



亚洲及太平洋经济社会委员会

驾驭全球化委员会

第四届会议，第一部分

2007年9月12-14日

曼谷

方案规划与评估：2006-2007年两年期有关  
次级方案4：交易和投资以及次级方案5：  
运输和旅游业的方案实施情况

(临时议程项目7(b))

2006-2007年两年期有关次级方案5：  
运输和旅游业的方案实施情况\*

*秘书处的说明*

内容提要

本文件介绍了2006-2007年两年期有关次级方案5：运输和旅游业的方案实施进展。  
请委员会审议方案实施状况，并对次级方案今后的发展向秘书处提出指导。

\* 由于提交延误，本文件未经编辑予以散发。

## 导 言

1. 在 2003 年联合国总部开始采用新的报告模式后，两年期方案工作的监测采取了新办法。现在要求每六个月提出定期标准化报告，其中包括以可计量产出来表明方案工作的实施状况，内容包括：

- (a) 在两年期初确定成就指标基线；
- (b) 定期收集有关成就指标的数据，以便对照基线衡量已取得的进展。(这包括秘书处产品及服务最终用户所提供的反馈和证据，以印证两年期内所取得的结果。);
- (c) 定期监测实现方案工作结果的进展；
- (d) 确定汲取的教训和需要改进的方面，用于今后的方案计划工作；
- (e) 以“成就报告”的形式记录每一方案的主要成果，以反映两年期方案的突出成就。

2. 就此，每一次级方案都应使用在预期成果层次收集的数据提交成就报告，其中包括对照成就指标所衡量的统计数据和其他相关信息。

3. 请委员会审议有关次级方案 5：运输和旅游业方案工作的进展，并就次级方案的未来发展向秘书处提出指导。成就报告反映了方案进展状况，并已报告给联合国总部。

### 2006-2007 年两年期有关次级方案 5： 运输和旅游业的方案实施进展

4. 下表选自 2006-2007 年两年期工作方案。该方案已在经社会第六十一届会议并随后在 2005 年的第六十届联大上通过。

目标：改善物资和人员流动，加强旅游业在经济和社会发展中的作用。

预期成果	成就指标
(a) 在制订政策、采取行动、改善物流效率、加强参与区域和次区域有关运输和旅游业基础设施及便利化协定等方面，增	(a)(i) 更多数量的国家政策决定及立场文件反映亚太经社会所促进的方案。  (a)(ii) 更多数量的国家和组织使用亚太经

强各国能力	社会的方法衡量运输时间和费用的减少，特别是前往内陆国及通过过境国的运输时间及费用的减少。 (a)(iii) 更多数量的国家参与区域和次区域协定。
(b) 增强各国制订和实施促进运输及旅游业政策和方案的能力，将其作为减贫的切入点。	(b) 更多数量的国家官员采取措施制订和实施运输和旅游业部门的政策文件及方案，并反映亚太经社会促进的方案及减贫倡议。

5. 下表是反映次级方案成就报告的 18 个月期报告。

### 2006-2007 年方案工作——成就 (a)

(反映实现预期成就最新进展的 2006-2007 年成就报告)

预期成果	(a) 增强各国制订政策和采取行动的能力，以改善物流效率，加强在区域和次区域有关旅游业基础设施和便利化各项协议中的参与。
成就指标	(a)(i) 更多数量的国家政策决定和立场文件反映亚太经社会所促进的方案
1. 背景：	在过去几十年中，许多亚洲及太平洋区域的国家都取得了生产、贸易和投资的大幅增长。这一增长大多要归功于“全球化进程”。这一进程后的两大推动因素是运输和通信业的发展，而这又支持了国际生产网络，为国际旅游业提供了增长机会。
2. 终端用户：	交通、铁路、财政及外交等部委的政策制订者；物流及承运人协会。
3. 中介机构：	亚太经社会将与联合国、多边机构以及次区域组织紧密合作。
4. 挑战：	本区域的经济增长大部分集中于沿海地区，这些地区具有高度发达的区域及区域间海上运输线连接。运输部门的主要挑战是要发展一种国际一体化多式联运网络，提供出入内陆国及各国国内广大内地的途

	<p>径，并使内陆多式转运点(或“陆港”)成为经济发展中心(起到与海港类似的作用)。</p> <p>旅游业面临的主要挑战反映在经社会的可持续旅游业发展区域行动方案的五大主题领域中，即加强旅游业在社会经济发展及减贫中的作用；旅行便利化并发展其他与旅游业相关的基础设施；旅游业的社会、文化及环境管理；旅游业的危机及风险管理；以及通过区域网络开发旅游部门的人力资源。</p>
5. 事件/行动：	运输问题部长级会议，大韩民国釜山，2006年11月10-11日
	<p>经社会通过了第62/3号决议：执行《亚洲及太平洋旅游业可持续发展行动计划第二阶段(2006-2012年)》及《旅游业可持续发展区域行动方案》。这一决议反映了2005年12月在印度尼西亚巴厘召开的旅游业可持续发展高级别政府间会议的成果，会议通过了《可持续发展巴厘宣言》以及《亚洲及太平洋旅游业可持续发展行动计划(PASTA)第二阶段(2006-2012年)》，其中还包括《旅游业可持续发展区域行动方案(2006-2012年)》。</p>
结果：	<p>运输问题部长级会议主要成果包括：(a) 《在亚洲及太平洋改善道路安全部长宣言》；(b) 关于亚洲及太平洋运输发展的《釜山宣言》，包括《亚洲及太平洋运输发展区域行动方案(2007-2011年)》。此后，经社会通过2007年5月23日的经社会第63/9号决议通过了釜山各项部长级宣言的内容，决议标题为“实施亚洲及太平洋运输发展釜山宣言及亚洲及太平洋运输发展区域行动方案第一阶段(2007-2011年)”。各成员国向亚太经社会秘书处提交的国别报告(例如，关于亚洲公路发展、道路安全、以及基础设施发展方面的公私伙伴关系等报告)以及在各种亚太经社会会议上各国代表的发言都表明，若干国家已经开始实施上述各项宣言，可参见诸如亚洲公路优先路线改造升级区域讲习班(2007年6月19-21日)以及改善亚洲公路网道路安全专家组会议(2007年6月21-22日)等会议的文件。</p>
	PASTA 第二阶段(2006-2012)报告了主要在国家一级实施的一整套政

	策和行动。在 2006 年 9 月 12-14 日于曼谷召开的驾驭全球化委员会会议上，八个国家报告了其实施 PASTA 的主要行动和措施 (E/ESCAP/CMG(3/I)/Rep, 第 48-54 段)。
经验教训：	
预期成果	(a) 加强各国制订政策和实施行动的能力，以改善物流效率并加强在有关运输和旅游业基础设施及便利化的区域及次区域协议中的参与
成就指标	(a)(ii) 更多数量的国家和组织使用亚太经社会的办法衡量运输时间和成本的减少，特别是前往内陆国及通过过境国的运输时间和成本的减少。
1. 背景：	《亚洲公路网政府间协定》生效、《泛亚铁路网政府间协定》的签署，为发展国际一体化多式联运系统打下了坚实基础。但是，两项协议仅仅将公路和铁路基础设施系统纳入了正轨；实现系统运行还需做很多工作。目前，仍然存在少数“缺失环节”，国家间的物资、车辆及人员流动方面，在跨境和过境国仍有相当严重的延误。
2. 终端用户：	交通、铁路、财政及外交等部委的政策制订者；物流及承运人协会。
3. 中介机构：	亚太经社会将与联合国、多边机构以及次区域组织紧密合作。
4. 挑战：	主要的挑战在于改善区域内及区域间运输物流服务、提高效率。这一挑战对内陆国及过境国尤为重要。在这方面，过境国正在成为“陆地纽带”，拥有海岸线的过境国也在寻求通过内陆邻国进入第三方市场的过境机会。
5. 事件/行动：	2006 年间，秘书处进行了案头研究，举办了讲习班，以推动使用“时间/成本方法”，作为查明国际物流系统效率低下环节的工具。具体活动包括：
	开展跨司项目“内陆国和过境国国际贸易及运输便利化机构能力建设”，秘书处组织了：(a) 贸易及运输便利化咨询服务国家讲习班(乌兰巴托，2006 年 4 月 17-19 日)，并开展过境设施及手续的情况调查；(b) 欧亚运输连接区域间运输便利化国家讲习班暨咨询服务(阿塞拜疆巴库，2006 年 5 月 11-12 日；格鲁吉亚第比利斯，2006 年 5 月

	<p>15-16 日) ; (c) 贸易和运输便利化国家讲习班暨咨询服务(阿斯塔纳 , 2006 年 7 月 24-26 日) ; (d) 运输便利化法律体制评估研究专家组会议(曼谷 , 2006 年 10 月 26-27 日) ; (e) 内陆及过境国贸易和运输便利化第二次区域会议(曼谷 , 2006 年 10 月 30 日-11 月 1 日)。</p>
	<p>开展“ 企业及物流集群物流计划模式” 项目 , 秘书处开展了(1) 案头研究 ; (2) 组织了 : (a) 物流服务中心及集群发展专家组会议(曼谷 , 2006 年 12 月 7-8 日) ; (b) 联合国亚太经社会/联合国贸发会议第三次贸易便利化集群发展会议(泰国廊开 , 2007 年 5 月 3-4 日) ; (c) 联合国亚太经社会国家货运代理及物流协会高级管理人员会议以及联合国亚太经社会货运代理、多式运输经营者及物流服务提供者区域论坛(曼谷 , 2007 年 6 月 20-22 日) ; 以及(3) 为企业及物流集群编写关于物流规划模式的出版物。</p>
	<p>中亚特别方案运输及过境项目工作组第十一次会议(阿拉木图 , 2006 年 3 月 29-30 日) ; 以及中亚特别方案运输及过境项目工作组第十二次会议(杜尚别 , 2007 年 3 月 13-14 日是)。</p>
<p>结果 :</p>	<p>在“ 内陆及过境国国际运输和贸易便利化机构能力建设” 的跨司项目中 , 下述国家已经完成或正在应用这一模式 : 老挝人民民主共和国 ; 蒙古、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和泰国。在中亚特别方案下 , 吉尔吉斯斯坦提供了时间/成本模式数据 , 美国国际援助署提供了中亚特别方案国家各路线的数据。哈萨克斯的研究所 NIITK 也在“ 确定其分析 TRACECA 运输走廊路线” 以及“ 中亚特别方案国家至阿巴斯港(伊朗伊斯兰共和国)港的路线” 等项目中应用该模式进行研究。蒙古使用了亚太经社会的方法分析对蒙古具有重要意义的国际路线(布雷斯特-乌兰巴托 , 天津港-乌兰巴托以及纳霍德卡-乌兰巴托)其项目为联合国亚太经社会-铁路合作组织(OSJD)特别针对亚洲及高加索内陆国的欧亚铁路路线运行工作(第一阶段)” 的联合项目。</p> <p>在当前报告期间 , 联合国亚太经社会对“ 时间/成本-距离方法” 进行了重大修改。首先 , 模式本身及用户模板得到修改 , 更加易于使用并</p>

	<p>可更为及时地答复已经使用联合国亚太经社会方法国家的反馈。更新后的联合国亚太经社会“时间/成本-距离方法”可以更好地分析运输的时间和成本,特别是可以更为详尽地分析在停留点(例如,过境口岸)各种活动的的时间和成本。第二,模式的详尽用户手册已编写完毕,各国可以更为独立地加强其应用联合国亚太经社会方式的能力。修订后的联合国亚太经社会“时间/成本-距离方法”以及新增的用户指南共同构成了一个工具包,下发给了参与联合国发展账户项目“发展区域间陆路及陆海运输连接能力建设”并同意使用该模式的国家(阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、中国、伊朗、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦地、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦以及乌兹别克斯坦)。此外,工具包也介绍了其他组织(国际铁路联盟、亚洲开发银行)。</p>
经验教训 :	
预期成果	(a) 加强各国制订政策及采取行动的能力,以改善物流效率,加强在有关运输和旅游业基础设施及便利化的区域和次区域协议中的参与
<i>成就指标</i>	(a)(iii) 更多数量的国家参与区域和次区域协定
1. 背景 :	除中亚外,亚洲的国家间公路运输网倾向于以各国海港和海上运输为中心。这就导致了各国陆路货运相对数量小、货运路线迂回曲折。
2. 终端用户 :	交通、铁路、财政及外交等部委的政策制订者;物流及承运人理协会。
3. 中介机构 :	亚太经社会将与其他联合国、多边机构及次区域组织紧密合作。
4. 挑战 :	物流系统是由物质和非物质连接及节点构成的网络。每一单一连接或节点的效率都会影响到整个系统的效率。此外,物流系统还含有运输、通信、银行、海关、货运代理等子网络:这些网络必须融为一体才能提供有效的物流服务。主要的挑战在于建设和融合这些网络。这一过程的一个重要内容是亚洲公路和泛亚铁路两大网络的规范化、填补“缺失环节”以及升级换代。
5. 事件/行动 :	《亚洲公路网政府间协定》于2005年7月4日生效。
	2006年11月10-11日在大韩民国釜山召开的运输问题部长级会议上举行了《泛亚铁路网政府间协定》的签字仪式。

结果：	<p>2006 年又有五个国家批准或通过了《亚洲公路网政府间协定》(阿富汗、印度、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和泰国)。现已有 28 个签字国、20 个加入、批准或通过的国家。</p> <p>2006 年 11 月 10-11 日在大韩民国釜山召开的交通问题部长级会议上，18 个成员国签署了《泛亚铁路网政府间协定》。迄今为止，已有 19 个国家签署了该协定，一个国家(柬埔寨)已“接受”协定(见 &lt;<a href="http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapC/treaty5.asp">http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapC/treaty5.asp</a>&gt;)。</p>
经验教训：	



## 2006-2007 年方案工作——成就 (b)

(反映实现预期成就最新进展的 2006-2007 年成就报告)

预期成果	(b) 增强各国制订和实施政策及方案的能力，以促进运输和旅游业的发展，使其成为扶贫切入点。
成就指标	<i>(b) 更多数量的各国官员采取措施制订和实施运输及旅游部门的政策文件和方案，并反映亚太经社会所促进的方案及扶贫举措</i>
1. 背景：	<p>在上世纪最后十年，人们越来越重视和认识了扶贫、收入分配和有关利益攸关方在经济活动主流中参与等问题。在全球一级，其高潮表现为联合国《千年宣言》及相关的千年发展目标。</p> <p>令人惊异的是，人们很少提到运输、物流和旅游业的发展如何可以促进千年发展目标的实现。因此有可能使运输和物流在减贫中的作用被忽略。2006 年 11 月 6-8 日在大韩民国釜山召开的运输问题部长级会议筹备会高级政府官员会议——“运输和千年发展目标”(E/ESCAP/MCT/SGO/7)期间，秘书处逐一介绍了八大千年发展目标，强调了运输对这些目标的实现所发挥的作用。在结论中，秘书处将“运输对实现千年发展目标的贡献是什么？”这一问题，以另一方式有效地提出：“没有运输措施，千年发展目标能实现吗？”。</p> <p>旅游部门也具有为实现千年发展目标作出巨大贡献的潜力。</p>
2. 终端用户：	运输、铁路、财政及外交等部委的政策制订者；物流和承运人理协会。
3. 中介机构：	亚太经社会将和其他联合国、多边机构及次区域组织紧密合作。
4. 挑战：	尽管人们越来越认识到微观、中观及宏观干预措施的重要性，但对这些措施惠及穷人的转化机制以及增强这些措施有效性的支持手段和政策措施仍认识不足。
5. 事件/行动：	2006 年 11 月 10-11 日在釜山运输问题部长级会议上通过的《2007-2011 年亚洲及太平洋运输发展区域行动方案》含有八大主题领域，第八个为“运输和千年发展目标”。

	<p>《亚洲及太平洋可持续旅游业发展行动计划第二阶段(2006-2012年)》的目标是要促进旅游业的可持续良好发展，增强其对社会经济发展、减贫以及千年发展目标实现的贡献。该计划五大主题中的第一条是“加强旅游业在社会经济发展及减贫中的作用”。</p>
结果：	<p>预计各国将在 2007 年的立法和其他会议上报告有关《亚洲及太平洋运输发展区域行动方案》主题 8(运输和千年发展目标)的各项活动。</p>
	<p>在 PASTA 第 5 主题下(加强旅游业在社会经济发展及减贫中的作用)，一些国家已在 2006 年 9 月 12-14 日于曼谷召开的驾驭全球化委员会会议上报告了其活动，包括：(i) 实施了若干有利穷人的以社区为基础的旅游业活动；(ii) 建立按主题划分的旅游区；(iii) 开展宣传活动，使土著人民、妇女和弱势群体能够分享旅游业的好处；(iv) 在“一村一产品”项目框架内促进地方社区产品的销售。</p>
经验教训：	

. . . . .