



亚洲及太平洋经济社会委员会

第六十九届会议

2013年4月25日—5月1日，曼谷
临时议程项目 2(a) *

**最不发达国家和内陆发展中国家事务
特别机构：对《阿拉木图行动纲领》
的最后区域审查**

老挝人民民主共和国外交部 2013年3月11日致亚洲及 太平洋经济社会委员会秘书处的普通照会**

老挝人民民主共和国外交部向联合国亚洲及太平洋经济社会委员会秘书处致意，关于2013年3月5-7日在万象举行的《阿拉木图行动纲领》欧亚最后区域审查会议，谨荣幸地附上《万象共识》供经社第六十九届会议在临时议程2(a)项下审议。

外交部谨利用这次机会对秘书处为本国政府成功主办《阿拉木图行动纲领》欧亚最后区域审查会议提供必要的支助表示深切的感谢。

* E/ESCAP/69/L.1。

** 本文件迟交是因为上述会议是在向会务科提交文件的截止时间之后举行的。

老挝人民民主共和国外交部 2013 年 3 月 11 日致亚洲及太平洋经济
社会委员会秘书处的普通照会的附件

《阿拉木图行动纲领》欧亚最后区域审查会议的成果

万象共识

一、 引言

1. 内陆发展中国家由于缺乏陆地入海通道、地处偏远、与世界市场隔绝以及高昂的运输费用，在其经济中面临严重的制约因素。其国际贸易和交通运输依赖跨界和过境陆上运输，由于存在着许许多多的物质和非物质壁垒，而障碍重重。因此，内陆发展中国家处境不利，无法充分利用贸易促进发展。

2. 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》¹ 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、过境发展中国家和发展伙伴在五个优先领域应采取的行动：基本的过境政策问题；基础设施发展和养护；国际贸易和贸易便利化；国际支持措施以及执行和审查。

3. 联大在第 66/214 号决议中决定于 2014 年举行《阿拉木图行动纲领》十年全面审评会议。大会还决定在举行该次会议之前应以最有效、周密策划和广泛参与的方式开展区域和全球以及专题筹备工作。大会指定最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室作为筹备审评进程的全联合国系统范围的牵头单位，并指出，联合国系统各组织，包括各区域委员会，应在各自的授权范围内为筹备审查进程和十年全面审评会议本身提供必要的支持和作积极的贡献。

4. 亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)在其第 67/1 号决议中要求执行秘书与各相关国际组织协作，在对《阿拉木图行动纲领》进行最终审评过程中向亚太区域各内陆发展中国家提供必要的协助。2012 年 6 月举行的联合国可持续发展问题会议(里约+20 会议)也请国际社会以协调的方式加快落实在《阿拉木图行动纲领》中商定的五个优先领域中的具体行动，以及在中期审评宣言中所载的行动。²

5. 据此，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，于 2013 年 3 月 5-7 日在万象举办

¹ 《阿拉木图行动纲领》：在内陆发展中国家和过境发展中国家过境运输合作新的全球框架内解决内陆发展中国家特殊需要(内陆和过境发展中国家、捐助国、国际金融和发展机构关于过境运输合作的部长级国际会议报告，哈萨克斯坦阿拉木图，2003 年 8 月 28-29 日(A/CONF.202/3)，附件二)。

² 见大会第 66/288 号决议，附件，第 182 段。

了《阿拉木图行动纲领》欧亚最后区域审查会议。会议通过了载于本报告的《万象共识》，作为最后区域审查会议的成果，并要求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经社会第六十九届会议核可，作为定于 2014 年举行的《阿拉木图行动纲领》全球审评会议的区域投入。

6. 来自 26 个国家的包括部长和政府高级官员以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，以及来自欧亚区域的联合国系统、国际组织和区域组织、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一活动表示深切的感谢。

二、对于进程情况和挑战的简要审评

7. 会议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、相关国际和区域组织以及其他发展伙伴的支持下，在落实《阿拉木图行动纲领》方面取得了巨大进展表示满意。

8. 会议在肯定进步的同时还认识到，内陆发展中国家在最近的全球动态的背景下高度的结构脆弱性。内陆发展中国家在过去十年中所取得的微弱经济增长由于在粮食、燃料和金融领域的连续的全球危机，最近受到日益严重的威胁。因此，大多数内陆发展中国家都未能实现各种社会目标，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，内陆发展中国家继续被国际贸易体系边缘化。

9. 会议还认识到，内陆发展中国家在融入全球经济方面所面临的新老挑战，以及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。会议响应了最近举行的“里约+20”会议的成果“我们所希望的未来”，从而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的制约因素。在这方面，会议强调，在制订可持续的发展目标时反映内陆发展中国家的观点十分重要。

10. 会议指出，欧亚内陆发展中国家近年来主要由于全球经济危机和先进国家增长缓慢的影响，在经济增长和出口表现方面出现了巨大波动。尽管从 2003 年以来取得了显著然而是不均衡的进展，内陆发展中国家在全球贸易中仍然被边缘化，其出口在世界贸易中的比例在 2010 年商品贸易中约占 0.8%，服务贸易中约占 0.5%。因此，它们就无法收获全球化的好处以及利用贸易作为实现其发展目标的手段。

11. 会议一致认为，内陆发展中国家需要利用与日俱增的区域内贸易和区域内外直接投资，以及通过交通运输、能源和信通技术网络而改进的互联互通状况所带来的区域经济一体化的潜力。内陆发展中国家还有待于充分利用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。一些正在加入世界贸易组织(世贸组织)过程中的内陆发展中国家也需要加快这方面的工作。

12. 会议指出，尽管在社会经济表现方面各不相同，欧亚内陆发展中国家是大量处境不利的人的家园。从总体上说，这些国家的发展速度缓慢，这表明迫切需要以更为包容性的和可持续的方式采取更有效的措施。会议认为，这些国家大多拥有丰富的自然资源、矿产资源和人力资源，只有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高的贸易开放性，但由于在基础设施中欠账巨大、贸易壁垒和技术能力不够，其贸易绝对值水平与其潜力相比仍然很低。其出口产品的特点是少数几种商品高度集中，这反映了它们生产能力很差。

14. 与卫生、教育和社会发展有关的指标表明，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数仍然相当高。会议还指出，这些国家的发展指标表明，在改进其宏观经济管理、采取更审慎的政策促进贸易和外国直接投资的更大融合，以及投资于改进互联互通方面仍然大有可为。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，这样他们在本区域以及区域以外就能更好地从事薪酬高的活动。

15. 会议认为，自《阿拉木图行动纲领》通过以来，内陆和过境发展中国家在交通运输基础设施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的过境发展中国家的亚洲公路网许多路段已经改造升级到更高的标准，同时还修建了泛亚铁路网的一些空缺路段。

16. 内陆发展中国家和过境国家已经实施或启动了许多运输便利化举措，其中包括：一站式边境哨卡；设立了单一的受理窗口；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；国际公路运输通行证制度；和更多地使用海关通关电子系统，这就使内陆发展中国家可比较容易地利用邻国的道路和港口。

17. 会议一致认为，《阿拉木图行动纲领》中所指出的优先领域提供了确定未实现的大小目标的有用的坐标，同时又考虑到国家的发展政策和战略，并且，内陆发展中国家及其发展伙伴可个别地或联合地采取行动。他们还认识到，每一个优先领域中的预期成果可通过内陆发展中国家、过境发展中国家及其发展伙伴在双边、次区域、区域和全球层面结成真正的伙伴关系而加以提高，其中包括公私营伙伴关系。此外，这些伙伴关系应当建立在相关国家、过境发展中国家及其发展伙伴的具体行动所带来的利益公平分享的基础之上。

18. 会议指出，欧亚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的不同。有些是主要出口自然资源和制成品，另一些是出口服务，而还有一些则是以初级商品为重点。对于内陆发展中国家而言，另一个重要领域是使其工人更容易地进入本区域内的其他经济体的生产性活动。

19. 会议认为，内陆发展中国家的政策需要转向刺激生产性投资、建设技术能力，以及加强各部门之内和之间的联系以及不同企业之间的联系。为了提高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，例如加强国家对产品和次部门层面的竞争潜力的分析能力；为增加出口而建立必要的质量和履约评估基础设施；在具有高度出口潜力的生产部门努力提高产品等级和生产质量，以及遵守标准和规定以便企业能够成功地出口；以及制订麻烦处理机制以对付出口产品碰到的技术壁垒。

20. 会议指出，由于基础设施差以及在流动和出入境方面存在许多制约因素，对于内陆发展中国家而言，跨界和过境运输十分困难。这种物质和非物质的障碍造成高昂的运输费用，运输过程的过度拖延(包括出入境)，以及在物流服务和供应链管理方面的不确定性。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和使外国直接投资流动望而却步。会议认识到，内陆发展中国家及其过境伙伴国进行密切合作，对于发展交通运输基础设施的互联互通和通过便利化使运输业务互联互通而言是必要的。

三、欧亚内陆发展中国家所面临的老大难问题、新问题和正在出现的问题

21. 会议认为，内陆发展中国家继续面临一些顽固的和新出现的挑战，突出说明了需要进行国内政策改革和全球环境的变革，使其有利于更公平、包容和持久的增长和发展。会议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) 创造有利的市场进入机会；
- (c) 促进就业密集和包容的增长，减轻贫困和减少经济社会差异；
- (d) 建设生产能力和使出口基础多样化；
- (e) 建立高效率的过境系统，减少贸易交易费用和提高竞争力；
- (f) 处理气候变化造成的后果。

22. 这些挑战如果不能充分及时地加以应对，就会侵蚀过去十年的许多发展成果。为了确保公平、包容和可持续的发展，当务之急是增强这些国家对于经受这些顽固的和新出现的挑战的抵御能力。

23. 欧亚内陆发展中国家在与自然灾害、粮食安全、能源安全和水管理方面的新出现的挑战面前也非常脆弱。威胁着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、极端的气温和寒/热潮，以及干、湿块体移动。

24. 会议指出，内陆发展中国家已采取适应措施以应对气候变化的后果。这些措施包括水资源综合管理、水储存基础设施(地表水和地下水)、流域开发、雨水收集和节水，以及立足社区的举措，将包括草地在内的土地与水管理综合起来。内陆发展中国家已制定了国家适应行动方案作为查明中期和长期的适应需求以及制订和实施应对这些需求的战略和方案的一种手段。在这一进程的基础上，一些国家正努力制订国家适应计划，重点是将气候变化适应措施纳入国家规划。此外，各国也在确定适当的应对适应的体制、法律和治理措施。

25. 为了增强抵御能力，内陆发展中国家强调宣传和理解与气候变化相关的风险和脆弱性的办法。在地区层面，内陆发展中国家应采取一系列措施，利用政策工具，以便：(a) 消除经济效率和生态效率之间的鸿沟，(b) 规划和设计生态效率基础设施，(c) 确保适应的技术转让，(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，以加强跨部门举措的能力建设，例如绿色桥梁伙伴关系方案。

³

26. 会议强调增长模式需要实现进一步的质量转变，以便使增长的好处渗透到社会所有阶层。就此而言，需要通过为穷人创造更多的生产性和体面的就业机会来强化经济增长和减少贫困之间的联系。

27. 会议认为，对于出入境便利化和过境运输采取支离破碎的做法在消除非物质壁垒方面仍然成果欠佳。虽然在减少这些障碍方面已经取得了一些进展，但由于一些便利化工作是在相对孤立的状态下进行的，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其发展手段的能力。可利用区域共同框架和现有的联合国公约和协定作为解决已查明的问题的路标，从而确保各国的便利化努力从长远看将走向一致。

三、前进之路

制订基本的过境运输政策

28. 会议指出，为建立高效率的过境运输系统，内陆和过境发展中国家应制订全面的过境政策。与会者指出，虽然一些国家在这方面已取

³ 见E/ESCAP/67/8，第一章，第C节。

得了重大进展，但在尚未这样做的国家应进一步制订基本的过境政策。

29. 会议建议，内陆和过境发展中国家应检查在过境运输方面所面临的现有的挑战并为应对这些挑战提出政策措施。这包括，例如，运输战略和方案、从内陆转变为陆地连通、发展过境运输走廊、改进重大过境运输基础设施、制订规范框架、确立国际法律制度、私营部门更多地参与、进行改革以便使运输服务的提供者能更加响应用户的需求、提高过境和出入境条例的透明度、建立简化的行政程序、监控手续、促进信息和通信技术的使用、以及强化这一部门的培训方案。此外，这类政策需要考虑到环境和社会的方面并促进可持续发展。会议还指出，亚太经社会、欧经委和最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室支持内陆发展中国家交流行之有效的过境政策的经验至关重要。

30. 会议认识到，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，⁴ 是制订国家过境运输政策的一个路标。框架中所载的六个共同目标和七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. 会议认为，运输费用高昂是欧亚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、过境国家及其发展伙伴应特别重视解决造成高昂运输费用的非物质壁垒，其中包括：运输业务受到制约、过度地拖延、无规则的时间表、物流业能力薄弱、转运手续复杂、对于国际运输(特别是在边境口岸)过度的单据和手续、竞争力有限、卡车运输行业生产力低下、腐败和安全水平不足等。

● 统一法律制度

32. 《阿拉木图行动纲领》主张内陆和过境发展中国家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单据的统一、简化和标准化赖以实现的主要媒介。在这方面，会议认为，如果将次区域协定与国际公约接轨就能发挥有益的作用。次区域协定也能为走向标准和准则的国际统一提供重要的垫脚石。

33. 会议鼓励加入和更有效地执行与运输和过境便利化相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《协调统一货物边境管制国际公约》(1982年)。在这方面，亚太经社会和欧经委被要求提供技术支持。会议进一步要求亚太经社会和欧经委加大对各国的能力建设援助和力度，包括向所有利益攸关方的培训方案，提

⁴ 见E/ESCAP/68/9，第一章。

高对加入与运输和过境便利化有关的国际公约的程序和所涉影响的认识和理解。

34. 会议要求亚太经社会与相关次区域组织合作为各成员国(其中许多是内陆国)之间有效执行次区域便利化协定加大技术援助力度,从而促进国际陆路运输便利化。

35. 会议确认,亚太经社会交通运输便利化法律和技术专家区域网是一个平台,有助于增强内陆发展中国家和过境国加入和执行相关国际公约及制订和执行次区域和双边交通运输协定的能力。

改善交通运输基础设施和消除基础设施差距

36. 会议指出,尽管在审查期内本区域在交通运输基础设施发展和养护方面取得了巨大进展,但存在若干问题需要进一步和更为集中的努力,以便消除欧亚内陆发展中国家总体社会经济发展方面的制约因素,其中大部分是由于缺乏陆上出海通道、位置偏远和与世界市场隔绝、以及过境费用高昂造成的。此外,最近完成的欧亚交通运输联系项目第二阶段不仅查明了优先基础设施项目,而且查明了关键的空缺路段,需要加以建设以便改善互联互通和提高欧洲和亚洲之间运输服务的效率。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活动以实现统一的铁路法的联合宣言”的重要性。

37. 会议确认,为了改进运输基础设施、消除基础设施差距、以及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加区域合作举措,例如,联合国中亚经济体特别方案(中亚特别方案),以及体制框架,例如,关于运输基础设施的两个现有的政府间协定(即,亚洲公路和泛亚铁路),并支持通过政府间陆港协定。更具体地说,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被要求采取措施以批准、接受、核可或加入泛亚铁路网政府间协定,以及亚洲公路网政府间协定(对土库曼斯坦而言)。亚洲内陆发展中国家还应采取必要行动签署政府间陆港协定,预计亚太经社会成员国将在经社会第六十九届会议期间通过该协定,如果通过的话,协定将于2013年11月4-8日举行的亚洲交通运输部长论坛第二届会议期间开放供签署。在这些区域交通运输网络范围内,内陆发展中国家需确定其次区域合作伙伴对基础设施发展的充分的战略支持。

38. 会议敦促各发展合作伙伴携起手来在亚洲实现国际一体化多式联运交通运输和物流体系,其重点是发展和改造升级亚洲公路和泛亚铁路网以及陆港。

39. 目前,大多数内陆发展中国家就基础设施的质量而言,在国际比较中排名靠后。会议认为,提高基础设施的质量对于安全和高效率的交通运输至关重要。在欧亚内陆发展中国家之间基础设施的水平也不整齐划一。就道路而言,在最新的更新改造和固有的发展方面也存在

着巨大差别。例如，老挝人民民主共和国、蒙古和阿富汗沥青路面的百分比很有限(低于 30%)而与此相比较，中亚国家为 80%以上。对这些国家而言，一个关键领域就是要抓住在区域和次区域层面改进基础设施的机会。

40. 会议指出，改进基础设施的一些最直接的好处在于能改善边境地区之间跨国界的一体化，而这些地区往往是相关国家比较偏远和贫穷的地区。为了获得更多的好处，除了在国家之间建立有形的联系之外，还要辅之以协调统一标准，例如，铁路信号系统。

41. 然而，会议承认，消除基础设施差距对于内陆发展中国家而言是个复杂而具有挑战性的任务。除了要有强有力的政治和区域承诺之外，还有必要全面地利用所有的机会来促进内陆发展中国家未来的基础设施发展。在这方面，还应继续努力以便增强内部能力，以便高效率地规划、实施交通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利用内陆交通运输服务促进国际贸易的商业性举措，尤其是作为对海运的一种具有竞争力的替代办法的铁路运输，并支持旨在培养以质量为驱动力的物流服务的活动。就此，与会者强调，为基础设施发展动员财政资源十分重要，并敦促国际金融机构、捐助方和潜在的资金来源积极努力满足这些需求。

42. 亚洲公路网政府间协定已于 2005 年生效，覆盖 32 个国家的 143,000 公里的道路，签署或加入的国家共 29 个，其中 11 个是内陆发展中国家。由于参加国家的坚决承诺，自 2004 年以来亚洲公路在这些国家的道路近 30%(相当于 1 万公里以上)已得到改善。亚洲公路在最低标准(三级)以下的比例已从 32%下降到 18%。但仍然还有 6,796 公里的亚洲公路路段需改造升级以达到最低标准。虽然不存在无道路意义上的“空缺路段”，但由于道路质量差会导致车辆运行费用的提高而成为对国际交通运输的一种遏止因素。这一问题迫切需要加以解决。

43. 除了公路网络之外，高效率的铁路联系对于改善内陆发展中国家进入国际市场可发挥核心作用。为推动对本区域铁路网络在今后的扩展、改造升级和运营的规划，通过了泛亚铁路网政府间协定这一支持高效率区域互联互通的协定。然而，主要的挑战是存在着许多空缺路段，使得该网络无法作为一个连续的系统运作。据亚太经社会的估算，空缺路段约为 10,500 公里的铁路轨道，或整个网络的 9%，迫切需要采取行动。

44. 2003 年，欧经委和亚太经社会启动了一个项目，以促进欧亚交通运输联系的发展，从而为亚洲和欧洲之间的贸易提供具有竞争力的替代海运路线的交通运输选择。该项目分两阶段实施。参加国家的总数为 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，建立了地理信息系统数据库，现已在线提供，是今后发展高效率、安全和可靠的欧亚交通运输联系的一个基本工具，为《阿拉木图行动纲领》的实施提供了宝贵的支持。欧经委和亚太经社会应采取必

要的措施确保更密集地利用项目的产出，促进本区域内陆运输联系的一体化规划和发展。

45. 内陆发展中国家可通过改善交通运输便利化措施和对陆港等多式联运设施的投资，从而更多地利用亚洲公路和泛亚铁路。陆港能将运输的不同模式连接起来从而实现协同增效；陆港还有助于穷乡僻壤地区的工业化从而促进发展的地区平衡分布。它们对于内陆发展中国家特别具有实际意义，因为在便利高效率的多式联运和后勤服务的提供方面它们起到了与海港同样的重要作用。各区域组织和各国应对发展多式联运设施和陆港给以高级别的承诺。

46. 欧经委通过发展、更新和促进其交通运输基础设施的协定，对发展国际交通运输基础设施采取网络的做法。⁵ 与亚太经社会开展的一项类似的举措一起，其目标是确保在欧洲或亚洲不使一个国家不与具有国际重要性的主要公路和铁路线连通。但是，在欧经委并不是所有内陆发展中国家都成为所有基础设施协定的缔约方。相关组织应与相关的国家解决这一问题以便这些国家成为国际基础设施协定的缔约方，使这些国家从其交通运输系统进一步纳入全欧经委范围的交通运输网络中受益，从而提高技术和运行兼容的水平。

47. 正如《阿拉木图行动纲领》所确认的，信息和通信技术(信通技术)在加快发展方面可发挥至关重要的作用。尽管在信通技术普及方面最近所取得的进展，亚洲内陆发展中国家在宽带互联网普及方面仍落后于本区域其他地区，虽然这一技术在提高企业竞争力和便利国际贸易方面可发挥关键作用。由于在信通技术领域发展异常迅速，内陆发展中国家在以下方面面临严重的挑战：必要的基础设施部署、随之而来的对政策框架的评价、而宽带费用作为国民总收入的比例在亚洲内陆发展中国家中要比亚太经社会区域其他地区高出约十倍。因此，对于大多数这样的国家而言，宽带互联网的经济和社会发展效益仍然是可望而不可及的。对于内陆发展中国家而言，由于在区域层面固定的宽带传送基础设施仍然严重依赖于海底光缆与全球互联网联接，对这一情况更是雪上加霜。

48. 会议呼吁采取进一步行动，部署陆地信息高速公路以促进固定宽带互联网服务的普及和廉价。会议感兴趣地注意到在这方面的多种区域举措，对于本区域若干内陆发展中国家肯定有助于提高互联互通，特别是中亚和欧洲之间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。会议还支持亚太经社会秘书处和国际电联对现有传输网络制图的目前的努力，其目的是查明在电子互联互通基础设施中的瓶颈和缺口。

49. 会议注意到发展陆上光纤网络的费用的 70-90%是与挖掘通道和铺设光缆管道有关的，并指出信通技术互联互通基础设施与交通运输

⁵ 欧洲主要国际交通运输干线协定、欧洲主要国际铁路线路协定、欧洲具有国际重要性的主要内陆水道协定、和欧洲重要国际综合运输线路和相关设施的协定。

和能源基础设施网络汇聚有巨大的潜力。会议指出的一种选择是沿着亚洲公路或泛亚铁路线路的未来的建设和养护一起埋设光缆。

50. 会议注意到由国际公路运输联盟组织的会边活动的提出的建议。

出入境手续便利化

51. 会议指出，在一次过境旅行中，最臭名昭著的拖延发生在主要的交接点或转运点，即海运和陆运之间、毗邻的铁路网络之间，和国家边境线两边的点。在主要的转运点中铁路/公路卸货能力不足能够并且确实造成大延误。铁路网络之间火车头换轨速度缓慢不仅滞留了过境货物，而且还导致铁路资产的利用率差，从而减少了它们的收入。

52. 出入境手续对于公路过境造成特别严重的制约。出入境的延误主要是由于物质基础设施的不足和边界某一边的工作人员或边界两边的工作人员之间缺乏协调造成的。此外，复杂的手续和程序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重视这些问题。

53. 会议指出，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、可靠的跨界运输模式、高效率的跨界运输模式、一体化的出入境管理模式、和关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约等的制订，是为了协助查明和解决跨界和过境运输的非物质障碍。欧洲安全合作组织—欧经委边境口岸最佳做法手册——贸易和运输便利化视角，也为亚太经社会/欧经委区域内外各国提供了一种独特的机会，可为提高安全和更有效地推动国际贸易和交通运输制订边境和海关政策。内陆发展中国家及其过境伙伴国可利用这些便利化工具提高过境安全和改进过境效率。内陆发展中国家及其发展伙伴可加大力度进一步应用过境和运输便利化工具。会议敦促亚太经社会/欧经委继续鼓励这些进程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跨境问题项目工作组自 1998 年启动以来为运输基础设施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一进程，以便使其成为各国之间有效的合作平台。这一合作机制还需要进一步强化以便为协调和合理规划区域基础设施和便利化措施创造必要的机构平台。

55. 会议建议在边境口岸加大力度改善基础设施，加强机构间协调和合作，以及实施一体化的出入境管理，一站式检查和单一窗口清关，使用新的非侵入性检查技术以及应用风险管理。

56. 会议注意到，本区域已经制定了一些行之有效的过境便利化举措，例如，一站式边检站、入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(TIR 电子预申报，快捷方式)用于海关清关。会议强调，本区域内陆发展中国家和过境国家在其发展伙伴的支持下，应

考虑扩大或复制这些举措。此外，会议要求欧经委、亚太经社会和高一级代表办公室为制订有效的国家间机制提供支持，以便广泛交流与政策、战略数据和其他资源有关的最佳做法经验，以改进过境政策。

发展生产能力和使出口基础多样化

57. 会议注意到，本区域许多内陆发展中国家是依赖商品出口的，其中数量众多的国家主要依赖于矿产品、石油和农产品等往往是低增值产品。由于商品价格的波动性，使内陆发展中国家极容易受到外部贸易冲击。会议呼吁采取共同措施和行动，支持内陆发展中国家减少商品依赖性的努力，其中通过将其出口基础多样化和提高商品的加工和增值等措施。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商品多样化，包括通过互相商定的条件转让相关技术，支持发展和强化其生产能力，以及增强制订相关政策的能力建设。

58. 会议强调，为了减轻由于地处内陆而造成的消极的发展影响，应在投资、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)和技术等领域制订各级全面、连贯和协调的政策，以支持内陆发展中国家努力发展地方生产能力和使产品和市场多样化，从而在减少对于外部冲击的脆弱性的同时提高其竞争力和生产力。就此，会议呼吁国际社会提供支持。

利用汇款

59. 会议认为，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。这些资源有助于减少贫困、创造就业和学习技能。在许多情况下，返回的移民工人正在投资于新的企业，从而对生产能力的发展作出贡献，其中包括在服务行业。会议认为，派出国的政府可采取更为系统的做法以提高移民工人的技能、减少移民面临的交易成本以及加强与其在海外的移民社区的联系，以便吸引他们的技能和在国内投资。会议还指出，接受国可作更多的工作为移民工人提供安全的工作环境和为有效转移汇款提供便利。

促进旅游事业

60. 会议注意到，国际旅游事业正日益成为全球贸易的一个重要组织部分，并呼吁增加对这一部门的投资。对于内陆发展中国家而言，旅游业能产生源源不断的外汇流入和部门间的积极的联系，从而促进其他部门的增长，并且比其他大多数经济部门能产生更强有力的和多元的溢出效应。从内陆发展中国家的视角而言，可能需要采取战略干预行动以促进旅游事业方面更为平衡的性别和社会公平成果，并且为确保环境可持续性应当采取更加谨慎的措施。会议强调应促进可持续的旅游事业，特别是生态旅游和山区旅游，以促进内陆发展中国家创造就业机会和减少贫困。

促进贸易能力和加强贸易便利化

61. 会议认为，内陆发展中国家的贸易成本仍然极高，通常要比亚洲其他中等收入发展中国家高出四到七倍。

62. 会议建议内陆发展中国家采取以下措施推进贸易便利化：

(a) 由于加入世贸组织很可能会获得非歧视性的市场准入和一个多边贸易框架带来的其他好处，目前正在寻求加入的内陆发展中国家应在加入世贸组织方面得到其贸易伙伴的支持，并且，加入条件不应繁琐。内陆发展中国家在其加入努力和执行承诺的过程中应得到国际社会的技术援助和能力建设支持；

(b) 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) 充分利用由相关国际组织开发的贸易便利化工具以进一步增强相关利益攸关方的能力。就此，鼓励内陆发展中国家利用联合国亚洲及太平洋无纸化贸易专家网络开发的关于商业流程分析、单据统一、数据统一和模型制作、以及单一的实施窗口等；

(d) 考虑到并确保贸易便利化措施要与现有的国际和区域协定、机制和保证保持一致，并建立在现有的国际标准和公约的基础之上(例如由联合国贸易便利化和电子商务中心颁布的或由联合国国际贸易法委员会或世界海关组织所支持的标准)；

(e) 制订相关机制以更准确地监测在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. 会议敦促欧亚内陆发展中国家携起手来在对非关税壁垒分析的基础上开展与贸易有关的改革，包括其他贸易壁垒和与贸易有关的措施的分析。会议对在全球层面非关税壁垒活动将越来越直接和非直接地影响到内陆发展中国家的出口能力和竞争力及其市场准入和对全球贸易的进入表示关切。会议敦促联合国各实体(包括亚太经社会和欧经委)与联合国贸易和发展会议以及其他相关国际和区域组织合作，向内陆发展中国家提供关于世贸组织加入进程的必要的技术、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，从而提高全球和区域合作的水平。

筹资和公私营伙伴关系

64. 会议指出，鉴于内陆发展中国家扩大和维持其交通运输基础设施需要大量的资源，筹资是一个明显的挑战。为了应付这一挑战，与会者强调有必要制订创新的筹资解决办法以补充该领域的公共投资。一

种创新筹资解决办法是通过提高内陆发展中国家对于公私营伙伴关系计划的准备情况以及在政策制订、管理改革和行政安排方面创造有利的环境，来进一步推动这些国家发展公私营伙伴关系的机会。捐助方和国际金融机构也可考虑建立国家或次区域创新筹资机制的必要性，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的资金，例如通过利用捐助方的赠款来利用来自国际金融机构的贷款，从而进一步发展公私营伙伴关系机会。

65. 会议敦促各国简化养护现有设施的机制。为确保道路养护有足够的资金，相关国家不妨利用从一些来源收集的财政收入来建立专门的道路基金，例如消费品的税金，主要是：(a) 燃料；(b) 道路收费；(c) 车辆牌照年费；(d) 重型车辆的补充费用；和(e) 超载的罚款。一些内陆发展中国家已设立了道路基金作为筹集道路养护资金的有效手段。其他一些内陆发展中国家，包括老挝人民民主共和国和尼泊尔，应仿效这些行之有效的最佳做法。总的来说，为了维护现有资产的价值和减少将来的筹资需求，采用基础设施发展和养护的区域做法至关重要。在区域层面，促进在各国、国际金融机构和其他利益攸关方(包括私营部门)之间的协同增效很有必要，有助于探索亚洲公路网和泛亚铁路线路沿线优先基础设施项目的融资机会，并有助于促进内陆发展中国家发展公私营伙伴关系。还需要努力查明投资优先事项和前景以及不同的项目筹资做法，以及交流与主要公路的筹资、发展和运营有关的经验。会议指出，南南合作可用于促进基础设施发展。

深化区域合作和一体化

66. 除了在多边层面的努力之外，会议强调需要采取措施深化区域合作和一体化，包括通过自由贸易协定等手段。会议指出，克服亚洲内陆发展中国家被边缘化的一个关键因素是推动其积极参加现有的区域协定和框架，并向其提供应有的特别和有区别的待遇，以使发展受益最大化。

67. 会议强调，虽然加强贸易——投资联系对于提高区域合作和一体化至关重要，但通过建立创造贸易机会的合资企业，这种联系也会导致相关个别国家的出口供应能力的提高，而这反过来又会导致增长的提高和创造更多的就业机会。同样，自由贸易协定从寻求效率的区域结构改革的角度来说，也会刺激投资流动。此外，如果政策优先集中在由跨国投资流动而强化贸易——投资联系所推动的纵向一体化和横向专门化来发展生产网络的话，那么在提高区域内贸易和投资流动方面会有巨大的受益。有必要通过提倡区域积累的做法设计发展友好的和贸易扩大的原产地规则。

扩大区域/次区域举措

68. 会议一致认为，内陆发展中国家有必要采取新的发展模式，其战略目标是使区域更加一体化(包括城市/农村互联互通)从而导致包容性和可持续的迅速增长。这就需要采取共同的行动在区域层面制订更广泛的经济一体化框架，确保对内陆发展中国家公平的经济和社会效

益，发展区域交通运输、能源和通信网络，改善贸易和交通运输便利化，以及加强信通技术互联互通。

69. 会议强调了《阿拉木图行动纲领》五个优先领域的两个重要方面：第一，有助于增加对优先领域，特别是与在内陆和过境发展中国家建立高效率过境运输系统所需要的基础设施的发展和养护有关的领域的投资的刺激行动，而反过来这对于加速增长和改革模式为有关国家贫困和处境不利的地区提供更多的好处，同时要考虑到城市经济的多样化；第二，提高利用现有的贸易优惠的能力，而这些能力受到基础设施和其他能力制约因素的限制。

70. 会议还一致认为，应扩大和强化现有的区域合作框架，以便各国能集体面对挑战。就此，与会者指出，关键在于在亚太经社会和欧经委区域之内和各地加强发展合作，以便开发区域市场和国内生产能力。这些领域覆盖以下优先方面：开发新的市场、技术转让、吸引外国直接投资和过境运输发展。多年来，亚太经社会和欧经委提供了有用的平台，从而促进了欧亚内陆发展中国家之间更紧密的和更有效的合作和协作。现在时机已经成熟，内陆发展中国家应更有效地利用这些平台，加快发展、提高福利和减少风险和脆弱性，更好地融入全球生产、交通运输和贸易体系。

国际支持

71. 会议呼吁国际社会推动内陆发展中国家加入世贸组织，因为自从《阿拉木图行动纲领》通过以来只有四个内陆发展中国家完成了加入程序。会议还呼吁那些尚未成为世贸组织成员的内陆发展中国家加紧与其贸易伙伴接触以完成加入程序，并敦促所有原产自内陆发展中国家的出口产品都在世贸组织发达国家成员中享有免税和免配额市场准入。

72. 会议认为，鉴于内陆发展中国家严重的结构性不利条件，通过官方发展援助等外部资源的援助将在支持其经济发展和社会进步方面发挥重要作用。这些国家需要外部资源来建设其经济和社会基础设施，特别是在投资于基本服务方面，例如水、环卫、能源、交通运输、住房、卫生和教育等。这些资源可补充内陆发展中国家的国家努力，扩大其生产能力并使其多样化，促进外国直接投资和贸易，适应技术创新，促进性别平等，确保粮食安全以及减少收入贫困。

73. 就此，会议建议内陆发展中国家改善其体制和治理结构以便使官方发展援助能更有效地支持其满足特殊需要。要求捐助方增加对内陆发展中国家的财政资源和技术援助。

74. 会议强调贸易援助对内陆发展中国家能力建设的重要性，其领域包括：(a) 制订贸易政策；(b) 参加贸易谈判和执行贸易便利化措施；(c) 发展与贸易有关的基础设施；(d) 出口产品多样化和加强生产能力以便提高内陆发展中国家的产品在出口市场上的竞争力。就

此，会议鼓励发展伙伴继续并增加其对贸易援助举措的支持，要充分考虑到内陆发展中国家的特别需求和要求。

75. 会议强调外国直接投资在促进内陆发展中国家的贸易潜力和经济增长方面的重大作用。会议还着重指出了外国直接投资在为交通运输、电讯和公用事业提供基础设施方面所发挥的支持作用。会议认为，有必要根据国家立法和发展需要为外国直接投资推动和维持一种有利的商业环境。

76. 会议确认联合国系统以及区域、次区域和其他国际组织在内陆发展中国家提供技术、财政和能力建设支持，使其更好地参加国际贸易和实现包括《千年发展目标》在内的国际商定的发展目标方面所发挥的支持作用。会议请联合国系统各组织，包括各区域委员会、其他国际组织以及区域开发银行，在各自授权的范围内加强内陆发展中国家的努力，以克服结构性障碍并从国际贸易和投资体系中受益。

77. 会议注意到最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室在宣传和鼓吹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，以及在为内陆发展中国家动员国际支持和资源帮助它们克服脆弱性、增强抵御能力和走上经济、社会和环境可持续发展的持久发展道路方面所发挥的关键作用。会议呼吁高级代表办公室加大宣传力度和动员国际和联合国系统范围的支持，继续援助内陆发展中国家。

78. 会议敦促欧亚内陆发展中国家尽早批准或加入 2010 年 9 月 24 日关于设立内陆发展中国家国际智囊团的多边协定，以便使 2009 年 7 月 27 日在乌兰巴托成立的智囊团投入全面运作。内陆发展中国家满意地指出，内陆发展中国家国际智囊团临时秘书处的成立是其全面运作的重要的第一步。会议认识到智囊团在向成员国提供技术和能力建设支持方面的潜在作用，认为最理想的做法是智囊团与现有的网络和各区域委员会的举措开展协作。

2015 年之后的发展议程

79. 会议认为，《千年发展目标》提供了一种强大的工具，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在一起。在欧亚内陆发展中国家中，在实现目标的进展方面不仅在各不同的目标和指标方面存在相当大的差异，而且目标的实现情况在各区域、次区域和国家以及一国之内的不同的人口群体之间也分布不均。会议强烈认为，在 2015 年之后的发展议程中应在明确突出不平等和差异的基础上增进各项目标。会议还同意几项关键的差距，包括政策差距、战略差距、增长差距、资源差距和实施差距，需要在 2015 年之后的议程中明确解决，以实现所规定的目标。内陆发展中国家需要瞄准缓解气候变化和减少环境脆弱性作为发展挑战。

80. 会议强调通过经济增长努力提高福祉和幸福是实现任何 2015 年之后发展目标的关键，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。会议还确认在欧亚内陆发展中国家中增长有时伴随着环境的退化，因此，有必要提倡绿色经济政策。还有其他一些领域需要再次强调，其中包括贫困与饥饿、性别不平等和妇女增权、与卫生相关的结果(包括非传染性疾病)、更强调质量方面的教育目标、体面的和生产性就业、以及人口动态，其中包括城镇化。其他一些也值得优先重视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、可持续的交通运输、自然灾害和气候变化、和平与安全、人权、各级体制能力建设、更大的政策连贯性和全局性变革、明确界定的问责框架、各级的治理(包括全球发展伙伴关系和合作)，以及在国家政府和国际社会之间更公平地分摊责任。会议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有了多面的特征，因此，强调不同的利益攸关方(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 年之后的发展议程方面的作用在提高。
