



第二次联合国内陆发展中国家
问题会议政府间筹备委员会

第一次会议

2014年6月12日至13日，纽约

临时议程* 项目3

会议筹备工作：情况通报和介绍

欧洲和亚洲区域一级筹备性审查会议的报告

摘要

按照大会第 [66/214](#) 号和第 [67/222](#) 号决议，作为将于 2014 年 11 月在维也纳举行的第二次联合国内陆发展中国家问题会议的筹备进程的一部分，于 2013 年 3 月 5 日至 7 日在万象举行了欧洲和亚洲区域一级筹备性审查会议。本报告是对该会议及其题为《万象共识》的成果文件的详细报道。亚洲及太平洋经济社会委员会在其第六十九届会议上表示注意到《万象共识》([E/ESCAP/69/1](#)，附件)。

* A/CONF.225/PC/1。



一. 引言

1. 内陆发展中国家由于缺乏陆上出海通道、远离世界市场而与其隔绝，以及高昂的运输费用，其经济发展面临严重的制约因素。其国际贸易和交通运输依赖跨境和过境陆上运输，由于存在着许许多多物质和非物质壁垒而障碍重重。因此，内陆发展中国家在充分利用贸易促进其发展方面处于不利地位。

2. 2003年8月在阿拉木图举行的“内陆和过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构过境运输合作问题国际部长级会议”通过了《阿拉木图行动纲领》，以处理内陆发展中国家在实现其发展目标方面所面临的特殊需要和挑战，并提出了内陆发展中国家以及过境发展中国家和发展伙伴在5个优先领域应采取的行动：基本过境政策问题；基础设施发展和养护；国际贸易和贸易便利化；国际支助措施；以及执行和审查。

3. 大会第66/214号决议决定于2014年举行《阿拉木图行动纲领》执行情况十年度全面审查会议。大会还决定在举行审查会议之前，以最有效、井然有序、广泛参与的方式开展区域、全球和专题筹备工作。大会指定由最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室作为联合国全系统负责筹备性审查进程的协调中心，并指出，联合国系统各组织，包括各区域委员会，应在各自的权限范围内，为筹备性审查进程和审查会议本身提供必要的支持和作出积极贡献。

4. 亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)第67/1号决议请执行秘书与各相关组织协作，在对《阿拉木图行动纲领》进行最后区域审查的过程中，向区域内各内陆发展中国家提供必要的协助。

5. 在这个背景上，亚太经社会和欧洲经济委员会(欧经委)与高级代表办公室和老挝人民民主共和国政府协作，组办了于2013年3月5日至7日在万象举行的审查《阿拉木图行动纲领》的区域筹备会议。会议通过了《万象共识》，并请老挝人民民主共和国政府作为内陆发展中国家集团的全球主席，将其转交亚太经社会第六十九届会议核可，作为对全球审查的区域投入。

二. 出席情况

6. 来自26个国家的包括部长和政府高级官员及其他利益攸关方在内的约120名与会者出席了会议，这些国家是：阿富汗、亚美尼亚、澳大利亚、阿塞拜疆、孟加拉国、不丹、柬埔寨、中国、法国、格鲁吉亚、印度、印度尼西亚、日本、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古、尼泊尔、波兰、俄罗斯联邦、塞尔维亚、塔吉克斯坦、泰国、土库曼斯坦、大不列颠及北爱尔兰联合王国和越南；此外还有联合国系统、国际组织以及欧洲和亚洲的区域组织、发展

伙伴、民间社会组织和私营部门的代表。会议对老挝人民民主共和国政府承办最后区域审查会议，以及对亚太经社会、欧经委和高级专员办公室组织这项活动，表示深切感谢。

三. 对进展情况和各种挑战的审查

7. 与会者对内陆发展中国家和过境发展中国家在亚太经社会、欧经委、高级代表办公室、相关国际组织和区域组织及其他发展伙伴的支持下，在落实《阿拉木图行动纲领》方面取得了显著进展表示满意。

8. 与会者在肯定所取得进展的同时，还认识到内陆发展中国家在最近的全球事态发展中显现出的高度结构脆弱性。内陆发展中国家在过去 10 年中取得的有限的经济增长，近来由于在粮食、燃料和金融领域接连发生的全球性危机，而受到日益严重的威胁。因此，大多数内陆发展中国家都未能达到各种社会指标，包括千年发展目标。其中许多国家受到自然灾害和气候变化的严重影响。此外，在国际贸易体系中，内陆发展中国家继续遭到边缘化。

9. 与会者还认识到，内陆发展中国家在融入全球经济方面面临种种新老挑战，有必要加快并加大力度推进《阿拉木图行动纲领》的落实进程。他们认同 2012 年联合国可持续发展大会题为“我们希望的未来”的成果文件(大会第 66/288 号决议，附件)，其中确认了内陆发展中国家在实现可持续发展方面所面临的严重制约因素。在这方面，与会者强调，在制订可持续发展目标时，把内陆发展中国家的观点反映出来十分重要。

10. 与会者指出，近年来，主要由于全球经济危机和受到先进国家增长缓慢的影响，欧洲和亚洲内陆发展中国家的经济增长和出口业绩有很大波动。尽管这些国家从 2003 年以来取得了显著的虽则并不均衡的进展，但是它们在全球贸易中仍然被边缘化，就其出口在 2012 年世界贸易中所占的份额来说，商品贸易仍然只占 0.8% 左右，服务贸易只占约 0.5%。因此，它们享受不到全球化的好处，无法利用贸易作为实现其发展目标的手段。

11. 与会者一致认为，内陆发展中国家有必要利用区域经济一体化的潜力，增强区域内贸易和区域内外国直接投资，并通过建立运输、能源及信息和通信技术(信通技术)网络，改进相互连通性。内陆发展中国家尚未能充分利用各种区域优惠和多边贸易安排，在能源安全、运输发展和贸易便利化等关键领域，不仅在次区域以内，而且在次区域之间实现互补，以促进更包容性的增长和可持续发展。一些处在加入世界贸易组织(世贸组织)进程中的内陆发展中国家也有必要加快作出努力。

12. 与会者指出，尽管欧洲和亚洲内陆发展中国家的社会经济表现各不相同，但它们都是为数众多贫困的人的家园。总的来说，这些国家的发展速度缓慢，这表

明迫切需要以更具包容性和可持续的方式采取更有效的措施。与会者认为，这些国家大多拥有丰富的自然资源、矿产资源和人力资源，必须更有效地利用这些资源，才能实现其发展目标。

13. 内陆发展中国家的对外部门表现出相对较大的贸易开放性，但由于基础设施严重短缺，又面对贸易壁垒，加上技术能力不足，所以贸易绝对值与潜力相比仍然很低。其出口的特点是高度集中在少数几种商品，反映出它们的生产能力很差。

14. 与健康、教育和社会发展有关的指标显示，这些国家大多数都已实现了相对较高的发展水平，尽管处于匮乏状态的人的绝对数字仍然相当高。与会者指出，这些发展指标显示，在改进宏观经济管理，采取更稳健的政策促进贸易和外国直接投资的更大融合，以及投资改进连通性等方面，仍然大有可为。对于内陆发展中国家而言，另一个重要领域是投资于其工人的技能，使他们有更多机会在本区域内外从事高薪酬的活动。

15. 与会者认为，自《阿拉木图行动纲领》通过以来，内陆和过境发展中国家在运输基础设施的发展和养护方面取得了长足的进步。在内陆发展中国家及其周边过境发展中国家的亚洲公路网许多路段已经升级到更高的标准，泛亚铁路网的一些空缺路段也已修建起来。

16. 内陆发展中国家和过境国已经实施或者启动了许多运输便利化举措，包括一站式边检站、单一窗口办理、统一道路过境费和道路过境海关申报单、第三方机动车保险计划、减少路障、国际道路运输制度，和更多地使用电子结关系统，这就使内陆发展中国家能够更容易地利用邻近国家的道路和港口。

17. 与会者一致认为，《阿拉木图行动纲领》中所指出的优先领域，能作为有用的基点，从国家发展政策和战略着眼，制定有待实现的大小目标；内陆发展中国家及其发展伙伴可以个别地或联合地采取行动。与会者还认识到，通过在内陆发展中国家、过境发展中国家及其发展伙伴之间，在双边、次区域、区域和全球各级结成真正的伙伴关系，包括公共和私营部门之间的伙伴关系，能进一步扩大每一个优先领域的预期成果。此外，这些伙伴关系要建立在各种具体行动所带来的利益要由有关国家、过境发展中国家及其发展伙伴公平分享的基础之上。

18. 与会者指出，欧洲和亚洲内陆发展中国家的特点是，其出口品的组成和目的地有很大不同。有的主要输出自然资源和制成品及其他服务，有的则是以初级商品为重点。对于内陆发展中国家而言，另一个重要方面是使其工人有更宽松的机会前往本区域以外的其他经济体从事生产性活动。

19. 与会者指出，内陆发展中国家的政策要以刺激生产性投资、建设技术能力以及加强各部门之内和之间及不同企业之间的联系为导向。为了加强生产能力和提高在价值链中的地位，内陆发展中国家需要采取相应的措施，例如加强对产品和次部门层面的竞争潜力进行分析的国家能力；为增加出口建立必要的质量和达标

评估基础设施；在出口潜力大的生产部门努力提高产品等级和生产质量，并且遵守标准和法规，使企业能够成功地出口产品；以及在出口产品碰到技术壁垒时，制订找出和解决问题的机制。

20. 与会者指出，由于基础设施差，加上在流动和出入境方面存在许多制约因素，所以对于内陆发展中国家而言，跨境和过境运输有极大困难。这种物质和非物质壁垒造成高昂的运输费用，使运输过程(包括出入境)受到过度拖延，并在物流服务和供应链管理方面引起不确定性。这些挑战大大削弱了内陆发展中国家在世界市场中的竞争力，使外国直接投资流动望而却步。与会者认识到，内陆发展中国家及其过境伙伴国必须密切合作，促进运输基础设施连接和业务连通性的发展。

四. 内陆发展中国家所面临的老问题、新问题和正在出现的问题

21. 与会者指出，内陆发展中国家继续面临一些存在多时的和新出现的挑战，突出表明既需要进行国内政策改革，也需要改变全球环境，以有利于更公平、更具包容性和更持久的增长和发展。与会者指出了内陆发展中国家在前进道路上面临的以下主要发展挑战：

- (a) 解决内部和外部的脆弱性问题；
- (b) 创造有利的市场准入；
- (c) 促进就业密集和包容性的增长，减轻贫困，减少经济及社会差异；
- (d) 建设生产能力，使出口基础多样化；
- (e) 建立高效率的过境系统，减少贸易交易费用，提高竞争力；
- (f) 应对气候变化造成的后果。

22. 这些挑战如果不能充分、及时地应对，就可能侵蚀过去 10 年取得的许多发展成果。为了确保公平、包容性和可持续的发展，当务之急之一是增强内陆发展中国家抵御这些存在多时的和新出现的挑战的能力。

23. 欧洲和亚洲内陆发展中国家也很容易受到新出现的与自然灾害、粮食安全、能源安全和水管理有关的挑战的伤害。威胁到这些国家的自然灾害包括旱灾、风暴、冰川湖决堤造成的水灾、极端气温及寒潮和热潮，以及湿块体和干块体的移动。

24. 与会者指出，内陆发展中国家已在采取措施适应气候变化引起的后果。这些措施包括水资源综合管理、兴建储存地表水和地下水的基础设施、流域开发、雨水收集、水源保护，以及立足社区，将包括草地在内的土地与水管理结合起来的举措。内陆发展中国家已经制定了国家行动方案，作为查明中期和长期适应需求

以及实施应对这些需求的战略和方案的一种手段。在这个进程的基础上，一些国家正在致力于将适应气候变化纳入国家规划。此外，各国也在寻找适应气候变化的体制、法律和治理方面的适当应对措施。

25. 为了增强抵御能力，内陆发展中国家强调要提高人们对如何应付与气候变化相关的风险和脆弱性的认识 and 了解。在区域一级，内陆发展中国家应采取一些措施和运用政策工具，以期：(a) 消除经济效率和生态效率之间的鸿沟；(b) 规划和设计生态高效基础设施；(c) 确保适当技术的转让；(d) 制订和实施低碳发展战略。在这方面，需要采取更为具体的措施，以加强跨部门举措(例如“绿色桥梁”伙伴关系方案)的能力建设。

26. 与会者强调，增长模式需要实现进一步的质量转变，使增长的好处渗透到社会所有阶层。在这方面，需要为穷人创造更多体面的生产性就业机会，以加强经济增长与减少贫困的联系。

27. 与会者指出，在出入境便利化和过境运输方面采取支离破碎的做法，对消除非物质壁垒的效果并不好。虽然在这方面已经取得了一些进展，但由于一些便利化努力是在相对孤立的状态下进行而导致了支离破碎的结果，因此进展速度慢于预期。由此产生的结果是，贸易的交易成本居高不下，限制了内陆发展中国家成功地利用贸易作为促进发展的手段的能力。对于所已查明的每一个问题，可以用各种区域共同框架以及现有的联合国公约和协定作为路标，从而确保各国的便利化努力从长远看将走向一致。

五. 前进之路

制订基本过境运输政策

28. 与会者强调，为了建立高效率的过境运输系统，内陆和过境发展中国家需要制订全面的过境政策。他们指出，虽然一些国家在这方面已取得重大进展，但是尚未制订基本过境政策的国家有必要进一步制订这种政策。

29. 与会者建议，内陆和过境发展中国家应审视它们在过境运输方面所面临的挑战，并为应对这些挑战提出政策措施。例如，这些措施可以包括实施运输战略和方案，实行将自己从内陆国家转变成陆地连通国家的计划，发展过境运输走廊，改进主要的过境运输基础设施，制订监管框架，建立国际法律制度，私营部门更多地参与，进行改革使运输服务提供者能更好地满足用户的需求，提高过境和出入境条例的透明度，精简行政程序，简化管制制度和程序，促进信息和通信技术的使用，强化这个部门的培训方案等等。此外，这类政策必须考虑到环境和社会方面的问题，并且要促进可持续发展。与会者指出，至为重要的是，亚太经社会、欧经委和高级代表办公室要支持内陆发展中国家交流行之有效的过境政策。

30. 与会者确认,2012年3月第二届交通运输问题部长级会议通过的亚太经社会国际道路运输便利化区域战略框架十分重要,是制订国家过境运输政策的一个路标。框架中所载的6个共同目标和7种方式可以酌情纳入国家过境运输政策。

过境运输便利化

提高运输效率

31. 与会者指出,运输费用高昂,是欧洲和亚洲内陆发展中国家开展贸易和经济合作的一大障碍。内陆发展中国家、过境国及其发展伙伴应特别注意消除造成高昂运输费用(运费率)的非物质壁垒,其中包括运输业务受到制约、过度拖延、无规则的时间表、物流业表现差、转运手续复杂、国际运输(特别是在边境口岸)的文件和手续过多、竞争有限、货车运输业生产力低下、贪污腐败、安保不足等等。

统一法律制度

32. 《阿拉木图行动纲领》认为,内陆和过境发展中国家所批准的与运输和过境便利化有关的国际公约以及区域和双边协定,是规则和文件的统一、简化和标准化赖以实现的主要媒介。在这方面,与会者指出,次区域协定如果与国际公约接轨,就能发挥有益的作用,并且还能各种标准和规范的国际统一提供重要的垫脚石。

33. 与会者鼓励各国加入和更有效地执行与运输和过境便利化有关的联合国及其他相关国际公约、协定和其他国际法律文书,尤其是1982年《协调统一货物边境管制国际公约》。在这方面,与会者请亚太经社会和欧经委提供技术支助。与会者还请亚太经社会和欧经委加紧向各国提供能力建设援助,包括提供培训,以及提高各方对加入与运输和过境便利化有关的国际公约的程序和影响的认识和了解。

34. 与会者请亚太经社会与次区域组织合作,加大技术支助力度,协助成员国(其中许多是内陆国)有效地执行次区域便利化协定,以促进国际陆路运输便利化。

35. 与会者确认,亚太经社会运输便利化法律和技术专家区域网能发挥平台作用,帮助内陆发展中国家和过境国建设国家能力,以便加入和执行相关国际公约及制订和执行次区域和双边运输协定。

改善运输基础设施和消除基础设施差距

36. 与会者指出,尽管在审查期内,本区域在运输基础设施的发展和养护方面取得了相当大的进展,但还需要进一步作出更协调一致的努力,以消除制约欧洲和亚洲内陆发展中国家总体社会经济发展的因素,这些因素主要是由于缺乏陆上出海通道、远离并且隔绝于世界市场以及过境费用高昂所造成。此外,最近完成的欧亚交通运输连接项目第二阶段不仅确定了一些优先基础设施项目,而且查明了

为改善连通性和提高欧洲与亚洲之间运输服务效率而必须修建的空缺路段。在这方面，与会者注意到 2013 年 2 月 26 日在日内瓦签署的关于促进欧亚铁路运输和开展制定统一铁路法活动的联合宣言的重要性。

37. 与会者确认，为了改进运输基础设施，消除基础设施差距，确保连贯一致的基础设施发展和规划，内陆发展中国家需要积极参与各种区域合作举措(例如联合国中亚经济体特别方案)和体制框架(例如关于亚洲公路网和泛亚铁路网运输基础设施的两项现有政府间协定)，并应支持通过关于陆港的政府间协定。更具体地说，与会者请阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、不丹、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和土库曼斯坦采取措施，批准、接受、核可或加入《泛亚铁路网政府间协定》，并敦促土库曼斯坦加入关于亚洲公路网的协定。与会者敦促亚洲内陆发展中国家采取必要的行动，签署关于陆港的政府间协定，这个协定预期会在亚太经社会第六十九届会议上获得通过，并在亚洲交通运输部长论坛第二届会议期间开放供签署。为了发展这些区域运输网的基础设施，内陆发展中国家需要获得其次区域合作伙伴提供充分的战略性支助。

38. 与会者敦促各发展合作伙伴共同为在亚洲实现国际一体化多式联运和物流体系作出努力，特别以亚洲公路网和泛亚铁路网及陆港的发展和升级改造为重点。

39. 就基础设施的质量而言，大多数内陆发展中国家在国际比较中排名靠后。与会者指出，提高基础设施的质量对于安全、高效率的交通运输至关重要。在欧洲和亚洲的内陆发展中国家之间，基础设施的水平也参差不齐。就道路而言，最近的改进和本身发展情况也有很大差别。例如，阿富汗、老挝人民民主共和国和蒙古的沥青路面百分比很低(不到 30%)，与中亚国家(超过 80%)相差很远。一个关键的方面是要抓住机会，改进区域一级和次区域一级的基础设施。

40. 与会者指出，改进基础设施的一些最直接的好处，是能够改善跨国界的边境地区一体化，而这些地区往往是相关国家比较偏远和贫穷的地区。为了取得更大效益，国家之间的有形连接还要辅之以统一的标准，例如铁路信号系统。

41. 然而，与会者认识到，对内陆发展中国家来说，消除基础设施差距是个复杂而且具有挑战性的任务。除了要作出坚决的政治和区域承诺之外，还有必要综合利用一切机会，促进内陆发展中国家未来的基础设施发展。在这方面，应继续努力增强国内能力，以便能够高效率地规划、实施运输基础设施项目并使其投入运行。内陆发展中国家还应支持旨在促进在国际贸易中利用内陆运输服务的商业性举措，尤其是以铁路运输作为替代海运的一种具有竞争力的运输方式，并支持以创办着重质量的物流服务为目标的的活动。在这方面，与会者强调，为发展基础设施调集财政资源十分重要，并敦促国际金融机构、捐助方和潜在资金来源主动出手满足这些需求。

42. 《亚洲公路网政府间协定》已于 2005 年生效，覆盖 32 个国家 143 000 公里的道路，签署或加入的国家共有 29 个，其中 11 个是内陆发展中国家。在参加国的坚决承诺下，自 2004 年以来，这些国家里的亚洲公路网路段已有近 30%(相当于 1 万多公里)得到改善。亚洲公路网中低于最低标准(三级)的路段比例已从 32% 下降到 18%。但是，亚洲公路网还有 6 796 公里路段需要进行升级改造才能达到最低标准。虽然不存在没有道路的所谓空缺路段，但是道路质量差会导致车辆运行费用提高，因而成为对国际运输的一种遏止因素。这个问题迫切需要加以解决。

43. 除了道路网之外，高效率的铁路连接对于改善内陆发展中国家进入国际市场的机会可以发挥核心作用。为了推动本区域铁路网今后的扩展、升级改造和运营规划，通过了《泛亚铁路网政府间协定》，以支持发展高效率的区域连通性。然而，主要的挑战是存在着许多空缺路段，使这个铁路网无法作为一个连续的系统运作。据亚太经社会估计，空缺路段约等于 10 500 公里路轨，即整个铁路网的 9%，迫切需要为此采取行动。

44. 2003 年，欧经委和亚太经社会启动了一个项目，以促进欧亚运输连接的发展，为亚洲和欧洲之间的贸易提供替代海运路线的具有竞争力的运输方式。该项目分两个阶段实施。参加国共有 27 个(包括 12 个亚洲内陆发展中国家中的 9 个)。作为项目的一部分，创建了一个地理信息系统数据库，现已在线提供，是用来发展高效率、安全和可靠的运输连接的一个基本工具。欧经委和亚太经社会应采取必要措施，确保更多地利用这个项目的产出来促进本区域内陆运输连接的综合规划和发展。

45. 内陆发展中国家可以通过改进各种运输便利化措施，和投资建立陆港等多式联运设施，使亚洲公路网和泛亚铁路网得到更多利用。陆港能将不同的运输方式连接起来，以发挥协同增效作用；陆港还能推动内陆腹地的工业化，从而促进各个地区的平衡发展。陆港对于内陆发展中国家特别具有实际意义，因为它们便利高效率多式联运和物流服务的提供，能发挥与海港类似的重要作用。各区域组织和各国应作出发展多式联运设施和陆港的高级别承诺。

46. 欧经委通过拟订、更新和促进其运输基础设施协定，在发展国际运输基础设施方面采取建立网络的做法。这个做法，连同亚太经社会的一项类似的举措，目标是确保欧洲或亚洲没有一个国家不与国际上重要的公路线和铁路线连通。但是，欧经委的内陆发展中国家并不是全都已成为所有基础设施协定的缔约方；相关的组织应设法解决这个问题，以便把这些国家的运输系统进一步纳入全欧经委范围的运输网，从而提高技术上和运行上的互操作性。

47. 正如《阿拉木图行动纲领》所确认的，信息和通信技术能在加快发展方面发挥至关重要的作用。亚洲内陆发展中国家虽然近来在信通技术普及率方面有一些进展，但是在宽带因特网接入方面仍然落后于本区域其他国家，而这种技术在提

高企业竞争力和国际贸易便利化方面是可以发挥极其重要的作用的。由于信通技术部门发展得非常快，所以内陆发展中国家在紧跟着作出必要的基础设施部署和赶上随之而来的政策框架演变方面面临严重的挑战。此外，亚洲内陆发展中国家与亚太经社会区域的其他国家相比，宽带费用占国民总收入的比例大约高 10 倍。因此，对大多数此类国家来说，宽带因特网的经济和社会发展效益仍然是可望而不可及的。对内陆发展中国家情况更不利的是，本区域的固定宽带传送基础设施与全球因特网的连接在很大程度上要依靠海底光缆。

48. 与会者呼吁采取进一步行动，部署陆上信息高速公路，以提高固定宽带因特网服务的普及率和降低费用。他们感兴趣地注意到，在这方面实行的多项区域举措，肯定有助于提高本区域一些内陆发展中国家的连通性，特别是中亚和欧洲之间的泛欧信息高速公路项目、大湄公河次区域信息高速公路网和南亚次区域经济合作信息高速公路计划。与会者还支持亚太经社会秘书处和国际电信联盟联合对现有的传输网络进行测绘的努力，其目的是查明电子连通基础设施中的瓶颈和缺口。

49. 与会者指出，发展陆上光纤网络的费用，有 70% 至 90% 与挖掘通道和铺设光缆管道有关，并指出，信通技术连通基础设施与运输和能源基础设施网络的汇合带来巨大的潜力。与会者提出的一种可供选择的办法，是在进行亚洲公路网或泛亚铁路网修建和养护工程时，同时埋设陆上光缆。

50. 与会者注意到由国际道路运输联盟组办的会边活动所提出的建议。

出入境手续便利化

51. 与会者指出，人人都知道，在过境时，最严重的拖延发生在主要交接点或转运点，即海运和陆运之间、毗邻的铁路网之间和国界两边的交接点或转运点。在主要转运点，铁路和(或)公路卸货能力不足，就会造成重大延误。铁路车辆在铁路网之间的换轨速度缓慢，不仅拖延过境货物的运送，而且降低铁路资产的利用率，因而减少收入。

52. 出入境手续对于公路过境造成特别严重的制约。出入境的延误大多是由于物质基础设施不足，和边界某一边的工作人员或者边界两边的工作人员互相之间缺乏协调而造成的。此外，复杂的手续和程序也是影响高效率过境运输的主要障碍。各国应在区域和次区域合作伙伴的支持下，充分关注这些问题。

53. 与会者指出，一些过境和运输便利化工具，例如亚太经社会时间/成本—距离方法、安全跨境运输模式、高效率跨境运输模式、一体化出入境管理模式，以及《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》，是为了协助查明和解决跨境和过境运输的非物质壁垒而制订的。欧洲安全合作组织和欧经委印发的《边境口岸最佳做法手册——贸易和运输便利化视角》，为亚太经社会和欧经委区域内外各国制订能提高安全和更高效地推动国际贸易和运输的边境和海关政策提

供了一个独特的机会。内陆发展中国家及其过境伙伴国可以利用这些便利化工具提高过境安全和效率。内陆发展中国家及其发展伙伴可以加大力度进一步应用过境和运输便利化工具。与会者敦促亚太经社会和欧经委继续鼓励采取这些程序，并敦促相关机构加大应用信息和通信技术的力度。

54. 对于中亚内陆发展中国家而言，中亚特别方案交通运输和出入境问题项目工作组自 1998 年启动以来，为运输基础设施的发展和便利化提供了宝贵的支持。亚太经社会和欧经委应进一步加强这个进程，使该工作组成为各国进行合作的有效平台。这个合作机制还需要进一步加强，以便为协调和合理地规划区域基础设施和便利化措施创造必要的机构平台。

55. 与会者建议加大力度改善边境口岸的基础设施和机构间协调与合作，并实行一体化出入境管理、一站式检查、单一窗口清关，以及采用非侵入性检查技术和应用风险管理技术。

56. 与会者注意到，本区域已经制定并且实行了一些行之有效的过境便利化举措，例如一站式边检站、陆港，和使用国际公路货运通行证制度及其信息技术应用程序进行海关结关。与会者强调，本区域的内陆发展中国家和过境国在其发展伙伴的支持下，应考虑扩大或推广这些举措。此外，与会者请欧经委、亚太经社会 and 高级代表办公室支持制订有效的国家间机制，以便就运用政策、战略数据和其他资源改进过境政策的经验，广泛地交流各种最佳做法。

发展生产能力和使出口基础多样化

57. 与会者注意到，本区域许多内陆发展中国家属于商品依赖国家，其中相当多主要依靠输出矿物、石油和农业产品，而这些产品往往只有很低的增值。由于商品价格的波动性很大，所以这些国家很容易受到外部贸易冲击。与会者呼吁采取协调一致的措施和行动，支持内陆发展中国家努力减少对商品的依赖性，包括使其出口基础多样化，和提高商品的加工程度以增加其价值。与会者呼吁发展伙伴加大力度支持内陆发展中国家使其出口品多样化，包括以共同商定的条件转让相关技术，支持发展和加强其生产能力，和建设制订相关政策的能力。

58. 与会者强调，为了减轻由于地处内陆而造成的不利于发展的影响，在投资、基础设施(生产、运输、信通技术和能源)、物流(运输和贸易便利化)和技术等领域的所有各级，都需要实行综合、连贯、协调的政策，以支持内陆发展中国家努力发展地方生产能力，使产品 and 市场多样化，以提高竞争力和利润，同时减少面对外部冲击的脆弱性。在这方面，与会者呼吁国际社会提供支助。

利用汇款

59. 与会者指出，汇款已日益成为一些内陆发展中国家促进发展的重要资源。这些资源有助于减缓贫穷、创造就业和培养技能。在许多情况下，返回本国的移徙

工人投资创办新企业，从而对发展生产能力作出贡献，其中包括在服务行业。与会者认识到，移徙者输出国政府可以采取更系统的做法来提高移徙工人的技能，减少移徙者面临的交易成本，和加强与他们海外社区的联系，以便吸引他们把技能和投资带回家乡。与会者还指出，移徙者接受国可以做更多工作，为移徙工人提供安全的工作环境，并提供便利以提高汇款效率。

促进旅游

60. 与会者指出，国际旅游日益成为全球贸易的一个重要组成部分，所以呼吁增加对这个部门的投资。对于内陆发展中国家而言，旅游业能带来源源不断的外汇流入，和形成有利的部门间联系，从而促进其他部门的增长，而且与大多数经济部门相比，能产生更强有力的、积极的倍增性溢出效应。从内陆发展中国家的视角来看，可能需要采取战略干预行动，促进在旅游业方面取得更平衡的性别和社会公平成果，并且要更谨慎地确保环境的可持续性。与会者强调，应促进可持续旅游，特别是生态旅游和山区旅游，使内陆发展中国家能够创造就业和减缓贫穷。

促进贸易能力和加强贸易便利化

61. 与会者指出，内陆发展中国家的贸易成本仍然极高，通常要比亚洲其他大多数中等收入发展中国家高出 4 到 7 倍。

62. 与会者建议内陆发展中国家采取以下措施推进贸易便利化：

(a) 加入世贸组织之后，很可能获得非歧视性市场准入，和享有多边贸易框架带来的其他好处，所以寻求加入世贸组织的内陆发展中国家应得到其贸易伙伴的支持，加入条件不应过于繁琐；在内陆发展中国家为加入世贸组织作出努力和履行各种承诺时，国际社会应向它们提供技术援助和支持它们的能力建设；

(b) 内陆发展中国家应积极参与实施亚太经社会关于推进无纸化贸易的第 68/3 号决议以及其他贸易便利化措施，以进一步减少贸易交易成本，和提高源自内陆发展中国家或以其为目的地的供应链的效率；

(c) 内陆发展中国家应充分利用国际组织开发的贸易便利化工具，以增强相关利益攸关方的能力；在这方面，与会者鼓励它们利用联合国亚洲及太平洋无纸化贸易专家网络编写的关于商业流程分析、文件统一、数据统一和模型化、单一实施窗口等问题的指南；

(d) 内陆发展中国家应确保贸易便利化措施与现有的国际和区域协定、机制和约定保持一致，并且是建立在现有国际标准和公约(例如联合国贸易便利化和电子商务中心所颁布的或者联合国国际贸易法委员会或世界海关组织所支持的标准和公约)的基础之上；

(e) 内陆发展中国家应制定机制，更准确地监测贸易便利化方面的进展情况，和更有效地将落实贸易便利化措施置于优先地位。

解决非关税壁垒

63. 与会者敦促欧洲和亚洲内陆发展中国家共同努力，根据对非关税壁垒(包括其他贸易壁垒和与贸易有关的措施)进行分析的结果，开展与贸易有关的改革。与会者表示关切，在全球一级针对非关税壁垒进行的活动，将会直接和间接地，对内陆发展中国家的出口能力和竞争力以及对它们的市场准入和进入全球贸易的机会产生越来越大的影响。与会者敦促亚太经社会 and 欧经委与联合国贸易和发展会议及其他相关国际组织和区域组织合作，向处在加入世贸组织进程中的内陆发展中国家提供技术、研究和其他援助，并设计与贸易有关的改革，以促进贸易和投资相结合的进程，从而加强全球和区域合作。

筹资和公私伙伴关系

64. 与会者指出，鉴于内陆发展中国家扩充和养护其运输基础设施需要大量资源，所以筹资是一个明显的挑战。与会者强调，为了应付这个挑战，可能需要制订创新的筹资办法，以补充这个领域的公共投资。一种可能的创新解决办法，是帮助内陆发展中国家做好实行这种公私伙伴关系计划的准备，和在政策制订、监管改革及行政安排方面创造有利的环境，以进一步扩大在这些国家发展公私伙伴关系的机会。捐助方和国际金融机构也可以考虑建立创新的国家或次区域筹资机制，以协助内陆发展中国家弥补运输基础设施软硬件方面的资金缺口，并为必要的投资吸引更多资金，例如利用捐助方的赠款作为杠杆向国际金融机构贷款，进一步发展建立公私伙伴关系的机会。

65. 与会者敦促各国简化养护现有设施的机制。为了确保有足够资金进行道路养护，各国或可利用从消费品(主要是燃料)税金、过路费、车辆牌照年费、重型车辆附加费、超载罚款等来源得到的财政收入来设立专用的道路基金。有几个内陆发展中国家已经设立了道路基金，作为调集道路养护资金的有效手段。与会者建议其他内陆发展中国家，包括老挝人民民主共和国和尼泊尔，也仿效这些行之有效的最佳做法。总的来说，在基础设施的发展和养护方面，为了维护现有资产的价值和减少将来的筹资需求，采用这些区域性最佳做法至为重要。在区域一级，有必要促进各国、国际金融机构和其他利益攸关方(包括私营部门)之间的协作，以便探索亚洲公路网和泛亚铁路网路段上的优先基础设施项目的筹资机会，和促进内陆发展中国家公私伙伴关系的发展。此外，还需要努力查明投资的优先重点和前景以及不同的项目筹资办法，和交流在主要公路的筹资、发展和运营方面的经验。与会者指出，可以通过南南合作进行基础设施发展。

深化区域合作和一体化

66. 除了多边努力之外，与会者还强调，需要采取措施，包括通过自由贸易协定，深化区域合作和一体化。与会者指出，克服亚洲内陆发展中国家被边缘化的一个关键要素，是推动它们积极参加各种区域协定和框架，并给予它们适当的特别和有区别的待遇，使它们从发展获得最大的收益。

67. 与会者强调，加强贸易与投资之间的联系，对于增强区域合作和一体化至关重要，而且通过这种联系，还能建立创造贸易的合资企业，使相关国家的出口供应能力得到加强，而这反过来又会导致更多增长和创造更多就业机会。同样，自由贸易协定能促进旨在提高效率的区域结构性改革，从而刺激投资流动。此外，如果把政策的优先重点放在利用跨国投资流动加强贸易与投资的联系，通过纵向一体化和横向专门化发展生产网络，就有可能在扩大区域内贸易和投资流动方面获得重大收益。有必要通过提倡区域积累办法，拟订有利于发展和增进贸易的原产地规则。

扩大区域和次区域举措

68. 与会者一致认为，内陆发展中国家有必要采取以加强区域一体化(包括加强城乡连通性)，实现快速、包容性、可持续增长为战略目标的新发展模式。为此需要采取一致行动，在区域一级制订更广泛的经济一体化框架，确保内陆发展中国家公平分享经济和社会利益，发展区域运输、能源和通信网络，增进贸易和运输便利化，加强信通技术连通性。

69. 与会者强调《阿拉木图行动纲领》5个优先领域的2个重要方面：

(a) 采取刺激性行动，促进对优先领域，特别是对与在内陆和过境发展中国家发展和养护高效率过境运输系统基础设施有关的领域的投资；有了这些基础设施，才能加速增长和改变增长模式，使贫困和处境不利的地区获得更多惠益；

(b) 提高利用现有贸易优惠的能力，这些能力受到基础设施和其他能力不足的限制。

70. 与会者还一致认为，应扩大和加强现有的区域合作框架，使各国能集体面对挑战。在这方面，与会者指出，为了开发区域市场和国内生产能力，加强亚太经社会和欧经委两个区域之内和之间的发展合作至关重要。合作范围可以包含开发新市场、技术转让、吸引外国直接投资、发展过境运输等优先领域。多年来，亚太经社会和欧经委为促进欧洲和亚洲内陆发展中国家之间更紧密、更有效的合作和协作提供了有用的平台。内陆发展中国家应抓住当前的好时机，更有效地利用这些平台，进一步融入全球生产、运输和贸易体系，以实现加快发展、提高福利和减少风险与脆弱性的目标。

国际支助

71. 与会者呼吁国际社会促成内陆发展中国家加入世贸组织，因为自《阿拉木图行动纲领》通过以来，只有4个内陆发展中国家完成了加入程序。与会者呼吁那些尚未成为世贸组织成员的内陆发展中国家加紧寻求其贸易伙伴协助，完成加入程序，并敦促世贸组织发达国家成员给予所有原产自内陆发展中国家的出口产品免税和免配额市场准入。

72. 与会者认为，鉴于内陆发展中国家严重的结构性不利条件，官方发展援助等外部资源在支持经济发展和社会进步方面可以发挥关键作用。这些国家需要外部资源来建设其经济和社会基础设施，特别是投资于基本服务，例如水、环境卫生、能源、交通运输、住房、保健和教育。这些资源可以补充内陆发展中国家的国家努力，扩大生产能力并使其多样化，促进外国直接投资和贸易，变通应用创新技术，促进性别平等，确保粮食安全，减少收入贫困。

73. 在这方面，与会者建议，内陆发展中国家需要改善其机构体制和治理结构，使官方发展援助能更有效地支持它们努力满足其特殊需要。与会者请捐助方向内陆发展中国家提供更多的财政资源和技术援助。

74. 与会者强调向内陆发展中国家提供“贸易援助”，帮助它们建设在制订贸易政策、参加贸易谈判和执行贸易便利化措施、发展与贸易有关的基础设施、使出口产品多样化和加强生产能力以提高内陆发展中国家的产品在出口市场上的竞争力等方面的能力的重要性。在这方面，与会者鼓励发展伙伴充分考虑到内陆发展中国家的特别需要和要求，继续并增加其对贸易援助计划的支持。

75. 与会者强调外国直接投资在增强内陆发展中国家的贸易潜力和经济增长方面的重大作用，并着重指出了外国直接投资在为运输、电信和公用事业提供基础设施方面的支持作用。与会者认为，有必要根据国家立法和发展需要，促进和保持一个有利于吸引外国直接投资的商业环境。

76. 与会者确认联合国系统以及区域、次区域和其他国际组织在向内陆发展中国家提供技术、财政和能力建设支助，使它们更多地参与国际贸易，和帮助他们实现包括千年发展目标在内的国际商定发展目标方面所发挥的支持作用。与会者请联合国系统各组织(包括各区域委员会)、其他国际组织和区域开发银行在各自的权限范围内，加强内陆发展中国家为克服结构性障碍并从国际贸易和投资体系中受益而作出的努力。

77. 与会者指出，高级代表办公室所起的极其重要的作用，是宣传和倡导将内陆发展中国家的关切置于全球发展合作议程的突出地位，以及为这些国家动员国际支助和资源，帮助它们克服其脆弱性，增强抵御能力，走上具有经济、社会和环境持久性的可持续发展道路。与会者吁请高级代表办公室通过加大倡导力度和动员国际上和联合国全系统的支持，继续协助内陆发展中国家。

78. 与会者敦促欧洲和亚洲内陆发展中国家尽早批准或加入 2010 年《关于设立内陆发展中国家国际智囊团的多边协定》，使 2009 年在乌兰巴托成立的智囊团全面投入运作。内陆发展中国家满意地指出，智囊团临时秘书处已经成立，这是智囊团走向全面运作的重要一步。与会者确认智囊团在向成员国提供技术和能力建设支助方面的潜在作用，认为智囊团最好能与现有的网络和各区域委员会倡议的举措开展协作。

2015 年后发展议程

79. 与会者认为，千年发展目标提供了一个强有力的工具，能将国家、区域和全球努力围绕着个别国家以及全球社会的明确、简洁和可衡量的发展目标整合起来。在欧洲和亚洲内陆发展中国家之中，实现千年发展目标的进展情况不但在不同的目标和指标之间有相当大的差异，而且这些目标的实现情况在各个区域、次区域和国家之间以及在一国之内的不同人口群体之间也参差不齐。与会者表示强烈期望 2015 年后发展议程在千年发展目标的基础上向前推进，把重点明确地放在消除不平等与差异。与会者还一致同意，2015 年后发展议程中必须明确地处理几种关键的差距，包括政策差距、战略差距、增长差距、资源差距和实施差距，所定的目标才能实现。内陆发展中国家要把减缓气候变化和减少环境脆弱性视为发展过程中的挑战。

80. 与会者强调，努力促进经济增长以提高福祉和幸福，对任何 2015 年后发展目标的实现都极其重要，但是，增长必须是包容性和可持续的，并且必须解决不平等和差异问题。与会者认知到，欧洲和亚洲内陆发展中国家的增长有时候引起环境退化，因此有必要提倡绿色经济政策。还有另一些领域需要重新加以强调，其中包括消除贫穷和饥饿、性别平等和增强妇女权能、与健康(包括非传染性疾病)有关的结果、更强调质量方面问题的教育目标、体面的生产性就业、人口动态(包括城市化)等等。另一些值得优先关注的领域包括增强生产能力、社会保护、水管理、粮食和营养安全、能源安全、可持续交通运输、自然灾害和气候变化的防备和应对、和平与安全、人权、各级机构能力建设、更好的政策连贯性和系统性改革、明确界定的问责框架、所有各级(包括全球发展伙伴关系和合作)的治理，以及在国家政府和国际社会之间更公平的责任分担。与会者还强调了南南合作和三角合作的重要性。与会者认识到，发展合作已具有多层面的特性，因此特别指出，不同的利益攸关方，例如民间社会组织、私营部门、慈善组织、媒体和精英中心，在实现 2015 年后发展议程方面可以发挥更大的作用。