



## 亚洲及太平洋经济社会委员会

## 第七十二届会议

2016年5月15日至19日，曼谷

临时议程\* 项目2(b)

**最不发达国家、内陆发展中国家和太平洋岛屿发展中国家问题特别小组：与内陆发展中国家相关的发展问题****《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》的区域执行情况****秘书处的说明****内容摘要**

《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》邀请各区域和次区域组织、联合国系统各实体的理事机构以及各国际组织将《维也纳行动纲领》纳入各自的工作方案主流。亚洲及太平洋经济社会委员会(经社会)在其第 71/3 号决议中要求执行秘书视情况并在经社会的任务授权范围内将《维也纳行动纲领》纳入经社会工作方案的主流，并就《维也纳行动纲领》执行情况提交年度分析报告。

关于区域执行工作，《维也纳行动纲领》大多数内容已纳入经社会工作方案的主流。亚太经社会已查明内陆发展中国家面临的三大制约因素：(a) 缺乏人力和财政资源；(b) 缺乏技术和体制能力；(c) 缺乏政治和政策支持。为了统筹解决这些制约因素，并确保执行文件 E/ESCAP/71/2 中所载的《维也纳行动纲领》实施路线图，已开展了相关活动。在国家层面，对政策制定、方案实施及利益攸关方的协调提供了支持。在次区域和区域层面，对分析工作、人际网络、知识共享、过境合作和区域一体化提供了支持。

本报告首先回顾了亚洲及太平洋地区内陆发展中国家的当前状况，探讨了其主要宏观经济指标以及千年发展目标的执行情况。然后探讨了执行《维也纳行动纲领》的进展情况。最后，报告重点提到了秘书处为支持本地区内陆发展中国家能力建设开展的一些活动。

最不发达国家、内陆发展中国家和太平洋岛屿发展中国家问题特别小组似宜就秘书处应如何与各发展伙伴和其他国际实体开展合作，协助内陆发展中国家实施《维也纳行动纲领》，并开展能力建设使其能够作出适当的政策应对，从而更加协调一致的方式应对各自发展中的特殊需要和挑战，向秘书处提供指导。

\* E/ESCAP/72/L.1。

## 一. 引言

1. 认识到内陆发展中国家面临的独特发展挑战及其脆弱性，国际社会在其后多次联合国大会中通过了支持这些国家的具体行动纲领。2003 年，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：在内陆和过境发展中国家过境运输合作全球新框架下解决内陆发展中国家的特别需要》，其后于 2014 年通过了《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》。

2. 《维也纳行动纲领》不仅载有应对阻碍内陆发展中国家发展的结构性障碍的透彻诊断和具体的政策建议，而且旨在根据这些国家及其发展伙伴的共同承诺建立强有力的伙伴关系，以便采取具体行动处理每个优先行动领域。

3. 内陆发展中国家面临着这些独特的挑战与其缺乏直接的陆地出海口，地处偏远以及远离世界市场都有关系。由于与最近的港口路途遥远、繁琐的过境程序和不足的基础设施造成了较高的运输的成本，这使其竞争力和经济增长潜力受到了负面的影响。因此，《维也纳行动纲领》强调谈到旨在将内陆发展中国家与世界其他国家连接起来的种种措施。

4. 本报告首先回顾了亚洲及太平洋地区内陆发展中国家的当前状况，探讨了其主要宏观经济指标以及千年发展目标的执行情况。然后谈到执行《维也纳行动纲领》的进展情况。最后，报告重点提到了秘书处为支持本地区内陆发展中国家能力建设开展的一些活动。

## 二. 亚太内陆发展中国家的状况

5. 这一节提供了亚洲及太平洋内陆发展中国家的若干宏观经济数据和实现千年发展目标指标的数据。

### A. 经济增长

6. 表 1 显示，在过去的五年里，本区域的内陆发展中国家以平均 5.3% 的速度在增长，比所有亚太发展中国家的平均速度略低。与 2000 年代相比，这表明增长速度出现了显著的下降，当时这些国家的年平均年增长率超过 8%。然而，这一速度比 1990 年代的速度显著要高，当时正是前苏联解体之后新生的各中亚共和国出现经济受困时期。

表 1

## 亚太经社会内陆发展中国家五年期年平均经济增长率(从 1991 至 2015 年)

	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2015
<b>东亚</b>					
蒙古	-2.8	2.8	6.5	6.5	10.2
<b>中亚</b>					
亚美尼亚	-12.0	5.1	12.6	3.8	4.3
阿塞拜疆	-16.0	7.1	13.1	16.4	2.2
哈萨克斯坦	-9.3	2.5	10.4	6.2	4.8
吉尔吉斯斯坦	-12.7	5.6	3.8	4.4	4.6
塔吉克斯坦	-17.6	0.0	9.7	6.5	5.6
土库曼斯坦	-8.8	4.5	5.1	10.4	10.8
乌兹别克斯坦	-4.1	3.9	5.5	8.5	7.7
<b>南亚</b>					
阿富汗	-4.6	-5.1	13.6	9.4	5.8
不丹	3.8	7.0	7.9	9.5	5.3
尼泊尔	5.2	4.8	3.5	4.5	4.0
<b>东南亚</b>					
老挝人民民主共和国	6.2	6.2	6.3	8.0	7.5
<b>发展中经济体</b>	<b>6.9</b>	<b>5.8</b>	<b>7.3</b>	<b>7.6</b>	<b>5.4</b>
<b>内陆发展中国家</b>	<b>-7.9</b>	<b>3.8</b>	<b>8.5</b>	<b>8.1</b>	<b>5.3</b>

说明：使用了根据 2010 年美元市价计算的 GDP 数据(2005 年价格)作为权重以计算总额。若某国数据为空，其余国家的权重向上调整，以保证相加之和为 100%。

## B. 通货膨胀

7. 表 2 显示，2006-2010 年期间以及 2011-2015 年期间，亚太内陆发展中国家的通货膨胀大幅度下降，而且在 2011-2015 年期间，其通货膨胀率仅超过整个区域所有发展中国家平均值 1.3 个百分点。总体来说，本区域内陆发展中国家通货膨胀长期以来下降。2011-2015 年期间仅有蒙古和乌兹别克斯坦两个国家的通胀率为两位数、达到略高于 10%，而在 2006 至 2010 年期间，有 6 个国家的通胀率为两位数。

表 2  
 亚太经社会内陆发展中国家五年期年平均通货膨胀率(从 1991 至 2015 年)

	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2015
<b>东亚</b>					
蒙古	..	18.8	6.4	11.4	11.2
<b>中亚</b>					
亚美尼亚	..	32.5	3.0	4.0	5.4
阿塞拜疆	478.4	42.0	3.0	11.2	3.7
哈萨克斯坦	..	39.2	8.1	10.2	6.6
吉尔吉斯斯坦	..	25.3	6.8	10.1	8.2
塔吉克斯坦	..	..	18.0	11.3	7.1
土库曼斯坦	1 419.6	216.9	8.0	7.2	5.6
乌兹别克斯坦	537.7	77.7	19.2	12.6	10.8
<b>南亚</b>					
阿富汗	..	..	..	9.5	6.1
不丹	11.3	8.4	-1.7	5.6	8.4
尼泊尔	11.3	7.9	3.3	8.1	9.2
<b>东南亚</b>					
老挝人民民主共和国	13.9	49.7	13.7	5.2	5.7
<b>发展中经济体</b>	<b>37.3</b>	<b>18.8</b>	<b>6.1</b>	<b>5.5</b>	<b>5.4</b>
<b>内陆发展中国家</b>	<b>657.4</b>	<b>92.4</b>	<b>8.3</b>	<b>9.8</b>	<b>6.7</b>

**说明：**使用根据 2010 年美元市价计算的 GDP 数据(2005 年价格)作为权重以计算总额。若某国数据为空，其余国家的权重向上调整，以保证相加之和为 100%。

### C. 千年发展目标

8. 尽管 2015 年已经过去，《千年发展目标》也由《2030 年可持续发展议程》接替，但只有待 2015 年千年发展目标指标数据公布后才能评价最终实现结果。鉴于 2012 至 2014 年间均有数据可查，因此追踪本地区最不发达国家以上指标的预期实现状况依然很有意义。这一工作对于《2030 年议程》也有用处，因为议程中收入了千年发展目标中尚未实现的内容。

9. 《2030 年可持续发展议程》第 16 段指出：

“我们再次承诺全面实现所有千年发展目标，包括尚未实现的目标，特别是为此根据相关支助方案，重点为最不发达国家和其他情况特殊的国家提供更多的援助。新议程巩固发展了千年发展目标，力求完成没有完成的目标，特别是帮助最弱势群体。”。

10. 表 3 和表 4 显示了 12 个亚太内陆发展中国家实现选定千年发展目标指标的情况。在此所挑选的指标是那些内陆发展中国家提供了最多数据的指标。各表格中关于预测的编制方法详见《亚太区域千年发展目标系列报告》2015 年版——《让梦想成真：亚洲及太平洋技术、金融和统计促进可持续发展》。

表 3

**亚太内陆发展中国家若干千年发展目标指标的预期实现状况：指标详情**

目标	指标	国家百分比			有数据可查的国家
		截至 2015 年	2016 年至 2030 年	2030 年后	
1	每日收入低于 1.25 美元(购买力平价)的人口比例	100	0	0	9
	低于最低食物能量摄取标准的人口比例	50	38	13	8
	5 岁以下儿童中体重不达标的比例	38	25	38	8
2	从一年级读到小学最高年级的学生比例	67	22	11	9
	小学净入学率	44	11	44	9
	小学教育完成率, 全体	100	0	0	8
3	国民议会中妇女所占席位比例	0	60	40	10
	小学教育中女生对男生比率	100	0	0	10
	非农业部门有酬就业者中妇女比例	50	25	25	8
4	婴儿死亡率	42	33	25	12
	5 岁以下儿童死亡率	50	25	25	12
5	产妇死亡率	25	25	50	12
	由卫生技术人员接生的新生儿比例	42	8	50	12
	产前护理覆盖率(至少接受过 1 次产前护理)	64	18	18	11
6	肺结核发病率	100	0	0	11
7	使用改善的卫生设施的人口比例	33	17	50	12
	使用改善饮用水源的人口比例	78	22	0	9

**资料来源：**亚太经社会的数据计算基于联合国千年发展目标数据库(2016 年 3 月查阅)和世界银行贫困与不平等数据库中在第一项千年发展目标之下与贫穷相关的指标(2015 年 5 月查阅)。

表 4

## 亚太区域内陆发展中国家选定千年发展目标指标的预期完成状况：国别详情

内陆发展中国家	选定指标百分比			有数据可查的指标
	截至 2015 年底	2016 年至 2030 年	2030 年后	
<b>最不发达国家</b>				
阿富汗	27	36	36	11
不丹	60	13	27	15
老挝人民民主共和国	53	24	24	17
尼泊尔	60	27	13	15
<b>非最不发达国家</b>				
亚美尼亚	69	0	31	16
阿塞拜疆	47	27	27	15
哈萨克斯坦	77	8	15	13
吉尔吉斯斯坦	53	20	27	15
蒙古	73	13	13	15
塔吉克斯坦	40	40	20	15
土库曼斯坦	60	10	30	10
乌兹别克斯坦	54	15	31	13

**资料来源：**亚太经社会的数据计算基于联合国千年发展目标数据库和世界银行贫困与不平等数据库中在第一项千年发展目标之下与贫穷相关的指标。(均于 2016 年 3 月检索)。

**说明：**千年发展目标第 1-7 的部分指标。

11. 表 3 显示了到 2015 年、从 2016 至 2030 年期间、或在 2030 年后，预计能够实现一些选定的千年发展目标指标中每项指标的具体目标的内陆发展中国家所占的百分比。预计到 2015 年有较大比例的内陆发展中国家能够实现的各项指标是：“每日收入低于 1.25 美元(购买力平价)的人口比例”(100%)、“小学教育完成率，全体”(100%)、“小学教育中女生对男生比率”(100%)、“肺结核发病率”(100%)、“使用改善饮用水源的人口比例”(78%)。

12. 千年发展目标中最值得关注的是目标 4 “降低儿童死亡率”和目标 5 “改善孕产妇保健”。如表 3 所示，就上述目标而言，预计截至 2015 年底完成表中所列各项指标的国家评价仅为 44%。此外，预计将在《2030 年议程》覆盖期间完成上述目标的国家仅占 22%，其余 34%的国家预计将在 2030 年后方可完成上述目标。在《2030 年议程》执行过程中，上述这些领域以及卫生问题亟需得到国家及其发展伙伴的重视。

13. 表 4 显示了表 3 中各项指标的国别预期完成情况。预计截至 2015 年底能够完成最多目标的内陆发展中国家依次为哈萨克斯坦(77%)、蒙古(73%)、亚美尼亚(69%)、不丹(60%)、尼泊尔(60%)和土库曼斯坦(60%)。平均来看,对于那些既是最不发达国家又是内陆发展中国家的国家来说,截至 2015 年底预期完成指标的比例较低。但差别并不很大。

### 三. 《维也纳行动纲领》的执行进展情况

14. 维也纳行动纲领载有 21 项具有时间限制的具体目标、23 项内陆发展中国家应采取的行动、9 项过境发展中国家应采取的行动、25 项内陆发展中国家和过境发展中国家应联合采取的行动以及 30 项发展伙伴应采取的行动。

15. 一年一度的《亚太有特殊需求国家发展报告》追踪亚洲内陆发展中国家在实现以下 3 个旨在反映《维也纳行动纲领》的重要内容的选定指标方面所取得的进展情况:从主要商业中心到停泊在最近海港的轮船之间的货物交付时间;出口产品集中度指数;以及每一百人中固定宽带互联网用户的数量。第一个指标衡量《维也纳行动纲领》第一个目标“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”的进展情况。第二个指标反映的是《维也纳行动纲领》第五个目标“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、加大增值和多样化、减少对商品的依赖”的进展情况。最后,第三个指标则侧重于《维也纳行动纲领》中与“基础设施建设和维护”有关的第二个优先事项的重要内容。

16. 每一个内陆国家面临着一系列独特的挑战和优先事项。需要采取注重减轻由于地处内陆带来的不利后果的各项战略和政策,消除本国进入全球市场的具体障碍,应对区域市场一体化面临的特有挑战。

17. 在其中,亚太区域有四个国家既是最不发达国家也是内陆发展中国家:阿富汗、不丹、老挝人民民主共和国和尼泊尔。这四个国家面临着不同的挑战。这些挑战直接牵涉到它们作为最不发达国家的性质,而不涉及其内陆地理位置。不丹、老挝人民民主共和国和尼泊尔都严重依赖其邻国。对不丹和尼泊尔而言,印度是其主要的贸易伙伴,而对老挝人民民主共和国而言,其主要贸易伙伴是泰国、越南以及越来越多是中国。这些国家与其邻国的关系相对较好,这就降低了其运输成本,但使得内陆国与沿海邻国开展任何形式的谈判时都处于一种非常弱的地位。

18. 《维也纳行动纲领》确定了在这十年里为内陆发展中国家采取行动的六大优先领域。下文将介绍前五个。

#### A. 基本过境政策问题

19. 内陆发展中国家主要依赖陆路运输模式(公路和铁路)进入区域和全球市场。然而,陆路运输却面临着许多有形和无形的障碍,主要是在边境关口:缺乏足够的基础设施、复杂繁琐的手续和程序、高昂和繁多的入境或过境收费、边检当局和各利益攸关方之间缺乏协调、运输手段的技术标准不统一、对司机和车组人员的签证要求严格、以及边界双方办公时间不一致。

20. 离海边的距离是衡量进展的一个关键因素。然而，内陆国家依赖于牢固的跨境政治关系、依赖于过境邻国的基础设施、和平与稳定以及行政做法这些都使它们受困，并使它们在人类发展方面难以取得成绩。

21. 关于往返船只所需的天数，数据显示，阿富汗、不丹和尼泊尔按基准衡量的业绩表现之间存在着越来越大的差距。对不丹和尼泊尔而言，其差距最主要是因为基准国家的这一指标值出现下行趋势。而对阿富汗而言，一段时间内，往返船只所需要的天数增加了，尤其是在 2013 年(73 天)到 2015 年(86 天)期间。根据《2015 年亚太有特殊需求国家发展报告：克服结构性挑战，建设生产能力》，在减少到达最近海港所需时间方面，内陆发展中国家中老挝人民民主共和国做得最好。

22. 对其余内陆发展中国家而言，在所涉期间，仅有两个国家的往返船只所需天数出现明显减少：亚美尼亚和阿塞拜疆。自从 2010 年以来，亚美尼亚这一指标值接近、甚至略低于基准值。阿塞拜疆的这一指标与基准值之间的差距不大而且基本平稳，而且 2009 至 2011 年之间明显减少。2015 年，阿塞拜疆的这一指标值为 24 天，而基准值为 16 天。在这一群体内的其他内陆发展中国家的往返船只所需天数要高出许多，而吉尔吉斯斯坦、蒙古和塔吉克斯坦的这一指标在所涉期间大致平稳。哈萨克斯坦取得一些进展，乌兹别克斯坦尤其如此：其往返船只所需的天数从 2014 年的 85 天减少至 2015 年的 74 天。

23. 亚太经社会成员国于 2012 年通过的《国际道路运输便利化区域战略框架》查明了国际道路运输面临的重大挑战，并提出了解决方案和支持模式。《框架》就如何全面地处理无形障碍向各国及其发展伙伴提供了指导。

24. 发展高效的国际铁路运输，可为本区域的内陆发展中国家带来巨大的效益。这将使它们能够以一种具有成本效益的方式通达海港，并支持这些国家的可持续发展，因为铁路运输有利于环境而且能效较高。《维也纳行动纲领》还敦促内陆发展中国家和过境国努力发展铁路运输[第 32(c)段]。

25. 亚太经社会成员国最近通过了关于“通过国际铁路运输便利化区域合作框架”的第 71/7 号决议，其中授权秘书处开展相关活动加强本区域铁路运输，使内陆发展中国家更加便利通达海洋。

## **B. 基础设施建设和维护**

26. 老挝人民民主共和国和尼泊尔等国的基础设施薄弱，这使从国内通往拥有良好基础设施的泰国和印度等过境国的交通运输很不方便。例如，从泰国用火车运货到老挝人民民主共和国还要再转载到卡车上，因为老挝人民民主共和国没有铁路系统。

27. 成员国一直在与国际、区域与次区域组织和开发银行携手合作，努力提高过境运输的质量和效率，并努力解决突出的问题。

28. 最近，孟加拉国、不丹、印度和尼泊尔签署了一项机动车协定，这一协定将进一步改善内陆国不丹和尼泊尔的过境程序。2010 年签署的《阿富

汗—巴基斯坦过境贸易协定》使阿富汗能够通达巴基斯坦的海港。2012年，这一协定扩大至内陆国塔吉克斯坦。

29. 通过采取一系列便利化举措，在克服过境运输的一些制约因素方面取得了进展。然而，许多措施是在相对孤立的情况下采取的，这就意味着没有取得整体效果。

30. 有时便利化协定之间会出现冲突，而其他的过境措施因一系列体制原因实际上难以执行。因此，内陆发展中国家的公路和铁路过境运输仍然面临着严峻的挑战，整个过境流程中出现过长的延迟，而且运输和物流成本较高。因此，对本区域而言，内陆发展中国家和过境发展中国家的跨境和过境运输便利化仍然任重道远。

31. 秘书处编制的分析报告《消除交通运输、信通技术及能源基础设施的差距以实现无缝区域互联互通》<sup>1</sup>指出，采用新技术能够提高效率并改善运营，从而增强现有的基础设施。这份报告确定了一些对陆路跨境光纤基础设施的高度优先投资，以促进信息和通信技术互联互通。

32. 关于每百人固线宽带互联网用户数，只有不丹取得了一些成果，在2014年达到3，而基准值是9。从2013至2014年期间，基准值大幅度提高，从而使这些国家群体的差距扩大了。亚美尼亚、哈萨克斯坦和蒙古分别赶上、超过和接近这一基准值，而塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦则进展非常小。从2012至2014年间，吉尔吉斯斯坦取得了较大的进展，该指标值从低于1增加至大于4。阿塞拜疆在互联网方面的成绩令人瞩目，其指标值在2014年达到了20，而基准值为9。该国家领先开展建设跨欧亚信息高速公路，该高速公路预计将向中亚国家提供互联网和电信系统并成为东西运输走廊的重要组成部分，这一点将在《2016年亚太有特殊需求发展报告》中进一步讨论。

### C. 国际贸易和贸易便利化

33. 《维也纳行动纲领》的优先事项三涉及国际贸易和贸易便利化。尽管内陆发展中国家在落实《维也纳行动纲领》方面取得了一些进展，但要提高其竞争力并促进互联互通，仍然需要作出更多努力。

34. 在对硬性基础设施进行投资的同时，大多数内陆发展中国家的薄弱软性基础设施看来也得到改善。在2015年，在世界银行的营商环境便利度指数等调查中，大多数国家的排名显著提升，其总体营商便利及跨越国境便利都是如此。随着哈萨克斯坦于2015年加入世界贸易组织，现在仅有土库曼斯坦和乌兹别克斯坦仍然没有加入世界贸易组织。这些发展为改进和深化经济一体化带来良好的中期前景。

35. 阿塞拜疆、哈萨克斯坦和土库曼斯坦的出口产品集中度指数值不仅相对较高，而且一段时间以来还有所增加。蒙古和塔吉克斯坦的出口集中度也

<sup>1</sup> 联合国亚洲及太平洋经济社会委员会，《消除交通运输、信通技术及能源基础设施的差距以实现无缝区域互联互通》(ST/ESCAP/2703)。

较高，但其幅度相对较低，蒙古是出现了上升趋势，塔吉克斯坦则呈上下波动。这一群组中多元化程度最高的经济体是亚美尼亚、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦。一段时间以来，亚美尼亚降低了其出口集中程度，自从 2012 年以来已接近基准值。而一段时间以来吉尔吉斯斯坦的出口产品集中度指数也下降了，2010 年以来已低于基准值。

#### D. 区域一体化和合作

36. 这一次区域最近的经济业绩优于初级商品、尤其是石油的国际价格暴跌而遭受不利影响。次区域的政府痛切地认识到，它们不能再依赖于 2000 年代初那种由资源所带来的繁荣，要想应对持续存在的结构性挑战，就需要加大努力实现经济多元化和区域一体化。此外，缺乏直接的海港通道和海洋线路，再加上缺乏足够的运输基础设施，包括公路、铁路和跨境设施，造成了额外的实体扰乱和瓶颈，妨碍多元化和经济一体化。

37. 尽管面临着这些巨大的挑战，但有迹象表明一体化进程正在深化。中国和欧洲出现的蓬勃发展的价值链，激发人们寻找一种比空运和海运更有速度和成本混合优势的运输连接，对基础设施走廊的投资达到了空前巨大规模。中国的“一带一路”倡议、亚洲基础建设投资银行的正式成立以及该次区域有更多的南下枢纽线路开通，大为改善了对印度洋的港口连接，提供了多条线路分布，并增加过境运输的机会。

#### E. 经济结构转型

38. 出口产品集中度指数较高，表明其缺乏经济多元性。除了尼泊尔之外，既是内陆又是最不发达的国家的出口集中度指数与基准相比都较高。重要的是要指出，这一指标值对于相对价格浮动比较敏感，而商品价格的增大会使商品出口国显得集中度更高。对尼泊尔而言，它不仅为本区域所有内陆发展中国家中出口产品集中度指数最低，该指数甚至低于基准值。2014 年尼泊尔的该指数值为 0.15，相比之下基准值为 0.19。

39. 实行多元化以便开展其他活动、或许可以打入全球价值链，这种做法正变得日益可行，因为善运输和电力基础设施越来越受重视。一些大型项目，如哈萨克斯坦、土库曼斯坦和伊朗伊斯兰共和国之间的铁路连接线，以及改善中亚与阿富汗的铁路连接线的项目，已在 2014 年完成。同样，2015 年也采取了一些初步措施，包括土库曼斯坦—阿富汗—巴基斯坦—印度之间的管道铺设，吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗和巴基斯坦之间的 CASA—1000 电力输送，以及穿越北亚和中亚通往欧洲和中东的中国“丝绸之路经济带”倡议。

### 四. 秘书处开展的若干能力开发活动

40. 接下来扼要介绍秘书处为援助内陆发展中国家落实《维也纳行动纲领》而开展的若干能力开发活动。

## A. 过境政策基本问题

41. 2015 年，按照《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016 年)》，开展了几项活动援助内陆发展中国家在本区域实现建立一个可持续的国际综合多式联运和物流系统的共同愿景。秘书处组织开展相关活动时充分考虑到《维也纳行动纲领》中旨在促进区域一体化和合作的优先事项。

42. 区域运输互联互通面临的重大挑战之一是各种运输便利化协定执行不力。为了支持政府官员落实这些协定，亚太经社会开发了各种运输便利化模式[为了落实《维也纳行动纲领》第 22(d)、第 26(b)和第 27(a)段]。这四种模式是：

- (a) 安全可靠跨境运输模型，提供了利用新技术的车辆跟踪系统概念；
- (b) 高效率跨境运输模型，利用货车运输的新技术（牵引车和拖车交换）解决无形障碍；
- (c) 边境口岸综合管理模型，简化边境信息和设备流通；
- (d) 时间/成本—距离办法，查明走廊沿线的瓶颈。

43. 秘书处设立了交通运输便利化法律和技术专家区域网，以便支持加入、批准和执行与运输和过境便利化有关的国际公约、以及相关区域、次区域和双边协定[载于《维也纳行动纲领》第 26(a)、第 26(b)和第 27(a)段]。这一网络的主要目的是开发内陆发展中国家和过境国家在以下方面的能力：

- (a) 加入和有效执行相关国际公约；
- (b) 制订和执行次区域和双边交通运输协定。

44. 为了加强(边境内及跨界)边境机构之间的协作和合作，秘书处制定了加强国家协调机制以促进区域运输和贸易和运输便利化的准则。根据这些准则，向老挝人民民主共和国提供了咨询服务。

45. 亚太经社会将继续与本区域的内陆发展中国家合作，以协助它们根据《维也纳行动纲领》第 26(c)和(i)的要求加强负责边境监管的各个国家机构之间的合作。

46. 为提高过境流程的效率，并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和更有效率[《维也纳行动纲领》第 26(h)段]，亚太经社会与其他联合国机构合作，编写了一份关于无纸过境和运输系统的研究，以便提高内陆发展中国家和过境国规划和执行这样的系统的能力。这份研究和编写的培训资料将用来提高相关国家执行无纸过境系统的能力。

47. 2015 年 11 月，亚太经社会与(亚行)联手完成了不丹-印度过境走廊试点应用亚太经社会的安全可靠跨界运输模型的可行性研究。执行这一试点项目的日期尚有待两国商定。这一项目如果成功，将提高不丹与印度之间的过境运营效率，从而减少过境的时间和相关的运输费用，提高不丹经济的竞争

力，从而实现《维也纳行动纲领》中第 22(a)、第 22(b) 和第 25 段所载的目标。还有建议在不久的将来为其他内陆发展中国家开展类似的工作。

48. 秘书处继续与成员国合作制定并实施可持续的包容的交通运输政策，特别是在主要城市和二级城市推行可持续和包容的城市交通运输系统，并开展道路安全宣传工作和能力建设工作。主要活动是举行区域和次区域讨论会和国家讲习班，在本区域交流相关政策创新经验和成功的干预措施。

49. 在 2015 年期间，《区域行动方案》覆盖了内陆发展中国家，包括提供政策支持并传播相关知识，介绍可持续而包容的交通运输，城乡交通运输，气候变化对交通运输的影响以及有关建设具有抵御灾害能力又适应气候的交通运输基础设施的政策选择。

50. 2015 年 4 月 9 日和 10 日在不丹廷布举办了一场以制订可持续发展和包容性运输政策为主题的全国利益攸关方磋商和能力建设讲习班。可持续而包容的交通发展次区域研讨会于 2015 年 11 月 17 日和 18 日在哈萨克斯坦阿拉木图举行，来自中亚和高加索的内陆国家及蒙古的交通运输部门高级官员和城市代表参加了研讨会。

51. 建设具有抗灾能力并适应气候的交通运输以促进可持续发展的区域专家组会议于 2015 年 11 月 17 日和 18 日在加德满都举行，同时举行了第九届亚洲区域环境可持续交通运输论坛。在这次会议上，国际专家们、交通运输部门高级官员以及首都与二级城市的代表们交流了意见、问题和经验，探讨建设更加美好、更可持续而包容的全国、城市和乡村交通体系和服务，并探讨了建设具有抗灾能力和适应气候的交通运输体系政策。内陆发展中国家的决策者参加区域会议和次区域研讨会后颇有收获。

52. 2013 年开始举办了一系列有关加强南亚和东南亚交通运输互联互通的政策对话；最近的一次对话于 2015 年 12 月在德黑兰举行，南亚和中亚的内陆国参加了对话。这些政策对话重申需要采取一种总体规划的做法来加强内陆发展中国家与过境发展中国家之间的伙伴关系，从而提高次区域的交通运输互联互通。

53. 秘书处支持中亚经济体特别方案的运输和跨界问题项目工作组开展工作。这一方案覆盖区域是内陆国，意味着它们与本区域其他国家实现一体化、进而打通海洋连接通道，对于其可持续发展至关重要。在其他项目下，亚太经社会交通运输司一直在努力将中亚国家纳入亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港网络。亚太经社会交通运输司也一直在协助这些国家开展关于运输协定的谈判以及精简跨境手续，加强与其邻国的运输互联互通，以及帮助其打通出海通道。

54. 根据运用南亚和东南亚与其他次区域的互联互通走廊加强贸易和投资的承诺，秘书处于 2015 年 12 月在德黑兰举行了南亚加强交通运输互联互通政策对话。这次对话的目的是进行政策宣传，支持延长交通运输走廊以加强整个南亚和东南亚的区域交通运输互通互联。此外，在南亚区域合作联盟（南盟）第 18 届和第 19 届首脑会议召开期间，实施了一个关于加强南亚和东南亚（特别是内陆发展中国家）之间交通运输互联互通的发展账户项目。该项目的目的是为南亚及其邻国制订一个促进包容和可持续发展的互联互通总体规

划。换言之，该项目要为南亚编制全面的运输互联互通总体规划，要使该次区域自身内部、以及与周边各次区域实现互联互通，从而帮助该次区域利用其战略位置一跃而成为亚欧贸易的枢纽。

## **B. 基础设施建设和维护**

55. 在亚洲公路网工作组第六次会议(2015年11月,首尔)、泛亚铁路网工作组第四次会议(2015年11月,曼谷)以及陆港工作组第一次会议(2015年11月,曼谷)上,内陆发展中国家的代表们有机会表达了他们对发展交通运输的需求以及为此面临的挑战,尤其是技术和资金上的挑战。这些会议也让秘书处借机与内陆发展中国家代表们进行交流,以精简活动,更好地满足上述需求。

## **C. 亚洲公路**

56. 在一个为期三年的合作方案(2015-2017年)下,亚太经社会与韩国高速公路株式会社合作开展一些活动,以便:(a)制订道路安全设施基础设施标准;(b)制定智能交通运输系统部署范本;(c)就如何推动和促进实施亚洲公路设计标准制定战略。这一方案瞄准了第AH1号和第AH6号亚洲公路沿线的许多国家,包括阿富汗、阿塞拜疆、老挝人民民主共和国和尼泊尔这些内陆发展中国家,它们由于发生道路交通死亡使得原本就不宽裕的财政资源更加捉襟见肘。

## **D. 泛亚铁路**

57. 泛亚铁路的发展继续让内陆发展中国家受益,不仅改善了互联互通,而且为与发达邻国间的贸易往来提供便利。在东南亚国家联盟次区域,将中国与老挝人民民主共和国、蒙古和中亚国家连接起来的铁路项目正在取得进展。在亚太经社会和国际铁路联盟组织的、以铁路运输便利化为主题的研讨会(2015年12月,曼谷)上,与相关国家的铁路管理人员讨论了互联互通为这些国家带来的惠益。

## **E. 陆港**

58. 值得注意的是,为了使内陆发展中国家能更多享用运输基础设施和服务以促进经济增长,秘书处认识到有必要使各种模式一体化,并协助本区域建立高效的物流系统,2012年3月在曼谷召开的第二届交通运输部长级会议再次确认先前为秘书处规定的任务:努力走向实现建立一个亚太经社会所需要的国际一体化多式联运及物流系统的愿景,以便为正在出现的贸易模式提供服务。根据这一任务,秘书处与成员国积极协作开发陆港网,促使本区域各个基础设施网络之间实现更大程度的一体化,同时提高交通运输效率。

59. 秘书处在俄罗斯联邦的资助下实施了一个关于开发和运营国际重要陆港的能力建设项目,在此项目下秘书处与纽约联合国总部法律事务厅密切协作,协助成员国拟订和谈判《政府间陆港协定》。已成功举办仪式,亚美尼

亚、老挝人民民主共和国、蒙古、尼泊尔和塔吉克斯坦政府在仪式上签署了协定，自此之后秘书处一直与成员国密切合作确保这一协定早日生效。

60. 根据《协定》的条款，秘书处举办了陆港工作组第一次会议(2015年11月，曼谷)。阿塞拜疆、不丹、哈萨克斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古、尼泊尔、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦代表团借此机会向秘书处汇报了各自国家为进一步开发或运营陆港而正在建设、或规划中的项目，并重点谈到了在此过程中面临的种种挑战。为了应对这些挑战，秘书处于2015年派遣外地出访团，访问若干业已圆满完成陆港建设的成员国，并将它们的成功经验汇编成报告，以帮助最不发达国家将规划技巧和政策制订的最佳实践应用到陆港建设中。

## F. 筹资

61. 秘书处认识到本地区各国政府面临的财政预算压力，因此开展了大量活动以帮助最不发达国家吸引私营部门投资于基础设施建设，尤其是发展运输基础设施。尤其值得一提的是，2015年1月21日和22日在曼谷召开一场区域性公私营伙伴关系论坛，有七个内陆发展中国家(阿塞拜疆、不丹、哈萨克斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古、尼泊尔和塔吉克斯坦)参加了会议。这次会议让参会人员有独特的机会就私营部门如何能够高效参与交通运输基础设施的融资和发展交流了信息并分享知识。2015年还举行了次区域活动，如，2015年9月22日和23日在加德满都举行了关于南亚基础设施开发公私营伙伴关系的政策对话。该对话协助制定政策建议，指导阿富汗、不丹和尼泊尔等国家今后开发公私营伙伴关系。还设计开展了国家活动，举办两次面向行动的讲习班，更为具体支助不丹和老挝人民民主共和国这两个内陆发展中国家。在不丹的讲习班旨在建立切实有效的公私营伙伴关系政策框架(2015年3月24日至26日，加德满都)，在老挝人民民主共和国举行的讲习班旨在提供政府官员查明、开发和管理公私营伙伴关系基础设施项目的的能力(2015年8月26日和27日，万象)。

## G. 国际贸易和贸易便利化

62. 秘书处与亚洲开发银行、中国商务部、中国国际电子商务中心、中国湖北省以及许多其他伙伴合作，于2015年10月20日和21日在中国武汉举办了第七届亚太贸易便利化论坛，参加人员来自62个国家，包括7个内陆发展中国家的代表。论坛以“通过贸易便利化深化区域一体化”为主题，重点讨论最不发达国家和内陆发展中国家融入全球市场的问题。

63. 秘书处继续注重开展能力建设活动以帮助内陆发展中国家进一步推进贸易便利化。秘书处、欧亚经济委员会和欧洲经济委员会，与联合国亚洲及太平洋无纸贸易和交通运输专家网络协作，于2015年9月23日至25日在莫斯科联合举办了一次关于外贸业务流程分析的讲习班，以便协助欧亚经济联盟成员国(包括三个中亚内陆发展中国家)进行业务流程分析，并评估国家“单一窗口”发展的前景。

64. 秘书处与亚行协作，一直在协助不丹和尼泊尔这两个亚洲内陆发展中国家设立贸易与运输便利化监测机制，以便使这些国家能够以一种可持续和

不断的方式在加强和监测贸易便利化方面取得进展。2015年10月21日，作为第七届亚太贸易便利化论坛的一个会边活动，在中国武汉举行会议讨论实际执行该机制。秘书处和亚行以及有关国家于2016年1月开始进行该机制的基准研究。此外，作为联合国亚洲及太平洋无纸贸易和交通运输专家网举措的一部分内容，于2015年5月4日和5日在哈萨克斯坦举行了中小企业无纸贸易便利化讲习班，许多内陆发展中国家的代表出席了这次活动。

65. 秘书处于2015年3月协助在哈萨克斯坦阿拉木图举行了关于阿富汗与中亚国家经济一体化问题的区域对话，并提供了一份关于查明该次区域扩大贸易与投资潜力的背景研究文件。此外，2015年12月，在不丹经济事务部的支持下，为不丹开展了进一步的能力建设培训。这次讲习班重点探讨了与不丹有关的贸易和区域一体化问题，包括评估和拟订了一份加入世贸组织的路线图。

66. 秘书处还向蒙古提供了技术援助并协助加入《亚太贸易协定》。这一优惠贸易协定的成员已有孟加拉国、中国、印度、老挝人民民主共和国、大韩民国和斯里兰卡成为其成员。亚太经社会也向老挝人民民主共和国提供了技术援助，以帮助老挝为《亚太贸易协定》下的第四轮关税减让的2012年版《协调制度》提交该国的承诺计划表。

67. 为了履行承诺，提高决策者制订政策和处理多层面发展优先的能力、执行2015年后发展议程以及处理该次区域内陆发展中国家的特殊需求，秘书处于2015年9月在新德里举办了南亚贸易能力开发讲习班。其目的是提高尤其是内陆发展中国的政策制订者和贸易部委官员的能力，学会利用优惠贸易安排等全球和区域市场所带来的种种机会。

## H. 区域一体化和合作

68. 亚太经社会努力支持北亚和中亚次区域的内陆发展中国家的区域一体化，主要其开展能力建设以协助该次区域管理移徙事务。在北亚和中亚次区域内，国际迁徙对内陆发展中国家目的地国哈萨克斯坦很重要，因为该国相当大部分的劳动力来自国际移民；对亚美尼亚、阿塞拜疆、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦这些内陆发展中国家来源国也很重要，它们因迁徙工人的侨汇而受益。其中几个国家(亚美尼亚、哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦)属于欧亚经济联盟成员国，区域一体化包含劳工的自由移动，是一体化进程的关键支柱之一。然而，因其大多数劳工迁徙不合规范致使该次区域的迁徙进程受影响，许多迁徙者在整个迁徙过程都面临遭受剥削和虐待的风险，限制了他们对发展产生积极影响的潜力。

69. 亚太经社会正在努力帮助这些国家调整其法律、政策和战略，使迁徙以一种有序、安全、规范和负责任的形式进行，从而确保这些国家参与区域一体化移徙活动能取得最大化效益。为此目的，亚太经社会社会发展司正在执行一个北亚和中亚协助迁徙管理项目，目的在于对关于当前迁徙趋势的规模和效应取证，并为次区域国家进行改革提供政策备选方案。在这一项目下编写了四份研究，重点探讨迁徙者对目的地的贡献、迁徙法律、迁徙数据的来源以及迁徙工人的技能，并将提交该次区域各国政府的一个宣传论坛。将在这些研究的基础之上，为未来的改革确定优先的行动领域，它们涉及到

亚太经社会对落实《维也纳行动纲领》的支助计划优先事项 4 “区域一体化和合作”。

70. 北亚和中亚次区域办事处主要通过开展分析工作、知识共享和能力建设工作支持执行《维也纳行动纲领》。次区域办事处根据经社会第 70/1 号决议和《维也纳行动纲领》的授权，将工作重点放在《维也纳行动纲领》6 个优先事项中的“区域一体化和合作”方面。区域一体化和合作议程将重点放在互利的优先事项：运输、能源和信息和通信技术的跨界基础设施(优先事项 2)、开展市场改革以支持市场驱动的贸易(优先事项 3)，以及由投资引领的经济多元化和一体化(优先事项 5)。此外，区域一体化和合作议程是执行《2030 年可持续发展议程》的一个重要手段，因为它能够增强韧性，并促进一体化、互联互通和体制建设。

71. 在此方面，2015 年 12 月举行的关于社会经济发展和方案优先事项专家协商会着重指出，内陆发展中国家在发展“陆桥”和增加贸易便利化以实现可持续发展的包容性增长、从而加强基础设施互联互通方面，面临着各种机遇和挑战。随后，在 2016 年 2 月，执行秘书对该次区域的 5 个内陆发展中国家进行了访问，其目的是加强亚太经社会与其成员国之间的协作。这 5 个成员国的领导人一致认为，对实体基础设施进行投资的同时，如果能建立区域一体化架构以提供更多的发展筹资机会以及贸易和投资，就能收到最大效益。2016 年 5 月经社会年会期间举办的领导人对话还将继续讨论这一问题。这一即将举行的对话是前所未有的机会，使各国领导人可以为内陆国合作及区域一体化的宏大愿景及时制定参数。

72. 2016 年和 2017 年，除了秘书处为促进北亚和中亚内陆发展中国家的区域一体化和合作作出的重要努力之外，该次区域办事处的方案重点将放在执行经社会第七十二届会议关于加快所取得的进展的相关决定。2016 至 2017 年的工作方案包含专家协商和讲习班内容，旨在深化了解并加强关于区域一体化和合作与可持续发展目标之间的联系的政策工作，尤其将重点放在跨境基础设施互联互通。此外，中亚经济体特别方案将继续得到加强，并根据其理事会第十届会议的决定，该方案将成为一种机制，用于在次区域层面衡量可持续发展目标的具体目标的执行情况、同时查明有助于可持续发展目标的次区域合作机制。

73. 如上所述，该次区域办事处与成员国合作，根据《维也纳行动纲领》和其他国际和区域发展目标，致力于加强次区域合作和提高制定和执行政策的能力。为了给其成员国提供最好的支持，该次区域办事处将力图提高工作方案的效率和效用，将其努力重点放在成员国和发展伙伴制定的次区域发展议程的关键优先事项，并加强与亚太经社会各区域次级方案的联系。

## I. 减少灾害风险

74. 自从经社会第七十届会议以来，秘书处采取了许多行动应对多层面建设抗灾能力所面临的挑战。亚太经社会空间应用促进可持续发展区域方案极为重视内陆发展中国家在有效利用空间和地理信息系统应用方面的能力建设，为 30 多个成员国的大约 400 名决策者和行为者提供了培训方案和讲习班，内陆发展中国家尤其得到重视。

75. 有一个专家组审查会议负责审查有关信息社会世界首脑会议第一阶段所通过的区域的执行进展情况，处理在衡量世界首脑会议执行进展情况方面的区域问题、良好实践和吸取的经验教训，这有助于目标国家跟踪和实现《维也纳行动纲领》相关目标。

76. 《2015 年亚太灾害报告》探讨了《维也纳行动纲领》下相关重大问题，如投资促进抗灾能力、跨界风险、加强区域预警合作以及集中援助风险高、能力低的国家。

77. 为了支持内陆发展中国家，包括阿富汗、老挝人民民主共和国、蒙古和尼泊尔，秘书处在区域层面率先向成员国提供政策指导并加强成员国的能力。亚太经社会在以下几个方面开展了工作：(a) 开展机构能力建设，推动利用空间技术和地理信息系统减少灾害风险；(b) 将区域“旱情机制”（干旱监测和预警区域合作机制）投入运作；(c) 通过常设的《空间应用促进可持续发展区域方案》及时向重灾国提供区域支持、特别是提供近实时卫星图像；(d) 通过建立区域资料库进行研究和政策分析，查明新出现的需求和挑战。例如，秘书处举办了一系列培训班和讲习班以提高内陆发展中国家的能力，例如，2015 年 5 月在乌兰巴托举办的空间技术和地理信息系统应用促进城市灾害管理专家组会议；2015 年 5 月 17 日至 22 日在吉尔吉斯斯坦比什凯克和奥什开展的地理参照信息系统促进灾害风险管理技术援助活动；2015 年 6 月 3 日和 4 日在廷布开展的地理参照信息系统促进灾害风险管理技术援助活动；2015 年 7 月 15 日至 2016 年 3 月 16 日，支助吉尔吉斯斯坦和斐济的两位人员到印度台拉登亚洲及太平洋空间科技教育中心接受为期九个月的地理信息系统硕士学位教程。

78. 此外，亚太经社会在阿富汗、吉尔吉斯斯坦、蒙古和尼泊尔等选定内陆发展中国家推广干旱监测和预警区域合作机制。在此过程中，亚太经社会协助提供来自中国和印度的区域服务节点的空基数据/产品和服务，提高了内陆发展中国家应对农业旱情的能力。

79. 蒙古的旱情监测试点项目进展良好。区域服务节点对蒙古国家遥感中心的主要工作人员进行技术能力培训。这一项目的能力建设包括编制和分析空基数据，制定和评估适合于蒙古的指数，以及对这些指数进行实地验证。蒙古国家遥感中心正在利用这一新技术来监测目前正在影响该国家的旱情。在未来二三年，他们将继续努力进一步验证其精确性。

80. 2015 年初的一次技术咨询走访期间也讨论了尼泊尔旱情的状况、缺口和机构安排。在秘书处的协助下，正在建立国别工作队，并将为每个国家建立一份国别档案。2015 年 4 月的地震造成了一些延误。秘书处正与国家联络中心商讨下一步工作，可能首先在 2016 年初举办一次多方利益攸关方会议。阿富汗和吉尔吉斯斯坦的实工作将在资金确定之后开始。

81. 在减少灾害风险领域，亚太经社会提供了政策指导和技术援助，以加强各成员国、包括内陆发展中国家应对灾害风险的能力。在此方面，亚太经社会的信息和通信技术和减少灾害风险司组织了以下活动：

(a) 2015 年 10 月 1 日和 2 日，与南盟灾害管理中心和尼泊尔国家规划委员会联合在加德满都举办了题为“区域震后恢复工作对话：为了重建

得更好”会议，以便为廓尔喀地震恢复进程作出贡献。此次对话为有韧性的恢复和重建工作中取得的最佳实践与经验教训提供了交流平台。2015年12月，该司与南盟灾害管理中心共同为尼泊尔的政策制定者举办了一次国家层面的讲习班，学习印度在锡金和普杰地震灾后复苏的经验。

(b) 2015年9月29日至10月1日，与南盟灾害管理中心在加德满都联合举办了关于利用创新技术和空间应用快速评估灾害破坏和损失情况的培训讲习班。培训教授如何利用空间应用、地理信息系统、众包和建模等先进技术，对严重遭受自然灾害的部门的破坏和损失情况进行评估。培训尤其针对南亚和西南亚各国，包括内陆发展中国家阿富汗、孟加拉国、不丹和尼泊尔。

(c) 在“加强管理灾害风险的知识和能力，以便在亚太区域建设具有复原力的未来”的发展账户项目下，该司继续制定将减少灾害风险纳入多部门发展规划主流的指南。这个项目针对的是脆弱的发展中国家，包括不丹、蒙古和尼泊尔等内陆发展中国家

(d) 亚太经社会印度洋和东南亚国家防范海啸、灾害和气候变化多方捐助者信托基金支持老挝人民民主共和国和缅甸举办半年度季风论坛，与会者包括行业部委、地方政府和用户机构在内的众多利益攸关方，讨论防范灾害和减少风险问题。

## 五. 结束语

82. 贸易交易成本高昂，进出口要求繁琐低效和运输效率低下，继续阻碍内陆发展中国家融入全球经济，因为这些障碍损害了它们的出口竞争力和外国投资的流入。繁琐的贸易手续以及过度的书面工作，加上边境机构之间协调不够以及在与贸易有关的规则方面缺乏透明度，仍然对许多内陆发展中国家构成挑战和问题。

83. 亚太经社会努力协助这些经济体更有效地利用贸易援助机制是非常重要的。内陆发展中国家也需要在加入世贸组织方面得到技术援助，亚太经社会可以继续通过其分析和能力建设方案为这些国家的入世进程提供咨询。

84. 最不发达国家、内陆发展中国家和太平洋岛屿发展中国家问题特别小组不妨考虑采取新的区域举措，进一步发展国家间和过境运输互联互通，以支持区域合作和一体化，并且在亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017年至2021年)中，针对内陆发展中国家所需要的活动提出建议，供2016年交通运输部长级会议通过。

85. 特别小组还不妨考虑鼓励内陆发展中国家处理信息通信技术互联互通方面的缺失连接，以便减少数码鸿沟，更好地利用这种技术的变革潜力，并且有针对性开展政策和法规变革以便促进私营部门投资并参与加强内陆发展中国家基础设施。

86. 特别小组不妨就如何同时协助内陆发展中国家及其发展中过境邻国两者开展能力建设、使它们能作出适当的应对政策并且协调一致地解决其发展需求和挑战，向秘书处提供指导。