



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

第二届会议

2014年10月2日和3日，纽约

内陆发展中国家 2014-2024 年十年行动纲领草案¹

一. 引言

1. 联合国致力于以包容、平等的方式促进全球和平与安全，促进经济与社会发展，促进人权与人的尊严。当今世界越来越相互依赖，日益全球化，因此，我们务必在一个整体框架中审视全球前景与挑战。在一个可持续发展框架内确保所有人有尊严地生活，推动平等进步与繁荣，这是国际社会的前进方向。

2. 三十二个内陆发展中国家分布在非洲、亚洲、欧洲和南美，总人口约 4.4 亿，这些国家没有直接临海领土，地处偏僻，而且远离国际市场，因此面临种种特殊挑战。这些国家的国际贸易有赖于从其他国家过境。更多的过境点，远离主要市场的长途距离，再加上繁琐的过境手续和基础设施不足，大幅度增加了内陆发展中国家的总体运输费用和其他交易成本，损害了这些国家的竞争力，减缓了经济增长，并随之对这些国家促进持续经济发展、人和社会进步以及环境可持续性的能力产生负面影响。地处内陆是造成内陆发展中国家赤贫和结构性限制程度相对较高的一个主要原因。内陆发展中国家作为一个群体，属于最贫穷的发展中国家，其中许多是最不发达国家，它们的能力有限，依赖数量有限的商品赚取出口收益。

3. 内陆发展中国家和过境国之间的伙伴关系是一种互利关系，有利于改进和长期维护双方之间的基础设施连接，有利于双方的交通、海关和物流系统的技术和行政安排。

¹ 本报告迟交，是因为就本文件进行谈判的政府间进程出现延迟。



4. 2003 年在哈萨克斯坦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》，以解决内陆发展中国家的特别发展需要和面临的各种挑战，这反映了国际社会的坚定承诺，决心结成伙伴关系，克服内陆发展中国家面临的各种障碍。《阿拉木图行动纲领》的目的是由所有利益攸关方在基本过境政策问题、基础设施建设和维护、国际贸易和贸易便利化、国际支助措施以及执行和审查等优先领域采取具体行动，以此确保将内陆发展中国家充分有效地纳入全球经济之中。

5. 《阿拉木图行动纲领》促进了全世界对内陆发展中国家面临的各种挑战的了解。在国际一级和联合国，内陆发展中国家的能见度增强，对这些国家及其特殊需求也有了进一步的认识。今天，内陆发展中国家已列入国际发展议程。大会在 2005 年和 2010 年关于千年发展目标的世界首脑会议成果文件中确认有必要解决内陆发展中国家面临的特殊挑战。2012 年 6 月在里约热内卢举行的联合国可持续发展大会题为“我们希望的未来”的成果文件(见大会第 66/288 号决议)邀请联合国会员国和发展伙伴、联合国系统各组织、其他相关国际、区域和次区域组织加快行动，促进内陆发展中国家的运输、储存和其他与过境运输有关的设施的建造、保养和改进，包括修建备用路线、配齐缺失环节以及改善通信和能源基础设施，以支持这些国家的可持续发展。虽然在审查期间取得一些进展，但是仍需在金融和技术援助领域进一步增加全球支持。

6. 《阿拉木图行动纲领》在内陆发展中国家的发展方面发挥了积极作用，但仍是未竟事业，因为这些国家仍有很长的路要走，才能充分受益于全球化、实现持续和包容性经济增长、可持续发展、消除贫穷、创造就业和结构性转型。

7. 因此迫切需要一个注重成果的整体性十年行动纲领，其中包括改进和创新的支助措施和机制，向内陆发展中国家提供帮助并加强这些国家、过境国及其发展伙伴之间的协作。本行动纲领草案基于平等和团结这些重要原则，以帮助那些地理条件不利的弱势国家获取国际贸易的种种惠益，在经济上进行结构性转型，并实现快速、包容、可持续增长。本文件所载内陆发展中国家的种种问题、关切和愿望都应全面反映在新的全球发展议程之中，特别是 2015 年后发展议程、可持续发展目标以及《多哈发展议程》。

二. 对《阿拉木图行动纲领》实施情况的审查和评估

8. 自从 2013 年《阿拉木图行动纲领》通过以来，内陆发展中国家的经济增长有所加速。这些国家的国内生产总值增长率由 2003 年的 4.5% 增至 2013 年的 6.3%。但是，各国的增长率极不平衡，2013 年，只有三分之一的内陆发展中国家国内生产总值增长率超过 6%。即使在那些国家，进展得可持续性也是一个令人极为关注的问题。此外，内陆发展中国家仍然极易受到外部冲击。这些国家尚未从 2007 年和 2008 年经济和金融危机中恢复过来。还有，高经济增长率并未转化成为高

创造就业率，也未转化成为快速减贫。就这些国家整体而言，虽然人均年国内生产总值由 2003 年的 697 美元增至 2012 年的 1 423 美元，但三分之二的内陆发展中国家人均国内生产总值仍然远远低于 1 000 美元。

9. 在社会发展方面，内陆发展中国家在 2005 年至 2012 年期间取得了一些积极成果。但是，有一半内陆发展中国家在人类发展指标方面仍然排位最低。一些内陆发展中国家等在小学净入学率、初级教育领域的两性均等、妇女参与决策的人数以及遏止艾滋病毒/艾滋病的蔓延方面，取得了进步。但是，普遍贫穷，粮食高度不安全，环境卫生差，这些情况依然存在。与其他国家组相比，许多内陆发展中国家儿童和孕产妇死亡率相对要高，这仍然是这些国家人的发展方面一项重要挑战。

10. 内陆发展中国家易受气候变化的影响，而气候变化又加剧了荒漠化和土地退化。内陆发展中国家格外严重地受到荒漠化、土地退化、干旱和包括冰湖溃决洪水在内的洪灾的影响，因为近全球 50% 的全球旱地在内陆发展中国家。在 29 个至少有 20% 居民居住在退化土地的国家中，14 个是内陆发展中国家。

11. 内陆发展中国家和过境国启动了重要政策改革，以消除过境运输系统各方面的有形和无形障碍。内陆发展中国家同过境国进一步统一了运输和过境政策、法律、手续和做法。达成并通过了若干区域和次区域过境便利化协定，以供实施。一些内陆发展中国家和过境国通过区域贸易协定、自由贸易区和关税同盟发展了支助性体制框架，如运输和贸易便利化机构或协调委员会以及道路基金等。精简并统一了边境设施程序，从而提高了效率，减少了延误。不过仍需进一步加深改革，增强效率和效益，确保各项成就得以持久。

12. 据各种研究报告表明，内陆发展中国家进口所需天数从 2006 年的 57 天减至 2014 年的 47 天，同期出口从 49 天减至 42 天。尽管这是一个重大成就，但内陆发展中国家进出口所需天数几乎是过境国的两倍，后者进口需要 27 天，出口需要 22 天。内陆发展中国家运输费用和贸易交易成本仍然很高。内陆发展中国家出口一个集装箱的平均费用是 3 204 美元，而过境国则是 1 268 美元，同样，进口一个集装箱，内陆发展中国家为 3 884 美元，过境国为 1 434 美元。这对于内陆发展中国家实现其贸易潜力来说仍然是一个巨大障碍。建立一个安全、可靠、有效的过境运输系统对于内陆发展中国家减少运输费用，增强它们向区域和全球市场出口产品的竞争能力来说，依然具有十分重要的意义。因此，地处内陆对于内陆发展中国家整体发展来说有诸多负面影响。据估计，内陆发展中国家如果不是地处内陆的话，其发展水平要比现在高 20%。

13. 在国家、次区域和区域各级不断作出努力，发展和升级改造道路和铁路基础设施并维护现有基础设施。在所有区域都设置了陆港和一站式过境点。尽管取得了进展，但有形基础设施发展仍然不足，严重妨碍了内陆发展中国家充分发挥贸易潜力。在航空运输方面，货物空运在一些内陆发展中国家有所增加，从内陆

发展中国家离港的注册航空公司航班由 2003 年的 200 000 架次增至 2013 年的 362 800 架次。内陆发展中国家在航空运输方面所面临的主要挑战包括需要大量资源用于基础设施投资、陈旧机队的维持、修复和更新。这一问题限制了空运单位价值高或具有时间敏感性的货物，如文件、药品、时尚服装、电子消费品、易腐农产品和海产品。

14. 内陆发展中国家在改善电信基础设施特别是因特网连接和移动电话方面取得了进展。内陆发展中国家虽然在信息和通信技术(信通技术)普及率方面取得了进展，但是在宽带因特网接入方面仍然落后于其他发展中国家，而这种技术在增强联接性、提高企业竞争力和国际贸易便利化方面可以发挥极其重要的作用。改善内陆发展中国家信通技术的优先事项包括接入大容量国际海底光纤电缆网络，以获得低价格的国际语音服务和高速因特网连接，以及铺设高带宽主干网络，连接国内城镇并同过境国协作，推动执行运输、能源和信通部门之间的基础设施共享。

15. 主要由于世界商品价格上涨，内陆发展中国家商品总出口由 2003 年的 440 亿美元增至 2013 年的 2 280 亿美元。进口也有所增长。在过去十年中，内陆发展中国家商品出口在全球所占份额增长了一倍，尽管如此，这些国家所占比例仍然很低，仅有 1.2% 左右。贸易分列数据表明，内陆发展中国家 65% 的商品出口收入仅由三个国家所得，其中两个国家占有所有内陆发展中国家 2013 年商品出口的一半以上。这表明内陆发展中国家仍然处于世界市场的边缘。此外，内陆发展中国家严重依赖向数量有限的市场出口为数不多的矿物资源和低价值农产品，致使这些国家极易受到商品价格和需求动荡的影响。这种情况造成的结果是日趋严重的贸易不平衡，贸易条件不断下降。使这一问题更形恶化的是，内陆发展中国家生产能力低下，使之受到种种限制，无法有效实现出口产品增值或实现出口和市场多样化。目前约有 20% 的内陆发展中国家正在申请加入世界贸易组织(世贸组织)。

16. 向内陆发展中国家提供的官方发展援助增长了一倍以上，由 2003 年的 122 亿美元增至 2012 年的 259 亿美元。官方发展援助在 16 个内陆发展中国家占中央政府开支的 20% 以上。不过，在各个内陆发展中国家之间援助的分布情况并不均衡。向内陆发展中国家提供的促贸援助由 2006 年的 35 亿美元增至 2012 年的 59 亿美元。促贸援助推动了贸易便利化和贸易相关基础设施建设的改进。此种援助的分布情况需要在各个内陆发展中国家之间进一步均衡。

17. 内陆发展中国家生产能力有限，结构薄弱，妨碍了这些国家的成长前景，限制了它们以有效率和具有竞争性的方式进行生产的能力。内陆发展中国家在新的十年中所面临的种种挑战需要以整体方式予以解决，以确保这些国家能够实现经济结构转型，实现可持续发展。

18. 在将《阿拉木图行动纲领》纳入内陆发展中国家的国家发展战略方面取得一些进展，但仍须在国家、区域和全球各级将该纲领进一步纳入发展战略。内陆发

展中国家的前景和挑战也应纳入发展伙伴的方案之中，特别是纳入其援助、贸易和发展战略之中。在 2015 年后发展议程和可持续发展目标中明确反映内陆发展中国家的利益对于其成功实施并在全程中实现协调一致，也具有极为重要的意义。

三. 更新和加强发展伙伴关系

19. 《内陆发展中国家行动纲领》的基础是作出承诺，在以下各方之间结成伙伴关系：(a) 内陆发展中国家和过境国；(b) 内陆发展中国家及其发展伙伴；(c) 国际和区域组织、南南合作和三角合作、私营部门和其他利益攸关方。

20. 内陆发展中国家结构性转型、减贫和可持续发展取决于以下各项条件：高效过境运输系统；强有力的合作努力促进多模式运输基础设施发展及其相互连接；有利的法律环境和体制安排；在内陆发展中国家和过境国之间合作安排方面加强国家领导。内陆发展中国家和过境国的透明度、善政和有效的体制安排对于促进这一伙伴关系来说也将发挥十分重要的作用。必须在内陆发展中国家和过境国互利的基础上促进协作。内陆发展中国家和过境国的国家努力要辅之以强有力的资源调动、技术合作和技术改造、增强能力以及同发展伙伴扩大并增强合作。鉴于内陆发展中国家所面临的挑战异常艰巨，因此全球一级的支持极为重要。区域和次区域合作和一体化在成功解决内陆发展中国家的各种具体问题和发掘其加入全球价值链的潜力方面，也将发挥重要作用。

21. 国际社会，包括金融和发展机构、多边组织和机构、捐助国以及其他新的和正在出现的捐助方，都应当提供金融和技术支持，帮助这些国家有效应对其过境运输问题和需求。发展伙伴应将酌情这一行动纲领纳入各自国家合作政策框架、方案和活动之中，以确保向内陆发展中国家提供更多、可预测和有针对性的金融和技术支持。

22. 私营部门是一个重要的利益攸关方，这一部门的贡献对于落实本行动纲领来说至关重要，包括通过有效的公私合作伙伴关系作出贡献。

23. 国际和区域组织、南南合作和三角合作和其他利益攸关方应提供支持，确保内陆发展中国家有能力克服它们面临的各种挑战，发展能力以对其经济进行结构性转型。有必要改进国际货币、金融和贸易体系的治理，增强其协调性，以确保内陆发展中国家参与这些体系的决策进程和制定符合内陆发展中国家愿望的国际规则和条例。

四. 目标

24. 新的行动纲领的总体目标是以更加协调一致的方式应对内陆发展中国家由于地处内陆、偏远和地理制约而产生的特殊发展需求和各种挑战。因此要特别注重以下方面：发展和扩大高效过境系统和运输发展；提高竞争力；扩大贸易；结

构性转型；区域合作；促进包容性经济增长和可持续发展，以减少贫穷，增强复原力，最终帮助内陆发展中国家转变成为陆地连通国家。

25. 建议的指标：

- (a) 在未来十年中实现年度国内生产总值增长率至少 7%；
- (b) 消除赤贫，到 2024 年使每天生活费不足 1.25 美元的人口降为零。

26. 具体目标：

(a) 根据过境自由和其他相关措施，保证一切运输工具高效率、高成本效益和不受阻碍地出入海洋；

(b) 减少贸易交易成本，改进国际贸易服务，简化规则和条例并使之标准化，以增强内陆发展中国家的出口竞争力，降低进口成本，从而为推动快速和包容性经济发展作出贡献；

(c) 发展适当的过境运输基础设施网络，补足连接内陆发展中国家的缺失环节；

(d) 有效实施双边、区域和国际法律文书，加强区域一体化；

(e) 促进在国际贸易方面的增长和进一步参与，为此开展与下列诸方面相关的结构性转型：增强商品生产力发展、增值、多样化和减少对商品的依赖；

(f) 扩大和增强对内陆发展中国家的国际支持，以消除贫穷，促进可持续发展。

五. 优先行动

优先事项一：基本过境政策问题

优先事项二：基础设施建设和维修

- (a) 运输基础设施；
- (b) 能源基础设施；
- (c) 信息和通信技术基础设施。

优先事项三：国际贸易和贸易便利化

- (a) 国际贸易；
- (b) 贸易便利化。

优先事项四：结构性经济转型、生产力发展和增值

- (a) 持续、包容性经济增长；

- (b) 农业及农村发展；
- (c) 私营部门发展；
- (d) 服务部门包括旅游业的发展；
- (e) 科学、技术和创新。

优先事项五：区域和国际合作

优先事项六：新的和正在出现的问题

- (a) 气候变化、荒漠化、土地退化和干旱及灾害；
- (b) 增强抵御外部冲击的能力。

优先事项七：实施方法

- (a) 调动国内资源；
- (b) 官方发展援助；
- (c) 促贸援助；
- (d) 南南合作和三角合作；
- (e) 联合国系统、国际金融机构及多边和区域开发银行；
- (f) 外国直接投资；
- (g) 能力建设。

优先事项八：执行、后续行动和审查

优先事项一：基本过境政策问题

27. 过境自由和过境设施在内陆发展中国家总体发展方面具有关键作用。务必重申按照适用的国际规则，内陆国有权通过国际过境最便捷途径出入海洋和享有利用一切运输工具经由过境国领土过境的自由。按照适用的国际法规则，不得因船舶旗帜、原籍地、出发地、入境地、出境地或目的地，或因与货物所有权、船舶所有权或其他运输工具所有权相关的任何情况，而作任何区别。

28. 适用的国际法规则还要求过境国在对其领土行使主权时采取一切必要措施确保内陆发展中国家能畅通无阻地行使其权利，使用各种设施，同时减少时间、费用和文件，便利内陆发展中国家从其贸易潜力中充分受益。

29. 要统一、简化规则和文件并实现标准化，同时要充分有效地实施有关运输和过境的国际公约以及双边、次区域和区域协定。双边条款不应不高于国际公约标准和最佳做法所提供的条件。世界贸易组织贸易便利化协定应为这一领域的工作

提供进一步指导。内陆发展中国家之间也应相互交流知识，以便其他内陆发展中国家也能采用和推广最佳举措。内陆发展中国家同其过境邻国就基本过境政策、法律和条例进行合作，对于有效、综合解决跨境贸易和过境运输问题来说至关重要。必须根据内陆发展中国家和过境发展中国家双方利益来推动此种合作。公私双方主要利益攸关方有效参与对于改善过境便利化来说很有必要。至关重要的是要促进人民在内陆发展中国家和其过境邻国之间自由流动，为此要为参与国际(客货)运输的司机拟定和实施简化、统一的签证制度。

30. 建议的指标：

- (a) 提高运输走廊的平均速度，到 2024 年实现过境货运每 24 小时 300-400 公里；
- (b) 到 2024 年将陆地边界所用平均时间减半；
- (c) 到 2024 年，改善各种运输模式间的连接，确保铁路到公路的转运不超过三天，港口到铁路和(或)公路的转运不超过六天。

31. 内陆发展中国家和过境国采取的行动：

- (a) 加入、批准与过境运输和贸易便利化相关的国际、区域和次区域公约以及其他法律文书；
- (b) 确保有效实施与过境运输和贸易便利化相关的国际和区域公约及双边协定；
- (c) 加强双方负责边境管制和手续的国家机构之间以及同过境国相关机构的协调与合作。在这方面，鼓励过境国，如有关过境政策的条例和手续如发生任何变化，则应在这些条例和手续生效之前尽早向内陆发展中国家通报，以使贸易商和其他相关各方了解情况；
- (d) 建立有效双边机制，以解决实施双边和多边协定方面的挑战和瓶颈；
- (e) 促进与港口便利化、所有过境交通工具、过境点、领事服务、海关手续以及撤销国内检查站相关的法律和行政条例及要求实现简化、透明和统一；
- (f) 发展有效的物流系统，激励有效的运输和过境业务，促进竞争，尽可能逐步淘汰诸如卡特尔和排队制度等不利于竞争的做法；
- (g) 确保公路、铁路和内陆水道运输的企业协会参与公私伙伴项目，并执行那些在世界各地不同区域行之有效的过境合作举措和做法；
- (h) 在交换贸易和运输数据方面开展合作，以减少跨界交易的天数、费用和文件，使跨界交易更为迅速，更有效率；

(i) 所有内陆发展中国家应拟定并推动国家过境政策，以期建立一个能够显示出高级别领导和所有利益攸关方参与的国家委员会；

(j) 内陆发展中国家和过境国不应保持、谋求或通过设定配额或对国际过境实行其他数量限制的双边协定。

32. 发展伙伴采取的行动：

(a) 向内陆和过境发展中国家提供支持，以执行那些与有助于国际合作、减少过境费用并建立通畅物流安排的过境便利化和支持措施相关的国际公约和协定；

(b) 帮助内陆和过境发展中国家建立可持续、高效率、有公私利益攸关方参加的多边过境运输体制，支持分享经验、政策和举措等方面的最佳做法；

(c) 区域和次区域组织应向内陆发展中国家和过境国提供技术和金融支持，帮助这些国家执行促进过境合作的各项举措。

优先事项二：基础设施建设和维修

33. 基础设施建设在减少内陆发展中国家发展成本方面发挥关键作用。建设和维修过境运输基础设施、信通技术以及能源基础设施，对于内陆发展中国家降低高昂的交易成本、增强其竞争力、充分融入全球市场来说，极为重要。内陆和过境发展中国家及其发展伙伴在双边、次区域、区域和全球各级开展真正的合作与伙伴关系，包括公共和私营部门之间的伙伴关系，可进一步增强过境基础设施建设。

运输基础设施

34. 尽管内陆发展中国家运输基础设施有所改善，但有形基础设施质量差，存在缺失环节，这仍然是发展可行、可预测的过境运输系统的重大障碍。在许多内陆发展中国家，铁路运输、道路运输、陆港、内陆水道、管道和空中运输仍然缺乏足够的有形基础设施，同时缺乏统一的规则和手续，跨界投资有限，私营部门参与不足。内陆发展中国家同区域运输基础设施网络的有形连接与预期相去甚远。在与运输相关的基础设施方面，内陆发展中国家于其他组别相比，物流绩效较低。缺失的环节需要予以紧急处理，道路、铁路和内陆水道应当予以升级改造，以达到能保障国内和跨界无缝运输基础设施网络的水平。改善和维护现有设施极为重要。在多模式运输方面，铁路对于内陆发展中国家来说非常重要，因为这些国家的出口往往是大宗初级商品。在铁路网络已经存在并可行的地方，应推动铁路运输。

35. 发展内陆运输网络应当包括辅助基础设施，如全天候道路、铁路和河边支助基础设施等。辅助基础设施不仅确保道路和铁路安全，而且还能使地方企业参与到公路和铁路网络沿线此类服务中来，从而沿过境公路和铁路创建发展走廊。

36. 基础设施建设和维修需要大量资金，这依然是一项重大挑战，需要就基础设施项目开展国际、区域、次区域和双边合作；需要从国家预算划拨更多资金，加

强国际发展援助和多边融资用于基础设施建设和维修。私营部门应当发挥重要作用。至关重要的是，还必须探索创新融资机制，包括公私伙伴关系。基础设施建设公私伙伴关系模式具有创新性，但内陆发展中国家缺乏资源，无法启动和匹配所需可行性差额供资，因而受到限制。此外，许多内陆发展中国家的私营部门规模小，能力弱，无法开发大规模基础设施项目。私营部门在基础设施建设方面的作用需要进一步加强。

37. 建议的指标：

(a) 到 2024 年，使内陆发展中国家的国家铺面公路长度所占比例增加一倍；

(b) 到 2024 年，使内陆发展中国家的铁路基础设施扩大至少 20%，并酌情建立和升级改造；

(c) 到 2024 年，100% 配齐区域道路和铁路过境运输网络缺失环节。

38. 内陆发展中国家和过境发展中国家采取的行动：

(a) 拟定并实施包括所有运输工具在内的基础设施建设和维修综合国家政策，并就过境基础设施出现交叉的领域确保与过境国充分协调；

(b) 开展协作，促进可持续、复原能力强的过境系统，方法包括：定期升级改造和维修；沿过境公路发展走廊；发展一站式过境点；发展运输系统的规模经济，为此发展联运、陆港、或内陆集装箱中转站、转运设施以及类似物流中心；

(c) 在可行的情况下统一轨距，这有利于区域连接；发展装卸能力；扩大训练方案和实施铁路间工作人员交流方案；

(d) 促进道路运输多边许可制度，努力实施无需许可的双边和过境道路运输，扩大多边配额制度；

(e) 在双边、次区域和区域各级，应逐步实现道路运输服务自由化，同时要考虑到内陆和过境发展中国家的具体国情；

(f) 进一步采用信通技术，包括海关和边境手续自动化，包括便利结关的应用程序；

(g) 开展协作，增强边境和海关机构的透明度和效率，以减少费用，并鼓励发展国际物流中心；

(h) 增加用于基础设施建设的公共投资，酌情辅之以来自发展伙伴和私营部门的财政援助和投资；

(i) 拟定必要的政策和管控框架，以促进私营部门对基础设施建设的投资，促进吸引外国直接投资的有利环境；

(j) 促进公私伙伴关系，以推动运输基础设施的建设和维修及其可持续性；

(k) 促进数字桥梁，实现国家主干的连接，使远离海底电缆的国家也能获得负担得起的宽带，能够扩大电信及相关服务部门，以推动负担得起、便于获得、高质量的电信服务。

39. 发展伙伴采取的行动：

(a) 根据内陆发展中国家的部门和发展需要及优先事项增加提供金融和技术支持，促进基础设施建设和维修，因为运输发展仍然是这些国家面临的根本性挑战；

(b) 支持内陆发展中国家和过境发展中国家交流有关过境运输发展方面的经验，鼓励多边和区域开发银行向内陆发展中国家和过境发展中国家提供更多的支持，优先投资于运输发展；

(c) 帮助内陆发展中国家建设铁路。

能源基础设施

40. 可靠、现代和负担得起的可再生能源对发展起着倍增效应。要实现快速、持续的发展，就必须有能源，而依赖基于矿物燃料来源的能源是造成经济脆弱的一个主要原因，对运输系统来说也是如此。能源基础设施对实现运输系统现代化、发展运输和建设发展走廊、减少内陆发展中国家托运货物的过境时间延误、实现信通技术现代化以及增强生产力来说，至关重要。获得负担得起、可靠和可再生能源及相关技术以及有效使用和分配能源对于增强生产力来说极为重要，是实现持续经济增长和可持续发展的关键。获得能源对于卫生、教育、现代化和各项经济活动具有深远的影响。内陆发展中国家经济体在电气化程度方面表现出很大差异。尽管过去十年里电气化已取得显著进展，但要满足大多数这类国家的基本能源基础设施需求，仍有很长的路要走。内陆发展中国家还确认秘书长人人享有可持续能源倡议，这项倡议的重点是如何获得能源、提高能源效率和推动可再生能源，以推动减贫和可持续发展。在这方面，这些国家支持各项区域努力，包括建立区域可再生能源和能效中心网络。

41. 建议的指标：

到 2024 年，酌情扩大并升级改造农村和城镇地区现代和可再生能源的供电、输电和配电服务，以期将内陆发展中国家的人均基本能源供应增加一倍。

42. 内陆发展中国家和过境国采取的行动：

(a) 内陆发展中国家应制定国家能源政策，以促进现代、可靠和可再生能源，大幅度增加生产、交易和分配能力，目标是确保人人享有能源，确保这些国家经济的转型；

(b) 内陆发展中国家和过境发展中国家应增强协作，通过向第三国的输电线路促进跨界能源贸易和能源过境。

43. 发展伙伴采取的行动：

(a) 向内陆发展中国家提供金融和技术支持，以根据这些国家的国家优先次序发展能源部门；

(b) 便利私营部门投资和来自区域和国际开发银行的投资。

信息和通信技术基础设施

44. 信通技术推动提高所有部门的生产力，便利市场向境外扩张以收获规模经济，降低成本，便利获取服务，促进更多地参与治理、问责制和透明度建设，以此为经济增长作出贡献。但是，内陆发展中国家在快步跟上，部署必要的基础设施并同时逐步完善政策框架方面，面临严峻挑战。内陆发展中国家宽带成本在国民总收入中的比重大大高于靠近海底通信光缆的沿海国。由于市场规模小，缺乏区域统一的监管环境也严重阻碍这些国家拥有更为廉价的信通技术服务以及更为广阔的地域覆盖范围。

45. 建议的指标：

所有内陆发展中国家到 2024 年实现宽带政策普及化。

46. 内陆发展中国家和过境国家采取的行动：

(a) 内陆发展中国家应制订国家宽带政策，以改善与国际高能光纤电缆和高带宽主干网的连接；

(b) 内陆发展中国家应发展信通技术基础设施并将其融入所有相关领域，以此努力发展各类服务，以促进竞争力，减少过境时间和成本，实现过境和海关设施现代化；

(c) 内陆发展中国家和过境国家应充分利用信通技术网络的能力，共同努力实现过境和运输设施及海关和其他边界设施的现代化。

47. 发展伙伴采取的行动：

(a) 向内陆发展中国家提供财政和技术支持，推动这些国家制订国家宽带政策并发展必要的宽带基础设施，特别是与过境和边界设施的连接；

(b) 向内陆发展中国家提供以可负担方式使用卫星技术的能力建设，并支持这些国家通过部署地面信息高速公路，提升连接机会，降低费用负担；

(c) 支持为便利获取信息和通信技术以及转让用于发展基础设施的相关技能、知识和技术作出努力；

(d) 促进对内陆发展中国家的援助，以应对这些国家远离国际市场、缺乏基础设施连通性等挑战。

优先事项三：国际贸易和贸易便利化

国际贸易

48. 内陆发展中国家进一步融入世界贸易和全球价值链，对于这些国家提高竞争力和确保经济发展至关重要。这些国家的出口结构继续越来越依赖于有限几种出口产品，特别是农业和矿产资源。需要作出更多努力，实现内陆发展中国家生产和出口结构的多样化，并增强这些国家的生产力，以便利用多边贸易体系并通过改善市场准入，提高这些国家的出口竞争力。

49. 随着世界贸易中的相互联系日渐增多，全球价值链在国际贸易中的比重也不断提高，给许多发展中国家带来了新的机遇。内陆发展中国家一直未能充分参与区域和全球价值链。与全球价值链的连接使内陆发展中国家有机会更加广泛地融入世界市场，能够成为生产和分销链中的重要环节。有必要使内陆发展中国家的出口在世界贸易中的比重翻一番，这一点可通过提高竞争力和减少贸易壁垒来实现。

50. 服务是有效参与国际贸易和全球价值链的一个重要使能因素。高效服务可提高生产力，降低营商成本，并促进创造就业机会。有些服务是货物贸易的强有力使能因素，因此有助于通过支持全球价值链融入全球经济。应当支持内陆发展中国家提高服务业在经济中的比重，包括为此制订扶持政策。

51. 发达国家和发展中国家都应当为原产于内陆发展中国家的货物提供更为便捷的市场准入。内陆发展中国家生产的货物由于面对额外运输成本而降低了竞争力，常常通过减少生产商收入予以弥补。因此，应向内陆发展中国家提供特惠或更为便捷的市场准入。南南贸易增长率不断提高，使得其他发展中国家成为中小企业产品的重要出口目的地和极为关键的外国直接投资来源地。

52. 外国直接投资是传播世界各地生产知识和资本的最有效机制，在拟订全球价值链这一概念时至关重要。外国直接投资可释放内陆发展中国家许多未开发的生产潜能，同时为高附加值产品和服务开辟新的市场。

53. 中小企业作为创新、社会融合和就业的关键驱动者，是世界贸易和经济增长的重要来源和潜力所在。因此，一个有利的环境将使中小企业能够参与贸易并在建设复原力更强的经济方面发挥重要作用。

54. 多边贸易体系应当继续改革，逐步制订更加友好和更以市场为导向的规则。2013年12月在巴厘举行的世界贸易组织第九次部长级会议通过了《贸易便利化协定》，其中澄清并改进了《1994年关税和贸易总协定》（《1994年关贸总协定》）中相关的第五、第八和第十条，目的是进一步加快货物(包括过境货物)的移动、放行和清关。此外，《贸易便利化协定》还对提供技术援助和能力建设支助作了

保证。该协定对于促进内陆和过境发展中国家的贸易便利化至关重要，应作为优先事项加以实施。我们对该协定表示欢迎，同时应加强多边贸易体系谈判，以便提供实质性市场准入，并减少扭曲措施，提高可预测性。应当通过以市场为导向、以科学为基础的规则，对付并最大限度地消除非关税措施和壁垒。内陆发展中国家应在这一进程中发挥积极作用，以充分受益于全球贸易体系。

55. 建议的指标：

- (a) 争取到 2024 年内陆发展中国家在全球贸易中的相对份额翻一番；
- (b) 考虑到国别情况，支持各国在今后十年实现年出口增幅不低于 10%；
- (c) 为实现出口内容一定程度的转型，到 2024 年内陆发展中国家出口中增值和制造业产品增加一倍；
- (d) 为改善贸易条件，争取到 2024 年内陆发展中国家实现年度进出口均衡增长；
- (e) 进一步加强内陆发展中国家与区域邻国的经济和金融联系，并争取逐步提高区域内部贸易的比重，到 2024 年占贸易总额的 40%；
- (f) 帮助各内陆发展中国家实现出口市场和产品多样化，目标是到 2024 年将当前市场集中程度降低一半；
- (g) 确保 2015 年 12 月举行的世贸组织第十次部长级会议通过一项关于内陆发展中国家的工作方案并随后予以实施；
- (h) 到 2024 年完成所有内陆发展中国家加入世贸组织的谈判；
- (i) 增加从发展伙伴到内陆发展中国家的促贸援助流动，今后十年每年增加 10%。尤其应向那些资源贫乏、面临更大贸易障碍、以及(或)外国直接投资明显不足的内陆发展中国家提供促贸援助。

56. 内陆发展中国家采取的行动：

- (a) 根据比较优势和区域及全球机遇，制订国家贸易战略；
- (b) 将贸易政策纳入国家发展战略，以便更好地得益于国际贸易带来的发展惠益；
- (c) 改善国内和国际公司的从商环境，将内陆发展中国家纳入区域和全球价值链；
- (d) 推动制订帮助国内公司、特别是中小企业达到国家和国际标准的政策，同时继续消除区域和多边协定中的非关税措施和非关税壁垒；
- (e) 充分利用双边和区域特惠贸易安排，以期扩展区域一体化和全球一体化；

(f) 及时实施面向所有内陆发展中国家的长期免关税免配额市场；

(g) 继续实行有效监管，推动对发展有利的服务自由化；

(h) 加强与联合国贸易和发展会议(贸发会议)、国际贸易中心(国贸中心)、联合国工业发展组织(工发组织)和世界海关组织的伙伴关系，以便获得改善对国际货物和服务贸易的参与所需的强化支助。

57. 过境发展中国家的行动：

(a) 通过便利化措施帮助促进内陆发展中国家的国际贸易，并改进原产于这些国家的产品的市场准入；

(b) 促进在内陆发展中国家的双边投资，以提升这些国家的生产和贸易能力，支持这些国家加入区域贸易安排；

(c) 确保来自内陆发展中国家的产品获得不含任何非关税壁垒的市场准入；

(d) 过境国和内陆发展中国家应当采用国际公认方法，研究物流竞争力和物流成本。

58. 发展伙伴采取的行动：

(a) 提供强化的财政和技术援助，支持内陆发展中国家努力实现出口多样化，包括为这些国家的产品提供更好和特惠的市场准入，帮助这些国家融入全球和区域价值链，并培养这些国家制订相关政策的能力；

(b) 确保原产于内陆发展中国家的货物和服务获得强化且可预测的市场准入，同时要有简单、透明和对发展有利的原产地规则，并考虑制订专门针对内陆发展中国家出口的特惠免关税免配额市场准入计划；

(c) 向内陆发展中国家提供强化的与贸易有关的技术援助和能力建设，帮助这些国家更好地参与多边谈判进程和加入世贸组织，以及实施和遵守多边贸易规则；

(d) 向内陆发展中国家提供有效的财政和技术援助，以增强这些国家遵守技术、公共卫生和植物检疫、以及质量市场准入要求的能力；

(e) 世贸组织成员应当便利和加快内陆发展中国家加入世贸组织的进程。世贸组织成员应当在这些国家的入世谈判中考虑到每个国家的独特国情以及地处内陆带来的特殊需求和挑战；

(f) 世贸组织成员应当在其总理事会的主持下推出一个专门针对内陆发展中国家的方案。该工作方案的目标是达成具体应对措施，帮助内陆发展中国家融入多边贸易体系并克服因为地理位置而产生的与贸易有关的挑战。此类工作方案应当主要关注，但不仅限于贸易便利化、服务、促贸援助、电子商务和加入世贸组织等领域；

(g) 加强与联合国关键组织及其他国际组织，包括贸发会议、工发组织、国贸中心、世界海关组织和其他组织的伙伴关系，以增强对国际货物和服务贸易的参与；

(h) 确保来自内陆发展中国家的产品获得不含任何非关税壁垒的市场准入；

(i) 按照彼此商定的条款和条件，通过投资项目或双边援助转让适当技术，协助内陆发展中国家逐步提升价值链进程；

(j) 内陆发展中国家和发展伙伴应当增强连通性以及与信息 and 电信技术和公共因特网址的连接，并促进移动商务、电子交付软件和云端计算的增长以及对机密数据、隐私和消费者的保护；

(k) 内陆发展中国家和发展伙伴应加强贸易支助机构，提高贸易竞争力，营造公私对话空间，促进职业培训和能力建设，借助企业对企业平台创建市场联系，通过这些途径推动中小企业更好地融入国际贸易。

贸易便利化

59. 非物质壁垒、拖延、口岸和与过境有关的低效率(包括海关手续和单据要求)、物流服务的不确定性、机构薄弱、普遍缺乏人力和生产力等问题使运输成本继续居高不下。这些问题是内陆发展中国家继续处于边缘化的核心所在。进一步精简和统一海关、边界和过境程序和手续，提高边界管理的透明度和效率，通关所涉机构相互协调，将对减少内陆发展中国家的贸易成本以及促进其更快和最有竞争力的贸易产生具体和直接的影响。如此改善贸易便利化将帮助内陆发展中国家提高其出口产品和服务的竞争力。

60. 内陆发展中国家在许多领域缺乏足够的人力和机构能力建设，包括海关和边界设施、过境运输机构和贸易谈判进程，导致无法有效执行。根据轻重缓急提供充分和可预见的技术援助，改善与贸易和过境有关的物流服务对内陆发展中国家充分参与多边贸易谈判、有效执行旨在促进运输和贸易的政策和条例、建设多样化的出口基础并从中获益至关重要。鉴于世贸组织的《贸易便利化协定》规定根据每个发展中国家各自的能力，为执行各种具体承诺提供财政支持和技术支持，内陆发展中国家获得技术合作和财政援助的问题值得特别关注。

61. 建议的指标：

(a) 精简过境手续，到 2024 年将口岸和边界延误减半。特别是简化和减少国际过境要求，使自由流通的概念能在过境程序的所有阶段都得到巩固；

(b) 到 2024 年，将内陆发展中国家与过境国之间的的交易成本差额减半；

(c) 至迟于下一个十年在所有的过境走廊建立“一站式边境检查站”；

(d) 到 2024 年确保公布和更新为过境交通制定的所有过境条例、手续和程序。

62. 内陆发展中国家采取的行动：

(a) 内陆发展中国家要求《贸易便利化协定》最终生效，并敦促世贸组织所有成员批准该协定，以确保《协定》于 2015 年生效并按其条款予以执行；

(b) 酌情建立或加强贸易便利化国家委员会，让包括私营部门在内的所有主要利益攸关方参与，以此作为分析全球一级通过世贸组织谈判和履行贸易便利化承诺的重要工具；

(c) 推广和执行贸易便利化举措，诸如一站式检查、一个窗口接收单据、电子支付、透明、边境检查站和海关服务现代化等；

(d) 有效执行一体化的边界管理制度，并力求与相邻的内陆和(或)过境发展中国家建立一站式边境检查站，允许联合处理法律和条例方面的要求，以减少在边界的通关时间，同时充分利用国际组织开发的贸易便利化工具，建设本国能力；

(e) 确保包括公私伙伴关系和运输行业协会在内的私营部门在贸易便利化举措和政策中有充分和包容各方的代表权，制定必要的政策和监管框架促进私营部门的参与。

63. 过境发展中国家采取的行动：

(a) 确保在所有相关领域，与内陆发展中国家一起制订和实施贸易便利化举措，包括世贸组织的《贸易便利化协定》；

(b) 进一步统一和简化规则、单据以及过境和海关手续并使之标准化，加强边界双方海关和过境机构之间的协作与合作；推动使用电子交易程序(电子交易)，在抵达前提交报关单，建立风险管理检查制度，以减少实际检查，并建立允许符合规定标准的核定人员利用简化程序的制度；提高海关活动的透明度、可预测性和一贯性；加强海关与其他政府机构之间的合作，建立一站式边境检查站，在边界联合进行海关管制和检查，并在与内陆发展中国家接壤的边界采取其他综合边界管理形式；

(c) 交流管理海关、边界和走廊的最佳做法，并在全球、区域、次区域和南南各级鼓励执行贸易便利化政策，包括私营部门在内；

(d) 充分利用国际组织开发的贸易便利化工具，以建设国家能力，确保安全和可靠的过境运输，为此有效执行海关过境、安全而有保障的运输链方面的现有国际标准和最佳做法等；

(e) 确保过境、海关、过境运输规则和条例以及规费和手续费透明并给予非歧视性待遇，以保障内陆发展中国家货物的过境自由。

64. 发展伙伴采取的行动:

(a) 加强给予内陆发展中国家和过境国的财政支持和技术合作,以有效和迅速地执行世贸组织《贸易便利化协定》的所有相关规定,促进内陆发展中国家与国际社会之间一致、标准以及更迅速和有效的贸易便利化;

(b) 按照在巴厘通过的《贸易便利化协定》,向内陆和过境发展中国家提供贸易便利化方面的援助;

(c) 鼓励交流贸易便利化方面的经验和最佳做法,通过执行国际过境协议或有效的区域协议,推动创造可以执行多国海关过境保障制度的环境;

(d) 加强人的能力建设,包括为公私代理人提供海关、过关和运输领域的边界培训方案等。发展伙伴应该开展并支持关于贸易便利化的研究,以明确内陆发展中国家执行现有文书的好处。国际组织还应该向内陆发展中国家提供支持,以帮助它们评估其执行《贸易便利化协定》的需要,并实施相关的贸易便利化措施;

(e) 发展伙伴和专门的国际组织应该确保为内陆发展中国家和过境国的能力建设提供财政支持和技术合作,以有效执行世贸组织协议的所有规定,尤其是在措施具有很高的维持成本的情况下,诸如易腐产品、单一窗口制度等贸易便利化措施。

优先事项四: 结构性经济转型、生产力发展和增值**持续、包容性经济增长**

65. 内陆发展中国家的经济增长速度有所提高。但是,减贫速度缓慢,增长对创造就业和出口多样化产生的影响有限,许多内陆发展中国家在制造增值产品和农业生产方面下滑。消费增加正在推动经济增长。内陆发展中国家必须采取措施,转变经济结构,以减少贫穷,实现迅速、包容各方和可持续的经济增长,弥补地处内陆带来的负面外差因素。结构性转型要求创造新的活动,将资源从增值较低和生产力低的活动转向增值较高和生产力高的活动。建设机构能力和发展人力资源对内陆发展中国家也同样重要。

66. 建议的指标:

(a) 扭转制造业部门的下滑,以便到 2024 年实现正增长;

(b) 建立工业群区,包括在每个内陆发展中国家至少建立一个出口加工区,并建立区域英才中心。

67. 内陆发展中国家采取的行动:

(a) 制定结构性转型战略,其中包括发展生产力、产品和出口多样化、发展技能和培养企业家精神、可持续的工业化、增强农业生产力、发展服务部门、加强私营部门的作用、进一步使用科学和技术等;

(b) 建设制造业、农业和服务业可行和有竞争力的最起码的生产力，以更好地发挥贸易潜力，实现有丰富就业机会的增长和可持续发展的经济发展；

(c) 鼓励创新和工业企业家精神及创办企业(包括中小型企业)，促进外国直接投资，加强后向和前向联系及保值；

(d) 促进有效的公私伙伴关系，能找出并克服私营部门和工业发展的制约因素；

(e) 创建工业群区，诸如出口加工区并创建区域英才中心，以发展公司之间的知识网络和联系。

68. 发展伙伴采取的行动：

(a) 向内陆发展中国家进一步提供财政支持和技术支持，以发展它们的生产能力，实现可持续和包容各方的工业化；

(b) 支持解决内陆发展中国家在供应方具体制约因素方面的严重关切；

(c) 增加向生产部门提供的援助比例，并采取促进措施，鼓励私营部门向内陆发展中国家投资；

(d) 向内陆发展中国家提供特别待遇和优惠待遇，确保这些国家的工业品和加工商品有优惠的市场准入。

农业和农村发展

69. 农业在许多内陆发展中国家中发挥着重要作用。农业不仅许多人的主要经济活动，而且促进粮食安全。发展可持续的农业与消除贫穷和饥饿、实现包容各方的发展、增强妇女权能、生产多样化、提高农业加工能力有直接联系。然而，就内陆发展中国家整体而言，农业增值下滑，从 2001 年的 23% 减少到 2011 年的 18%。内陆发展中国家的农业部门受到以下挑战的影响：有形基础设施(诸如道路、通信和灌溉)缺乏足够的投资；土壤营养物质使用不够；缺乏研究和农业推广服务；缺乏市场准入；扭曲市场的补贴；获得资金、保险和技术的渠道有限。气候变化、荒漠化、土地和土壤退化、干旱、洪涝和水供应减少也对农业造成不利影响。

70. 农业在内陆发展中国家的重要作用以及增值和粮食生产的减少，要求立即采取行动，增加对农业的投资，促进农业生产力。力求改善农业的努力包括改进生产和销售系统；使农村社区(包括农村妇女)能够获得资金；推广创新技术，传播信息；协助建立农业方面可接受的做法和改善品种，以符合国际标准。企业和与农业企业有关的其他社会联系、连锁旅馆和其他饮食服务提供者也是增加农业生产、生产力和收入的有效渠道。

71. 建议的指标：

(a) 提高国家一级的农业生产力，在下一个十年维持每年 3% 的比例；

(b) 到 2024 年使灌溉面积翻一番；

(c) 农村、非农业就业机会每年以 5% 的速度增长或至少比本国的人口自然增长率和城乡人口流动高一倍。

72. 内陆发展中国家采取的行动：

(a) 优先促进农业生产力，包括提供获得种子、化肥、灌溉和运输基础设施、市场的适足渠道，同时遏制和扭转土地退化、干旱和荒漠化；

(b) 鼓励小农和畜牧者逐步从生产低价值产品向生产高价值产品(包括有机产品)转变，要考虑到专门化、有利的市场和基础设施发展条件、改善获得金融管理和风险管理服务的渠道；

(c) 促进增强农村妇女的权能，发挥她们作为增强农业发展和农村发展、粮食安全和营养安全的重要推动力的作用，确保她们能够公平地获得生产资源、土地、资金、技术、培训和市场。

73. 发展伙伴采取的行动：

(a) 为发展内陆发展中国家的农业部门提供更多的财政支持和技术支持，使这些国家有能力履行为实现全球粮食安全和可持续农业发展作出的承诺；确保按照彼此商定的条款和条件，转让适当的技术和技术专门知识；

(b) 支持提高农业生产力和改善内陆发展中国家农产品市场准入的方案；

(c) 取消影响内陆发展中国家农产品生产和进口的所有形式补贴；

(d) 支持内陆发展中国家努力建立或加强安全网并获得农业资金、保险和其他减少风险工具。

私营部门的发展

74. 私营部门，包括大中小企业和微型企业及个人，通过建设生产能力、创造体面工作、促进创新、经济多样化和竞争等方式，为经济发展和减贫作出贡献。这将进而提高效率和加强生产力，增加外汇收益和收入。在内陆发展中国家，私营部门作为交易商、货运代理、保险商和运输商等，积极从事与过境和贸易便利化有关的活动，并且是税收来源、国内投资者和外国直接投资的伙伴。私营部门资助研发活动，鼓励和支持创新，促进采用新技术，而且能够为结构性转型作贡献。公私伙伴关系在发展基础设施方面发挥着重要作用。

75. 中小型企业在内陆发展中国家的私营部门中占主要部分，是内陆发展中国家经济的推动力。然而，中小型企业十分薄弱，原因是财政资源不足，获得技术的渠道有限，内部技术和管理技能较差，利用生产基础设施和公用事业设备的机会

有限，市场准入有限。大多数内陆发展中国家正在制订支持性政策和监管框架，以实现各级私营部门的参与。

76. 内陆发展中国家采取的行动：

(a) 优先发展对创造就业、发展生产部门、增强经济能力(包括增强妇女权能)和减少贫穷具有重要意义的私营部门，特别是中小型企业；

(b) 制订一项工业政策，支持加强私营部门，特别是改善获得金融资源的渠道，发展人的适当能力，并促进对支持性经济基础设施进行投资；

(c) 酌情加强有效的竞争政策，通过此类政策支持企业活动，并进一步巩固支持性法律和监管框架，创造能够促进私营部门发展的宏观经济条件和制度；

(d) 确保在体制上保障私营部门参与政策对话，促进公私伙伴关系，确保中小型企业获得资金和相关金融服务；

(e) 利用移民社群的技能、技术和资源，发展私营部门。

77. 发展伙伴采取的行动：

(a) 加强对私营部门发展的支持，提高其促进可持续发展和减少贫穷的能力；

(b) 进一步提供财政支持和技术支持，帮助内陆发展中国家排除限制私营部门发展的因素，提高中小型企业的能力；

(c) 支持小型和大型私人企业遵守公司治理和可持续性的高标准；

(d) 向内陆发展中国家提供技术支持和财政支持，以启动公私伙伴关系项目。

发展服务部门，包括旅游业

78. 服务部门对内陆发展中国家实现经济多样化有很大的潜力，因为这一部门对地理距离不那么敏感，而且可以为促进贸易和发展作贡献。旨在促进内陆发展中国家出口和经济多样化、有利于产品与服务(例如旅游、信通技术、金融和银行业)体积小、能增值的政策对减少贸易成本和易受商品价格波动等冲击的风险至关重要。尽管在内陆发展中国家的经济发展中，服务是一个重要部门，但服务部门中的贸易壁垒和投资限制仍很严重。对许多内陆发展中国家而言，服务部门具有创造高薪工作以及使经济和出口多样化的潜力，并且能保护环境。此外，一个产值高的服务部门对其他经济部门会有积极的带动作用，使国家能够大步跃过工业化的若干阶段。

79. 旅游已经在建设经济部门、提供就业机会和创造外汇方面发挥重要作用，并且可以发挥更重要的作用。许多内陆发展中国家已在优先发展旅游部门，以促进国家的迅速和可持续发展。在旅游业中建立强有力的前向和后向联系并促进持续的做法可确保人人都有发展机会。

80. 建议的指标:

(a) 促进旅游业和其他服务行业的发展，为此到 2024 年使航班、起飞城市和乘客增加一倍；

(b) 鼓励外国直接投资流入内陆发展中国家，并鼓励多国公司进入这些国家，特别进入招待分部门；

(c) 使设在发达国家境内的特许经营旅馆和度假村在内陆发展中国家增加 30% 的加盟店。

81. 内陆发展中国家采取的行动:

(a) 制订长期战略和行动计划，优先促进服务部门，包括旅游业、信通技术、商业和金融服务；

(b) 进行监管改革和机构改革，并采取相关措施，改善服务部门的工作成果和竞争力，促进旅游业的安全与安保；

(c) 促使传统的非正规服务部门向更为正规和现代化服务转变，与金融中介机构、创意产业和企业、法律和技术服务部门建立有力的相互联系，以创造对整个经济的积极复合效应；

(d) 增加对可持续旅游业的投资，包括生态旅游、山岳旅游和其他形式的自然旅游及社区旅游，以便积极促进该地区居民的生计。

82. 发展伙伴采取的行动:

(a) 支持内陆发展中国家的服务业，为此开放其市场，加强服务部门，促进服务贸易均衡发展；

(b) 尤其支持内陆发展中国家发展伙伴关系，以扩大它们的能力，并转让技术管理知识；

(c) 鼓励本国公司与内陆发展中国家开展协作，以促进和加强这些国家服务部门的发展；

(d) 促进与内陆发展中国家旅游业的合作，以扩大市场覆盖面，改善质量和可持续性，同时支持能力建设并提供技术援助，以促进该部门。

科学、技术与创新

83. 科学、技术与创新对内陆发展中国家的减贫和迅速发展具有极为重要的作用，对实现结构性转型、提高农业生产力、促进能源获取和发展信息和通信部门而言，尤其如此。至关重要的是内陆发展中国家能够获取新技术、新知识、专门技能和专门知识。主要通过国家一级的有利框架，促进获得并鼓励转让与过境运

输系统有关的技术，包括信息和通信技术，也很重要。外国直接投资和国际合作在转让这些技术方面发挥着主要作用。内陆发展中国家应促进科学、创新和技术方面的投资，以促进可持续发展。

84. 内陆发展中国家采取的行动：

(a) 适当地优先制订促进科学、技术和创新的国家政策，同时与包括私营部门、大学以及其他研究机构和基金会在内的广大行为体缔结和扩大战略伙伴关系；

(b) 促进对创新解决方案的投资和参与，以发展能够适用于当地的现代而又经济合算的技术，特别是农业、运输、信息和通信、金融、能源、卫生、水和环境卫生及教育领域的技术；

(c) 建立高级别技术中心。

85. 发展伙伴采取的行动：

(a) 进一步向内陆发展中国家提供财政支持和技术支持，以发展科学和技术，包括加强国家和区域机构；

(b) 促进交流最佳做法和创新技术，并促进向内陆发展中国家转让技术和专门知识；

(c) 支持在内陆发展中国家建立高级别技术中心，包括内陆发展中国家的智囊团和研究机构网络。

优先事项五：区域和国际合作

86. 与过境国密切合作是改善运输、能源和信通技术方面的连通性的一个重要条件。基础设施、贸易和监管政策以及邻国的政治稳定对内陆发展中国家的对外贸易具有很大的影响。这些国家进入国际市场的成本不仅取决于其本身的地理位置、政策、基础设施和行政手续，而且取决于邻国的此类因素。因此，区域一体化以及一致和统一的区域政策为改善过境运输的连通性以及确保区域内的更多贸易、共同监管政策、边界机构合作和统一海关手续提供了一个机会，以能深入区域市场。

87. 必须宣传“发展区域主义”这一概念，其中包括各国之间在贸易和贸易便利化、投资、研究与开发以及加快区域工业发展和区域连通性等众多领域开展合作。这一做法的目的是促进内陆发展中国家改变结构和发展经济，同时也是共同将区域与全球市场联系起来的一种手段，以提高竞争力，并推动最大限度地获取全球化的好处。记录、交流和传播最佳做法对合作伙伴借鉴彼此的经验具有重要意义。

88. 内陆发展中国家采取的行动：

(a) 加强区域贸易、运输、通信和能源网络，从而促进区域一体化；

(b) 推动统一区域政策，以加强区域的协同作用，提高竞争力，改善区域的增值链。

89. 过境发展中国家采取的行动：

为深化区域一体化作贡献，为此协调一致地发展区域基础设施，制定贸易便利化措施和区域贸易协定，包括建立高效益、高效率的海关保障制度，以便为内陆发展中国家提供特殊优惠，帮助它们克服地理障碍。

90. 发展伙伴采取的行动：

(a) 向内陆发展中国家及其过境伙伴所作努力提供财政支持和技术支持，以深化区域一体化，为此制定和实施重要的区域运输项目和区域运输协定，以促进货物和人员的跨界流动；

(b) 进一步支持内陆发展中国家所在区域正在进行的区域一体化进程；

(c) 交流促进区域一体化的最佳做法；

(d) 实施区域促贸援助方案，以支持区域一体化与合作；

(e) 支持促进和加强区域一体化的区域解决办法。

优先事项六：新的和正在出现的问题

91. 金融和经济多重危机以及粮食和燃料价格上涨，再加上气候变化、荒漠化、土地退化和干旱及自然灾害合在一起，严重威胁了内陆发展中国家的经济和社会发展。这些危机和挑战加剧了这些国家的脆弱性，这些国家多年来取得的发展收益遭到破坏。因此，需要及时和有针对性地提供适当的国际支助，为这些国家面对这些冲击增强抵御能力的努力作一补充。

气候变化、荒漠化、土地退化和干旱及灾害

92. 内陆发展中国家特别容易受到气候变化、荒漠化、土地退化和干旱以及洪灾、包括冰湖溃决洪水的影响。气候变化造成了农业减产。鉴于内陆发展中国家的结构性制约和多重脆弱因素，这些国家往往不成比例地承受着气候风险带来的沉重负担，面临着艰巨的重建挑战。

93. 气候变化进一步加剧了内陆发展中国家的土地退化、荒漠化和毁林问题。在世界上 29 个至少有 20% 居民居住在退化土地上的国家中，13 个是内陆发展中国家。这些严重影响威胁到这些国家实现国际商定发展目标和总体可持续发展的能力，而且，这些国家适应和减轻这些影响的能力少之又少。内陆发展中国家呼吁全球协调努力，确保 2015 年《联合国气候变化框架公约》进程在减缓和适应气候变化、为此筹资及减轻损失和损坏等方面取得宏伟成果，并把温度上升限制在 1.5 摄氏度以下。为减少灾害损失和实施《兵库行动框架》及其后续框架，则须加大工作力度。

94. 内陆发展中国家采取的行动:

- (a) 统筹制定国家战略和行动计划，以应对气候变化以及荒漠化、土地退化和干旱问题，并减少灾害风险，以期将它们纳入国家发展计划；
- (b) 加强可持续的土地和资源管理，包括通过土地改良、最佳做法、提高公众认识及有效执行有关立法和条例；
- (c) 建设抗气候变化的基础设施；
- (d) 加强预警系统、数据收集和发展机构能力，并采用多方利益攸关方办法，以便更好地了解风险和建设各个层面的复原力；
- (e) 加强区域合作以应对灾害的跨界影响，从而帮助减轻影响；
- (f) 鼓励酌情下放减少灾害风险的责任和资源，鼓励社区参与、志愿行动、提高认识和备灾工作，满足当地减少灾害风险的需要；
- (g) 建设人的复原能力，促进做好自然灾害风险的准备；
- (h) 充分利用国家适应计划进程提供的机会，获取包括全球环境基金、绿色气候基金、适应基金和特别气候变化基金等资源。

95. 发展伙伴采取的行动:

- (a) 加强对内陆发展中国家建设复原能力方面的支助，确保这些国家可广泛利用融资机制用于适应和减缓气候变化、土地改良和减少灾害风险；
- (b) 考虑为内陆发展中国家设立特别通道，以应对其多方面的挑战和能力制约；
- (c) 向内陆发展中国家提供科学和技术支助及能力建设援助，以建设复原能力。

增强抵御外部冲击的能力

96. 内陆发展中国家极易受到诸如全球金融和经济危机以及商品价格波动等外部冲击的影响。全球经济危机，特别是发达国家经由贸易渠道的总需求萎缩，导致内陆发展中国家就业和收入损失，尤其是在主要出口行业。这些国家中有很多失业率急剧上升，造成了严重的社会政治影响。大多数内陆发展中国家缺乏吸收或应对外部冲击影响的内在能力。大多数内陆发展中国家在社会保护措施方面的公共支出能力低下，造成数百万人的状况急转直下，使他们又陷入贫穷。

97. 内陆发展中国家采取的行动:

- (a) 实现市场和产品多样化，提高生产力，以形成安全保障，消除面对全球商品价格波动时的极端脆弱性；
- (b) 分享和推广最佳做法。

98. 发展伙伴采取的行动:

(a) 为内陆发展中国家的国家减轻风险战略提供财政和技术支助,以增强这些国家应对经济冲击影响的能力;

(b) 确保全球贸易制度应采取必要措施,在发生经济和金融危机时不削弱内陆发展中国家的出口潜力;

(c) 确保在发生此类危机时对这些国家的官方援助不会受到不利影响;

(d) 提供财政和技术支助,使各国政府有能力促进为易受影响的人口采取适当的社会保护措施;

(e) 建立一个专门的经济多样化基金,以减轻经济和金融危机的经常性和破坏性影响。

优先事项七: 实施方法

99. 缺乏充足的财政资源和能力方面存在制约是内陆发展中国家在努力实现持续增长和可持续发展时面临的一些最大制约因素。发展伙伴、联合国及其他国际组织和区域组织以及新兴国家和私营行为体,有必要通过提供有针对性的财政和技术援助,在内陆发展中国家努力建立和维持有效的过境运输系统、融入世界经济、实现经济结构转型、加强自身的贸易和生产能力及建设经济和社会基础设施方面,加强对这些国家的支助。外部融资资源可以补充内陆发展中国家所作努力,在支持这些国家的经济发展和社会进步方面发挥关键作用。必须大力促进调动公共和私人、国内和国际等一切可能资金来源,包括官方发展援助。区域海关保税担保制度可消除过境贩运方面的国家海关保税担保所产生的可避免的行政和财政费用,应加以提倡。

100. 应有一个单独的内陆发展中国家基金,以支持这些国家的努力。

调动国内资源

101. 一国的发展和进步是该国自身的首要责任。内陆发展中国家一直在调动其国内资源用于发展基础设施和过境设施,并促进总体经济增长,促进人的发展和社会发展。鉴于大多数内陆发展中国家经济发展水平低、建设经济基础设施的费用庞大、开展贸易和经济活动的成本高以及贫穷和匮乏程度高,这些国家在财政资源、技术能力和能力建设方面的差距巨大。正是由于生产部门以及社会发展和基础设施缺乏足够的投资,这些国家才陷入了投资不足、生产率低下和发展不足的恶性循环。

102. 建议的指标:

在接下来 10 年,将调动国内资源增加 50%,以支持国家预算,特别是在基础设施建设和维护方面。

103. 内陆发展中国家采取的行动：

继续努力加强调动国内资源，为此建设经济基础、改革和加强税务管理、提高透明度、促进善治和机构发展。

104. 发展伙伴采取的行动：

(a) 支助内陆发展中国家努力发展机构、加强税务改革和管理及监管措施，以加强国内资源基础；

(b) 提供更多资源和全面支助，确保内陆发展中国家加强生产和贸易能力，充分利用全球贸易机会，并建立通畅和高效的过境设施，在这些国家实现贸易水平提高、产品多样化以及经济结构总体转型的良性循环。

官方发展援助

105. 缺乏足够的财政资源、能力存在制约和技术知识不足是阻碍内陆发展中国家发展和进步的主要障碍。这些国家国内资源基础狭窄，贫穷程度很高，基础设施赤字巨大，经济发展水平低，这些因素都要求提供全面和持续的全球支助。官方发展援助流动仍是许多内陆发展中国家外部筹资的主要来源。发展伙伴和多边组织的援助在支持这些国家努力实现可持续发展和减贫方面可发挥关键作用。

106. 建议的指标：

(a) 在下一个十年维持官方发展援助的势头，并将支付款项增加一倍；

(b) 到 2024 年解决官方发展援助不平衡问题，向需求更大的国家提供更多支持；

(c) 到 2024 年达到 30% 的官方发展援助用于发展能力和提高生产力及贸易相关领域。

107. 发展伙伴采取的行动：

(a) 确保分配充足资金并提供充分援助，以便有更大比例的官方发展援助用于内陆发展中国家，帮助缓解这些国家面临的复杂挑战；

(b) 确保《蒙特雷共识》、尤其是其第 41 至 43 段中所作的承诺得到有效落实(见 [A/CONF.198/11](#))，以期以赠款和(或)最优惠贷款形式向内陆和过境发展中国家提供适当的财政和技术援助，以满足本行动纲领所述的各种需要；

(c) 确保官方发展援助与内陆发展中国家的国家优先事项保持一致，是可预测的，并与其它支助政策相协调，而且取得面向发展的成果；

(d) 努力确保根据具体国家的优先事项和受援国的需求，更公平地分配官方发展援助；

(e) 考虑为内陆发展中国家设立一个专项基金，帮助建设更好的基础设施，提高生产能力并扩大出口潜力。

促贸援助

108. 促贸援助在协助内陆发展中国家的能力建设方面可发挥关键作用，可帮助这些国家制订贸易政策，实施贸易便利化措施，发展与贸易相关的基础设施，以提高其产品在国际市场的竞争力。促贸援助与补充政策相结合，促进降低了贸易成本，还增建了基础设施，改善了边界机构和监管程序，并加强了能力。促贸援助还有可能缓解阻碍内陆发展中国家与价值链挂钩或提升价值链的制约因素。

109. 建议的指标：

在下一个十年每年增加 5%，重新流向有更大贸易障碍、外国直接投资不足和资源贫乏的国家。

110. 发展伙伴采取的行动：

(a) 鉴于内陆发展中国家独特的基础设施及贸易相关需求，应确保促贸援助很大一部分提供给这些国家；

(b) 支助区域促贸援助方案，促进内陆发展中国家和过境国的贸易一体化；

(c) 作为贸易便利化的一个组成部分，为与贸易有关的基础设施提供财政援助。

南南合作和三角合作

111. 通过促进建设人力和生产能力、提供财政和技术援助、提供更多样化的市场准入和贸易机会、实施技术转让和创新做法并分享最佳做法，南南合作和三角合作在扩大内陆发展中国家和过境发展中国家的增长和发展方面可发挥重大作用。国际社会应支持南南合作，作为北南合作的一个补充，而不是取代北南合作。南南合作应继续进一步加强，以支助内陆发展中国家的国家优先事项。特别是，在过境运输合作和发展生产能力以及内陆发展中国家的产品享有优惠市场准入等领域，加强南南合作和三角合作。这一合作还应促使加强内陆发展中国家在双边和区域一体化框架中的成员资格。

112. 建议的指标：

在今后 10 年将贸易、援助和技术支助方面的南南流动增加一倍。

113. 内陆发展中国家采取的行动：

通过南南合作和三角合作，加强内陆发展中国家在双边和区域一体化框架中的成员资格。

114. 发展伙伴、包括潜在的合作伙伴采取的行动：

在过境运输合作和发展生产能力以及内陆发展中国家的产品享有优惠市场准入等领域，加强南南合作和三角合作。

联合国系统、国际金融机构及多边和区域开发银行

115. 联合国系统、国际金融机构以及多边和区域开发银行应适当优先考虑向内陆发展中国家提供财政资源、技术援助和能力建设支助。鉴于内陆发展中国家面临多重和复杂挑战，包括贸易和发展费用高昂以及贫穷程度高，迫切需要在内陆发展中国家的所有国家优先事项领域提供全面和持续支助。为帮助这些国家克服严重的制约因素，上述各方还应促进旨在加速区域经济合作和建设区域基础设施的政策。上述各方应彼此协调对内陆发展中国家的支持。

外国直接投资

116. 私人国际资本流动、特别是外国直接投资，通过建设和加强生产能力、促进进出口增长、技术转让、管理技能和创造就业，可推动促进内陆发展中国家的经济增长和减贫。外国直接投资在建设支撑经济活动的基础设施、将稀少的政府资源投资于教育、保健和其他基本社会服务方面也可发挥关键作用。

117. 内陆发展中国家采取的行动：

(a) 制定国家政策，以吸引更多多样化的外国直接投资，尤其是旨在提高生产能力和加强过境运输基础设施，同时确保有一个稳定和有利的国家监管环境，以吸引外国直接投资的流动；

(b) 确定优先投资领域，并评估本国能力、资源和所需国际投资范围，以鼓励公私伙伴关系，尤其是促进对基础设施的投资；

(c) 酌情鼓励外国直接投资以发展区域过境运输基础设施网络，完成内陆发展中国家连接区域网络的缺失环节，并建设共同的一站式过境设施。

118. 发展伙伴采取的行动：

(a) 鼓励并促进更多的外国直接投资流向内陆发展中国家的国家优先事项领域，特别是促进发展运输基础设施、贸易便利化、技术转让、发展生产性部门和增值；

(b) 向内陆发展中国家提供技术合作和能力建设支助，以加强这些国家引入负责任的投资和创效投资的谈判技能；

(c) 通过出口信贷、投资风险保障、优惠贷款和优惠融资方案、私营企业投资资金、风险资本以及其他贷款手段及举措和服务，提供具体的激励措施，鼓励公司投资于内陆发展中国家，尤其是为基础设施项目投资；

(d) 努力促进与区域伙伴的协同增效作用，以落实因过于复杂和昂贵、一国无法独自承担的投资项目；

(e) 提供技术援助，协助内陆发展中国家建设机构能力和人的能力，以提高他们吸引外国直接投资的能力。

能力建设

119. 内陆发展中国家的能力发展需求涉及若干领域，包括、但不限于海关和边境管理；改善贸易便利化；实施商定的双边、次区域、区域和国际运输和贸易便利化协定，包括世贸组织《贸易便利化协定》；过境运输安排；应对供应方制约因素和结构性转型；建设复原能力。

120. 内陆发展中国家采取的行动：

(a) 在教育、人力技能发展、机构发展、创业精神及增强公共机构和中小企业的方面，提高技术援助和能力建设支助水平，包括开展培训、交流经验和专门知识及转让知识；

(b) 尚未批准关于建立内陆发展中国家国际智囊团的多边协定的内陆发展中国家应予以批准；

(c) 利用内陆发展中国家国际智囊团，在内陆发展中国家之间就与贸易、过境、运输和能力建设有关的问题分享经验、知识、研究和其他资源。

121. 发展伙伴采取的行动：

(a) 根据内陆发展中国家的国家优先事项，为这些国家的能力建设优先提供技术援助和财政支助；

(b) 加强南南合作和三角合作，促进建设内陆发展中国家的能力，在教育、人力技能发展、机构发展、创业精神以及增强公共机构和中小企业的方面，提高技术援助和能力建设支助水平，包括开展培训、交流经验和专门知识及转让知识；

(c) 联合国系统、国际、区域和其他相关组织也应适当优先考虑在所有相关职权领域支持内陆发展中国家建设能力；

(d) 开展旨在将进口、出口和海关手续以及相关的有关人力资源能力建设简化、精简、标准化和协调的贸易便利化项目；

(e) 开展旨在将风险管理制和其他边境管理办法纳入边境检查和清关进程的贸易便利化项目；

(f) 开展旨在支持制定和实施包括电子支付系统在内的贸易便利化自动系统和技术、国家贸易门户、单一窗口制度和国家贸易促进委员会的贸易便利化项目；

(g) 协助各国政府加入有关国际公约和协定。

优先事项八：执行、后续行动和审查

122. 在国家、次区域、区域和全球各级，通过有效的机制贯彻执行，并进行监测和审查。监测和审查机制应是一个持续进程，旨在在各级加强伙伴关系和相互问责。内陆发展中国家和过境发展中国家必须对改善过境程序的行动相互承担责任，并发展必要的基础设施和协作，促成双赢局面。同样，发展伙伴也应负起责任，兑现对内陆发展中国家所作承诺。

123. 国家一级采取的行动：

- (a) 各国政府应将新的行动纲领纳入国家和部门发展战略，以便有效执行；
- (b) 各国政府应建立国家协调委员会，促进在国家一级的有效执行；
- (c) 视情况与私营部门、学术界、科研机构、智囊团、民间社会和媒体等所有利益攸关方结成伙伴关系，开展监测和审查；
- (d) 联合国在国家层面支持在国家一级执行、跟进和监测行动纲领。

124. 次区域和区域一级采取的行动：

- (a) 区域和次区域组织与联合国各区域实体合作，将执行行动纲领纳入其相关方案的主流，并制定和实施发展基础设施优先项目，以期改善连通性和贸易便利化举措；
- (b) 区域和次区域组织组成区域一级协调论坛，开展定期审查，让区域组织、开发银行和联合国各区域组织参与进来；
- (c) 联合国各区域委员会在其年度会议上每两年审查一次行动纲领执行情况。各区域委员会须提交关于行动纲领进展和执行情况的分析性和内容丰富的报告。相关区域和次区域组织和私营部门应积极参与各区域委员会在这方面的会议。

125. 全球一级采取的活动：

- (a) 大会应通过秘书长的年度报告和每半年一次的全体会议互动式专题对话，每年审查新的行动纲领的执行情况；
- (b) 经济及社会理事会每两年对关键专题问题进行一次专题审查，以确保协调一致地贯彻执行《维也纳行动纲领》。理事会高级别政治论坛应投入足够的时间来讨论内陆发展中国家所面临的可持续发展挑战，目的是加强参与和履行承诺，特别是在本行动纲领中商定的承诺；
- (c) 联合国系统各组织的理事机构应将执行行动纲领纳入其工作方案的主流，并视情况对行动纲领进行部门和专题审查。私营部门应参与全球一级的审查；
- (d) 根据大会关于第三次联合国最不发达国家问题会议的第 56/227 号决议提出的任务规定，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

公室将确保协调一致地跟进及切实监测和报告行动纲领执行情况，并加紧宣传工作以提高国际社会的认识，调集资源，发展联合国系统内外各组织的合作与协调，以确保在国家、区域和全球各级及时和有效执行行动纲领。该办公室作为牵头机构的作用和能力应进一步加强，确保协调一致地执行行动纲领，并成为内陆发展中国家权威性喉舌；

(e) 该办公室应同联合国统计局、联合国开发计划署(开发署)人类发展指数、世界银行、经济合作和发展组织、贸发会议和各区域委员会协作，制定相关指标，衡量在内陆发展中国家实施新的行动纲领的进展情况，同时考虑到不同国家的能力有别。指标必须是可衡量的、清楚易懂的和可实现的，并可根据最佳做法和经验教训制定；

(f) 联合国系统及有关国际组织和区域组织，包括各区域委员会、贸发会议、开发署、国贸中心、国际电信联盟、工发组织、《联合国防治荒漠化公约》、世贸组织、世界银行、世界海关组织、国际道路运输联盟、国际刑事法院、各区域开发银行、区域经济共同体以及其他区域和次区域组织，应当以妥善协调和连贯一致的方式在各自任务范围内向内陆发展中国家提供必要的财政和能力建设支助。

126. 请大会考虑对本行动纲领的执行情况进行一次高级别中期全面审查。又请大会在本十年期末考虑举行第三次联合国内陆发展中国家问题会议，以便对本行动纲领的执行情况作一次全面评估并就其后的行动作出决定。