

**亚洲及太平洋经济社会委员会****第七十届会议**

2014年8月4日至8日(第二阶段), 曼谷
临时议程* 项目2(d)

关于最不发达国家、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

《万象共识》的执行情况概述**秘书处的说明******内容提要**

尽管在《阿拉木图行动纲领》的几个领域取得了重要进展, 亚太区域内陆发展中国家继续面临重大挑战和发展差距。领土上缺乏入海通道、地理位置偏僻和过境费用高昂, 继续对这些国家的发展造成严重制约。额外的出入境大大增加了交通运输服务的总费用。内陆发展中国家的经济表现反映出其地理状况的直接和间接的影响。许多内陆发展中国家属于世界上最贫穷的国家, 其经济通常严重依赖于数量非常有限的初级资源。

经社会在其第 69/2 号决议“亚太区域《阿拉木图行动纲领》执行情况最后审查”中要求本区域各国以及国际和区域组织核可《万象共识》并酌情尽快考虑落实其中的建议。

本文件回顾了亚太内陆发展中国家自经社会第六十九届会议以来在《万象共识》的优先领域所取得的进展。情况表明, 在各种双边、多边和自筹资金安排下, 内陆发展中国家作了相当大的努力来改善与邻国的交通运输和贸易互联互通, 以及通过改进和改造升级其交通运输网络提高其自己国内的交通运输互联互通水平。本文件还介绍了一些所遇到的挑战, 并对亚太经社会在落实《万象共识》方面所开展的活动作了概要介绍。

* E/ESCAP/70/L.1/Rev.1。

** 本文件迟交是由于需要纳入内陆发展中国家的最新经济和社会数据。

目 录

	页 次
一. 导言	2
二. 亚太内陆发展中国家：挑战和前景概述.....	3
三. 《万象共识》的落实情况	5
A. 取得的进展.....	5
B. 遇到的挑战.....	8
C. 亚太经社会提供的能力开发支持.....	8
四. 前进之路	14
表	
中亚特别方案国家 GDP 增长和出口增长情况	4

一. 导言

1. 对于大多数内陆发展中国家而言，除了增长的波动和依赖数量有限的商品出口创汇以外，其社会经济的发展仍然受到以下因素的制约：领土上缺乏入海通道，以及与世界市场距离遥远和隔绝。额外的出入境大大增加了交通运输的成本，限制了潜在的出口和降低竞争力和利润率。由于膨胀的过境运输成本也往往抬高了进口价格。

2. 联合国对于援助内陆发展中国家的一个重大授权是《阿拉木图行动纲领》，旨在通过以下方面专门解决这些国家的特殊需求问题：(a) 确立一个新的全球框架，在考虑到内陆和过境发展中国家的利益的情况下发展内陆和过境发展中国家的高效率过境运输系统；(b) 促进贸易推动发展。¹ 在亚太区域，亚太经社会与其他联合国机构和发展伙伴密切协作，通过落实该项全球任务协助这些国家。

3. 在此背景下，亚太经社会和老挝人民民主共和国政府与欧洲经济委员会(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(最不发达国家高代办)协作于 2013 年 3 月 5 日至 7 日在万象举行了《阿拉木图行动纲领》亚欧区域最后审查会议。会议的成果文件——万象共识——指出了全球审查几大关键重点，其中包括：(a) 一个稳定的宏观经济框架、贸易和投资、动员国内资源、促进外国私人投资、公私营伙伴关系促进消除基础设施差距和建设生产能力；(b) 深化区域经济一体化以便为其产品和服务发掘扩大在周边国家市场的潜力；(c) 使其出口基地多样化；(d) 创

¹ 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交通运输合作问题国际部长级会议报告，哈萨克斯坦阿拉木图，2003 年 8 月 28 日至 29 日(A/CONF.202/3)附件一。

造就业和减少不平等的增长；(e)加强教育和职业培训；(f)改进营养和健康；(g)促进女性增强权能和社会保护。²

4. 经社会第六十九届会议在第 69/2 号决议“亚太区域《阿拉木图行动纲领》执行情况最后审查”中要求本区域各国以及国际和区域组织核可《万象共识》，并酌情尽快考虑落实其建议。决议请执行秘书与发展伙伴和其他国际实体协作并考虑到各自的授权，协助亚太内陆发展中国家落实《万象共识》的建议。

二. 亚太内陆发展中国家：挑战和前景概述

5. 近年来，由于全球经济危机和先进国家增长迟缓的直接影响，内陆发展中国家普遍经历了经济增长和出口表现的大幅度波动(见表)。尽管取得了显著但不平衡的进展，内陆发展中国家在全球贸易中继续面临困难，使其无法收获全球化以及上升的区域内贸易和外国直接投资流动的好处。

6. 这些国家的贸易结构大多数是以出口产品构成由初级商品占高度支配地位为特点的。与十年前相比，内陆发展中国家面临更多的与商品相关的风险，使其经济在国际市场商品价格下降时变得更为脆弱。³ 另一方面，其进口商品篮子主要由制成品构成，说明在大多数这样的国家需要开创多样化的制造业基地，这是一个贸易和官方发展援助领域区域合作可发挥关键作用的领域。

7. 内陆发展中国家需要努力为其所有出口产品创造有利的市场准入条件，包括要减少或消除任意或不合理的非关税壁垒和其他贸易扭曲措施。应促进区域合作，包括优惠贸易协定和其他安排，以扩大市场规模、提高其竞争力、加强区域互联互通和其他贸易促进措施，从而为其融入世界经济提供便利。还需要努力解决供应方制约因素，要提高生产能力和减少出口发展面临的制约因素，以及建设出口基地并使其多样化。

8. 内陆发展中国家需要采取有效措施，将贸易和贸易能力建设政策纳入其国家发展战略。在这方面，其努力的方向还应朝着在市场进入和准入、关税、海关、竞争、投资和技术、以及区域一体化等领域，加强人力和体制能力，以及贸易政策的规范能力和贸易谈判能力。

9. 还需要加强对这些国家的援助，使它们能够切实有效地参与不同的区域贸易安排。这些国家在以下领域需要贸易方面的技术援助和其他类型的支持：海关程序的协调统一、竞争政策和法律的制订、认证和标准化要求的协调统一、市场物色、发展支持贸易的基础设施，以及建立加强供应方能力的体制。

² 见 E/ESCAP/69/1，附件。

³ 见 2012 年亚洲及太平洋经济社会概览：在动荡和商品价格高昂的时代谋求共同繁荣(联合国出版物，出售品号 E.12.II.F.9)。

表
中亚特别方案国家 GDP 增长和出口增长情况

	GDP 实际增长率(年度, %)						商品出口增长率(%)			
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008	2009	2010	2011
阿富汗	3.4	22.5	8.4	5.7	6.9	6.5	19.9	-25.9
亚美尼亚	6.9	-14.2	2.6	4.7	7.2	5.5	-8.3	-34.0	49.2	20.7
阿塞拜疆	10.8	9.3	5.0	0.1	2.2	1.5	43.8	-31.0	25.5	33.6
不丹	4.7	6.7	11.8	11.7	8.5	8.4	4.4	-13.8	5.2	...
哈萨克斯坦	3.3	1.2	7.0	7.5	5.0	6.0	49.1	-39.3	37.8	-0.8
吉尔吉斯斯坦	8.4	2.9	-1.4	5.7	-0.9	7.0	38.1	-8.0	4.9	30.5
老挝人民民主 共和国	7.8	7.6	7.9	8.3	8.3	8.1	21.5	-5.5	45.6	31.2
蒙古	8.9	-1.3	6.4	17.3	12.3	15.5	30.1	-25.6	49.2	30.7
尼泊尔	5.8	3.8	4.0	3.8	4.5	4.0	8.2	-3.4	-7.3	9.5
塔吉克斯坦	7.9	3.4	6.5	7.4	7.5	6.5	-4.2	-28.2	18.4	17.0
土库曼斯坦	10.5	6.1	9.2	14.7	11.1	8.0	29.3	-24.1	17.9	36.5
乌兹别克斯坦	9.0	8.1	8.5	8.3	8.1	7.0	28.3	4.2	11.9	14.9

资料来源：《2012 年亚洲及太平洋经济社会概览》和《2013 年亚洲及太平洋经济社会概览》。

10. 关于交通运输发展，这些国家所面临的重要问题包括：将各种交通运输模式结合起来以提高效率、交通运输跨界流动便利化、制订创新的做法为基础设施投资筹集资金、升级改造交通运输促进可持续和包容的发展。

11. 内陆发展中国家需要采取措施扩大其经济基础，包括采取措施促进粮食、水和能源安全并提高其资源基础带来的效益；实施具体部门和具体商品的政策提高生产力和多样化以提升增值水平。在从战略角度利用具体商品的措施的同时，这些国家还需要解决具体的局限性问题。基础设施薄弱、缺乏生产能力、产品无法达标、以及在质量、安全和环境等问题方面越来越严格的要求，这些都严重地阻碍了扩大生产能力并使其多样化的成功机会。

12. 为了提高生产能力和在价值链上更上一层楼，这些国家根据各自的特殊国情需要采取一些措施，例如，加强国家对于产品和分部门层面的竞争潜力的分析能力、建立增加出口所需要的质量和履约评估基础设施、在有高度出口潜力的生产部门努力提升产品等级和生产质量并遵守标准和规定以便企业能够成功出口产品、以及发展麻烦解决机制以防出口产品遭遇技术壁垒。

13. 此外，内陆发展中国家发展生产能力还要求在若干关键领域不断加以扩大，其中包括对建设国内资本(包括物质、人力及其他形式的资本)进行必要的投资，进行结构改革，以及增强国内私营部门的能力以便进行生产结构改革，从而进入涉及技能要求更高和技术密集的生产的增值更高的活动。这一

过程将导致开展新的活动并使经济脱离传统部门，实现多样化。相关的政策还必须针对以下目标：为确保本区域可持续发展的包容的发展在增长、创造就业和发展必要的生产能力之间建立强有力的联系。

14. 尽管对于贸易能力建设服务和与贸易相关的基础设施有明显的需求，但在大多数这样的国家，由于成本高昂和其他制约因素，私营部门尚无条件提供相关的服务。在这种情况下，国际援助和区域合作通过强化必要的公共部门能力可在消除壁垒方面发挥重要作用。

三. 《万象共识》的落实情况

A. 取得的进展

15. 在各种双边、多边和自筹资金安排下，内陆发展中国家为改善与其邻国交通运输互联互通以及提升本国国内交通运输互联互通的水平，作出了相当大的努力改进和升级改造交通运输网络。若干项目已列入计划或进行实施，其中涉及了亚洲公路和泛亚铁路线路和其他有国际重要性的线路，重点是改进国与国之间的交通运输互联互通。其中的一些例子包括：

(a) 在阿塞拜疆、几个道路项目正在进行中，其中涉及新建、恢复和改造升级亚洲公路 AH-5(东-西巴库-阿拉特-哈萨克-格鲁吉亚共和国边界)和 AH-81(Hajigabul-Bahramtapa-Horadiz-Minjivan-亚美尼亚境内 Hajigabul-Bahramtapa 线路部分)；

(b) 在不丹，已采取重大举措，计划在第十一个五年计划(2013-2018年)期间建设总长为345公里的四条空缺路段，即，从 Lhamoizingkha 到 Sarpang(88公里)，Gelephu 到 Panbang(97公里)，Dewathang 到 Nganglam(75公里)和 Samrang 到 Jomotsangkha(85公里)。在这四条空缺路段中，Dewathang-Nganglam 路段预计用亚洲开发银行(亚行)提供的资金援助建设。项目筹备工作已经完成。通过亚行提供的技术援助正在进行详细堪查和项目设计；

(c) 印度政府正在实施一体化检查站(ICP)项目，改造升级基础设施以加快边境口岸的程序和流程。在此项目下，将在印度-尼泊尔边界沿线4个地点设立一体化检查站。一体化检查站将使所有监管机构集中在一个地方，如移民、海关、边防安检等，并有配套设施，如停车场、仓库、银行和旅馆。此外，在边界的尼泊尔一侧也将建设一体化检查站设施，使一体化检查站得到最佳利用；

(d) 哈萨克斯坦政府高度重视改进其主要公路走廊，中亚区域经济合作(CAREC)走廊1b，将西欧与中国西部连接起来，从中国边境霍尔果斯到与俄罗斯联邦接壤的 Aktobe 以北的边境，全程2,787公里。在 CAREC 计划内还有几个将走廊升级改造的项目也在实施中。其中一个项目，已拨资12.6亿美元用以建设阿拉木图-霍尔果斯路段。预计，这一项目将提高在阿拉木图州境内西欧-中国西部公路走廊的交通运输效率。另一个项目是升级改造南哈萨克斯坦州和克孜勒奥尔达州境内1,065公里的公路走廊；

(e) 为改进柬埔寨、老挝人民民主共和国和泰国之间的互联互通已开展了若干联合公路项目；

(f) 在蒙古，为改进国内以及与邻国的出入境互联互通，已实施了一些交通运输项目。进行中的重大公路项目包括：建设亚洲公路网 AH-3 和 AH-4 沿线的道路，以及与 AH-32 接通的千年公路。蒙古政府已批准了一项中期方案，其中包括要建设 5,572 公里的道路将各省的中心与首都城市和最近的边境入境点连接起来，并沿着 AH-3 线路建设 990 公里的公路；

(g) 在尼泊尔，在伯根济的一个集装箱货站与印度的铁路网连接了起来，主要为了服务尼泊尔的国际交通。另一个在卡卡尔比塔的集装箱货站正在完工阶段，以便利尼泊尔与南亚次区域东部地区国家的贸易。此外，尼泊尔境内 AH-42 沿线的纳拉扬格-Mugling 路段将使用来自世界银行的 1.01 亿美元的贷款进行升级改造。项目可行性研究已经完成。尼泊尔还正在对 AH-2 沿线的另一条 40 公里路段进行升级改造；

(h) 乌兹别克纳瓦内陆集装箱货站现在成了次区域航空枢纽，与中亚和阿富汗有铁路连接；

(i) 在塔吉克斯坦，为改善国内路线以及与邻国的互联互通已实施了若干公路项目。建设或升级改造了 1,650 公里的公路，从而改善了杜尚别和与中国、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦边境口岸的交通运输。在亚洲公路、中亚区域经济合作走廊、欧亚经济共同体和欧洲高加索亚洲运输走廊发展框架内，塔吉克政府主动实施了若干公路项目，计划到 2025 年完成，其中包括三条亚洲公路线路：AH-7、AH-65 和 AH-66。

16. 由于可持续发展是 2015 年后全球发展议程的核心，近年来成员国已采取了一些举措制订国家总体计划将可持续交通运输政策纳入其中。其中包括尼泊尔政府计划在联合国区域发展中心援助下制订一项覆盖时期为 2015-2040 年的环境可持续的交通运输战略。⁴

17. 2013 年，在经过九年多的谈判之后，世贸组织成员在 2013 年 12 月 3 日至 6 日在印度尼西亚巴厘举行的世贸组织部长级会议上就贸易便利化协定⁵ 达成了共识，作为更广泛的“巴厘一揽子计划”的一部分。最后的协议包含条款规定通过海关及其他主管当局之间就贸易便利化和海关履约问题(包括与过境有关的问题)的有效合作，提高海关通关的速度和效率。此外，还包含条款规定在这一领域提供技术援助和进行能力建设。

18. 本区域的内陆发展中国家在贸易便利化方面取得了一些具体的进展。许多内陆发展中国家，例如，亚美尼亚、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，减少了完成国际贸易交易的时间和单据数目。例如，在老挝人民民主共和国处理出口所需要的时间从 2006 年的 66 天减少到 2012 年的 26 天，而在阿塞拜疆则从 69 天减少到 38

⁴ E/ESCAP/70/12。

⁵ 贸易便利化协定(2013 年 12 月 7 日世贸组织部长级决定)(WT/MIN(13)/36-WT/L/911)。

天。在这一类国家中，阿塞拜疆和吉尔吉斯斯坦是进口单据数量减少最多的国家，都减了 8 份(从 2006 年的 18 份减少到 2012 年的 10 份)。⁶

19. 亚太经社会在 2012 年和 2013 年进行的关于贸易便利化措施实施情况的调查显示，内陆发展中国家采取了以下贸易便利化措施：

(a) 阿富汗：阿富汗出口促进局、阿富汗工商会和商工部积极参与贸易便利化的工作；

(b) 亚美尼亚：作为世界海关组织的成员，亚美尼亚于 2009 年成为商品统一名称和编码系统国际公约的缔约方；

(c) 阿塞拜疆：2008 年阿塞拜疆共和国总统令选定国家海关委员会为落实边境业务单一窗口的牵头机构。随后，单一窗口于 2009 年在海关边境站实施。

(d) 不丹：不丹自动化海关系统已经付诸实施，从而加快了入境口岸货物的清关速度并担任所有出口和进口的数据库。

(e) 哈萨克斯坦：哈萨克斯坦海关总署实施了新的举措加快海关清关程序，其中最显著的是采用了电子申报并振兴了海关管理信息系统。为简化贸易程序，该署还在考虑建立单一窗口设施；

(f) 吉尔吉斯斯坦：在实施单一窗口系统方面取得了具体的进展。经济部下属的国家企业“外贸单一窗口中心”已经成立，以发展国家单一窗口系统；

(g) 老挝人民民主共和国：工业和商业部已经制定了贸易便利化战略计划(2011-2015)，并启动了国家贸易门户网站。在一个主要的边境口岸正在实施海关数据电子海关自动化系统(海关数据系统)；

(h) 蒙古：政府已经核准国家单一窗口总体计划。已成立建立在公私营伙伴关系原则基础上的常设委员会，以进一步促进和推动国家单一窗口的发展；

(i) 尼泊尔：在 13 个海关办事处已经采用或在正在安装自动化海关数据系统；

(j) 塔吉克斯坦：已采取举措筹备发展国家单一窗口系统；

(k) 土库曼斯坦：于 2010 年加入了亚行支持的中亚区域经济合作走廊方案，这是该国推动与邻国的贸易的一个重要步骤；

(l) 乌兹别克斯坦：正在起草“经授权的经济运营商”公报。该国已开始筹备发展国家单一窗口。

⁶ 世界银行营商数据库。可检索 <http://www.doingbusiness.org/>。

B. 遇到的挑战

20. 虽然内陆发展中国家在发展和改造升级亚洲公路网络方面取得了进展，但在一些国家其中有很大一部分需要进行相当大的投资才能达到最低标准。这样的升级改造很重要，因为许多这样道路对于提升邻国之间陆上交通运输互联互通水平乃至整个区域的互联互通水平至关重要。例如，在缅甸的亚洲公路线路需要升级改造以便提升与中国、印度、老挝人民民主共和国和泰国的互联互通水平。

21. 通过执行亚洲公路和泛亚铁路网络政府间协定以及确定陆港网络，改进了国内和区域互联互通，从而提高了贸易效率和推动了区域经济一体化。然而，通过发展多式联运设施，例如陆港，和运输模式的更好的结合，在更好地利用区域运输网络方面仍然还有潜力可挖。

22. 有必要增加对交通运输基础设施、特别是区域交通运输网络的投资，提升跨界和过境交通运输便利化水平，以及促进区域交通运输和物流服务强化扶持环境。

23. 转让诀窍和开展技术培训也是需要予以重视的领域。在这方面，亚洲公路、⁷ 泛亚铁路⁸ 和陆港⁹ 政府间协定提供了一个大的框架，可以为协助各国确定连贯协调的交通运输发展政策提供一个平台。秘书处鼓励内陆发展中国家批准、加入或核准亚洲公路和泛亚铁路网政府间协定，以及成为政府间陆港协定的缔约方，以确保其早日生效。

24. 高昂的运费、繁琐的贸易手续、重复的检查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，这些情况在许多内陆发展中国家仍然构成了挑战和问题，损害了它们的出口竞争力和外国投资的流入。

25. 在联合国中亚特别方案¹⁰ 国家(阿富汗除外)，妨碍其积极参加亚太经社会活动的一个主要障碍是语言。因此，改进俄文材料的提供以及为涉及中亚国家的会议提供同声传译十分重要。为应对这一挑战所采取的措施包括：与欧经委进行更紧密的合作，以及设立亚太经社会北亚和中亚次区域办事处为该次区域的活动提供支持。

C. 亚太经社会提供的能力开发支持

1. 亚洲公路

26. 在题为“促进对亚洲公路网络的投资：优先路段前可行性研究”项目下，亚太经社会在韩国道路公社资助下向吉尔吉斯斯坦和蒙古提供了技术援

⁷ 联合国，条约丛书，第 2323 卷，第 41607 号。

⁸ 联合国，条约丛书，第 2596 卷，第 46171 号。

⁹ 经社会第 69/7 号决议，附件。

¹⁰ 中亚特别方案成员国是：阿富汗、阿塞拜疆、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。

助，对选定的优先路线开展了前可行性研究，以及促进对亚洲公路的投资。在这方面，为增强这些国家在开展前可行性和投资研究方面的能力，组织了实地考察和国家层面的讲习班。

27. 结合 2013 年 10 月 7 日至 8 日在曼谷举行的亚洲公路网工作组第五次会议，亚太经社会举办了亚洲公路网投资论坛。出席论坛会议的代表包括九个内陆发展中国家的代表，会上介绍了吉尔吉斯斯坦和蒙古的前可行性研究以及关于亚洲公路网的其他潜在的投资机会。此外，就公路建设、管理、运营和养护领域的新技术和良好做法也举行了能力建设问题特别会议。论坛讨论的议题包括通过公私营伙伴关系为公路发展筹集资金、安全道路基础设施设计、耐用路面设计和在公路营运中应用智能交通运输系统等。

2. 泛亚铁路

28. 2013 年 11 月 5 日至 6 日在曼谷举行的泛亚铁路网工作组第三次会议提供了一次机会，使各代表得以讨论与铁路互联互通相关的议题。出席会议的包括来自不丹、老挝人民民主共和国和尼泊尔的代表。后两个国家已经成为泛亚铁路网政府间协定的缔约方。

3. 陆港

29. 2012 年 3 月 12 日至 16 日在曼谷举行的第二次交通运输部长会议重申了早先给秘书处的授权，即，要努力实现国际一体化多式联运和物流体系的愿景，为本区域新出现的贸易格局服务。¹¹ 根据这一授权，亚太经社会与成员国协作，发展陆港网络使基础设施网络之间能更好地整合成一体并提高本区域交通运输的效率。

30. 在旨在“为发展和运营有国际重要性的陆港开展能力建设”项目下，亚太经社会与法律事务厅紧密协作，通过一系列次区域和区域会议协助成员国制订并谈判政府间陆港协定。经社会通过了载于第 69/7 号决议中的协定的最后文本。协定于 2013 年 11 月 7 日在曼谷第二届亚洲交通运输部长论坛期间开放供签署。当时有 14 个成员国签署了协定，其中包括老挝人民民主共和国和尼泊尔。与此同时，秘书处正在开展各项活动以提高成员国规划、发展和运营有国际重要性的陆港的能力，以及执行协定的能力。内陆发展中国家已经指定其各自领土上的若干现有的和潜在的陆港，以纳入协定附件一。

4. 交通运输便利化和物流

31. 为加强南亚和东南亚交通运输互联互通，秘书处发起了一系列政策对话，重点是该次区域的内陆发展中国家，即，阿富汗、不丹和尼泊尔。第一次政策对话于 2013 年 6 月 26 日至 27 日在孟加拉国达卡举行，会议通过了一项建议，要利用各种亚太经社会开发的工具，包括国际道路运输便利化区域战略框架，制订一项总体计划以加强该次区域的交通运输互联互通。第二次政策对话于 2013 年 12 月 9 日至 10 日在巴基斯坦拉合尔举行，会议同意

¹¹ E/ESCAP/68/9，第一章。

制订一项总体计划。亚太经社会已被要求为计划的进一步制订工作提供援助。

32. 亚太经社会与亚行协作将于 2013 年 10 月 9 至 10 日就安全跨境运输模型举办了一次次区域讲习班，向主要的利益攸关方宣传利用电子车辆跟踪系统减少在边境口岸过度延误的潜在好处。在该次会议之后，于 2014 年 1 月在不丹举办了一次国家讲习班，讨论指定线路实施电子车辆跟踪系统的可能性。

33. 2013 年 12 月在印度 Shillong 举行了南亚东部边境地区经济和交通运输发展问题政策对话，出席会议的有来自孟加拉国、不丹、尼泊尔和印度东北部各邦的政府官员。会议是与亚行和印度 Meghalaya 邦政府的协作下举办的，政策对话为交流边境地区经济和交通运输发展方面的经验提供了一次机会。会议还包括对一个边境口岸的实地考察。

5. 可持续的交通运输

34. 在建立可持续的交通运输系统方面，秘书处继续向内陆发展中国家提供援助。2013 年 9 月举办了“内陆交通 CO₂ 排放测量和缓解政策”能力建设区域讲习班，以宣传测量和减少交通运输排放的必要性，介绍了“为了未来的内陆交通运输系统”模型，以及提高政府官员的能力。出席讲习班的政府官员包括来自不丹、老挝人民民主共和国和尼泊尔的代表。

35. 亚太经社会于 2013 年 11 月 27 日至 29 日在大韩民国仁川举行了一次区域专家组会议，讨论可持续交通运输发展政策选项研究的调研结论。通过就可持续交通运输发展的关键要素交流看法和分享知识、政策和最佳做法，使出席会议的来自国家政府和二线城市的资深官员(包括来自不丹、老挝人民民主共和国和尼泊尔的官员)获益匪浅。

36. 2013 年 5 月 29 日至 31 日，亚太经社会在河内举办了道路养护问题区域专家组会议。出席会议的代表来自不丹、老挝人民民主共和国和尼泊尔。会议审议了道路养护的筹资办法并讨论了道路、特别是农村道路对于可持续发展 and 减少贫困的贡献，包括养护这些道路以便延长其使用寿命的重要性。

6. 道路安全

37. 一些内陆发展中国家已经拟定或正在最后敲定其国家道路安全战略和行动计划草案。亚太经社会于 2013 年 5 月 29 日至 31 日在河内举办了一次专家组会议，审查本区域在改进道路安全方面的进展情况。参加会议的包括来自阿富汗、老挝人民民主共和国和尼泊尔的政府代表。会议集中讨论了与道路使用者弱势群体的道路安全相关的问题和挑战，并通过了关于改进本区域道路安全的联合声明，其中重申有必要通过增加在全球、区域、国家和地方层面的道路安全活动降低道路交通事故死亡率。¹²

¹² 见 www.unescap.org/resources/report-expert-group-meeting-road-maintenance-and-management。

38. 亚太经社会与欧经委协作于 2013 年 12 月 4 日至 6 日在印度新德里举办了欧亚道路安全论坛。出席论坛的代表包括来自阿塞拜疆、不丹、老挝人民民主共和国和尼泊尔的代表。会议讨论了联合国道路安全主要公约的特点、好处和执行情况，分享了区域间的经验以及审查了各国关于道路安全进展情况的最新资料。

7. 亚太信息高速公路

39. 2013 年，亚太经社会与国际电信联盟(国际电联)协作开展了陆地互联网传播网络制图工作。这一举措的成果是光纤网络和微波联结地点在线互动地图，互联网数据就是通过这一网络在全世界传播，并通过国家骨干网络在国家层面传播的。这些地图向政策制定者和投资者展示在本区域范围陆地传播的空缺连接点在哪里。它有助于发展一个连贯的亚太信息高速公路，从而可协助各成员国努力将廉价的信息通信技术(信通技术)和宽带互联互通带给所有人。这些地图于 2013 年 11 月 18 日发布，可检索 <http://www.unescap.org/idd/maps/asia-pacific-superhighway>。

40. 亚太无缝信息高速公路的实施将推动在国际互联网传播领域的竞争。增加的传输能力能改善多余信息的情况和提高稳定性，并能提高创收机会，从而使各国受益。内陆发展中国家可从增加的传输能力获得最大的好处，因为这种信息高速公路基础设施有促进竞争、提高服务质量和降低价格的潜力。

8. 宏观经济政策

41. 亚太经社会与哈萨克斯坦国家银行协作于 2013 年 8 月 27 日至 28 日在阿拉木图举办了北亚和中亚宏观经济政策促进可持续的和有抵御能力的增长问题高级别政策对话。政策对话提供了及时的平台，使与会的财政部长、中央银行行长、高级别政策制订者、知名专家和各利益攸关方得以讨论经济增长、稳定、多样化和创造就业等各种挑战，并重新审视宏观经济政策工具如何能更好的服务于国家发展议程。

9. 贸易和投资政策

42. 亚太经社会为来自老挝人民民主共和国的政府官员就东盟经济共同体(AEC)带来的挑战和机遇举办了几次能力建设课程。在第四轮亚太贸易协定谈判期间还向该国代表团提供了技术援助。

43. 亚太经社会就蒙古加入亚太贸易协定向蒙古政府提供了技术支持和咨询服务，协定目前正在批准中。为提高政府官员的能力组织了一些讲习班和咨询访问，以消除对于贸易的规范性和程序性的壁垒，其中包括通过谈判和实施优惠贸易和投资协定来消除壁垒。2013 年，与发展伙伴合作，举行了关于服务自由化的谈判和筹备，以及关于原产地规则和货物贸易的谈判的讲习班和咨询访问。

44. 亚太经社会通过南亚和西南亚办事处与联合国贸易和发展会议以及世贸组织共同运营的技术合作机构国际贸易中心协作，于 2012 年开始实施关于世贸组织承诺谈判和实施问题能力建设方案，以协助阿富汗加入世贸组织的

努力。该方案使约 22 名政府官员和私营部门利益攸关方参加了在新德里的亚太经社会南亚和西南亚办事处举办的关于世贸组织谈判和规则具体问题的讲习班。包括实地考察在内的讲习班分别于 2012 年 8 月、2013 年 4 月和 10 月以及 2014 年 3 月举行；计划还将于 2014 年再举办一次。还通过知识产品向阿富汗提供支持，例如亚太经社会题为“与阿富汗做生意：利用阿富汗的经济潜力”报告，其中详细分析了在该国的投资环境并为企业界提供了建议。¹³

10. 跨界无纸贸易

45. 本区域共十个内陆发展中国家出席了根据亚太经社会 68/3 号决议组织的关于推进无纸化贸易区域安排的一些次区域会议(2013 年 7 月)和一次区域会议(2013 年 9 月)。这些会议是与关于无纸化贸易的能力建设培训衔接举行的。在吸取了国家指定的联系单位提供的意见和区域专家通过专家审评以及成员国协商提供的意见之后，编写了关于推进跨界无纸化贸易的区域安排案文草案。

11. 贸易便利化

46. 亚太经社会于 2013 年举办了与内陆发展中国家有关的 19 次贸易便利化能力建设活动。其中，于 2013 年 9 月 10 日至 11 日在北京举行的 2013 年亚太贸易便利化论坛有来自本区域八个内陆发展中国家的代表出席。联合国亚洲及太平洋无纸化贸易专家网 2013 年高级课程是一个为期两周的关于实施无纸化贸易和单一窗口的强化培训课程，于 2013 年 10 月在大韩民国天安举行，来自本区域五个内陆发展中国家的代表出席。2013 年 11 月 18 日至 19 日在曼谷举行的 2013 年全球贸易便利化大会有来自本区域九个内陆发展中国家的政府和私营部门代表出席。此外，自 2012 年开始就开展的亚太经社会—亚行关于南亚次区域经济合作组织(南亚经合组织)¹⁴ 成员国贸易和过境协作研究，现在正在最后定稿。

12. 过境协定数据库

47. 亚太经社会正在最后敲定过境协定数据库第一版，预计将在 2014 年 5 月推出。关于在世贸组织贸易便利化谈判背景下对于选定的亚洲过境协定的贸易便利化潜力的初步分析已经在 2014 年 1 月发布。

13. 亚太贸易和投资协定数据库

48. 近年来，亚太区域在双边和区域层面签署和执行的优惠贸易协定的数量迅速上升。这一现象有效地改变了本区域贸易关系的格局并增加了在区域市场进行贸易的复杂性。亚太经社会主持的亚太贸易和投资协定数据库为政府

¹³ 可检索 http://sswa.unescap.org/pdf/Doing-Business-with-Afghanistan-Report_Hires.pdf。

¹⁴ 孟加拉国、不丹、印度和尼泊尔。

官员、研究人员和政策分析人员提供了一种工具，可以用来监测区域和双边贸易协定的发展情况。数据库已经更新并可在线检索。截至 2013 年 10 月 30 日，共有 223 项优惠贸易协定在数据库存档。在线发表了基于实际经验分析的简要和使用方便的说明，解释了为加强南南合作而推进的优惠贸易政策和协定的演变情况。

14. 统计

49. 内陆发展中国家的国家统计系统从区域经验交流中获益，并通过参加在统计委员会主持下设立的一系列指导小组和咨询小组对区域合作的方向和重点施加了影响。其中包括：

- (a) 亚太经社会统计委员会主席团，蒙古是其成员之一；
- (b) 区域经济统计方案指导小组，老挝人民民主共和国是其成员；
- (c) 民事登记和人口动态统计区域指导小组，其成员包括不丹和老挝人民民主共和国；
- (d) 农业统计指导小组，其成员包括阿富汗和不丹（在联合国粮食及农业组织的法定机构亚太农业统计委员会和亚太经社会统计委员会联合主持下设立）；
- (e) 人口和社会统计技术咨询小组，其成员包括不丹。

50. 亚太统计研究所（亚太统计所）开展了一系列有内陆发展中国家参加的培训活动，值得一提的有有关国民账户系统和关于人口动态统计的培训活动，其中包括在阿富汗和塔吉克斯坦的寄宿课程。其中一个例子是，2013 年 8 月 18 日至 12 月 21 日举行的提高《千年发展目标》指标相关官方统计制作能力第一次集体培训课程，参加的学员包括来自阿富汗和尼泊尔的代表。

51. 作为改进经济统计区域方案的一部分，于 2013 年上半年进行了能力筛选活动，参加的代表来自亚美尼亚、阿塞拜疆、不丹、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古和塔吉克斯坦。能力筛选可以快速了解成员国的体制和法律环境、统计基础设施和经济统计核心数据集的落实情况。

52. 不丹和老挝人民民主共和国的代表参加了 2013 年 10 月 8 日至 10 日在曼谷举行的亚太经社会/环境规划署/南亚发展与环境经济网亚洲区域环境价值计算和核算问题资深政策制订者和管理人员讲习班。讲习班由亚太经社会、南亚发展与环境经济学网络（南亚发展与环境经济网）和联合国环境规划署联合举办，为各国之间分享信息和建设合作关系提供了机会，从而可应对改进自然资本衡量方法的挑战，包括通过对生态系统服务的经济评价来这么做。

53. 来自蒙古的专家参加了 2013 年 12 月 2 日至 4 日在曼谷举行的亚洲及太平洋改进环境统计战略专家组会议，这是在统计的这一领域对提高能力开展区域做法的第一步。环境统计的一个重要组成部分是落实环境经济核算体系

和自然资源统计。蒙古政府作为一个资源国家参加，因为它在自然资源经济体统计问题乌兰巴托城市小组中发挥了引领作用。

54. 2013年11月4日至6日在曼谷举行了亚洲及太平洋制订性别统计和指标框架及核心数据集区域协商讲习班。参加者包括来自不丹、哈萨克斯坦、蒙古和尼泊尔的代表。

55. 亚太经社会与欧经委和欧洲自由贸易协会一起开展了蒙古国家统计局系统适应版全球评估。这一活动利用联大在第68/261号决议训再次核准的官方统计基本原则作为参考，对国家统计局的法律框架、体制和组织结构以及数据制作流程进行了评估。评估的目的是提出改进建议，其中包括体制改革。2013年10月和2014年1月分别进行了评估访问。所产生的报告定于2014年晚些时候提交一个高级别政策会议。全球评估工具是在其他区域开发和测试的，亚太经社会也开始参与，目的是探索将这一工具应用到亚太其他国家的各种选项。

56. 亚太经社会应蒙古国家统计局的要求于2013年11月就工业生产指数汇编和短期指标的季节性调整提供了专家支持。

15. 减少灾害风险

57. 亚太经社会在减少灾害风险领域的区域咨询服务使阿富汗、不丹和尼泊尔受益。在阿富汗，这一咨询服务导致“阿富汗减少灾害风险国家战略行动计划：走向和平与稳定发展”的制订，这有助于“多利益攸关方灾害管理建立信心措施(DM-CBM)伊斯坦布尔进程”下主要项目的确定。它也帮助推动在阿富汗、不丹和蒙古开展多利益攸关方协商，以确定以减少灾害风险框架为重点的2015年后发展议程。

四. 前进之路

58. 在2014-2015年两年期内，亚太经社会将与欧经委协作实施一项联合国发展账户项目“加强南亚—中亚交通运输互联互通”，其特别重点是本区域的最不发达国家和内陆发展中国家。项目旨在加强成员国的能力，通过基础设施发展和交通运输便利化提升交通运输互联互通水平，从而使南亚和中亚最不发达国家和内陆发展中国家更多地进入区域和全球市场。

59. 亚太经社会将继续向内陆发展中国家提供支持，协助它们实现国际一体化多式联运和物流体系。预计，2013年通过的政府间陆港协定将有助于亚洲公路和泛亚铁路网络的连成一体，并进一步改进本区域地面的互联互通状况。因此，亚太经社会将继续推进亚洲公路和泛亚铁路网络的政府间协定以及政府间陆港协定，这些协定是构成本区域国际一体化多式联运和物流体系的基础。

60. 本区域互联互通面临的一项重大挑战是在边境口岸发生的过度的延误。亚太经社会开发了各种交通运输便利化模型以查明这种延误并提出减轻延误的解决办法。其中包括：安全跨境运输模型提供了利用新技术实施车辆跟踪系统的概念；高效率跨境运输模型是一种方法，可以识别非物质壁垒，评价

替代办法和找到在特定次区域能最有效发挥作用的最佳解决方案；边境口岸综合管理模型提供了在边境简化信息流动和设备的方法；时间/成本-距离升级方法能用来识别交通走廊沿线的瓶颈。为推进无缝国际道路运输支持区域互联互通，在内陆发展中国家计划举办关于这些模型的传播和实际应用的一系列讲习班。计划于 2014 年举办政策对话，向政策制订者和主要利益攸关方宣传由于互联互通状况差（特别是在内陆发展中国家），造成了一些机会丧失和一些好处流失。与此同时，将采取步骤制订总体计划，以提高南亚和东南亚交通运输互联互通水平，供相关国家审议和随后采用。计划在内陆发展中国家举办关于安全跨境运输模型的国家讲习班，就实施能在边境减少延误的电子车辆跟踪系统提供咨询服务。

61. 目前，本区域有六个内陆发展中国家是世贸组织的成员，即，亚美尼亚、老挝人民民主共和国、吉尔吉斯斯坦、蒙古、尼泊尔和塔吉克斯坦。对这些国家而言，进一步评估其准备情况并采取措施执行世贸组织贸易便利化新协定，包括根据贸易便利化协定过境条款提高自由程度对过境协定进行可能的修改，十分重要。¹⁵

62. 为进一步推动国际贸易和降低贸易成本，内陆发展中国家应积极参与执行关于推进无纸化贸易和电子数据和文件跨境互认促进包容的可持续区域内贸易便利化的亚太经社会第 68/3 号决议，其中所针对的主要问题和挑战虽然与所有成员国都相关，但特别对内陆发展中国家具有实际意义。

63. 鼓励内陆发展中国家充分利用由国际组织开发的贸易便利化工具，进一步增强相关利益攸关方的能力。在这方面，鼓励内陆发展中国家利用亚太贸易培训网编写的关于贸易流程分析、单据协调统一、数据统一和模型设计、以及单一窗口实施等问题的指南。

64. 内陆发展中国家可以制订一些机制，更准确地监测在促进贸易便利化方面的进展情况，并更有效地将贸易便利化措施的实施放在优先地位。虽然宏观层面的业绩指标，例如在最近公布的亚太经社会-世界银行国际贸易成本数据库或世界银行营商数据库中的指标确实是有用的，但仍需要进行产品层面的、或具体贸易路线沿线的定期和系统的进出口流程分析，以便查明相关国际供应链沿线的实际和经常变化的程序性瓶颈。因此还鼓励内陆发展中国家利用亚太经社会和亚行联合开发的最新关于贸易和运输便利化监测的贸易便利化工具，这一工具目前在与世界海关组织协作下，正在不丹和尼泊尔实施。¹⁶

65. 由于贸易和运输是错综复杂的联系在一起，应制订或加强贸易和交通运输便利化协调机制，作为提高内陆发展中国家与主要市场的互联互通并提高其在区域和全球贸易中的份额的综合努力的一部分。就此，内陆发展中国家还可考虑推动与贸易有关的核心服务部门的发展并改善商业规范环境。

¹⁵ 见 2013 年 12 月 7 日部长级决定(WT/MIN(13)/36-WT/L/911, 2013 年 12 月 11 日)。

¹⁶ 详情可在 <http://www.unescap.org/tid/publication/tipub2683.asp>。

66. 亚太经社会在 2014 年将继续为内陆发展中国家开展贸易和投资能力建设和咨询活动。秘书处正在为内陆发展中国家的能力开发需要拟订政策规定，以便在世贸组织巴厘谈判后的谈判中，以及在过境协定的谈判中，取得成功。一旦落实资源，将向内陆发展中国家提供援助，包括与其智库和民间社会以及国际智库一起合作，为内陆发展中国家开展工作。

67. 亚太经社会正在实施一个由俄罗斯联邦提供资金的项目“加强重点国家的国家统计系统”，以制作和传播经济统计数据，包括根据 2008 年版国民账户体系的国民经济核算。这一项目的目标国家包括亚美尼亚、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦。2014 年计划开展两项重大活动：一次高级别活动，以在中亚国家倡导协调落实主要的宏观经济统计框架(商业流程管理、政府财政统计、国民账户体系)；以及为中亚国家就 2008 年版国民账户体系的变化对 GDP 的影响问题举办技术培训班。

68. 亚太经社会正与欧经委一起筹备中亚特别方案统计项目工作组第九次会议，该次会议将于 2014 年 6 月 25 日至 27 日在阿塞拜疆巴库举行。

69. 为帮助一些成员国(包括一些内陆发展中国家)增强抵御自然灾害的能力，已建议在 2014-2015 年两年期期间开展若干活动。就蒙古抗灾能力的监测问题将进行试点研究。就增强一些内陆发展中国家、尤其是中亚国家抵御自然灾害的能力，已根据 2013 年 11 月 17 日至 29 日在曼谷举行的减少灾害风险委员会第三届会议的建议提出开展进一步的工作。¹⁷ 亚太经社会正在制订一套指标以衡量抵御自然灾害和经济冲击的能力。这将是一项重要的长期活动，目的是协助各国努力将减少灾害风险纳入更广泛的发展战略。

¹⁷ 见 ESCAP/70/14，第一章。