



亚洲及太平洋经济社会委员会

驾驭全球化委员会

第二届会议

2005年10月12-14日

曼谷

驾驭全球化的选定问题和战略：第一部分：
国际贸易和投资；运输基础设施和
便利化及旅游事业

(临时议程项目 5(a))

与国际贸易和投资，及运输基础设施和
便利化及旅游事业相关的
交叉性和部门问题综述

秘书处的说明

内容提要

全球化进程对本区域的经济和社会发展产生了深远的并且仍在不断展现的影响。现在的挑战是如何通过制订并贯彻执行有效的政策，抓住新机遇而同时又尽量减少不可避免的代价从而有效地驾驭全球化。

为协助驾驭全球化委员会筹备好即将召开的这届会议(已决定将分为两部分举行)，本文件的重点是全球化的贸易、投资、运输便利化、以及旅游事业等方面。

本文件着重探讨了驾驭全球化方面的一些新老问题，即那些本区域要提高竞争力，则仍要处理的问题，以及那些可纳入 2008-2009 年战略框架，协助各成员国应对这些挑战的方面。最后，秘书处希望委员会就那些具体关切的领域(其中有些可成为驾驭全球化委员会第一部分会议议程的基础)提供指导。

目 录

页 次

导言	1
一、全球化与区域增长	1
二、驾驭全球化方面的新老问题：贸易和投资； 运输基础设施和便利化及旅游事业	3
A . 多边贸易体制	3
B . 区域主义	5
C . 投资环境和国际竞争力	6
D . 贸易和运输便利化	8
E . 发展多式联运基础设施	9
F . 可持续性与全球化	11
G . 专题交叉课题：新出现的社会问题和驾驭全球化	12
H . 专题交叉课题：减贫与驾驭全球化	12
三、驾驭全球化的战略	13
A . 多边贸易体制	13
B . 区域主义	14
C . 投资环境与国际竞争力	14
D . 贸易与运输便利化	14
E . 发展多式联运基础设施	15
F . 可持续性与全球化	15
G . 专题交叉课题：新出现的社会问题与驾驭全球化	16
H . 专题交叉课题：减贫与驾驭全球化	16
四、供委员会审议的问题	16

导言

1. 全球化进程对本区域的经济和社会发展产生了深远并仍在不断展现的影响。现在的挑战是，如何通过制订和贯彻执行有效的政策，抓住新机遇，同时又尽量减少不可避免的代价，从而有效地驾驭全球化。

2. 经社会第六十一届会议根据 2002 年 5 月 22 日经社会第 58/1 号决议，对改革后的会议结构进行了一次中期审评。审评的一个成果便是通过了 2005 年 5 月 18 日经社会第 61/1 号决议。经社会在该决议中决定，“为确保原先由小组委员会处理的主要的部门问题能在专题框架内得到更有效的处理，专题委员会届会应采取会议段的形式如下：……(ii) 驾驭全球化委员会：第一部分：国际贸易和投资，运输基础设施和便利化及旅游事业；第二部分：信息、通信和空间技术以及环境与可持续发展”。该决定将于 2006 年生效。

3. 在这方面，到 2006 年 2 月之前，秘书处将编制 2008-2009 年战略框架，框架随后将成为同期工作方案的基础。本文件的目的是：以阐述新老问题以及相关的秘书处进行中的授权活动的形式来回顾一下“深远并仍然不断展现的影响”，并请委员会就应纳入战略框架的一些主要内容为相关业务司提供指导。

4. 在本文件中，第一章是对全球化主要动力及效果的综述，着重阐明了本区域所有部门的迅速增长。第二章侧重于驾驭全球化方面一些新老问题，即本区域若要保持竞争力，仍有待处理的问题。第三章提出了一些对秘书处今后工作的建议，这些工作可协助本区域各成员和准成员处理这些新老问题，包括那些可成为 2008-2009 年战略框架的一些内容。最后，第四章希望委员会就被认为对各国尤其具现实意义和重要性的那些领域提供指导。

一、全球化与区域增长

5. 虽然关于全球化各种原因的孰重孰轻尚无普遍的一致意见，但已有一种共识，认为现阶段的主要动力包括降低针对贸易与投资的壁垒从而扩大了市场准入机会；运输手段改善、成本更低；信息通信技术知识和应用更普及；以及廉价可靠能源的供应。这些因素在本区域经济的许多领域促成了更快的增长。

6. 全球化最显而易见的例证是国际货物和服务贸易的增长。2004 年，从全球看，

世界商品贸易增加了 9%；与之相比，世界国内生产总值的增长率只有 4%¹。亚洲仍然是贸易最为活跃的区域之一，2004 年实际出口增长率为 15%，在世界上名列首位；而中国、大韩民国和新加坡的增长率超过了 20%。

7. 2004 年，流入亚太区域的外国直接投资(外资)升至 1,480 亿美元，比 2003 年增长了约 40%，使亚太经社会区域成为发展中世界接受外资最多的区域。流入的资金集中于东亚(2004 年为 1,050 亿美元)。中国为最大的接受国。从增长角度看，西亚表现最佳，增长了 51%。流向东南亚、南亚、西亚以及太平洋区的投资分别为 260 亿美元，70 亿美元，100 亿美元和 1 亿美元。在此过程中，南南外资增长迅速，而发挥主导作用的是亚洲的发展中国家。

8. 由于贸易的蓬勃增长，运输也大幅度增长，例如，2003 年世界集装箱港口的吞吐量增加了 9.2%，达到了 2.66 亿个 20 英尺标准集装箱，亚洲国家占了航运集装箱业务的 46%和集装箱港口吞吐量的 62%，这反映出亚洲制成品的大规模增长。12 个南亚和东亚的大港合在一起占去了世界集装箱化出口的一半。虽然亚洲内部国家间陆运的增长受到了限制，但公路铁路建设正在给内陆国带来进入新市场的希望以及成为“陆运联接”国的前景。

9. 在 2004 年，全世界国际旅客到达人数创下历史记录，高达 7.63 亿人，比前一年增加 11%。增长部分有一半以上(或 3,400 万人)的目的地是在亚太经社会区域。2004 年，国际旅游收入总额为 6,220 亿美元，其中 1,250 亿美元花在亚洲及太平洋区域，这比前一年猛增 24%。

10. 截至 2005 年 7 月，估计世界上有 15%的人(或 9.4 亿人)是因特网用户，比 2002 年 9 月增加 10%。而在亚太经社会区域估计有 3.46 亿因特网用户(即 11 个人中有 1 人)²。在 2003 年，亚太区域的因特网用户人数为世界第一，远远超过北美和欧洲。中国有 1 亿多因特网用户；在印度也几乎有 4,000 万用户，两国在普及率方面正迅速赶上北美。

11. 所有部门均可通过信通技术来增加其业务的影响；并通过智能型能源管理、效率更高的运输、运输替代、非物化、电子商务和以服务替代产品来减少对资源的使用。

12. 重要的是，全球化大大增加了朝着环境可持续的经济增长、或“绿色增长”

¹ 世贸组织《2005 年世界贸易报告》(日内瓦，2005 年)。

² “因特网世界统计数字”，<<http://www.internetworldstats.com>>。

过渡的可能性。例如，通过更方便的分享和转让知识和技术，已有了新的潜在的双赢办法来替代增长与环境可持续性之间此荣彼衰的传统关系。效率更高物料密集度减低的生产具有成本效益，减少排放并创造新的就业机会。

13. 尽管能源燃料运输成本高，但在本区域以及在全世界能源市场在逐步走向一体化。能源在送达最后消费者之前经历越来越多的跨界贸易，堪为佐证。1985年至1997年，亚洲的能源进口增加了两倍以上，占了世界能源进口的13%。

14. 不丹、老挝人民民主共和国和尼泊尔已从开发本国水电潜力中获益；而孟加拉国和缅甸通过开发天然气为本国与邻国带来实惠。对中亚的内陆国而言，油、气的跨界输送在经济上至关重要，但油、气生产及运输的不良外部因素一直是个令人关切的问题。

二、驾驭全球化方面的新老问题：贸易和投资；

运输基础设施和便利化及旅游事业

15. 亚太经社会区域以及各成员和准成员不断提高竞争力是参与全球化进程的关键所在。经社会2002年5月22日第58/1号决议附件四中所列驾驭全球化委员会的职权范围着重体现了处理交叉性以及部门问题的必要性，这些问题包括多边和区域贸易安排；简化并统一贸易与运输协定；投资促进及便利化；发展多式联运以改善进入国内外市场的机会；将环境关切纳入发展方案；对自然资源的可持续利用；为开发信通技术创造一个有利环境；以及推动区域合作使卫星信息通信技术的各项应用更有效的结合。

16. 以下各节审议了贸易、投资、运输与旅游事业领域的新老问题精选；以及秘书处为协助各成员和准成员处理这些问题而开展的一些较大的活动。

A. 多边贸易体制

1. 新老问题

17. 多边贸易谈判《多哈发展议程》回合如能顺利结束，将会大大推动亚太发展中国家采纳贸易导向的增长战略。然而，正如筹备将于2005年12月在中国香港举行的

世贸组织第六届部长级会议过程中所遇到的困难所表明的那样，谈判进展缓慢，根据《多哈宣言》提出的发展目标，特别是在农业、非农产品市场准入、服务业和贸易便利化这四个谈判的核心问题上需要有突破才能在 2006 年结束多哈回合。

18. 尽管如此，在最近的部长级小型会议上，有一些积极动态，铺开了前进的道路。例如，在农业领域，世贸组织成员赞成用一种方法将具体关税转化为等值重价税。现在主要的症结仍然是在市场准入问题各执己见，而农产品和制成品减少关税方案的细节仍有待制订；同时在服务业领域，许多人认为，所提条件的质和量都不够。在贸易便利化方面，虽然谈判仍处在初级阶段，但气氛似乎较为积极，有迹象表明，这大有可能成为一个可推进贸易与发展之间具体联系的领域。

19. 对本区域许多国家而言，因缺乏资源和机构能力来充分评估和筹划立场，所以在充分有效地参与谈判进程方面受到制约。此外，亚太经社会还有 13 个国家仍疲于应付加入世贸组织的进程。这些国家几乎占了全世界仍在争取入世国家的一半。

2. 进行中的经授权的活动

20. 秘书处认识到多边主义应占首位，因此其工作有两项重要内容，第一，为亚太经社会区域世贸组织成员就准备应对和评估当前谈判所涉影响提供支助；第二，为正在申请入世的亚太经社会成员和准成员提供支助。

21. 目前，秘书处正在开展活动，力争把通过多边贸易体制推进自由化作为最佳的政策首选。秘书处方案的核心是提供培训方案，例如世贸组织/亚太经社会技术援助方案。补充这些培训活动的是秘书处通过亚太贸易研究和培训网络所开展的研究工作，培训网络是由亚太经社会全区域主要贸易研究机构组成的并得到加拿大国际发展研究中心支持的一个开放性的区域网络。该网络力争通过培养各国的研究和分析能力来强化贸易政策制订过程。补充世贸组织/亚太经社会方案的第二方面的内容是正在申请加入世贸组织的国家的网络，这些国家的政府聚在一起，就世贸组织的问题交流经验和吸取的教训。另外，为筹备世贸组织第六届部长级会议，亚太经社会正在组织一场高层贸易官员、私营部门和政策分析人员之间的政府—工商界高层政策对话，审议共同关心和关切的问题，以便确定参加部长级会议的立场。联合国贸易和发展会议为所有这些活动提供了实质性支助。

B. 区域主义

1. 新老问题

22. 许多亚太国家正在走一条作为补充战略的区域主义和双边主义的道路，与世贸组织进程齐头并进。本区域的双边贸易协定和区域贸易安排如雨后春笋，方兴未艾，许多国家兼为日益复杂的各种网络的成员，这些网络有着各自的有时是相互间矛盾的一套原则和承诺。从积极方面讲，区域贸易安排似乎有一种在深度和广度上不断增加的趋势，从传统的给予优惠性准入货物清单的做法转为一种零关税的消极清单的做法，以求开拓更大的经济空间。然而，合并并强化这些协定以确保它们能逐步成为多边贸易体制的基本构件并尽量减少它们潜在的歧视性影响，这些都是有待充分开展的工作。

23. 传统上，各国都通过减少或取消关税和配额等边检措施(即所谓浅整合)，作为一种使供方能力与扩大市场准入机会相联系的手段，从而推动贸易与投资的自由化。在关贸总协定/世贸组织九个回合的关税自由化谈判之后，该议程大有进展，平均关税水平已降至一位数，而外国直接投资、贸易和金额资源的国际流动迅猛增加。因此，重点逐渐从边检措施转向那些对贸易投资有影响的国内政策，如关于补贴、标准、海关手续、监管政策以及发展高速有成本效益的运输体系等政策，即所谓的“边界内”议程。对这些问题形成共识仍需要进一步深化一体化，使之渗透到国内政策领域并在国内政治利益集团之间重新分配收益和成本。

24. 至于在多大程度上深化一体化能在全区域铺开，这样关键性的政策挑战需要更细致的分析工作，本区域各成员国要充分利用潜在的好处，就需要更好的理解贸易与发展的相互联系。

2. 进行中的经授权的活动

25. 作为协助成员和准成员的第一步，秘书处已开发了一个“一站式服务”数据库，它收集了适用于亚太经社会区域的关于 80 多项区域和双边贸易协定相对照的材料。该数据库将得到扩展，使之包括贸易流动和制订指标以评估那些协定对这种流动所涉影响。目的是协助各国找出协定中的共同点并推动其合并，以便实现以一种更合理的进程来进行整个区域的一体化。

26. 就所涉人口规模而言,《曼谷协定》是本区域最老和最大的区域贸易协定。鉴于该协定很有可能成为本区域在贸易领域的一股合并和整合的力量以及作为联接东亚和南亚之间的唯一的区域贸易协定,因此它不久将被改名为亚太贸易协定(APTA)。

27. 进一步深化区域一体化的进程需要培养出一支全区域的政策分析家队伍。在这方面,与贸易和投资相关的研究机构通过亚太贸易研究与培训网联成网络,这是秘书处在增强贸易与投资政策制订方面所做工作的一个重要方面,工作的方式是在供方反映、市场准入与减贫之间培育一种相互促进的关系。

C. 投资环境和国际竞争力

1. 新老问题

28. 在审议外国直接投资流动时,本区域许多国家因虚的和实的“风险”而受牵制,这其中包括外国投资者认为亚太经社会区域有些地方的政治、经济和金融风险高。风险越大,投资者所要求的保险金越高;如果这难以接受,投资者就会寻找其它的投资目的地。为帮助营造一种环境,更有效地平衡好风险与回报这两者的问题,这就需要进一步的分析,其中可以包括区域合作开发更大市场的可能性这样一种吸引外国直接投资的重大鼓励措施。新近出现了某些发展中国家增加对外投资的趋势,这也为吸引投资的流入提供了机遇,尽管人们对这种趋势及其影响知之甚少。

29. 对国内工商部门加以促进并提供便利,这是创建一个高效的私营部门的基础。有可能投资于制造业的外商往往要求先有高效的当地公司充当供应商。比较研究表明,就影响商务环境的法律法规而言,本区域各国之间仍差异很大。此外,还有待结合国内和国际竞争力充分探讨区域联网、合作和交流最佳做法的机遇,例如,竞争力会因下列因素而削弱:中小企业获得融资的机会不足;享受高效工商服务的机会有限;缺乏质量、标准和认证的程序与机构;以及企业的集团化、孵化机构和科技园区的建立有限。

30. 在营造一种有利于公私营部门间伙伴关系的环境方面本区域各国仍面临范围广泛的各种制约因素,其中许多因素涉及这一事实:过去对基础设施的投资只在公共部门的范围内进行;而为私营部门提供参与的机会充其量只是刚刚出现,而在许多情况下仍属于相对较新和未经试验的领域。

31. 有些问题减缓了培育公私营部门间伙伴关系的步伐,有待加以充分处理,它

们包括：既复杂又耗时的程序；各自为政五花八门的法律环境；提供物质基础设施的权力和职责由公共部门垄断；在确定、评估、推销和谈判商业上可行的项目方面缺乏经验；缺乏监管职能或职能互不衔接；以及在抗争“行政决定”时利用申诉程序的机会有限。

2. 进行中的经授权的活动

32. 为支持外国直接投资，秘书处正开展活动，增强各国在促进投资方面的能力，其做法是分部门研究成员国的政策、法律、法规问题和便利化程序；以及查明、分析和交流最佳做法。现正在制订有效吸引和便利投资的政策指导原则草案，其中包括在实际操作、机构和法律/监管方面的要求，草案将提交 2005 年 9 月在莫斯科举行的为驾驭全球化加强区域合作国际会议讨论。

33. 通过提高产品与服务质量来进行企业、主要是中小企业及其支助机构的能力建设是秘书处的一项重要活动。为提高国际竞争力，秘书处还推出了一个项目，通过技术能力建设政策来增强地方中小企业的竞争力，项目力求协助成员和准成员制订好中央以下各级有创意的扶持政策。

34. 利用先进经验在投资促进和企业发展方面进一步推进区域合作；帮助中小企业加入全球和区域的供应链；以及增强区域工商联合会、私营部门企业及其支助机构的作用，则为秘书处工作的其它内容。

35. 这一进程的一个范例是定期组织亚太工商论坛，论坛特别着眼于促进公私营部门间的对话。此外，工商咨询理事会继续就秘书处工作的工商方面为执行秘书提供咨询。

36. 秘书处一直积极筹措一些资源，来支持本区域公私营部门间伙伴关系方面的能力建设。目前，这些资源包括：建立一个公私营部门间伙伴关系股或方案的网络；制订公私营部门间伙伴关系准备情况指标；汇总关于基础设施建设的、特别提及公私营部门伙伴关系的国别报告；以及编制关于公私营部门伙伴关系法律和金融观点的培训教材。秘书处还完成了扶贫型公私营部门伙伴关系的第一阶段。这些资源在今后几个月里将在亚太经社会网站<www.unescap.org>上提供。

37. 在一个将由非洲经济委员会和欧经委执行的关于公私营部门伙伴关系的发展帐户拟议项目中，活动内容包括：建立并推动一个全球性公私营部门伙伴关系的联盟，

以提供一个参与国跨部门技术专长的区域间网络；编制并落实手册和培训班；一个关于先进做法的数据库并推动利用因特网的区域公私营伙伴关系网络；举办关于培育公私营伙伴关系方面能力建设以及公私营伙伴关系方案管理的讲习班。

D. 贸易和运输便利化

1. 新老问题

38. 在全球化进程中，竞争力已越来越取决于比较成本、可靠性和及时供货。虽然本区域各国已得益于贸易与运输的增长，但各种流动、尤其是本区域国家间的流动因以下因素而受阻：繁杂、冗长和经常变化的程序和票据资料；重复检查；高收费；在边境口岸不必要的转运。所有这些因素造成了贸易交易的高成本和成交货物跨界运输的延宕。商品因而无法及时抵达国际市场，在许多情况下，贸易商因此往往要寻求更可靠的来源。

39. 处理便利化问题是一项长期活动。哪怕在欧美，仍在动用大量资源来进一步推进贸易与运输便利化。对本区域多数国家而言，实现便利化的过程只是刚刚起步，而在亚洲，这是一个由政府主导和控制的进程，各有关部委仍有待处理各种敏感的问题和关切。

40. 虽然国际贸易与运输的便利化涉及许多负责处理贸易、运输、海关、移民、安全、卫生、动植物检疫问题、以及产品质量等问题的政府机构，但本区域大多数国家仍有待进一步建立可持续运作的机构间协作机制。在已建立协调机构的地方，这些机构在大多数情况下不常聚会，并因能力或资源不足无法很好的发挥职能。此外，由于缺乏一个指导性框架或手段来查明并量化国际贸易和运输链上的瓶颈或评估替代路线的竞争力，因此，贸易和运输便利化的进程在国家内部和国家间不太衔接。

41. 有关国家和组织已就国际贸易和运输便利化达成了许多次区域、四方、三方和双方的协定，然而，得到充分贯彻执行的几乎没有。这部分是因为哪怕是在同一地区各协定所涉义务出现重复、有时候出现冲突，以及由于缺乏机构能力。

42. 将信通技术用于便利化过程，这包括票据的电子登录，可大大提高国际贸易和运输程序和票据制作的效率和合理化。然而，本区域只有少数几个内陆国和过境国开发了用于国际贸易和运输的电子清关体系或已与电子商务体系相联接。同时，在许多情

况下，邻国的系统之间无法相互交换数据。

43. 已有人提出，贸易便利化问题对太平洋岛国尤为重要，特别是这一问题已成为世贸组织《多哈发展议程》框架内的一个关键谈判领域。鉴于太平洋岛国相对与世隔绝，运输后勤服务也是一个老大难问题。

2. 进行中的经授权的活动

44. 在最近推出的一个关于“内陆和过境国国际贸易和运输便利化机构能力建设”的司际方案范围内，秘书处已开始就某些关键问题与本区域国家携手工作。它们包括：(i) 用区域合作机制来建立一个协作平台，探讨并落实贸易和运输便利化措施，其中包括需求和优先事项的评估及能力建设，建立亚太高效贸易(和运输)网络；(ii) 在国家一级推动协作，使有关机构在私营部门适当参与的情况下能高效和有效地协调与协作；(iii) 审议统一贸易和运输便利化的可能性。

45. 该方案侧重于建立或强化国家贸易/运输便利化委员会，应用亚太经社会贸易便利化框架和成本/时间——距离模型及其进一步开发。编制关于建立相互兼容性的信通技术系统的指导原则，将协助各国简化和精减过境手续和程序。

46. 这些活动还融入秘书处在中亚经济体特别方案和“发展区域间海陆运输联系能力建设”的发展帐户项目下的现行工作。

E. 发展多式联运基础设施

1. 新老问题

47. 由全球化带来的迅速发展主要出现在本区域各国的沿海地区，因为这些地区靠近港口并便于进入国际市场。多式联运提供高效手段进入广阔的国内腹地以及连接内陆国的潜力仍有待充分发掘。因此，本区域有许多地方仍有待充分参与全球化进程。

48. 在发展亚洲公路方面正在取得巨大进展，然而，各国在建设“空缺路段”和更新改造不达标线路(目前占全网络的 15.7%)仍面临业务和财政上的制约。泛亚铁路网政府间协定预计不久将达成，这样本区域一体化国际多式联运网的两大构成部分将正式建立。尽管有此进展，在网络的正式运营和一体化方面仍有许多工作要做，仍有范围广

泛的各种体制和技术上的瓶颈要克服。

49. 某些国家建设集装箱内陆转运站和“干港”的工作已清楚表明，它们有能力不但提高多式联运的效率，还能作为经济发展的催化剂和枢纽。然而，本区域内陆国和过境国这类设施的数目依旧很少，仍有待探讨它们如何创造机遇来开发物流能力，开始利用规模经济降低多式联运成本和创造就业机会等问题。

50. 虽然信通技术在全区域迅猛发展，但其在开发不同运输形式的物流信息系统方面的应用还很零碎。由于不同运输方式之间信息网络缺乏兼容，预计还很难充分挖掘多式联运系统的开发与运行能带来的潜在收益。

2. 进行中的经授权的活动

51. 秘书处在这部门工作的重点包括，管理 2005 年 7 月 4 日生效的《亚洲公路网政府间协定》；以及与成员和准成员协作以及在国际金融机构支持下查明使网络升级在资金上的要求。在铁路部门，秘书处的工作重点是制订泛亚铁路网政府间协定，以及根据目前关于泛亚铁路北部走廊的谅解备忘录继续组织国际集装箱编组列车的示范运行，并扩展线路以包括其它国家。

52. 从多式联运角度看问题也是秘书处在中亚经济体特别方案和发展帐户项目“发展区域间陆运、海陆联运联系能力建设”下现行工作的一个组成部分。

53. 为进一步推动全区域多式联运体系的形成，现正在扩大“东北亚一体化国际运输和物流系统”的地理覆盖面，使其包括其它次区域。这还包括进一步完善关于发展物流设施以扩展内地港口的政策指导原则。应用“建立自由贸易区和内地港口开发的指导原则”还将协助各国交流关于确立基础设施、法律和金融框架以及编制建立自由贸易区指导原则草案的先进做法。

54. 为协助各国克服能力上的制约并提升多式联运和物流服务的档次，秘书处正与本区域各政府和私营部门密切合作，通过国家培训机构和货运代理业提供由亚太经社会编制的培训教材。

F. 可持续性与全球化

1. 新老问题

55. 除了在文件“ 驾驭全球化的选定问题和战略：第二部分：信息、通信和空间技术；环境与可持续发展” (E/ESCAP/CMG(2)/7)中提出的关于可持续性和全球化的问题之外，关于处理企业的社会责任和可持续的旅游业这一问题将在下文介绍，预计它属于驾驭全球化委员会第一部分工作的范围。

56. 随着工商企业作为贸易与投资的主体所具有的重要性日益增加，它们在展示“企业的社会责任”方面的作用只是刚开始在本区域展现。虽然在包括印度、日本和菲律宾在内的一些国家，有现成的国家网络，但仍有待以一种富有意义的方式在全区域交流这种成功经验，并探讨如何抓住机遇，使私营部门与政府和民间社团组织协作，使全球化的收益最大化，同时尽量减少它对发展、社会和环境的负面影响。这是一个对本区域日益重要的课题，尤其是它对外包和全球供应链的影响所显示的重要性。

57. 旅游业是一项主要由私营部门开展的经济活动，而政府的作用只是结合国家的目标，包括那些与可持续性相关的目标，来制订旅游业发展的政策和规划。全区域旅游业迅猛增长正带来如何保持可持续性方面一系列的问题和挑战。

2. 进行中的经授权的活动

58. 秘书处可帮助从商务角度找到办法来应对全球化的挑战，象进一步在全区域提高对公司的社会责任和全球契约作用和机制的认识。要做到这一点，可通过支持建立全球契约的国家网络，举办区域性会议来促进网络与网络成员之间的经验交流。

59. 秘书处一直在区域和国家层面开展一系列活动来增强各政府制订并实施适当政策的能力，以便以一种经济上可行、社会和文化上可接受并且无害环境的方式来发展旅游业。这些活动在 1999-2005 年亚洲及太平洋区域旅游业可持续发展行动计划内落实。其中包括进一步建设好亚太旅游教育和培训机构网(旅游教培网)，该网络现有 42 个国家和地区 183 个成员。

G. 专题交叉课题：新出现的社会问题和驾驭全球化

1. 新老问题

60. 国家一级机动化程度不断提高以及国际运输的增长造成亚太区域占了世界一半以上的交通死亡事故，虽然本区域注册的机动车只占世界总数的五分之一。在 2003 年，本区域的道路交通事故造成 43 万多人死亡和 200 多万人受伤。³ 秘书处估计，如果目前这种趋势持续下去，到 2020 年，世界道路交通事故约有三分之二就会发生在亚太经社会区域。⁴ 道路事故的经济代价占亚太经社会许多成员国的国民收入的 1-3% 不等，亚洲的道路事故对较低收入群体的影响超出比例，从而进一步加剧了贫困的持续。

2. 进行中的经授权的活动

61. 亚太经社会作为全球道路安全伙伴关系的一个发起成员，与包括亚行、该伙伴关系、国际道路协会、国际道路联合会、和国际道路联盟等范围广泛的合作伙伴携手，通过一系列的专家组会议，提高人民的安全意识和分享最佳做法。它还开发了亚太道路事故数据库，来监测进展情况并鼓励政策行动。联合国大会于 2004 年 4 月 14 日通过的第 58/289 号决议：关于进一步加强道路安全，邀请世卫组织与包括亚太经社会在内的联合国其它区域委员会密切合作，解决道路安全问题。

H. 专题交叉课题：减贫与驾驭全球化

1. 新老问题

62. 在审议“有针对性的”扶贫做法时，应认识到缺乏享用运输和物流设施是农村贫困的一大特点。没有全天候的道路，迫使农民依赖于生产力低下的运输工具，减少了他们进入市场的机会并遏制了农产品出村价。

³ 这些只是保守的估算数字。世界卫生组织 2004 年发表的“预防道路交通伤害世界报告”表明，实际数字可能至少要高出一倍。

⁴ 这里的方法和主要假设(例如，国内生产总值预测)与 Kopits 和 Cropper 所著世界银行第 3035 号政策研究工作文件“交通死亡事故与经济增长”(2003 年 4 月)中所用的相同。

63. 为穷人提供就业机会是包括太平洋岛屿在内的许多发展中国家面临的主要挑战之一。若远离主要商业中心、尤其是在农村地区，这种状况可能尤为严重。因此，使穷人能够找到全职或计时的的工作以及旅游小企业提供的就业机会，能协助扭转当地社区被边缘化的状况，并有助于广泛分享由旅游活动产生的收益。此外，还应探讨鼓励旅游业主流企业对就业采取更开明的做法。

2. 进行中的经授权的活动

64. 秘书处已开展活动，使人们更好地理解对运输部门的投资与提高整个生产要素生产率之间的关系；以及运输基础设施建设对穷人的福利产生何种影响。为此，通过亚太运输和物流教育和研究网于 2005 年 4 月在新德里举办了一次运输与《千年发展目标》会议。专家和资深政策制订者介绍了各自的研究成果和本国经验，详细讨论了关于运输与发展的的问题。这次会议的成果值得本区域各国认真研究。会议的共同主办方将出版一份特别出版物，介绍在会上提出的很有意思的论文。

65. 在一个“通过公私营部门伙伴关系为穷人提供基础服务”的项目下，秘书处还制订出一个分析框架，用以评估各国为支持面向穷人的发展而培育公私营部门伙伴关系的准备情况。

66. 秘书处最近推出活动，发展扶贫型旅游业。这些活动旨在推动交流与那些对扶贫产生积极影响的旅游举措相关的经验和先进做法。

三、驾驭全球化的战略

67. 兹提出以下建议供驾驭全球化委员会审议，作为制订 2008-2009 年战略框架的一个可能的基础。为响应委员会的具体建议，兹提议，秘书处继续利用其比较优势，制订好可供各政府审议并采纳的政策指导原则。其形式包括，召开立法会议来审议区域协定和准则的确定；就委员会查明的问题进行分析研究；以及为支持能力建设使本区域联网并举办研讨会、讲习班和培训活动。

A. 多边贸易体制

68. 世贸组织谈判的成果将在很大程度上决定秘书处今后工作的走向。因此，预计将需要提供进一步的援助来帮助各国筹备好它们目前的谈判并兑现承诺。为协助这一

进程，秘书处可以监测、分析和评估新出现的成果以及对落实成果所涉影响进行评估。为入世进程提供进一步支助，需继续监测入世谈判、评价它们对发展的影响以及评估它们对体制建设和国家政策制订的影响。

B. 区域主义

69. 建议亚太经社会继续通过推广一个符合世贸组织规则和发展目标的共同原则框架，在功能或地域上合并区域贸易协定，从而支持亚洲及太平洋经济体的经济一体化。此外，通过推动全区域高效生产区的一体化从而扩大世界贸易与投资的机遇，可为本区域营造一种有利环境，增强其作为世界今后 10 年中经济增长与繁荣的中心的地位。这样一种一体化进程可有助于查明制订共同框架(例如，原产地规则)的领域。最终目标是，推动亚太经济一体化，作为多边贸易体制和全球经济的一大构件。就此而言，将高度优先重视扩大《曼谷协定》/《亚太贸易协定》的范围；进一步深化承诺并扩大成员。

C. 投资环境与国际竞争力

70. 为帮助各国进一步为外国直接投资、包括为基础设施建设的公私营伙伴关系营造好环境，秘书处可进一步努力监测、分析和评估营造这样一种有利于建设一个具有竞争力的当地和外国工商界的投资环境的要求。这可能包括，采取举措来增强各成员国设计并实施促进和推动本地和外国投资的前后一致的政策的能力。鉴于新出现的发展中国家不断扩大对外投资的趋势，可进一步分析这种动态。

71. 涉及尤其是中小企业国内和国际竞争力的问题毫无疑问在 2008-2009 年度仍具有现实意义。随着全球化进程的进一步深化，这些问题有待在国家层面上并通过区域合作来加以解决。亚太经社会可进一步分析增强亚太发展中国家的公司(大多数是中小企业)竞争力的政策选择，如通过包括与国际公司建立联系的办法来实现其国际化来提高竞争力。

D. 贸易与运输便利化

72. 秘书处将继续就贸易与运输便利化采取一种通盘考虑的做法，紧密合作，支持各成员国建立并增强国家级委员会及相互联网，为落实贸易与运输便利化措施提供协

作平台，尤其是通过亚太高效贸易(和运输)网络来这么做。秘书处还将努力将关于内陆国和过境国的国际贸易与运输便利化机构能力建设的司际方案的地理范围与覆盖面扩大到包括太平洋区在内的所有次区域，使各国能交流在处理既定问题方面吸取的经验教训。在此过程中，将推动信通技术的应用，为贸易与运输提供便利；在贸易商、港口、集装箱内陆转运站、以及边境口岸之间建立联系；并分享关于贸易流动、票据处理和路线分析的资料。

E. 发展多式联运基础设施

73. 秘书处将继续支持亚洲公路和泛亚铁路的建设。随着亚洲陆运基础设施项目的不断落实和完善，预计秘书处将进一步集中于援助各成员国对现有和规划建设的运输基础设施的测绘、界定、运行和定型，使其涵盖公路、铁路、港口、航运和空运，以及“干港”，集装箱内陆转运站和货运码头，以便充分利用多式联运的好处。还将伴之以各种建议，提供增值物流服务和经济特区，支持该系统不断提高效率，增值和在那些因全球化进程面临边缘化危险的地区创造就业机会。为支持这一举措，所作研究可侧重于如何将信通技术具体应用于多式联运和物流；以及制订信通技术应用的指导原则，通过在不同运输和物流信息系统之间改进互联性和兼容性来提高效率。

74. 在次区域和区域层面，可与相关组织协作，查明运输走廊及其在国际运输发展方面的潜力；并加大筹资力度来支持在那些亚洲公路和泛亚铁路网路线交叉的地段建设集装箱内陆转运站和“货物村”，从而如 2001 年在汉城举行的基础设施部长级会议所展望的那样提供出海通道。

F. 可持续性与全球化

75. 可通过不断支持进一步建设由各利益攸关方参与的能处理本区域各政府查明的范围广泛的一系列具体问题和关切的高效国家与区域网络，来增强工商界通过企业的社会责任和全球契约对可持续发展的贡献。

76. 增强各政府的能力，设计并贯彻好旅游业可持续发展的妥善政策、战略和干预措施，将是秘书处围绕旅游事业所开展工作的重点。这很有可能在亚洲及太平洋区域旅游业可持续发展行动计划(第二阶段，2006-2012 年)，的框架下落实。

G. 专题交叉课题：新出现的社会问题与驾驭全球化

77. 委员会可考虑建议秘书处将其 2008-2009 年道路安全相关活动的重点放在监测可能会由 2006 年举行的亚太经社会运输部长级会议审议的道路安全宣言并为贯彻该宣言提供支助。

H. 专题交叉课题：减贫与驾驭全球化

78. 秘书处在这一领域未来工作的整体目标将是：继续分析贸易、投资、运输、旅游、信通技术及减贫领域“自上而下”或“宏观层面”干预措施之间的联系，以便更好地理解它们对国家和政策制订的影响。这方面的主要战略方向将是：通过进一步扩大商业(贸易、投资与旅游)，电子(信通技术)和物质(运输)方面进入的市场的机会；增强国内工商部门；扩大并深化区域经济合作，以使本区域更有效地与全球经济接轨。

79. 此外，秘书处可审议采取“有针对性的”扶贫做法，例如，包括从地头到市场的物流管理。

80. 增强各政府的能力，设计并贯彻增强旅游业在社会经济发展与扶贫中的作用的妥善的政策、战略和干预措施，将是秘书处围绕旅游业所开展工作的重点。相关工作将在亚洲及太平洋区域旅游业可持续发展行动计划(第二阶段,2006-2012 年)的框架内展开。将充分利用旅游教培网成员机构的现有技术专长。

四、供委员会审议的问题

81. 铭记 2005 年 12 月将在中国香港召开世贸组织第六届部长级会议；定于 2005 年 12 月 7-9 日在印度尼西亚巴厘召开旅游业可持续发展高级别政府间会议；以及将于 2006 年下半年举行运输部长级会议，它们将对秘书处工作方案产生影响，因此，请委员会就 2008-2009 年战略框架将包括的主要内容提供指导。有关内容可包括：

- (a) 监测、分析并评估世贸组织谈判的成果；以及评估谈判走向，以使各成员能心中有数地处理相关问题；
- (b) 推进亚太经济一体化，将其作为多边贸易体制和全球经济的一大构件；
- (c) 加强投资促进和企业发展方面的区域合作，包括就基础设施建设和提倡企业的社会责任方面建立公私营伙伴关系；

- (d) 促进贸易与运输便利化；
- (e) 支持区域内和区域间多式联运基础设施的建设与升级改造；随后将各种运输方式整合为一套多式联运网；
- (f) 增强政府、私营部门和民间社团的能力并筹措其资源，设计并贯彻可持续的全球化政策和举措；
- (g) 将道路安全活动的重点集中于搞一份区域宣言；
- (h) 分析贸易、投资、运输、旅游、信通技术部门与减贫之间的联系。

82. 还请委员会就哪些是特定关切领域(其中有些可能成为驾驭全球化委员会第一部分会议议程的基础)提供指导。