

亚洲及太平洋经济社会委员会

驾驭全球化委员会

第四届会议，第一部分
2007年9月12-14日
曼谷

与贸易和运输相关的驾驭全球化方面的相互交叉问题：
《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
期中审评的区域筹备工作*

(临时议程项目 4)

秘书处的说明

内容提要

2003年内陆和过境发展中国家与捐助国和国际金融和发展机构过境运输合作国际部长级会议通过的《阿拉木图行动纲领》确定了五个需要处理的优先领域。联大在其2006年12月20日第61/212号决议中决定：于2008年进行《阿拉木图行动纲领》期中审评，并在审评之前，视需要开展国家、次区域、区域和实质性的筹备工作，以及“在审议进程中应有效利用全球和区域级别的政府间机制，包括联合国各区域委员会的机制，以及相关实质性资料和统计数据。

本文件因《阿拉木图行动纲领》的实施和期中审评提出了全球和区域任务。文件概要阐述了由贸易投资司和运输与旅游业司分别为协助内陆和过境发展中国家在三个实质性优先领域执行《阿拉木图行动纲领》所正在采取和计划采取的各项举措。文件还提出一项框架草案，以作为内陆和过境发展中国家汇报在国家一级所取得进展的可能依据。

请委员会就《阿拉木图行动纲领》的区域期中审评筹备工作和根据《阿拉木图行动纲领》今后在优先领域的举措向秘书处提供指导。

* 由于提交时间晚，文件印发时未经编辑。

目 录

	页 次
导言	1
一、执行《阿拉木图行动纲领》方面的全球和区域任务	2
二、《阿拉木图行动纲领》期中审评的全球和区域职责	2
三、执行《阿拉木图行动纲领》的区域和次区域举措	3
优先项目 1：基本过境政策问题	4
优先项目 2：基础设施的发展与维护	7
优先项目 3：国际贸易和贸易便利化	9
四、就《阿拉木图行动纲领》的执行和审议方面的国家举措提出报告	25
五、供委员会审议的问题	26

导言

1. 根据联大 2002 年 1 月 24 日第 56/180 号决议，内陆和过境发展中国家与捐助国和国际金融和发展机构过境运输合作国际部长级会议于 2003 年 8 月举行。

2. 这次会议是联合国致力于解决内陆发展中国家的特别需要和问题的第一次高级别全球活动，其目的是在内陆和过境发展中国家建立有效的过境运输系统，从而使它们切实融入世界经济。会议一致通过了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《阿拉木图行动纲领》。

3. 行动纲领的目的是：(a) 根据试用国际法规则确保各种运输形式出入海港的渠道；(b) 降低成本和改进服务以提高其出口的竞争力；(c) 降低进口货物的交运成本；(d) 解决贸易通道方面的拖延不确定问题；(e) 建立充分的国家网络；(f) 减少途中的消耗、损坏和腐烂问题；(g) 打开扩大出口的小生产；(h) 改进道路交通的安全和走廊沿线人员的安全问题。¹

4. 为实现上述目标《阿拉木图行动纲领》为建立有效的过境运输系统规定了具体措施，同时确认了运输和国际贸易与经济增长之间不可分割的联系。《阿拉木图行动纲领》主要涉及到内陆和过境发展中国家在其发展伙伴的支持下所采取的各项着眼于行动的具体活动。准备在五个优先领域所实施的可行和可衡量的具体行动是(i) 基本过境政策，(ii) 基础设施的开发与保养，(iii) 国际贸易和贸易便利化，(iv) 国际辅助措施和(v) 实施与审评。

5. 《阿拉木图行动纲领》指出，《纲领》的实施要求内陆和过境发展中国家、其发展伙伴、联合国系统各组织和机构、有关国际组织和其它区域经济综合组织以及其它相关区域和次区域组织作出各自和协调的努力。

6. 本文件提出了协助执行经《阿拉木图行动纲领》的全球和区域任务，以及包括秘书处在贸易和运输领域所采取举措在内的中期审评筹备工作。

¹ 《阿拉木图行动纲领》目标；第 10 段。

一、执行《阿拉木图行动纲领》方面的全球和区域任务

7. 2004年2月4日的联大第58/201号决议核准了《阿拉木图行动纲领》并提出要全面有效实施这一纲领。2005年2月3日第59/245号决议回顾了《阿拉木图行动纲领》并请包括区域委员会在内的联合国各机构将《阿拉木图行动纲领》纳入其各相关工作方案，并鼓励各机构继续通过过境运输方面协调良好、联贯一致的技术援助方案，对内陆和过境发展中国家予以支持。第60/208号决议注意到秘书长关于《阿拉木图行动纲领》执行情况的报告。

8. 2006年12月20日联大第61/212号决议也认识到，多数过境国本身即发展中国家，通常具有大致相同的经济结构，同样面临着资源贫乏问题，包括过境运输基础设施的短缺。该决议强调，应当将改进过境运输设施方面的援助纳入内陆和过境发展中国家总体经济发展战略，且捐助国应相应考虑到内陆发展中国家长期经济改革的要求。

9. 联大在通过《2005年世界首脑会议成果》时²，承认内陆发展中国家面临的特别需要和挑战，并因此重申决心通过全面、及时和有效执行《阿拉木图行动纲领》，尽快解决这些需要和挑战。联大还认识到内陆发展中国家在努力促使本国经济融入多边贸易体制时遇到的特殊困难和关切。

10. 经社会在2005年5月的第六十一次会议上通过了61/11号决议《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。决议请执行秘书采取必要的措施，酌情进一步扩大方案，以支持内陆和过境发展中国家努力改善其过境运输系统，并邀请各发展伙伴按《阿拉木图行动纲领》第47段的要求在这方面提供适当的财政支助。

二、《阿拉木图行动纲领》期中审评的全球和区域职责

11. 联大2006年12月20日第61/212号决议决定，于2008年举行《阿拉木图行动纲领》期中审评，而在审评之前则以最为有效、结构合理和最广泛的参与方式进行必要的国家、次区域、区域和实质性准备工作，筹备工作应当在全球和区域两级的国家间机制(包括联合国区域委员会)的现有资源范围内举行。在审评过程中应有效利用相关实

² 联大 A/RES/60/1，第18页(有特殊需要的国家)。

质资源和统计数字。筹备过程是由最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处和包括区域委员会在内的联合国系统组织进行协调；相关国际和区域机构应在各自职权范围内为审评进程提供必要支助。

12. 经社会第六十三届会议于 2007 年 5 月通过 63/5 号决议，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《阿拉木图行动纲领》：执行情况期中审评。决议请执行秘书进一步加强秘书处对发展中内陆国及过境国响应《阿拉木图行动纲领》为建立高效过境运输系统进行双边、次区域及区域合作安排的各种努力所给予的支持。决议还请执行秘书继续开发有效衡量本区域执行《阿拉木图行动纲领》进展的各项指标，并在现有资源基础上实施试点项目，以根据期中审评，已在亚洲及太平洋选定内陆次区域采用相关办法。决议还请执行秘书在其职权范围内对期中审评的筹备程序，包括关于过境运输基础设施开发及贸易和贸易便利化的专题会议给予必要支持。

13. 期中审评筹备进程已经开始，而最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家设有代表办事处所组织并由布基纳法索政府于 2007 年 6 月 18-20 日在布基纳法索瓦加杜古主办了关于过境运输基础设施发展的全球专题会议。会议审议了过境运输基础设施的五个主要领域，即目前状况评估、为过境运输发展调动财务资源、过境运输基础设施开发方面的次区域和区域合作、过境运输基础设施开发的有利环境以及国际金融和发展机构及国际组织的作用。出席会议的有 33 个内陆和过境发展中国家，其中有 9 个为亚洲国家。秘书处提供了亚洲运输基础设施发展的主要信息。关于国际贸易和贸易便利化的全球专题会议将于 2007 年 8 月 28-31 日在蒙古举行，秘书处将在会上介绍通过改善市场准入、加入世贸组织和加强实施贸易便利化措施方面的区域合作推动将内陆发展中国家纳入全球和区域经济体的情况。

14. 亚洲区域筹备会计划在 2008 年第六十四届经社会期间举行。

三、执行《阿拉木图行动纲领》的区域和次区域举措

15. 以下数节概述了贸易和投资司以及运输和旅游业司在三个实质性优先领域分别协助内陆和过境发展中国家执行《阿拉木图行动纲领》所正在采取和计划采取的举措，即：基本过境政策问题(优先项目 1)；基础设施发展与维修(优先项目 2)和国际贸易与贸易便利化(优先项目 3)。

优先项目 1：基本过境政策问题

*贸易和运输部门发展的综合方针*³

16. 根据《阿拉木图行动纲领》优先项目 1，秘书处主张对内陆和过境发展中国家的贸易和运输采取一种综合方针。由贸易和投资司、运输和旅游业司以及信通空技术司就“内陆和过境发展中国家能力建设”实施的联合项目产生了具体成果，包括(a) 关于贸易和运输便利化机制的一项研究，(b) 关于信通技术应用用于贸易便利化的研究，(c) 采用贸易便利化框架有助于评价一个国家的贸易便利化水平，(d) 在选定路线上采用亚太经社会的时间/成本/距离方法，以及(e) 关于贸易和运输便利化的一个网站。研究结果通过两个区域研讨会和在老挝人民民主共和国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和蒙古举办的若干讲习班所制订国家行动计划与内陆和过境国家作了交流。此后在蒙古和吉尔吉斯斯坦设立了贸易和运输便利化机制。

17. 2006 年，来自 110 个参与各区域委员会关于“发展跨区域陆路及陆路兼海路运输联系的能力建设”发展帐户项目的内陆和过境发展中国家的政府官员和私营部门代表通过积极参与(阿塞拜疆、格鲁吉亚、吉尔吉斯斯坦)关于沿欧亚运输线路和连接推动国际运输的三个国家讲习班传授了它们的经验。

18. 这些国家讲习班在其框架内支持建立/加强国家贸易和运输便利化机制，在此期间由参与的公私营部门贸易和运输专家提出了建立/加强国家便利化机构的最佳结构，并审议了拟定国家一级行动计划的基本内容。凭借着迄今为止所做工作，蒙古和吉尔吉斯斯坦成立了贸易和运输便利化机制，并且讨论了其它国家的类似发展。今年晚些时候将在巴基斯坦和伊朗举办两个讲习班，这两个国家为中亚若干内陆国提供着过境路线。

*关于运输和过境的国际公约*⁴

19. 《阿拉木图行动纲领》指出，由内陆和过境发展中国家核准的关于运输和过境的国际公约以及有关的区域和双边协定是使各种规则及文件实现统一、简化和标准化的主要手段。

20. 就此，秘书处对有关运输便利化的双边和次区域协定以及国际公约进行了初步

³ 《阿拉木图行动纲领》第 14(a)节。

⁴ 《阿拉木图行动纲领》优先项目 1，第 12 节。

研究。秘书处于 2006 年 10 月组织了由若干内陆和过境国家参加的运输便利化法律体制研究评估专家组会议，以审议包括 1992 年第 48/11 号决议——“公路和铁路运输方式的手续简化措施”中七项公约在内的国际法律文书的批准和有效实施现状。就此，2007-2011 年亚洲及太平洋运输发展区域行动纲领提议对经社会第 48/11 号决议执行情况以及纳入更多公约的可能性进行一次研究。这一研究目前正在进行并将于 2007 年底提交。

21. 上海合作组织成员国根据秘书处关于国际道路交通便利化的协定潜力所进行研究为搭乘协议进行谈判，而秘书处则与上海合作组织和亚洲开发银行合作为这一谈判予以技术和财务方面的支助。上海合作组织各成员国的总理已呼吁相关各方加快制订协议而且上海合作组织成员国已签署一项加快谈判进程的谅解备忘录。吉尔吉斯斯坦于 2007 年 7 月 17-20 日主持了第六次谈判会议。

22. 秘书处与亚洲开发银行合作于 2004 年就过境费用进行一项研究，以协助大湄公河次区域人员和货物跨境运输便利化协定议定书的谈判。随着关于议定书谈判的顺利进行，秘书处与亚洲开发银行目前正在协助柬埔寨和老挝借助于议定书建立其过境收费系统(基础设施使用)。

消除过境运输的非物质壁垒⁵

23. 秘书处继续调整和应用在 2003 年的内陆和过境发展中国家部长级会议筹备阶段所设定的时间/成本/距离方法，以对运输效率进行评估。采用这一方法可以对妨碍特定路线上货物畅通运行的瓶颈加以确定、分离和解决。自 2003 年在部长级会议上第一次提出之后，这一模式已经被内陆和过境国家以及国际组织所广为接受。

24. 时间/成本/距离法具有在一段时间内简易有效取象的能力，这已被视为衡量《阿拉木图行动纲领》执行情况进展的有效工具。联大通过的 2005 年世界高峰会议成果文件鼓励联合国区域委员会和各组织为将时间/成本法设为衡量《阿拉木图行动纲领》执行进展指数所作努力。高级别会议就国际区域和次区域组织在执行《阿拉木图行动纲领》方面作用所通过的联合公报中，强调了制订共同指数监测在内陆和过境发展中国家设立有效过境运输系统进展的重要性。公报就此指出，目前各区域和次区域组织所采取举措以及联合国区域委员会所采取举措，其中包括亚太经社会制订的时间/成本/距离方法，应得以进一步发展和协调，以便制订能够广为接受的指数，衡量在建立有效过境运输系统

⁵ 《阿拉木图行动纲领》优先项目 1 第 14(b)节。

方面所取得进展并监测《阿拉木图行动纲领》的执行情况。⁶

25. 自 2003 年《阿拉木图行动纲领》筹备阶段的初步应用以来，这一模式已经在中亚、东北亚和南亚借助于亚太经社会的举措应用于若干运输路线。⁷

26. 秘书处在编写《阿拉木图行动纲领》期中审评期间，对亚太经社会“时间/成本/距离方法”的内容和形式都作了修改，以使这一工具更便于使用并加强其分析效益。这一修改的一项结果是建立了一个“时间/成本/距离方法”工具箱，其中包括必要版式、关于如何填写的具体说明和亚太经社会出版物“内陆和过境发展中国家过境运输问题”以及关于“过境地点货运的非物质壁垒”问题单。⁸ 工具箱中的一张光盘载有相关文件，各国可以即刻使用“时间/成本/距离方法”。

27. 除 2004-2006 年的应用结果之外，秘书处预期可以就参与发展帐户项目“发展跨区域陆路及陆路兼海路运输联系的能力建设”中各国的时间/成本/距离方法路线分析结果以作为《阿拉木图行动纲领》期中审评的一部分。各国联系人在其它公私营部门代表的协助下已经确定了要进行分析的 18 条路线。秘书处也已开始协助参与 2007 年 6 月曼谷举行的亚太经社会货物转运商、多式联运运营商和物流服务供应商区域论坛的货物转运商和物流服务供应商在选定路线上采用这一方法。⁹

*建立区域运输走廊*¹⁰

28. 《阿拉木图行动纲领》的若干优先项目明确谈及连接内陆发展中国家运输走廊的重要性，并强调指出在基础设施发展和成本效益路线的维护方面，以及在根本过境运输政策问题方面应将上述走廊的发展和加强作为重要优先项目。运输走廊的概念包含了连接不同国家主要点的确定路线(最好是多式联运)的基础设施和便利化问题，这种路线可能加快货物和人员跨越国际边界的运输。这是一种获取资源和市场的手段，并确保了内陆国家与海洋之间的联系。

⁶ 国际、区域和次区域组织在执行《阿拉木图行动纲领》方面作用的高级别会议所通过联合公报第 6 段，哈萨克斯坦阿拉木图，2005 年 3 月 31 日。

⁷ 关于模式应用的说明和部分结果，可通过亚太经社会/贸易和旅游司网站获取：
(http://www.unescap.org/ttdw/common/TFS/ImprovingTx/CostTime_more.asp)。

⁸ 问题单目前仅散发给参与发展帐户项目“发展中区域间陆地和陆路运输联系能力建设”的国家。但可作简易调整，广为发行。

⁹ 秘书处将协助以下国家的群体转运商协会选定路线：巴基斯坦—阿富汗—伊朗—印度—孟加拉国，印度—巴基斯坦，孟加拉—缅甸，缅甸—泰国，越南—柬埔寨，泰国—老挝—越南。

¹⁰ 《阿拉木图行动纲领》，第 14、21、40 段。

优先项目 2: 基础设施的发展与维护

发展基础设施与建设“缺失环节”¹¹

29. 《阿拉木图行动纲领》提出，不完善的基础设施和特别是“缺失环节”是在内陆和过境发展中国家建立有效过境运输系统的主要障碍。

30. 秘书处与成员国商讨了制订两个主要运输网络的问题，并且自 2003 年通过《阿拉木图行动纲领》之后取得了明显的大幅进展。这一进展将记录在案并在《阿拉木图行动纲领》期中审评中加以介绍。

31. 覆盖 32 个国家 141,000 公里的《亚洲公路网政府间协定》于 2005 年 7 月 4 日生效。截至 2007 年 7 月，已有 28 个国家签署了协定，其中包括 8 个内陆国家的 20 个国家成为协定缔约国。¹² 覆盖 28 个国家 81,000 公里的《泛亚铁路网政府间协定》至今已有 19 个成员国签署¹³，其中包括 8 个内陆国家，而且柬埔寨最近成为协定的第一个缔约国。《泛亚铁路网协定》应于 2008 年中旬生效，届时预期将有 8 个或更多国家同意遵守这一协定。

32. 秘书处继续努力协助各国在亚洲公路和泛亚铁路线路的发展和升级方面的工作。亚太经社会在其 2005 年进行的一次研究中估计指出，亚洲公路的发展和升级方面已承诺投资为 250 亿美元。但是，研究还表明，亚洲公路剩余 26,000 公里的升级仍有 180 亿美元的短缺。最近数据分析表明，在过去两年中 9,000 公里的公路即 7% 的公路网已得到改造或升级。为进一步推动亚洲公路优先项目方面的投资，秘书处正在组织 2007 年 11 月在曼谷的亚洲公路投资论坛，以促进成员国和潜在捐助方以及国际金融机构之间的讨论。秘书处目前正在执行一个新的项目，已为泛亚铁路网确定投资需求和发展优先领域。这些项目的结果将于期中审评中提出。

33. 联合国各区域委员会正在实施一个“发展跨区域陆路以及陆路兼海路运输联系的能力建设(2003-2007)”项目。亚太经社会秘书处涉入了项目的两个内容，一是侧重于发展欧亚运输联系(与欧洲经济委员会一同)，二是侧重于土耳其、伊朗和巴基斯坦通往西

¹¹ 《阿拉木图行动纲领》优先项目 2 第 15 段，17(d)。

¹² 阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、不丹、柬埔寨、中国、格鲁吉亚、印度、日本、吉尔吉斯斯坦、蒙古、缅甸、巴基斯坦、大韩民国、俄罗斯联邦、斯里兰卡、塔吉克斯坦、泰国、乌兹别克斯坦和越南。

¹³ 亚美尼亚、阿塞拜疆、柬埔寨、中国、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、老挝人民共和国、蒙古、尼泊尔、大韩民国、俄罗斯联邦、斯里兰卡、塔吉克斯坦、泰国、土耳其、乌兹别克斯坦和越南。

亚经社会区域(与欧洲经济委员会和西亚经社会)的运输联系。

34. 通过 2004 年至 2007 年举行的一系列专家组会议,各国确定了连接各区域的一套主要道路、铁路和内陆水道交通路线。特别是欧亚运输联系网明确了往返和穿越中亚和高加索各国的主要过境运输连线。

35. 2006 年至 2007 年,参与国还举行会议,讨论了解决目前瓶颈问题和共同推动国际运输经营者和货物转运商更多使用这些线路的可行办法。关于这些线路的基础设施和服务数据已经搜集并归纳到一个地理信息系统数据库,供各成员国用于进行分析和规划。

36. 《阿拉木图行动纲领》明确谈到在内陆和过境国家建立陆港一事。¹⁴ 多式联运一体化要求设有若干具有战略意义的内陆多式联运结合点,以便不同形式运输在网络中汇聚。地点可以是陆港、内陆集装箱中转站、物流中心、去国际意义的货运村或站。秘书处正在执行一个关于“推动亚洲公路和泛亚铁路:多式联运连接点作为发展的冷战”的项目。这一项目为内陆发展中国家将多式联运连接点发展为有效连接沿海地区的中心点提供了指导原则,同时也成为发展生产能力以推动经济发展的中心环节。秘书处还实施了关于“企业和物流群组的物流规划模式”项目,为政策制订者和私营部门行业提供了建立和发展物流中心方面提供具体指导原则。

37. 秘书处与联合国欧洲经委会在联合国中亚经济体特别方案框架下向运输和过境项目工作组提供了援助,该项目所有 7 个成员均为内陆国家。在 2006 年 3 月 29-30 日与哈萨克斯坦阿拉木图举行的第十一次会议和 2007 年 3 月 13-14 日于塔吉克斯坦杜尚别举行的第十二次会议上,工作组讨论了为配合《阿拉木图行动纲领》所进行的各项活动。尤其是项目工作组就过境问题进行了双边磋商,通过了中亚经济体特别方案的公路和铁路网地图,审议了设立中亚经济体特别方案五个运输数据库方面的进展并在原则上核准了三个联合项目。此外,工作组继续努力推动设立国家贸易/运输便利化委员会,加入和执行国际公约以及对具有潜在区域意义的主要运输线路的分析。

吸引私营部门对基础设施项目的投资¹⁵

38. 《阿拉木图行动纲领》着重提出内陆和过境发展中国家有必要将更多的公共投

¹⁴ 《阿拉木图行动纲领》第 22 段(d)。

¹⁵ 《阿拉木图行动纲领》优先项目 2,第 16、17(a)和(d)段。

资转向基础设施的发展，并且有必要鼓励私营部门参与基础设施的发展与维护。就此，秘书处从区域角度就海运集装箱贸易和今后海运和港口能力以及投资需求的情况提出了不偏不倚的预测。这项研究由成员国广泛用做在基础设施发展方面制订航运和港口发展战略(诸如公私营伙伴关系)的政策对话基础，各国不断向秘书处提出定期更新预测的要求既为佐证。秘书处目前在与韩国海运学院共同努力扩大集装箱预测研究，以包括多式联运内容并为连接主要内陆和生产和消费地区主要海港的集装箱运输网络提供需求预测，同时特别注意到本区域内陆和过境发展中国家的多式联运网络。亚太经社会在研究框架内于 2006 年 12 月在伊朗伊斯兰共和国德黑兰组织了一次多式联运规划次区域讲习班。来自中亚和高加索区域内陆和过境发展中国家的代表出席了讲习班，而讲习班则为讨论具有国际意义的可能多式联运过境运输路线提供了机会。

39. 为协助内陆国家确定物质和非物质壁垒并消除妨碍国际贸易增长的因素，秘书处与铁路合作组织共同发起了尤其涉及到亚洲及高加索内陆国家的欧亚铁路线路运作项目。该项目第一阶段(2005-2006 年)涉及到通往蒙古的三条国际铁路线路，其侧重点是欧亚集装箱编组列车运营。这项研究提出了每一条路线的技术、商业和运营指数，并为监测改进路线效率的进展提供了必要投入，以促进蒙古的国际贸易。项目的第二阶段已经开始，其侧重点是集装箱编组列车向哈萨克斯坦的运行。

优先项目 3: 国际贸易和贸易便利化

(a) 国际贸易

亚洲内陆发展中国家及其融入贸易的情况¹⁶

40. 内陆发展中国家所面临的许多问题均与内陆发展中国家融入国际贸易的水平较低，质量较差相关。然而由于常常得不到数据，和(或)得到数据不可靠，作出评估较为困难。这是提出政策建议时需要考虑到的问题。这也是国际和国家机构为政策分析提供可比较可靠数据时要考虑到的最重要任务之一。

41. 从表面看，内陆发展中国家对贸易的依赖性似乎与其主要过境国相同，甚至更高(见表 1)。贸易依赖性(也称为贸易开放度)是指贸易对一个国家国内生产总值的比例。

¹⁶ 除有说明之外，本文件所用“亚洲内陆发展中国家”一词是指 12 个亚太经社会内陆发展中国家。

通常，在其它条件相等情况下，贸易依赖指数随着一个国家(国内生产总值)的规模以及非贸易品在该国生产中的份额的上升会下降。对许多内陆发展中国家而言，这一指数在一段时间内不会显示出明显上升，而有些情况下甚至会下降，表明其在世界经济中的边缘化，而不是融入。此外，它们在整个世界出口和进口额中所占市场比例依然很低(平均数字远远低于 1%)。由于其它亚洲国家的这些贸易比例要高出很多，加上较高的经济增长，结论显然是内陆状况——连同较高贸易和交易成本所造成的所有后果——是内陆发展中国家难以融入全球经济的一个主要原因。

42. 然而，内陆状况并非造成这种边缘化的单一可变因素。随着而来的一个问题是这些国家倘若并非内陆国，是否会与世界上其它国家从事更多的贸易？有助于回答这一问题的因素分为两个方面。第一，在供应方方面——剔除地理方面的因素，竞争和相对优势决定着贸易的基本结构和增长。对中亚内陆发展中国家而言，不利于竞争的主要因素包括劳力密集部门的高工资、生产方面缺乏多样性以及不全面的经济改革。在其它内陆发展中国家，工资水平较有竞争性，但其它所述问题则同样存在。

表 1. 亚洲内陆发展中国家的贸易依赖程度(商品贸易占国内生产总值百分比)

亚洲内陆发展中国家	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
阿富汗	..	..	..	..	..	45	43	58	52	51
亚美尼亚	72	69	59	56	62	57	63	70	58	55
阿塞拜疆	50	40	39	45	57	62	64	72	84	94
不丹	72	70	65	72	62	60	57	63	81	76
哈萨克斯坦	48	49	44	56	76	68	66	69	76	79
吉尔吉斯斯坦	73	74	82	84	77	62	67	68	75	73
老挝	54	61	72	57	50	49	40	39	35	44
蒙古	74	98	99	107	122	114	109	111	117	117
尼泊尔	40	43	36	40	43	40	36	41	39	36
塔吉克斯坦	137	163	99	125	149	121	118	108	101	97
土库曼斯坦	128	93	60	109	150	144	111	103	107	106
乌兹别克斯坦	64	56	46	37	40	48	51	58	64	60
主要过境国										
中国	34	34	32	33	40	38	43	52	60	64
印度	18	19	18	18	20	20	21	21	25	29
俄罗斯联邦	40	40	49	59	58	51	49	49	48	48
备忘录项目										
东亚和太平洋	50	52	52	52	60	55	57	64	71	75

最不发达国家	42	40	39	42	45	46	46	49	53	57
--------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

注：如果经济体从事中转运输和再出口，贸易值会增长超出国内生产总值并将值数值推到 100% 以外。

资料来源：2007 年 7 月 17 日网上世界发展指标的估算。

43. 其次，在需求方面，壁垒通常都出现在主要贸易伙伴的边界。关税、限额、关税税率限额以及禁运为可列出的几项。虽然经过一波接一波关贸总协定项下贸易自由化多边谈判回合以及单边贸易政策改革已经削弱了这些壁垒的影响，各方为控制国际贸易流动正在越来越多地采取非关税措施。事实上，传闻证据表明，非关税和非边界壁垒与关税相比更为严重妨碍着进入市场。

44. 虽然有多种方法可以评估市场准入情况，本文所采取的方法是无关税进入发达经济体市场的出口比例。这一比例的计算包括除武器之外的所有产品类别，而目的地市场则包括主要发达经济体市场。¹⁷

45. 总体而言，中亚内陆发展中国家看来获得了近乎全免关税的市场准入。然而亚太最不发达国家(其中有四个为内陆国)所得比例则低得多，老挝人民民主共和国除外。其原因是俄罗斯联邦对中亚发展中国家给约百分之百的免税准入。另外，欧洲联盟和美国作为这些国家许多情况下的第二和第三大目的地市场，则提供着近乎免税的准入。另一方面，如表 2 所示，除尼泊尔以外的其它内陆发展中国家的出口通常是面对其它市场的——尤其是中国和印度——内陆发展中国家在这里的出口免税比例很低。这就是内陆发展中国家和最不发达国家在过去十年间平均免税进入市场差异很大的原因。

46. 应当强调指出，此处所讨论的市场准入措施为平均水平，如果具体到特定切实政策咨询则应进一步加以区分。这里讨论的目的是反映趋势。从内陆发展中国家的角度看，目前状况并未达到亦乎寻常的地步，但同时却也未反映出问题全貌。尤其应当考虑到关于非关税壁垒的信息，其中包括进口国家在制造业、农业和服务业方面的各种标准、复杂原产地规则以及反倾销税和保障措施 的采纳。这一点尤为重要，因为许多内陆发展中国家并非世贸组织成员国，因而在进口国酌情采用此类贸易纠正措施时没有现成处理争端的解决办法。

47. 除关于进入发达经济体市场的信息之外，如果对内陆发展中国家自身的保护情况有所了解不无裨益。表 3 显示，许多内陆发展中国家的关税水平相当于或低于发展中国家的平均关税。由于大多数内陆发展中国家尚未成为世贸组织成员国，实现这一点主要是通过包括单边关税改革在内的市场经济改革。

¹⁷ 关于这两个指数的细节，见 www.mdg-trade.org。

表 2. 主要出口目的地国家的免税出口
(以关税额百分比获免付进口税出口价值计算)

	欧洲共 同体	美国	俄罗斯联 邦	中国	印度	巴基斯坦	以色列	土耳其	中国香 港	泰国	加拿大
阿富汗	93.5 (99.6)				4.5 (23.0)	0.0(0.0)					
亚美尼亚	41.9 (96.0)		100(100)				30.0 (99.9)				
阿塞拜疆	77.2 (99.2)		100(100)					74.1 (86.3)			
不丹					1.0 (17.8)	0.0(0.0)			100 (100)		
吉尔吉斯斯坦	49.5 (57.9)		100(100)	14.1 (42.7)							
老挝人民民主共 和国	99.1 (99.9)			34.3 (49.6)						5.3(29)	
蒙古		12.5 (4.8)		18.9 (82.8)							34.4 (98.1)
尼泊尔	97.6 (94.5)	30.7 (37.6)			8.7 (14.7)						
塔吉克斯坦	40.5 (45.9)	25.0 (99.6)	100(100)								
乌兹别克斯坦	39.7 (87.3)		100(100)	5.9(0.1)							

注： 不带括号的数字显示了免税出口关税比例。括号内数字显示无关税出口的价值比例。

资料来源：世贸组织、贸易中心和贸发会议(2007年)，2006年世界关税概览，第二部分。

表 3. 2006 年内陆发展中国家征收平均进口关税

最惠国进口税按关税线分类的频率分布(百分比)

		免税	0≤5	5≤10	10≤15	15≤25	25≤50	50≤100	>100
亚洲内陆发展中国家									
阿富汗	AG	1.2	72.6	12.6	0	8	0	0	0
	Non-AG	0.4	73.1	24	0	2.4	0	0	0
亚美尼亚	AG	32	0.1	65.3	0.6	0.9	0.7	0.2	0.1
	Non-AG	77.4	0	22.6	0	0	0	0	0
阿塞拜疆	AG	0.7	14.7	1.7	78.7	1.2	1.4	1.2	0.3
	Non-AG	1.4	41.4	6.1	44.8	0.1	0	0	0.1
不丹*	AG	0	0	3.1	0	5.5	87	4.1	0
	Non-AG	4.1	0	34.9	2.6	26	32.3	0.1	0
吉尔吉斯斯坦	AG	1.2	6.9	57.5	11.7	21.9	0.2	0.3	0.3
	Non-AG	23.2	10.4	58.6	7.8	0	0	0	0
老挝人民民主共和国*	AG	0	27.3	20.8	0	8.2	43	0	0
	Non-AG	0	59	33.2	0.1	4.9	2.8	0	0
蒙古	AG	0.7	98.1	0	0.7	0	0	0	0
	Non-AG	12	88	0	0	0	0	0	0
尼泊尔	AG	1.7	9.6	60.5	10.1	9.5	7	0.6	0.8
	Non-AG	0.8	24.1	27	31.6	11.4	4.3	0.7	0
塔吉克斯坦	AG	1	42.3	23.9	29.8	0.3	0.7	1.3	0.4
	Non-AG	1	66.9	16.1	16	0	0	0	0
乌兹别克斯坦	AG	0.2	21	34.3	0.4	0.3	42.6	0.7	0.4
	Non-AG	1.5	26.6	30.4	0	0	32.3	0.1	0
主要过境国									
中国	AG	6	7.2	25.8	25.5	25.8	7.3	2.3	0
	Non-AG	7.3	19.9	45.5	14.3	11.5	1.6	0	0
印度	AG	2.5	0	1.4	3	0.4	80.5	10.7	1.4
	Non-AG	2.4	1.8	0.2	84.8	5.2	4.2	1.1	0.2
俄罗斯联邦*	AG	2.1	38.2	11.6	30.7	8.8	6.2	1.6	0.6
	Non-AG	1.2	43	16.2	20.9	16.5	1.8	0.3	0.1

* 2005 年

资料来源：世贸组织、贸易中心和贸发会议(2007 年)，2006 年世界关税概览，A1 部分。

注：AG=农业，Non-AG=非农业

多边和特惠贸易自由化

48. 加入世贸组织是尚未成为世贸成员国的所有内陆发展中国家一项最为重要的政策目标：12 个亚洲内陆发展中国家中有 8 个尚未取得这一地位。这 8 个国家在其加入进程中处于十分不同的阶段，哈萨克斯坦预计很快会清除其最后障碍，而土库曼斯坦则尚待申请成员国地位。

49. 成为世贸组织成员意义何在呢？除去可以拥有一个交换信息、谈判、解决争端

的共同平台之外，对中亚内陆发展中国家而言，成为世贸组织成员国意味着对市场经济体的承诺，而这同时又是国内改革的基点，并提高其在投资者、金融机构和贸易伙伴中的可信度。

50. 内陆发展中国家的加入进程由于加入过程较长而出现延缓。虽然它们显然在努力争取为满足世贸组织成员的标准而调整本国经济，显然这些国家一般而言没有得到特别照顾。这些国家也无法自动获得给予其它世贸组织发展中国家的优惠——尽管其经济业绩表现事实上低于一般发展中国家。因此，内陆发展中国家与其它亚洲国家一同在争取达成其它双边和区域贸易协定。

51. 亚太经社会秘书处一直在通过称为亚洲太平洋贸易和投资协定数据库了解优惠贸易安排的情况。根据这一数据库资料显示，四分之三的内陆发展中国家虽然不是世贸组织成员，却均属于一个或若干个优惠贸易集团。只有一个亚太经社会成员国同时也是世贸组织成员的国家——蒙古——没有加入任何互惠贸易协定。表 4 和表 5 提供了这些国家加入优惠贸易安排的基本情况。

表 4. 内陆发展中国家参与优惠贸易协定的情况

国家	协定总数	有效协定 (包括有待核准的协定)	谈判中的协定	根据授权条款发出通知	根据关贸总协定第二十四条和(或)服务贸易总协定第五条发出通知	尚未通知*
阿富汗	3	3	0	1	0	2
亚美尼亚**	9	9	0	0	8	1
阿塞拜疆	3	3	0	1	2	0
不丹	3	3	0	0	0	3
哈萨克斯坦	8	8	0	1	5	2
吉尔吉斯斯坦**	10	10	0	1	8	1
老挝人民民主共和国	13	12	1	5	0	8
尼泊尔**	3	3	0	0	0	3
塔吉克斯坦	4	4	0	1	2	1
土库曼斯坦	5	5	0	1	3	1
乌兹别克斯坦	7	7	0	1	3	3
蒙古** 不是任何优惠贸易安排的成员。						

* 尚未通知或没有关于通知的资料。

** 世贸组织成员国。

资料来源：亚太贸易和投资协定数据库，2007年6月。

表 5. 内陆发展中国家参与了哪些种类贸易协定？

国家	BTA	RTA+CB	FTA	FA	PTA	CU
阿富汗	3	1	-	1	2	-
亚美尼亚	7	2	8	1	-	-
阿塞拜疆	1	2	2	-	1	-
不丹	1	2	2	1	-	-
哈萨克斯坦	4	4	5	1	1	1
吉尔吉斯斯坦	5	4	6	1	1	1
老挝人民民主 共和国	2	10	3	6	3	-
尼泊尔	1	2	1	1	1	-
塔吉克斯坦	-	4	1	1	1	1
土库曼斯坦	2	3	3	1	1	-
乌兹别克斯坦	3	4	4	1	1	1
11 个国家总计	23	17	24	10	5	1

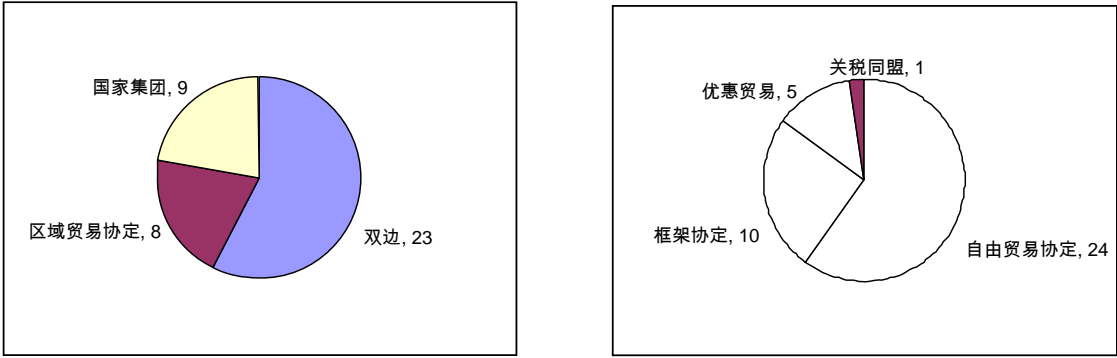
范围：BPT=双边贸易协定；RTA=区域贸易协定；CB=国家集团(东盟自由贸易区——中国)东盟自由贸易区——印度，东盟自由贸易区——韩国等。)

种类：FTA=自由贸易协定，FA=框架协议，PTA=优惠贸易协定；CU=关税同盟

资料来源：亚太贸易和投资协定数据库，2007 年 7 月。

52. 11 个内陆发展中国家加入了 40 个有效或正在谈判的贸易协定，相比较之下，全体亚太经社会成员参与了 133 个协定。表 5 显示，一个内陆发展中国家所实施的贸易协定平均数字仅仅在 6 个以上。而加入世贸组织的内陆发展中国家则实施着平均 7.3 个协定(不包括蒙古)；而非世贸组织成员国则平均加入差一点不到 5.6 个贸易协定。

图 1. 内陆发展中国家优惠贸易区的构成



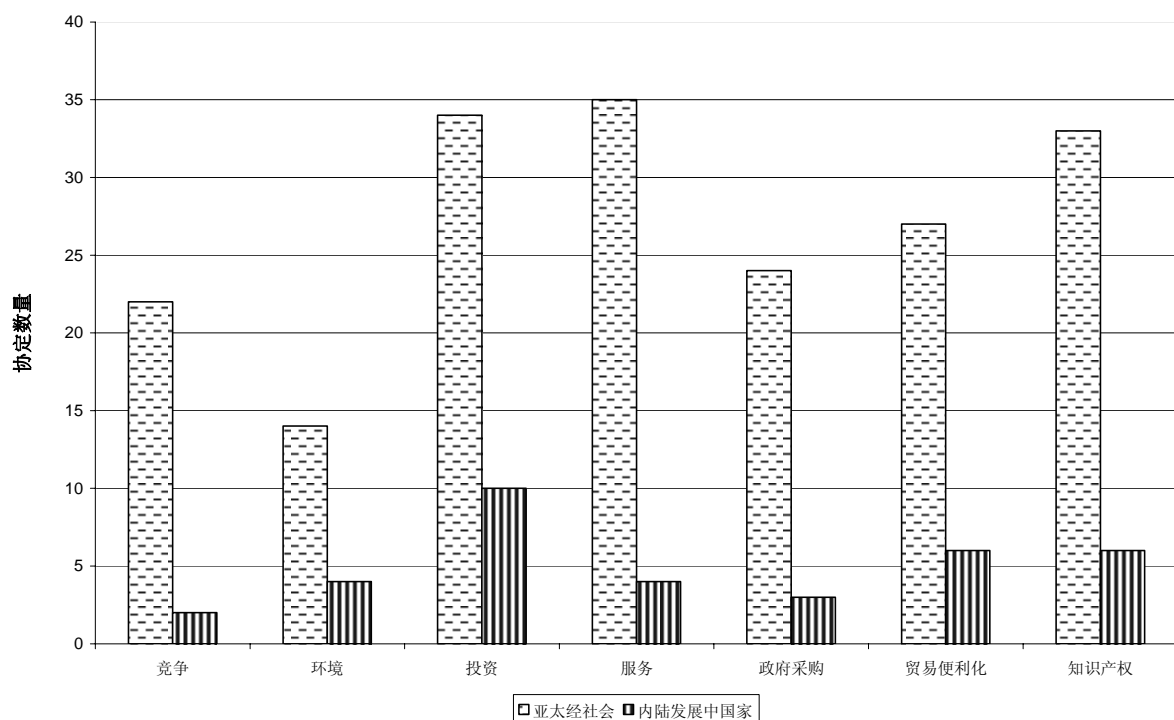
资料来源：亚太优惠贸易投资协定数据库，2007年7月。

53. 如图 1 所示，大多数优惠均采用双边贸易协定形式。多数内陆发展中国家选择自由贸易区(24)，其次为框架协定(10)，优惠贸易(5)和一个联盟(EAEC，即欧亚经济共同体为区域内所有成员参与的唯一关税联盟)。¹⁸ 三个内陆发展中国家同时也是最不发达国家(不丹、老挝人民民主共和国和尼泊尔)，与相同的伙伴达成了平行协定，导致了多层次成员关系。例如不丹和尼泊尔均与印度订有双边自由贸易协定，但这三者又都是南亚自由贸易区和孟印斯泰经济合作组织的成员国，而老挝人民民主共和国与泰国签有双边贸易协定，两国同时都是东盟自由贸易区及其众多附属机构的成员。内陆发展中国家以同样方式通过双边和区域协定与相同伙伴达成重叠安排：哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦均为独立国家综合体自由贸易协定、经济合作组织贸易协定和欧亚经济共同体的成员，同时与这些集团中的其它成员签订有双边协定。这种重叠成员关系导致了众所周知的面碗效应，并使得优惠贸易效率削弱。

54. 图 2 显示了内陆发展中国家在诸如竞争、政府采购或服务方面的承诺方针与亚太经社会的广阔覆盖面相比较的明显差距。因此对中亚内陆发展中国家而言，双边贸易协定/区域贸易协定的作用更多是使相互间以及与俄罗斯联邦的贸易关系“正常化”。对于尚未成为世贸组织成员的内陆发展中国家而言，尤为如此。因此这些国家最好先加入世贸组织，然后将双边贸易协定综合为符合世贸组织区域贸易协定的一个总贸易集团。在此同时，需要进行进一步研究以为改进优惠贸易协定的构成和范围提出进一步评估和建议。

¹⁸ 另一个则是土耳其与欧洲共同体之间一定程度的区域关税联盟。

图 2. 区域贸易协定/双边贸易协定的覆盖范围



资料来源：亚太优惠贸易投资协定数据库，2007年7月。

55. 这些国家在主要贸易政策方面所面临的挑战是以周全较快方式加入世贸组织以及主要是缔结在关税和非关税壁垒方面更为理想的优惠贸易协定。这样做的目的不仅是要降低所采用保护措施的平均水平，而且要简化保护制度，以期使这些改革能够推动内陆发展中国家经济结构调整。保护体制的合理化(这未必指降低保护平均水平)以及对优惠原产地规划的适当审议和再设计应当吸引更多投资，从而确保与区域内和全球其它生产厂商的横向与纵向联系。由这一生产联系延伸而创造的旅游业机会被视为可持续发展的最为重要因素之一。

亚太经社会为协助内陆发展中国家获得进入国际市场的更公平机会所作回应

56. 亚洲内陆发展中国家意识到它们处于一个独特的位置。一方面它们出于各种原因未能充分融入全球和区域经济，另一方面它们所面临的共同问题都涉及到需要加强相互间合作这一目标。

57. 与此同时，由亚洲和太平洋发展中国家迅速增长所带来的势头给亚洲内陆发展中国家提供了独特的机遇。根据上文论述的观点，这就提出了重新审视区域融合的政策问题的必要性。分析工作的结论表明，即使对已经成为全球和区域贸易体制中稳定成员的国家而言，也有必要将现在的众多双边和区域优惠贸易协定在更大的经济空间加以整合。

58. 秘书处将继续高度重视那些能够直接或间接加强内陆发展中国家分析能力的活动，以评估融入全球和区域经济所产生影响并利用这种评估制订贸易改革措施。

59. 亚太经社会秘书处将与合作伙伴协作，利用亚太研培网、亚太贸易和投资协定数据库、亚太贸易协定和世贸组织/亚太经社会技术援助方案等形式继续与这些国家的政府、研究人员和民间社会共同努力实现其有效参与双边和区域贸易制度的目标。这里的重点在于加强其制订贸易政策改革的能力，以便考虑到整个社会的利益，通过对全球贸易制度以及加入世贸组织的经济和社会影响的进一步认识建设和加强谈判能力，并加强实施加入世贸组织承诺的能力。

60. 秘书处执行 2007 年第 63/5 号决议过程中，将：

(a) 与世贸组织和贸发会议协作，继续进行其技术援助活动，协助相关国家加入世贸组织。由欧洲共同体资助的不丹加入世贸组织项目正在实施之中，而致力于中亚国家和尼泊尔加入世贸组织的两个项目提案分别均处于筹备阶段。重点将在与政府对政府交流加入世贸组织的经验并加强这一组国家之间的合作。

(b) 将组织各种活动，目的在于调整对关于加入亚洲贸易协定受益的认识，作为与中国和印度等迅速增长经济体融合的渠道。哈萨克斯坦、蒙古和塔吉克斯坦等表示有兴趣加入亚太贸易协定的国家可能会感到秘书处在这方面所作分析和咨询工作帮助很大。

(c) 在世贸组织/亚太经社会的技术援助方案和由中国澳门资助的一个设立区域贸易政策知识中心的项目之下，将举办若干关于多哈谈判的培训班和宣传讲习班以

及咨询服务。此外，亚太贸易和投资协定数据库正在进一步得以加强，以更便于跟踪和评估包括内陆发展中国家和过境发展中国家在内的亚太经济体所签署的优惠贸易协定。

(d) 作为中亚经济体的特别方案贸易工作组的一部分，继续协助各成员更为有效的融入区域和全球经济并协助其努力加强加入世贸组织和区域方面的工作。

(e) 与最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处、其它相关机构和研究人士密切配合，制订一套适当指数，以便对执行《阿拉木图行动纲领》的进展(诸如加入世贸组织、加强市场准入、为扩大贸易而有效利用贸易协定等)加以可比较和有意义的衡量。将适当采用亚太贸易与投资协定数据库中的整套贸易业绩指数以及《千年发展目标》8的指数38、39和41。

(f) 设法协助进行期中审评所要求的分析工作，并就《阿拉木图行动纲领》的执行情况向内陆发展中国家提供咨询服务，其中包括于2007年8月28-31日在蒙古举行关于贸易和贸易便利化的全球专题会议。

(g) 继续协助内陆发展中国家在实施贸易便利化政策和措施方面建设能力，包括在联合国发展帐户第五档下从事以下各项活动：

- 推动以综合方式解决贸易便利化
- 建立公私营合作伙伴关系以有效实施贸易便利化措施
- 协助实施贸易便利化方面的国际公约、标准和最佳做法
- 建立职能网络以按照联合国标准创建并使用电子贸易文件系统
- 协助实施世贸组织贸易便利化谈判中的各项承诺

(h) 继续就贸易和程序以及文件的简化和协调提供能力建设和研究方面的协助，包括通过发展帐户第四档和发展帐户第六档的项目以及以下方式：

- 推动采用贸易文件简化和调整的国际标准以及创立单一窗口设施
- 为采用单一窗口设施进行可行性研究
- 建立内陆发展中国家/中亚特别经济体方案国家的次区域知识交流平台。

(b) 贸易便利化

61. 经验表明，即使在关税率较低情况下，将货物和服务运输跨越边界依然涉及到复杂的规程序序和手续。虽然非关税壁垒被视为一项贸易障碍，但除贸易便利化之外却未在多哈发展回合谈判中成为突出话题。贸易便利化谈判解决了非关税壁垒中具体且

狭隘的一部分，涉及到货物过境、货物进出口所涉费用和手续以及透明度问题。

62. 虽然行政和海关程序是贸易和规章政策的必要部分，它们会严重妨碍货物跨境的流动，低效率的海关和过境运输手续以及繁杂的单证被视为内陆发展中国家贸易中造成拖延的主要原因和更甚于关税的障碍。过境手续要求和多重边境管理所导致的耗时较长及其它因素所造成贸易成本较高是妨碍内陆发展中国家充分受惠于全球市场开放的一个主要难题。此外，它们也有赖于邻(过境)国的规章和边界要求。

指数

63. 世界银行关于从事生意的调查表(2006年)采用了一些“前端”指数，其中包括用于进出口货物的单证数字、用于进出口货物的签字数字、进出口货物的时间和成本。根据这一调查表，将一个出口集装箱运至最近港口、满足所有海关、行政和港口要求的时间在东亚和太平洋地区平均为 25.8 天，在欧洲和中亚为 31.6 天，在中东和北非为 33.6 天，而在南亚为 33.7 天。更进一步了解选定内陆发展中国家的情形则显示出较大差异，哈萨克斯坦为 93 天，而不丹为 39 天。¹⁹ 调查表显示内陆发展中国家货物出口运输所需时间比拥有海港的国家要长两到三倍。表 6 显示亚太区域内陆发展中国家进出口货物必须填写单证的总数、履行所有手续要求所需时间以及进出口程序要求所涉费用。

表 6. 亚洲内陆发展中国家货物进出口的单据、时间和费用

亚洲内陆发展中国家/区域	出口单据**	出口时间**	出口费用**	进口单据**	进口时间**	进口费用**
	(数字)	(天数)	(美元/集装箱)	(数字)	(天数)	(美元/集装箱)
年	2006	2006	2006	2006	2006	2006
阿富汗	7	66	2 500	11	88	2 100
亚美尼亚	7	34	1 600	6	37	1 750
阿塞拜疆	7	69	2 275	18	79	2 575
不丹	10	39	1 230	14	42	1 950
哈萨克斯坦	14	93	2 780	18	87	2 880
吉尔吉斯斯坦	..	..	..	18	127	3 032
老挝	12	66	1 420	16	78	1 690
蒙古	11	66	3 007	10	74	3 030
尼泊尔	7	44	1 599	10	37	1 800
塔吉克斯坦	14	72	4 300	10	44	3 550
土库曼斯坦	..	..	..	..	..	..

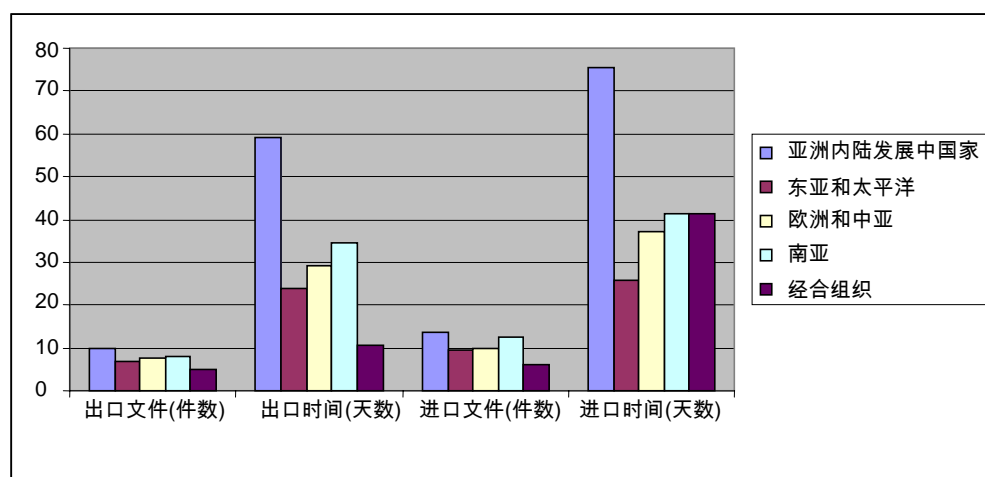
¹⁹ www.doingbusiness.org

乌兹别克斯坦	10	44	2 550	18	139	3 970
亚洲内陆发展中国家	9.9	59.3	2 326.1	13.5	75.6	2 575.2
东亚和太平洋	6.9	23.9	884.8	9.3	25.9	1,037.1
欧洲和中亚	7.4	29.2	1 450.2	10.0	37.1	1,589.3
南亚	8.1	34.4	1 236.0	12.5	41.5	1,494.9
经合组织	4.8	10.5	811.0	5.9	41.5	882.6

资料来源：www.doingbusiness.org

64. 在亚洲和太平洋国家集团和次区域当中，内陆发展中国家的过界条件最为严格，货物进出口单据份数最多、日期最长，而且费用最为昂贵。图 3 和图 4 显示了主要亚太次区域、亚洲内陆发展中国家和经合组织国家在进出口的文件数量²⁰ 以及时间的简要对照。亚洲内陆发展中国家就单据要求而言拥有最为严格的过境限制，而经合组织则有着限制最少的过境条件。

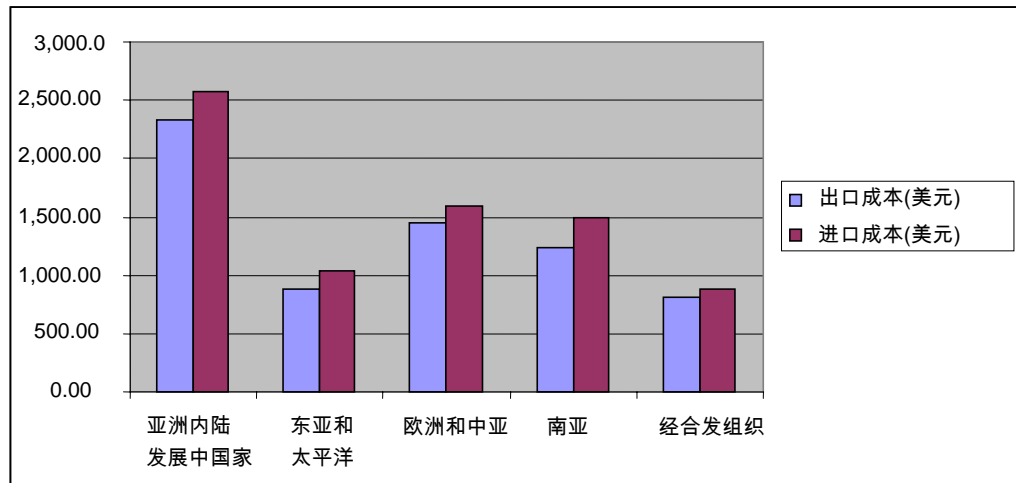
图 3. 贸易过境平均指数



资料来源：www.doingbusiness.org

图 4. 进出口平均成本

²⁰ 这里所考虑文件包括港口申请单据、海关申报和清关单据以及所涉各方之间交换的正式单据。



资料来源：www.doingbusiness.org

亚太经社会的举措

65. 贸易便利化已经成为为内陆发展中国家国际贸易建立更为透明、一致和稳定环境的日益重要的工具。其首要目标是简化、协调和规范国际贸易程序、文件和信息流动，并改进各国总体商业环境。目的明确的贸易便利化措施(诸如用于清关的单一行政单据、一站式/单一窗口设施、电子贸易单据系统、到货前清关、清关后审计和供信誉良好业者使用的绿色通道)可大大减少贸易手续的时间和成本。

66. 贸易程序和单据要求的简化和统一是贸易便利化的主要措施，并已被确认为《阿拉木图行动纲领》(优先项目3项下)的一个组成部分。亚太经社会在贸易便利化中的任务是推动贸易程序和单据的简化和统一，以及国际标准的采用。为完成这一任务，亚太经社会进行了研究、能力建设和交流经验等各项活动。

67. 亚太经社会秘书处已经实施或正在实施的针对内陆发展中国家和过境发展中国家的若干项目如下：

- 中亚能力建设支持贸易一体化，重点是综合贸易信息流动管理和贸易便利化：这一项目于2006年启动为期四年，并涉及到以下国家：阿富汗、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。
- 建立区域间货促伙伴关系作为通过知识管理和信通技术推动增长的引擎：这一项目于2005年启动并将2007年结束。项目涉及到亚太经社会所有成员国，

但有些涉及到贸易制度和电子文件统一的活动则是针对内陆发展中国家的。

- 内陆和过境国国际贸易和运输机构能力建设：这一多学科项目涉及到2005-2006年，并在下文“贸易和运输便利化”一部分做了阐述。
- 亚太经社会成员国驾驭全球化能力建设 这一项目于2002-2004年期间实施，并涉及到以下国家：亚美尼亚、阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。

68. 亚太经社会于2003-2006年期间在若干内陆发展中国家进行了咨询工作，这些咨询工作的结论载于题为“选定亚洲内陆国家的贸易便利化”的研究报告之中 (<http://www.unescap.org/tid/publication/publicat/asp>)。

69. 亚太经社会秘书处协助6个内陆发展中国家(哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦)及其各自过境邻国减缓了国际贸易和运输方面的非物质瓶颈。

70. 就设立贸易和运输便利化委员会，已经在运输的法律安排以及过境贸易和运输便利化信通技术应用方面设立了贸易和运输便利化委员会。亚太经社会在网站上建立了贸易和运输便利化数据库。为介绍和论述这些产品，举行了国家贸易和运输便利化讲习班和其它会议，以协助参与国家制订其贸易和运输便利化优先事项。这些活动将涉及到国家和区域一级贸易和运输便利化的公私营利益攸关方聚到一起，这些活动增强了人们的意识，对贸易和运输便利化以及在各国所采取的具体行动中需要有一个总体方针。

四、就《阿拉木图行动纲领》的执行和审议方面的国家举措提出报告

71. 为协助各国在国家一级对《阿拉木图行动纲领》的执行情况作出初步评估，建议内陆和过境发展中国家在下届驾驭全球化委员会会议上以以下框架为基础提出国家一级进展报告。

为《阿拉木图行动纲领》期中审评——在国家一级实施《阿拉木图行动纲领》	
优先项目 1	<i>基本过境政策问题</i> <ul style="list-style-type: none">- 在运输、过境和海关方面加入/批准国际公约和制订/实施双边和次区域协定中的进展

	<ul style="list-style-type: none"> - 促进规划和发展贸易与运输部门综合方针的措施 - 消除过境运输的非物质壁垒的措施
优先项目 2	<p><i>基础设施的发展与保养</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 用于基础设施发展的公共工资 - 缺失环节的修建 - 鼓励私营部门参与的措施 - 信通技术的使用以及以此为基础的管理和监测制度 - 多式联运的开发
优先项目 3	<p><i>国际贸易和贸易便利化</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 有关世贸组织，特别是加入世贸组织的问题 - 有关在全球和区域两级改进市场准入的问题 - 是否拥有全面贸易便利化战略或行动计划？如果有，牵头机构是谁，计划细节如何？ - 是否对贸易和海关的法律和规章作过审议？ - 简化贸易和海关法律与规章的措施 - 简化贸易单据和统一国际标准，包括一站式设施/单一窗口设施、采用电子贸易单据系统、采用简化货物手续，诸如抵达前清关，清关后审议、授权经营者概念以及绿色通过的采用
优先项目 4	国际支助措施
优先项目 5	执行与审议

五、供委员会审议的问题

72. 请委员会：

- (a) 报告在国家一级执行《阿拉木图行动纲领》特别是第五节“朝向执行《阿拉木图行动纲领》期中审评——国家举措”所确定领域的进展。
- (b) 就通过框架所获取的补助资料及其为《阿拉木图行动纲领》期中审评国家一级活动的报告机制所作评论。

- (c) 就今后在《阿拉木图行动纲领》范围内所采取优先举措向秘书处提供指导。
- (d) 就《阿拉木图行动纲领》区域期中审评，包括计划与 2008 年经社会第六十四届会议同时举行的区域筹备会议的主题领域和议程所作筹备工作提供指导。

.