表强调，通过最近和正在实施的旨在建设新公路和铁路线、提高线路质量和补齐缺失路段的国家举措，网络沿线的基础设施互联互通得到了加强。在这方面，一位代表强调，由于自然灾害每年都对世界各地的交通运输系统造成重大破坏，特别是在中低收入国家，因此必须持续开展合作努力，以加强交通运输基础设施的韧性。

17. 若干代表表示，他们的工作重点是改善亚洲公路网沿线的运营互联互通，包括通过双边或次区域道路交通运输协定，以及通过加入与交通运输有关的国际公约。

18. 若干代表重申了泛亚铁路网在促进可持续的交通运输互联互通方面的重要性，并介绍了其在扩大国际铁路运输方面的举措，包括跨境铁路连接的发展，以铁路为基础的多式联运走廊的运营，铁路基础设施、机车车辆和信号系统的电气化，高速铁路网建设，铁路连接的现代化，发展过境运输基础设施，以及建设多式联运码头和陆港。

19. 一位代表重申了最近通过的《泛亚铁路网政府间协定》关于铁路之间以及铁路与管制机构之间电子信息交换一般原则的附件对于提高泛亚铁路网沿线铁路过境效率的重要性，并敦促《协定》缔约方提交接受书，以便新附件能够生效。

20. 一些代表指出了交通运输流程数字化在提高效率、安全性和韧性方面发挥的作用，并提到泛亚铁路网工作组第八次会议通过的《关于加快亚太区域铁路数字化转型的 2030 年战略》，以及《关于加快亚太区域铁路数字化转型的莫斯科宣言》。一些代表请秘书处开展进一步的工作，包括能力建设，以深化铁路数字化，从而提高本区域铁路运输的竞争力。

21. 委员会了解到本区域陆港方面的最新发展，这些发展有助于便利各种运输模式之间的货物转运，从而提高货物运输的效率并促进本区域的贸易。它注意到扩大和升级陆港设施的举措以及将这些陆港设施纳入多式联运走廊的计划。

22. 委员会注意到在引进和实施数字技术以提高运输和物流系统效率方面取得的进展，特别是在内陆发展中国家，以及在引进数字解决方案以便利过境和引进无人驾驶汽车方面取得的进展。一位代表注意到秘书处在铁路网络安全方面的工作，鼓励秘书处加大交通运输网络安全方面的工作，包括鼓励各国将这些关切纳入交通运输系统的设计、规划和运营。

23. 委员会了解到新的交通运输走廊的发展情况，包括通过公路和铁路连接亚洲及太平洋不同次区域的交通运输走廊。委员会注意到在继续执行运输便利化措施以减少运输路线瓶颈方面取得的进展，包括探讨如何实现下列目标：(a)建立一个新的国际机动车辆保险系统(也称为“保险卡系统”)；(b)进一步发展多式联运路线，并进一步整合各种运输方式，以优化货物流动，降低总体运输成本。若干代表认识到运输走廊的重要性，包括对内陆发展中国家的重要性，因此请秘书处开展研究，包括研究国际多式联运走廊高效运营的良好做法。

24. 几位代表表示，智能交通系统和数字化发展有潜力提高交通和物流网络的效率和韧性，从而有助于改善互联互通，而一位代表则指出，它们也可能对关键基础设施构成安全风险。

25. 一位代表呼吁委员会充分利用联合国可持续交通运输十年以及即将在《联合国气候变化框架公约》缔约方会议第三十届会议上进行的国家自主贡献评估，加强气候与互联互通/交通运输议程之间的联系，并指出可靠和可获取的数据在支持交通运输系统决策方面的重要性。

26. 委员会获悉了一些成员国在多式联运路线、多式联运物流中心和无缝互联互通举措背景下的港口发展努力。一些代表认识到亚洲及太平洋可持续海上互联互通区域对话的价值，这些对话旨在加强海上交通运输部门的合作和伙伴关系，推广绿色航运走廊和可持续港口网络，以实现海上交通运输部门的脱碳。

27. 委员会承认多边和区域机构在推动区域和国际合作并整合其他利益攸关方以促进气候行动和可持续交通运输方面的作用。一位代表表示支持推广低碳物流解决方案，包括可持续的港口发展，并鼓励秘书处继续努力实现航运脱碳，而一些代表则强调了国际海事组织在海运领域的作用，并强调了在其主持下开展的一些活动。

28. 在这方面，委员会获悉，国际货运代理协会联合会、国际运输论坛和世界水运基础设施协会正在努力通过支持循证政策促进高效和有韧性的货运业务，从而推动绿色内河水运以及数字化和多式联运方面的公私合作。

环境可持续交通运输系统和服务(议程项目 3(b))

29. 委员会面前有秘书处关于“亚洲及太平洋支持区域合作推广部署可持续智能交通系统区域路线图概览”的说明(ESCAP/CTR(8)/4)，以及关于“低碳运输和物流的发展”的说明(ESCAP/CTR(8)/5)。

30. 下列成员国的代表作了发言：阿塞拜疆、中国、斐济、印度、印度尼西亚、日本、哈萨克斯坦、马尔代夫、尼泊尔、大韩民国、俄罗斯联邦、泰国、土耳其、联合王国和越南。

31. 联合国环境规划署的代表也发了言。

32. 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、国际货运代理协会联合会和可持续低碳交通运输伙伴关系。

33. 委员会了解到各成员国正在为实现下列目标实施各种举措和项目：改善公共交通系统；推广电动出行；引入电动公交车车队；制定排放标准；转向以可再生能源为燃料的交通运输，包括使用氢、生物燃料和太阳能；发展绿色交通走廊；使铁路线路电气化；发展包括共享自行车在内的非机动出行基础设施，以提高城市出行的效率、可持续性和无障碍程度，并减少交通运输业务的温室气体排放。

34. 委员会认识到气候变化对亚太区域的经济和社会发展构成的威胁，并认识到成员国承诺通过促进可持续交通运输来减缓气候变化，并继续承诺实现碳中和目标，包括《巴黎协定》所载的目标。

35. 委员会注意到交通运输与气候变化之间的联系。对于下一轮国家自主贡献，委员会呼吁成员国制定与《巴黎协定》目标和国家经济背景相关联的更具雄心和更加可实现的交通运输减排目标和指标，以加速交通运输部门实现碳中和的进程。一位代表强调应利用数据和循证分析来制定脱碳路径，另一位代表指出，公众在将可持续做法融入日常生活方面可发挥关键作用。一位代表认识到联合国可持续交通十年有可能增强这方面工作的势头、行动和一致性。

36. 委员会强调了在海上运输等领域采用替代燃料(如生物柴油、氢气、甲烷和液化天然气)、混合动力车辆和电动交通工具的重要性。一位代表强调，鉴于创新仍在以惊人的速度持续进行，而每项新技术都面临着众多挑战，每个国家或区域也都面临着一系列难以克服的独特挑战或特点，因此需要对这些选项采取务实的态度。

37. 一位代表确认了低碳交通运输区域合作机制有助于推进低碳交通运输和物流，同时促进了区域合作的加强，并作为一个宝贵的磋商论坛发挥作用。

38. 在讨论为支持《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案(2022-2026 年)》开展更多合作时，若干代表承认需要建立伙伴关系，包括与国际组织和技术提供商建立伙伴关系，以加快低碳交通运输的发展。

39. 委员会了解到成员国为利用智能交通技术所作的各种努力，即：(a)在高速公路上部署不停车收费系统，并部署电子支付系统、智能联网车辆以及城市智能管理和服务；(b)利用创新技术减少车辆污染和刺激经济增长；(c)成立专门负责监督智慧出行的组织，并启动出行创新者论坛；(d)在公共交通工具中引入交通卡，用于无现金支付系统，并引入数字平台和移动应用程序；(e)部署智能交通系统、“出行即服务”和支持第五代技术(5G)的智慧车站；(f)大数据、人工智能及区块链等技术。委员会还获悉，一些成员国采取了相关举措，为太平洋小岛屿发展中国家提供智能交通发展援助，并为东南亚国家提供智能交通能力建设援助，以支持更广泛地部署可持续智能交通系统。在此问题上，一位代表确认了亚洲及太平洋支持区域合作推广部署可持续智能交通系统区域路线图在加强交通运输系统数字化方面所发挥的积极作用。

40. 一些成员国指出，采用电动汽车，特别是在公共交通中采用电动汽车，是减少排放的优先事项，并指出，以可再生能源推动上述转型以支持国家可再生能源目标是一项挑战。

41. 委员会获悉，必须提高电气化和扩建后的铁路网的效率，以增加客运和货运的份额，并鼓励从公路到铁路和水路的中长途运输模式转变。

42. 委员会了解到可持续的港口和海运在减少排放方面的作用，包括发展绿色航运走廊和零排放船舶，以支持低排放海运路线和港口。委员会注意到减少交通运输部门碳排放的紧迫性，还了解到出台各种脱碳政策和措施的重要性，包括绿色航运走廊、促进能源效率的创新举措、使用低碳和替代燃料、使用陆上电力供应、可再生能源驱动的交通运输系统、零排放车辆以及双燃料和电动发动机。

43. 委员会强调，各成员国，包括小岛屿发展中国家，在制定可持续交通运输援助方案和合作方案方面开展合作和建立伙伴关系十分重要。

44. 委员会注意到为支持可持续交通运输转型而作出的各种努力的重要性。代表们提到了在物流和货运系统中引入绿色走廊的相关努力，这些绿色走廊通过优化路线和减少在海关的等待时间，优先考虑高效、环保的运营。一位代表强调，应优先考虑非机动车交通方式，例如通过进一步发展步行和自行车基础设施，而另一位代表则强调了在交通规划方面的视角转变。

45. 委员会注意到，各成员国愿意分享其在创新方面的知识和经验，从而推动关于低碳交通和物流、零排放车辆以及信息和通信技术的政策，以提高交通运输部门的可持续性，同时认识到仍然存在的挑战和风险。

46. 一位代表向委员会通报了最近前所未有的降雨和洪水对公共交通基础设施和服务的影响，并请求就规划和发展有气候适应能力的道路基础设施和城市公共交通系统方面的新兴技术和做法提供技术支持。该代表还请求帮助开展公共

交通住户调查，以确定用户喜欢哪种公共交通方式，并协助评估公共交通方式的份额，以便对大众交通系统进行询证规划。

安全、包容的交通运输和流动性(议程项目 3(c))

47. 委员会面前有秘书处关于亚太城市加强城市交通系统社会包容和创新的准则的说明(ESCAP/CTR(8)/6)，以及秘书处关于道路安全发展情况的说明(ESCAP/CTR(8)/7)。

48. 以下成员国的代表作了发言：阿塞拜疆、中国、斐济、印度、印度尼西亚、日本、哈萨克斯坦、尼泊尔、俄罗斯联邦和泰国。

49. 联合国环境规划署的代表也发了言。

50. 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：亚洲运输发展学会和国际货运代理协会联合会。

51. 委员会注意到，一些举措、政策和方案侧重于利用包容性交通运输来产生积极的社会影响，包括通过应用通用设计原则为残疾人提供更大的便利，它们还侧重于将性别视角纳入包容性运输的主流，例如改善妇女在公共交通工具上的安全。委员会指出，需要在改进本区域包容性运输方面加强伙伴关系和合作。在此方面，一位代表确认了亚太城市加强城市交通系统社会包容和创新的准则的作用，并对秘书处制定这些准则表示赞赏。

52. 委员会强调，道路交通伤亡是一个引发严重关切的问题，并重申亚太区域各国必须应对这一挑战，同时注意到《2021-2030 年第二个道路安全行动十年全球计划》和 12 项道路安全自愿绩效目标。委员会确认各成员国为改善道路安全所作的努力以及本区域在减少道路交通伤亡方面所取得的进展。一位代表对秘书处在道路安全发展方面开展的工作表示赞赏。

53. 委员会注意到成员国在各个领域所作的努力。在道路安全管理和领导方面，委员会了解到若干成员国为减少道路交通伤亡制定了雄心勃勃的目标，并了解到它们正在努力制定道路安全方面的计划、战略和方案。

54. 委员会了解到多项安全基础设施举措，包括识别和解决交通事故多发地点、评估和升级道路基础设施、建设路边服务设施、开展道路安全审计及改进道路养护等计划。

55. 委员会确认各成员国为遵守联合国道路安全相关法律文件所作的努力，包括使国家车辆安全条例与联合国标准保持一致。这些标准包括针对摩托车照明和信号、车辆后部防钻撞保护和侧面防护装置的规定，旨在提高车辆安全性。委员会还确认各成员国在为批准联合国道路安全相关公约而持续开展的各项举措方面所作的努力。

56. 此外，委员会了解到以下方面的信息：(a)相关交通规则、法律和条例的执行；(b)个人出行车辆交通规则的变化；(c)轻便摩托车的强制性登记和驾驶执照要求；(d)印度尼西亚的道路安全标志条例；(e)减少酒后驾驶发生率的执法措施的加强；(f)交通法规执法工作的全面加强。委员会注意到，成员国在制定国际道路安全标准的相关多边论坛的参与和互动。

57. 委员会注意到各成员国开展的旨在提高道路使用者认识和能力的各种活动和培训举措，包括：(a)优化驾驶执照申请者培训，纳入危险感知培训、新的扣分制度，以及在线驾驶执照模拟考试；(b)举办全国道路安全周活动，对公众进行交通安全教育，培养持久的安全文化；(c)公共安全宣传运动；(d)针对年轻司机以及有关行人安全的教育计划；(e)举办道路安全周活动和反对酒后驾车宣传活动；(f)建立健全交通管理人员培训机制。

58. 委员会注意到数字技术在改善道路安全方面的优势。在这方面，委员会了解到成员国采取的各种举措，包括：(a)在各大城市使用智能交通管理和数字监测系统，以加强实时安全管理；(b)应用智能技术，融合自动驾驶、大数据、人工智能、5G 等新技术，提升道路安全；(c)利用智能交通系统改善公共交通；(d)使用自动摄像头监控城市道路上的违反交通规则情况；(e)使用智能交通系统进行交通管理，并使用自动化信息系统进行应急响应；(f)采用自动测速执法、可根据道路使用者行为调整交通信号灯的智能人行横道，以及包含道路交通违法记录的综合数据库。

59. 委员会注意到一些代表提出的开展技术援助和能力建设活动的请求。委员会请秘书处通过提供技术援助和开展能力建设活动，协助成员和准成员在国家一级改善道路安全，以实现 2021-2030 年第二个道路安全行动十年的目标。

60. 委员会确认伙伴关系在促进道路安全方面的重要性，并注意到若干成员国的以下承诺：(a)加强伙伴关系和分享最佳做法；(b)加强与本区域各国的合作，以促进安全和包容的交通运输；(c)为公职人员提供道路安全方面的能力建设；(d)继续通过技术援助项目提供支持。

61. 委员会了解到国际货运代理协会联合会在促进安全运输做法和加强运输部门的问责文化方面的作用，包括通过一项数字战略发挥的作用，并了解到亚洲运输发展学会实施的旨在促进道路安全的各种举措。委员会还获悉，高度发达国家和欠发达国家之间的道路运输特点存在重大差异，包括在通用设计标准、现代化水平和车辆的道路适用性等方面的差异。

C. 第五届交通运输问题部长级会议和《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案》下一阶段的筹备工作(议程项目 4)

62. 委员会面前有秘书处关于第五届交通运输问题部长级会议和《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案》下一阶段的筹备工作的说明(ESCAP/CTR(8)/8)。

63. 下列成员国的代表发了言：中国、斐济和俄罗斯联邦。

64. 委员会注意到即将为第五届交通运输问题部长级会议和《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案》下一阶段开展的筹备工作，并强调了磋商进程的重要性，特别是为了在《区域行动方案》下一阶段确定具有针对性和包容性的措施，满足小岛屿发展中国家的具体需求。一些代表就《区域行动方案》下一阶段的筹备工作交流了看法，强调需要保持连续性和创新性，同时考虑到从对《区域行动方案》现阶段的评价中汲取的经验教训以及建议改进的领域。一位代表敦促所有成员国、利益攸关方和合作伙伴支持以前瞻、有韧性和可持

续的方式发展交通运输，与联合国可持续交通运输十年保持一致，并加强区域协作。

D. 其他事项(议程项目 5)

65. 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。

66. 阿塞拜疆代表强调，该国政府一直致力于通过创新项目和智能技术实现其交通运输部门转型。他向委员会通报说，阿塞拜疆将在巴库主办《联合国气候变化框架公约》缔约方会议第二十九届会议，以此证明该国对可持续发展的承诺，并指出，该公约将为推动关于可持续出行和气候行动的讨论提供宝贵机会。

67. 哈萨克斯坦代表向委员会通报说，该国政府有意于 2026 年主办第五届交通运输问题部长级会议。

E. 通过交通运输委员会第八届会议报告(议程项目 6)

68. 2024 年 11 月 7 日，委员会通过了第八届会议报告。