



联合国

A/CONF.225/L.1*



第二次联合国内陆 发展中国家问题会议

Distr.: Limited
3 November 2014
Chinese
Original: English

2014年11月3日至5日，维也纳

第二次联合国内陆发展中国家问题会议

2014年11月3日至5日，维也纳

议程项目 11

通过会议最后成果文件

主席提交的决议草案

内陆发展中国家 2014-2024 年十年行动纲领

第二次联合国内陆发展中国家问题会议，

于 2014 年 11 月 3 日至 5 日在维也纳举行，

通过本决议所附《内陆发展中国家 2014-2024 年十年行动纲领》，作为会议成果文件。

* 因技术原因于 2014 年 11 月 7 日重新印发。

14-63780 * (C) 041114 071114



请回收 



附件

内陆发展中国家 2014-2024 年十年行动纲领

一. 引言

1. 三十二个内陆发展中国家分布在非洲、亚洲、欧洲和南美，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。

2. 在多数情况下，内陆发展中国家的过境邻国本身也是发展中国家，其经济结构大致类似，而且同样遭受资源稀少的困难。最不发达过境国处境尤为艰难。此外，过境发展中国家还承受着因过境运输及其金融、基础设施和社会影响造成的额外负担。过境发展中国家本身需要改善其运输及海关和行政等系统中的技术和行政安排，而这些系统是其内陆邻国所要连接的。

3. 2003 年通过的《阿拉木图行动纲领：在内陆和过境发展中国家过境运输合作全球新框架下满足内陆发展中国家的特别需要》^a 反映了所有行为体的坚定承诺，决心解决内陆发展中国家的特别发展需要和面临的各种挑战，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，以此推动将内陆发展中国家充分有效地纳入全球经济之中。

4. 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。国际社会在 2005 年世界首脑会议^b 和其他关于千年发展目标的高级别会议成果文件中以及 2012 年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^c 中确认有必要解决内陆发展中国家面临的特殊挑战。虽然在审查所涉期间，在落实《阿拉木图行动纲领》方面取得一些进展，但是仍需在金融和技术援助等领域进一步增加对内陆发展中国家

^a 《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的报告，2003 年 8 月 28 日和 29 日，哈萨克斯坦阿拉木图》(A/CONF.202/3)，附件一。

^b 大会第 60/1 号决议。

^c 大会第 66/288 号决议，附件。

的全球支持，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。

5. 因此迫切需要一个创新、注重成果的整体性十年行动纲领，以振兴和加强发展伙伴关系为基础，同内陆发展中国家一道共同努力，获取国际贸易的种种惠益，进行经济结构转型，并实现更具包容性和可持续增长。已经认识到内陆发展中国家的特殊挑战和需求，因此，在拟定 2015 年后发展议程时要适当考虑到这些国家。

二. 审查和评估《阿拉木图行动纲领》的执行情况

6. 自从《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，已经实现了中速增长。据估计，这些国家的国内生产总值(国内总产值)增长率由 2003 年的 4.5% 增至 2013 年的 6.3%。^d 但是，内陆发展中国家之间的增长率差异很大，其中许多国家极易受到外部冲击。高速经济增长并未转化为快速减少赤贫。三分之二的内陆发展中国家人均国内总产值仍远远低于 1 000 美元。^e 在社会发展方面取得了一些进展，但有一半内陆发展中国家的人类发展指标排名仍属最低；在许多内陆发展中国家，依然存在普遍贫穷、粮食严重无保障、儿童和孕产妇死亡率高和卫生条件差等现象。

7. 内陆发展中国家和过境国启动了重要的政策改革，以消除过境运输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、程序和做法。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，包括运输和贸易便利化机构或协调委员会以及道路基金等。简化并统一了边境设施和程序，从而提高了效率，减少了延误。不过仍需深化改革，增强效率和效益，确保已取得的各项成就得以持久。

8. 运输费用和贸易交易成本高昂仍然是内陆发展中国家实现其贸易潜力的一个巨大障碍。虽然内陆发展中国家进口估计所需天数从 2006 年的 57 天减至 2014 年的 47 天，同期出口从 49 天减至 42 天，但仍几乎是过境国所需时间的两倍。^f 内陆发展中国家出口一个集装箱的平均估计费用是 3 204 美元，而过境国是 1 268 美元；同样，进口一个集装箱，内陆发展中国家的平均费用为 3 884 美元，而过境国为 1 434 美元。^g 建立一个安全、可靠、高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力来说，

^d 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的估计数。

^e A/69/170。

^f 世界银行《2014 年营商环境报告》。

^g 根据世界银行《2014 年营商环境报告》的数据。

依然至关重要。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%。^h

9. 在国家、次区域和区域各级不断作出努力，发展和升级改造公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，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 年的估计 200 000 架次增至 2013 年的 362 800 架次。ⁱ 内陆发展中国家航空运输业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。

10. 尽管取得了一些进展，内陆发展中国家在宽带互联网接入等电信基础设施方面仍落后于其他发展中国家，而这种技术在增强连通性、提高企业竞争力和国际贸易便利化方面可发挥极其重要的作用。

11. 主要由于世界商品价格上涨，内陆发展中国家商品出口总额从 2003 年的估计 440 亿美元增加到 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，其占比仍然很低，仅为此类出口的 1.2% 左右。^j

12. 此外，许多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，^k 致使这些国家极易受到商品价格和需求波动的影响。使这一问题更形恶化的是，内陆发展中国家生产能力低，结构薄弱，使之受到种种限制，无法有效实现出口产品增值或出口和市场多样化。

13. 2003 年至 2012 年期间，向内陆发展中国家提供的官方发展援助增长了一倍以上，由估计 122 亿美元增至 259 亿美元。^l 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。^m 向内陆发展中国家提供的促贸援助由 2006 年

^h 《地处内陆的发展经济学》，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，2013 年。

ⁱ 世界银行数据。

^j 联合国贸易和发展会议，《1948-2013 年商品进出口价值和份额年度统计》。

^k A/68/157。

^l 经济合作与发展组织，《国际发展统计数字》。

^m 世界银行。

的估计 35 亿美元增至 2012 年的 59 亿美元以上。¹ 促贸援助推动了贸易便利化，改进了贸易相关基础设施的建设。

14. 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。

15. 虽然气候变化并不是《阿拉木图行动纲领》审查工作的一部分，但实际情况是，内陆发展中国家还易受气候变化的影响，而气候变化正在进一步加剧荒漠化和土地退化。内陆发展中国家格外严重地受到荒漠化、土地退化和干旱等影响，在内陆发展中国家的所有土地中，大约有 54% 属于干地。¹¹ 在 29 个估计至少有 20% 居民生活在退化土地上的国家中，14 个是内陆发展中国家。¹² 一些内陆发展中国家还受到包括冰湖溃决洪水在内的洪灾影响。内陆发展中国家还仍然极易受到外部经济冲击和国际社会面临的多重挑战的影响。

三. 振兴和加强发展伙伴关系

16. 本《内陆发展中国家行动纲领》的基础是振兴和加强内陆发展中国家与过境国和发展伙伴之间的伙伴关系。在南南合作和三角合作框架下加强伙伴关系、加强与有关国际和区域组织的伙伴关系以及公共和私营部门行为体之间的伙伴关系也非常重要。

17. 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。建立高效的过境运输系统、开展强有力的合作努力以促进多模式运输基础设施建设及相互连接、促进有利的法律环境和体制安排以及在内陆发展中国家和过境国之间的合作安排方面加强国家领导，这些对于实现结构转型和可持续经济增长和发展至关重要。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。

18. 鉴于内陆发展中国家面临的挑战异常艰巨，因此振兴和加强同发展伙伴之间的伙伴关系对于充分、成功地实施本《行动纲领》极为重要。鼓励国际社会，包括金融和发展机构、多边组织和机构及捐助国酌情提供财政和技术支持，推动实现本《行动纲领》所列各项具体目标。区域和次区域合作或一体化在成功解决内陆发展中国家的各种具体问题方面，也将发挥重要作用。

19. 发展中国家在提供支持时，应遵循联合国南南合作高级别会议《内罗毕成果文件》，¹³ 充分考虑南南合作的性质。本着与内陆发展中国家之间的团结精神，

¹¹ 根据联合国环境规划署《全球环境展望》计算。

¹² A/67/210。

¹³ 大会第 64/222 号决议，附件。

发展中国家将根据自身能力，在相互商定的合作领域并在用以补充而不是取代北南合作的南南合作框架内，提供财政和技术援助，支持本《行动纲领》的有效实施。

20. 私营部门和民间社会是重要的利益攸关方，它们通过透明、有效和负责任的公私伙伴关系等方式作出贡献，对于落实本《行动纲领》非常重要。

四. 目标

21. 新的《行动纲领》总体目标是以更协调一致的方式解决内陆发展中国家因地处内陆、偏远及地域限制而产生的特殊发展需求及挑战，从而推动提高可持续和包容性增长的速度，这将有助于通过逐步实现消除赤贫这一目标来促进消除贫穷。因此，在 2024 年前将特别关注发展和扩大有效的过境系统和运输发展，增强竞争力，扩大贸易，实现结构转型，开展区域合作，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、缩小经济和社会差距并最终帮助这些国家转变为陆地连通国家。

22. 具体目标：

(a) 遵照国际法适用规则，在过境自由和其他相关措施的基础上，促进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) 通过简化规则和条例并实现标准化，降低贸易交易成本和运输费用，并改善国际贸易服务，以便提高内陆发展中国家的出口竞争力并降低进口成本，从而促进快速和包容性经济发展；

(c) 发展适足的过境运输基础设施网络，补足连通内陆发展中国家的缺失环节；

(d) 有效执行双边、区域和国际法律文书，加强区域一体化；

(e) 促进国际贸易增长和加强参与，为此开展与下列诸方面相关的结构性转型：增强生产能力发展、增值、多样化和减少对商品依赖；

(f) 扩大和增强对内陆发展中国家的国际支持，以解决由于地处内陆而产生的需求和挑战，从而消除贫穷和促进可持续发展。

五. 优先行动

优先事项一：基本过境政策问题

优先事项二：基础设施建设和维护

(a) 运输基础设施

(b) 能源与信息通信技术基础设施

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：区域一体化和合作

优先事项五：经济结构转型

优先事项六：执行手段

优先事项一：基本过境政策问题

23. 过境自由和过境设施在内陆发展中国家的总体发展方面具有关键作用。这些国家必须能够按照适用的国际法出入海洋，以便充分融入全球贸易体系。

24. 应该推动统一、简化规则和文件并实现标准化，并充分有效地执行有关运输和过境的国际公约以及双边、次区域和区域协定。双边条款不应低于国际公约标准和最佳做法所提供的优惠条件。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。内陆发展中国家与其过境邻国就基本过境政策、法律和条例进行合作，对于有效和综合解决跨境贸易和过境运输问题来说至关重要。应根据内陆和过境发展中国家的共同利益来推动上述合作。公私双方主要利益攸关方的有效参与对改善过境便利化来说非常重要。至关重要的是要促进内陆发展中国家与其过境邻国之间的人员自由流动，为此，要为参与国际(客货)运输的司机制定和实施简化、统一的签证制度。

25. 具体目标：

- (a) 缩短运输走廊沿线的路程时间，以期到 2024 年实现过境货运每 24 小时可达 300-400 公里；
- (b) 大幅度缩短在陆地边界耗费的时间；
- (c) 大幅度改善各种运输模式间的连通性，以期确保铁路到公路和公路到铁路以及港口到铁路公路和铁路公路到港口的高效转运。

26. 内陆发展中国家和过境国采取的行动：

- (a) 努力尽快加入及批准与过境运输和贸易便利化相关的有关国际、区域和次区域公约及其他法律文书；
- (b) 确保视适用情况有效执行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，力求降低运输价格，减少运输时间；
- (c) 加强内陆发展中国家负责边境和海关管制及手续的国家机构之间及与过境国相关机构之间的协调与合作。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这些变化；

(d) 酌情根据需要建立有效的双边或区域机制，以解决执行双边、区域或多边协定方面的挑战和瓶颈，并避免维持、寻求或采纳建立配额或其他对国际过境进行数量限制的双边或区域安排；

(e) 促进与所有过境运输方式使用的过境系统，包括过境点、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) 促进公路、铁路和内陆水道运输的企业协会参与公私伙伴关系项目，交流知识并执行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，使跨界交易更为迅速，更有效率；

(i) 所有内陆发展中国家都应在所有相关利益攸关方的参与下，拟定国家过境政策并建立适当的国家机制。

27. 发展伙伴采取的行动：

(a) 支持内陆和过境发展中国家执行与促进过境合作、降低过境成本和建立通畅物流安排的过境便利化和举措有关的国际公约和协定；

(b) 协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，并鼓励和支持交流经验、政策和举措方面的最佳做法；

(c) 鼓励区域和次区域组织向内陆发展中国家和过境国提供技术和财政支持，协助这些国家执行促进过境合作的各项举措。

优先事项二：基础设施建设和维护

28. 基础设施建设和在降低内陆发展中国家的发展成本方面发挥关键作用。建设和维护过境运输基础设施、信息和通信技术及能源基础设施，对内陆发展中国家降低高昂的交易成本、提高竞争力、充分融入全球市场来说，极为重要。

(a) 运输基础设施

29. 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，而且很少有统一的规则和手续，跨界投资和私营部门的参与也有限。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，内陆发展中国家与其他组别相比，物流绩效较低。缺失的环节需要予以紧急处理，道路、铁路和内陆水道需要升级改造，以达到能形成国内和跨界无缝、高效运输基础设施网络的水平。改善和维护现有设施至关重要。在多模式运输方面，铁路对这些内陆发展中国家非常重要，因为它们的出口往往是体积庞大的初级产品。在铁路运输可行而且已有铁路网的地方，应该推动铁路运输。

30. 基础设施建设和维护方面的投资需要巨额资源。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；在建设和维护基础设施方面有效利用国际发展援助和多边筹资；并加强私营部门的作用。与此同时，还需要大力投资于建设能力，进行法律、管理和政策改革，以创造一个有利环境，支持公私双方在基础设施方面进行更多的投资。至关重要的是要帮助内陆发展中国家发展能力，筹备有利可图的大型基础设施项目，并且为这些项目探讨创新的融资机制，包括酌情缔结公私伙伴关系。

31. 具体目标：

- (a) 大幅度提高公路质量，包括增加符合国情标准的铺面公路所占比例；
- (b) 在内陆发展中国家酌情扩展和升级改造铁路；
- (c) 配齐区域道路和铁路过境运输网络缺失环节。

32. 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护综合国家政策，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：定期升级改造和维护；沿过境公路发展走廊；酌情发展一站式过境点等边界过境机制；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) 促进公路运输的多边和区域许可证制度，努力实施无需许可证的双边和过境公路运输，扩大内陆发展中国家与过境国之间的多边配额制度；

(e) 在双边、次区域和区域各级，努力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) 鼓励发展国际物流枢纽；

(g) 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，营造吸引外国直接投资的有利环境；

(h) 促进公私伙伴关系，以推动运输基础设施的建设和维护及其可持续性；

(i) 发展内陆运输网，包括确保道路和铁路安全的辅助基础设施，诸如全天候道路、铁路和河滨支持性基础设施，并使地方企业参与公路和铁路网沿线的此类服务，从而在过境公路和铁路沿线创建发展走廊。

33. 发展伙伴采取的行动：

(a) 支持内陆发展中国家在基础设施建设和维护领域的努力，并支持内陆发展中国家和过境发展中国家交流过境运输发展方面的经验；

(b) 鼓励多边和区域开发银行依照各自的任务规定，向内陆发展中国家和过境发展中国家提供更多的支持，投资于运输发展；

(c) 继续向内陆发展中国家提供援助，酌情配齐铁路和公路系统的缺失环节。

(b) 能源与信息通信技术基础设施

34. 能源基础设施以及依照共同商定的条件获取负担得起和可靠的可再生能源与相关技术，对实现信息和通信技术与过境系统的现代化、减少延误并提高生产能力以实现持续经济增长和可持续发展来说，具有极为重要的意义。在此强调，联合国秘书长的人人享有可持续能源倡议十分重要。在这方面，区域努力，包括创建区域可再生能源网和能效中心，也非常重要，需要予以支持。

35. 信息和通信技术可推动提高所有部门的生产力，便利市场向境外扩张以发挥规模经济，降低成本，方便获得宽带基础设施等服务和借助因特网等全球媒体获得信息，促进更多地参与治理、问责制和透明度建设，以此为可持续的包容性经济增长作出贡献。但是，许多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息和通信技术服务以及更为广阔的地域覆盖范围。

36. 具体目标：

(a) 酌情扩展并升级改造基础设施，促进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；

(b) 所有内陆发展中国家都应普及宽带政策；

(c) 促进因特网对所有人开放，使人人可负担得起使用因特网；

(d) 内陆发展中国家应积极参与解决数字鸿沟。

37. 内陆发展中国家和过境国采取的行动：

(a) 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；

(b) 内陆发展中国家应该制定国家能源政策，以促进现代、可靠和可再生能源，大幅度提高生产、交易和分配能力，以确保人人享有能源，确保这些国家经济转型；

(c) 充分利用信息和通信技术的能力，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；

(d) 进一步改善并统一法律和监管框架；

(e) 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；

(f) 内陆发展中国家应该努力发展服务部门，其途径是发展信息和通信技术基础设施，并将其纳入所有相关领域，以促进竞争力、创新和包容，缩短过境时间，降低成本，并实现过境和海关设施的现代化；

(g) 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。

38. 发展伙伴采取的行动：

(a) 支持内陆发展中国家努力发展其能源与信息通信技术部门；

(b) 促进在内陆发展中国家提高能源效益的投资，并推动绿色经济转型；

(c) 支持内陆发展中国家制订国家宽带政策并发展必要的宽带基础设施；

(d) 向内陆发展中国家提供能力建设，以使用负担得起的现代通信技术；

(e) 继续支持内陆发展中国家与各自的过境发展中国家开展努力，方便利用信息和通信技术，依照共同商定的条件转让相关技能、知识和技术，以发展、维护和持久使用基础设施。

优先事项三：国际贸易和贸易便利化

国际贸易

39. 内陆发展中国家进一步融入世界贸易和全球价值链对于提高它们的竞争力和确保其经济发展至关重要。内陆发展中国家生产的出口货物产生额外运输成本，可能减弱其竞争力，使这些国家的生产商收入减少。许多内陆发展中国家的

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。应优先关注在发展伙伴的支持下制订政策和措施，实现内陆发展中国家生产和出口结构的多样化，并提高它们的生产力和竞争力，以充分利用多边贸易体系。

40. 随着世界贸易、投资和生产相互联系日渐增多，全球价值链在国际贸易中的比重不断提高。内陆发展中国家一直未能充分参与区域和全球价值链。与全球价值链挂钩使内陆发展中国家有机会更加广泛地融入世界市场，提高竞争力并能够成为生产和分销链中的重要环节。

41. 服务是货物贸易以及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。应支持内陆发展中国家扩大服务在其经济和出口中的比重，包括为此采取扶持性政策。

42. 内陆发展中国家处于国际贸易体系边缘的一个主要原因是贸易交易成本高昂。至关重要的是应增加包括内陆发展中国家在内的发展中国家的出口产品进入所有市场的机会，并使其具有可预测性，《发展筹资问题国际会议蒙特雷共识》^q 已对此予以确认。根据世界贸易组织第四次部长级会议的《部长宣言》^r 和世界贸易组织规则，应在贸易谈判多哈发展回合中充分注意包括内陆和过境发展中国家在内的发展中国家的需求和利益。鉴于南南贸易不断增长，其他发展中国家也可以成为内陆发展中国家产品的重要出口目的地以及至关重要的外国直接投资的来源。

43. 各国贸易部长们 2013 年 12 月在印度尼西亚巴厘岛举行的世界贸易组织第九次部长级会议上一致同意巴厘一揽子计划，包括《贸易便利化协定》，其中澄清并改进了 1994 年《关税与贸易总协定》第五、八和十条，目的是进一步加快货物(包括过境货物)的移动、放行和通关。《贸易便利化协定》以及在巴厘一揽子计划框架内及时执行该《协定》对于促进内陆发展中国家的贸易十分重要。《协定》包括重要的技术援助和能力建设规定，以帮助内陆发展中国家有效执行《协定》。

44. 具体目标是：

(a) 以大幅增加出口为重点，大力加强内陆发展中国家对全球贸易的参与；

(b) 以大力推动内陆发展中国家市场和产品多样化为目标，酌情大幅增加其出口产品的增值和制造部分；

(c) 进一步加强内陆发展中国家与同一区域其他国家之间的经济和金融联系，以逐步、持续提高内陆发展中国家在区内贸易中的份额；

^q 《发展筹资问题国际会议报告，2002 年 3 月 18 日至 22 日，墨西哥蒙特雷》(联合国出版物，出售品编号：C.02.II.A.7)，第一章，决议 1，附件。

^r 见 A/C.2/56/7，附件。

(d) 邀请会员国在所有国际贸易谈判中考虑内陆发展中国家的特殊需要和挑战。

45. 内陆发展中国家采取的行动包括：

- (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；
- (c) 营造更好的商业环境，以协助国内企业融入区域和全球价值链；
- (d) 推动各项政策，帮助国内企业、特别是中小型企业进一步参与国际贸易；
- (e) 充分利用双边和区域性特惠贸易安排，以期扩大区域和全球一体化；
- (f) 实施政策和措施，大幅增加经济和出口的多样化与增值。

46. 过境发展中国家采取的行动包括：

(a) 促进对内陆发展中国家的投资，以提高它们的生产和贸易能力，并支持它们参与区域贸易安排；

(b) 改善来自内陆发展中国家的产品市场准入，不得违反世界贸易组织规则设置武断或不合理的非关税壁垒；

(c) 过境和内陆发展中国家应采用国际公认的方法，对物流竞争力和物流成本进行研究。

47. 发展伙伴采取的行动包括：

(a) 支持内陆发展中国家努力实现出口多样化，融入全球和区域价值链并有效参与多边贸易谈判；

(b) 处理非关税措施，减少或消除武断或不合理的非关税壁垒，即那些不符合世界贸易组织规则的壁垒；

(c) 内陆发展中国家和发展伙伴应推动中小型企业更好地融入国际贸易，为此要适时加强支持贸易的机构，培养贸易竞争力，建设公私对话空间，促进技术和职业教育和培训及能力建设，并通过企业对企业平台建立市场联系；

(d) 促进根据共同商定的条款和条件，酌情传播并采用适当的环保型技术，包括为此进行投资或开展合作项目，以促进经济多样化和可持续发展；

(e) 向内陆发展中国家提供适当的技术援助和能力建设，帮助它们完成加入世界贸易组织的进程，履行承诺并融入多边贸易体制；

(f) 根据世界贸易组织准则继续向内陆发展中国家提供促贸援助。

贸易便利化

48. 非物质壁垒、延误、与过境点和口岸有关的低效率(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费用继续居高不下。这些问题是许多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及过境程序和手续,提高透明度,有效管理边界,通关所涉机构相互协调,这些措施将对降低内陆发展中国家的贸易成本以及促进提高贸易速度和竞争力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。

49. 在许多内陆发展中国家,许多领域的人力和机构能力不足,其中包括海关和边境实体、过境运输机构、贸易谈判进程以及包括世界贸易组织《贸易便利化协定》在内的各项过境和贸易便利化协定的执行,导致没有开展有效的执行工作。技术援助以及改善与贸易和过境相关的物流,对于促使内陆发展中国家能够充分参与多边贸易谈判并从中获益,对于有效执行运输和贸易便利化政策和条例以及实现出口基础多样化都至关重要。

50. 具体目标是:

- (a) 大力简化和精简过境程序,以减少口岸和边境延误;
- (b) 改善过境设施并提高其效率,以降低交易成本;
- (c) 确保按照世贸组织《贸易便利化协定》,公布并更新过境运输的所有过境条例、手续和程序。

51. 内陆发展中国家采取的行动包括:

- (a) 酌情建立或加强国家贸易便利化委员会,要有私营部门等所有相关利益攸关方参与;
- (b) 扩大并执行贸易便利化举措,如一站式检查、单一窗口处理单据、电子支付以及边检站和海关部门的透明度和现代化等;
- (c) 切实落实边界综合管理制度,努力酌情与相邻的内陆或过境发展中国家一起建立一站式边检站,从而可以联合办理法律和监管所需手续,以减少边境通关时间,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;
- (d) 确保私营部门包括公私伙伴关系和运输商会在贸易便利化举措和政策中充分获得包容各方的代表权,并为促进私营部门的参与制定必要的政策和监管框架。

52. 过境发展中国家采取的行动包括:

(a) 确保与内陆发展中国家一起在所有相关领域制定和执行贸易便利化举措，包括世界贸易组织的《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；加强各海关和过境机构的跨界协作与合作；推广使用电子(电子交易)流程、抵达前提交报关单、风险管理检查制度和特许经营者制度；提高海关活动的透明度、可预见性和一致性；酌情建立一站式边检站，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形式的综合边界管理；

(c) 应鼓励在全球、区域、次区域和南南各级，包括在私营部门之间，分享海关、边界和走廊管理以及执行贸易便利化政策等方面的最佳做法；

(d) 充分利用国际组织开发的贸易便利化工具建设国家能力，通过除其他外有效执行海关过境和运输链安全保障方面的现行国际标准和最佳做法，确保安全和可靠的跨界运输；

(e) 确保过境点、海关和过境运输规则、条例、规费和手续费的透明度，给予非歧视性待遇，以保障内陆发展中国家的货物过境自由。

53. 发展伙伴采取的行动包括：

(a) 根据世界贸易组织在印度尼西亚巴厘一致同意的《贸易便利化协定》，在贸易便利化领域向内陆和过境发展中国家提供支持，并鼓励国际组织帮助内陆发展中国家评估它们在执行《协定》和有关贸易便利化措施方面的需求；

(b) 支持开展活动，包括开展贸易便利化活动，以简化、精简进出口和海关手续，使之实现标准化和协调统一；

(c) 鼓励分享与贸易便利化相关经验和最佳做法有关的信息，通过执行国际过境协定或功能性区域协定，创造能够实施多国海关过境担保制度的环境；

(d) 支持海关、边检通关和运输等领域的能力建设，包括开办培训方案；

(e) 鼓励区域促贸援助，以促进内陆发展中国家和过境国之间的贸易一体化。

优先事项四：区域一体化和合作

54. 与过境国紧密合作是改善运输、能源以及信息和通信技术连通性的一个必要条件。邻国的基础设施、贸易和监管政策及政治稳定对内陆发展中国家的对外贸易具有很大影响。内陆发展中国家进入国际市场的成本不仅仅依赖于本国的地理位置、政策、基础设施和行政程序，还有赖于邻国在这些方面的情况。因此，区域一体化及一致、协调的区域政策提供了机会，可以借此提高过境运输的连通性，

确保护大区内贸易、共同的监管政策、边境机构合作和统一的海关手续，以扩大区域市场。

55. 有必要推动区域一体化，使各国之间的合作范围不仅局限于贸易和贸易便利化，而且扩大到投资、研发以及旨在加快区域工业发展和区域连通性的政策等更广泛的领域。这一做法的目的是促进内陆发展中国家的结构变革和经济增长，以此作为一个目标，同时也作为共同将区域与全球市场联系起来的一种手段。这将提高竞争力，也有助于最大限度地受益于全球化。最佳做法的记录整理、共享和传播对于合作伙伴受益于彼此的经验至关重要。

56. 内陆发展中国家采取的行动包括：

- (a) 加强区域贸易、运输、通信和能源网络，从而推动区域一体化；
- (b) 推动统一区域政策，以加强区域的协同作用，提高竞争力，改善区域价值链；
- (c) 加强内陆发展中国家对双边和区域一体化框架的参与。

57. 过境发展中国家采取的行动包括为深化区域一体化做贡献，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、高效率的海关担保制度，以便帮助内陆发展中国家克服因地处内陆而产生的地理障碍。

58. 发展伙伴采取的行动包括：

- (a) 通过制订和执行重要的区域运输项目和区域运输协定，支持内陆发展中国家及其过境伙伴努力深化区域一体化，以促进货物和人员的跨界流动；
- (b) 支持内陆发展中国家参与的当前区域一体化进程；
- (c) 交流促进区域一体化的最佳做法。

优先事项五：经济结构转型

59. 许多内陆发展中国家仍依赖为数不多的几种出口商品，而这些商品的增值往往不高。内陆发展中国家要充分发挥其出口和贸易潜力就必须采取措施，促进经济结构转型，从而能够减少其不利地理条件和外部冲击造成的负面影响，创造就业机会并最终消除贫穷，实现包容和可持续的增长与发展。经济结构转型的关键在于提高增值和实现经济多样化。体制能力建设和人力资源发展对内陆发展中国家也同样重要。

60. 通过改善内陆发展中国家的制造业能力，包括对区域和全球价值链作出贡献，可以实现三重目标，即创造薪酬更高的就业岗位、增加收入和减少其初级产品出口的庞大体积。价值较高、体积小的产品出口对内陆发展中国家尤为重要。

在这方面，必须适当重视制造业、农业和服务部门的发展，包括符合本国情况的金融、信息和通信技术和旅游业。旅游业可在建设经济部门、提供就业和创汇方面发挥重要作用。

61. 科学技术和创新对实现经济结构转型、生产能力发展和增值具有极为重要的作用。有利的国内政策、国际支持和外国直接投资对于协助获得科学技术和创新十分必要。内陆发展中国家应促进科学技术和创新方面的投资，以促进可持续发展。

62. 私营部门可通过建设生产能力、创造体面就业、促进创新、经济多样化和竞争，为经济增长和消除贫穷作出贡献。内陆发展中国家的私营部门充当贸易商、货运代理、保险业者和运输商等角色，积极参与了与过境和贸易便利化有关的活动，成为税收和国内投资的来源和外国直接投资的伙伴。公私伙伴关系在基础设施建设方面发挥着重要作用。

63. 具体目标是：

(a) 提高制造业和农业部门的增值，以实现包容性增长和可持续发展；

(b) 提高经济和出口的多样化；

(c) 促进以服务业为基础的增长，包括旅游业产生的增长，以提高旅游业对国民经济的贡献；

(d) 鼓励外国直接投资流入高增值行业。

64. 内陆发展中国家采取的行动包括：

(a) 制定结构转型战略，以便在农业、制造业和包括旅游业在内的服务部门改善科学技术和创新，扩大出口多样化并提高生产力、效率和竞争力；

(b) 鼓励创新解决办法、创业和采用现代、具有成本效益和适合当地情况的技术，重点发展农业、运输业、信息和通信、金融、能源、卫生、供水和环境卫生及教育等部门，并发展有效的公私伙伴关系；

(c) 在制造业、农业和服务业建立必要水平的能独立生存且具有竞争力的生产能力；

(d) 通过创造有利环境，促进吸引更多多样化的外国直接投资，以提高增值和生产能力，改善过境运输基础设施，并补齐与区域网络内连接内陆发展中国家的缺失环节；

(e) 采取措施，通过加强金融中介机构、创意产业、商业以及法律和技术服务彼此之间的联系，实现服务部门现代化；

(f) 创建出口加工区和区域英才中心等产业集群，以营造知识网络和促进企业互联互通；

(g) 优先发展私营部门，特别是中小型企业；

(h) 制定行业政策，其中要考虑到改进获得财政资源的机会、发展适当人力以及对支持性经济基础设施的投资等需要，以此进一步加强私营部门；

(i) 酌情加强有效的竞争政策，支持业务活动并进一步巩固支持性法律和监管框架，并创造能够促进私营部门发展的宏观经济条件和制度；

(j) 利用内陆发展中国家国际智囊团分享与内陆发展中国家贸易、过境、运输和能力建设相关问题有关的经验、知识、研究和其他资源。尚未批准《关于设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。

65. 发展伙伴采取的行动包括：

(a) 支持内陆发展中国家努力提高生产能力和创造经济多样化；

(b) 推动内陆发展中国家努力分享创新技术、科学知识和技能及最佳做法；

(c) 支持内陆发展中国家努力提高农业和工业产出增值；

(d) 支持内陆发展中国家建设体制和人的能力，以提高它们在高增值行业吸引外国直接投资的能力，并增强引入负责任投资的谈判技巧；

(e) 支持内陆发展中国家，使它们有能力建立必要的有效伙伴关系，以促进能力建设，改善可持续性和提高质量，并促进包括旅游业在内的部门发展；

(f) 支持内陆发展中国家增强复原力，并发展有效应对外部冲击和克服具体供方制约的能力。

优先事项六：执行手段

66. 一国的发展和进步是该国自身的首要责任。内陆发展中国家为调动国内资源来建设基础设施和过境设施以及整体社会经济发展作出了种种努力。不过，缺乏充足的财政资源和能力受到制约是内陆发展中国家在努力实现持续经济增长和可持续发展时面临的一些最大挑战。内陆发展中国家及其过境邻国必须有效调动充足的国内外资源，有效执行本《行动纲领》。

67. 需要发展伙伴提供支持以补充内陆发展中国家建立和维护有效过境运输系统、融入世界经济、实现经济结构转型和提高生产能力的努力。因此，鼓励发展伙伴酌情提供有针对性的技术和财政支持，以执行本《行动纲领》所列具体行动。发展伙伴也应该鼓励私人部门对正在执行本《行动纲领》的内陆发展中国家进行投资。

68. 官方发展援助仍是许多内陆发展中国家外部资金的主要来源。必须紧急兑现现有官方发展援助承诺。向内陆发展中国家提供的此类援助应充分考虑到每个国家的具体情况。发展伙伴和多边组织可在支持内陆发展中国家实现可持续发展和消除贫穷方面发挥至关重要的作用。

69. 促贸援助具有关键作用，可以协助内陆发展中国家开展制订贸易政策、实施贸易便利化措施和发展贸易相关基础设施方面的能力建设，以提高这些国家的产品在出口市场上的竞争力。促贸援助与补充政策相结合，通过增加基础设施、改善边境机构和监管程序以及加强能力等形式，帮助降低了贸易成本。促贸援助与内陆发展中国家开展必要改革的承诺一起，对于内陆发展中国家与全球和区域价值链挂钩或实现升级也很重要。

70. 南南合作是补充而非替代南北合作。南南合作和三角合作也可酌情通过推动分享最佳做法、人力和生产能力建设、财政和技术援助以及以共同商定的条件进行技术转让和创新等办法，在加强内陆发展中国家和过境发展中国家的增长和发展方面发挥作用。

71. 为执行本《行动纲领》，还需要联合国系统各组织和机构、有关国际组织、如世界银行、区域开发银行、世界贸易组织、世界海关组织、商品共同基金、区域经济一体化组织和其他相关区域和次区域组织单独和协调一致地作出努力。邀请这些组织在各自职权范围内，以妥善协调和统筹连贯的方式，优先满足内陆发展中国家提出的技术援助和能力建设支助请求。

72. 私营部门通过外国直接投资等方式，也可在执行本《行动纲领》方面发挥关键作用，例如，建立和加强生产能力，出口增长，以共同商定的条件转让技术，传播生产技术、管理技能和资本，创造财富，为高增值产品和服务打开新的市场和创造就业机会。外国直接投资也可以发挥关键作用，帮助建设支撑经济活动的基础设施。

六. 执行、后续行动和审查

73. 应在国家、次区域、区域和全球各级开展执行工作、后续行动和审查。后续行动和审查应是一个持续进程，旨在加强各级和所有行为体的伙伴关系和相互问责。

74. 在国家一级，邀请各国政府将本《行动纲领》纳入国家和部门发展战略，以便有效执行。鼓励内陆发展中国家和过境发展中国家酌情建立国家协调机制。监测和审查应有所有利益攸关方的适当参与。

75. 在次区域和区域两级，监测和审查应通过现有政府间进程进行。邀请区域经济共同体和区域开发银行等区域和次区域组织在各自现有任务范围内与联合国最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室和各区域委

员会协调，将本《行动纲领》的执行工作纳入其相关方案的主流。鼓励区域委员会提交关于本《行动纲领》执行情况的分析报告。相关区域和次区域组织及私营部门应积极参与各区域委员会在这方面举行的会议。

76. 在全球一级，大会应通过秘书长的报告继续审查本《行动纲领》的执行情况。邀请联合国系统各组织的理事机构将本《行动纲领》的执行工作纳入其工作方案的主流，并酌情对《行动纲领》进行部门和专题审查。私营部门应参与全球审查。

77. 根据大会赋予的任务规定，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有效监测和报告《行动纲领》的执行情况，并在国家、区域和全球各级开展宣传工作。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应与其他相关利益攸关方合作，在其现有任务范围内，着手制订本《行动纲领》执行进展情况的相关计量指标。

78. 邀请大会考虑对本《行动纲领》的执行情况进行一次高级别中期全面审查，又邀请大会考虑在本十年期末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》的执行情况进行一次全面评估并就其后的行动作出决定。
