



Distr.: General  
22 October 2014  
Chinese  
Original: English

## 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

### 第二次联合国内陆发展中国家问题会议政府间筹备委员会第二届会议的报告

报告员：塞西莉亚·皮西奥尼女士(意大利)

#### 一. 引言

1. 按照大会第68/270号决议，第二次联合国内陆发展中国家问题会议政府间筹备委员会第二届会议于2014年10月2日和3日在联合国总部召开。2014年10月22日召开了第二届续会。

#### 二. 工作安排

##### A. 会议开幕

##### B. 选举主席团成员

2. 2014年10月2日，共同主席坚·潘梭利翁(老挝人民民主共和国)宣布第二届会议开幕。

3. 筹备委员会在10月2日举行的第一次全体会议上获悉，委员会共同主席西涅·布格斯塔勒(瑞典)完成了她在瑞典常驻联合国代表团的任期，不能再担任共同主席的职务。因此，筹备委员会以鼓掌方式选举帕尔·索雷桑(瑞典)担任筹备委员会共同主席。

4. 在同次会议上，共同主席，副秘书长兼最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家问题高级代表兼第二次联合国内陆发展中国家问题会议秘书长吉



安·钱德拉·阿查里亚，赞比亚运输、工程、供应和通信部长兼内陆发展中国家集团主席亚姆瓦·穆坎贾，奥地利常驻联合国代表兼东道国代表马丁·萨迪克致开幕词。

5. 本届会议所有发言可在联合国网络电视网站查阅(<http://webtv.un.org>)。

### C. 通过议程和工作方案

6. 筹备委员会在 10 月 2 日举行的第一次全体会议上，通过了第二届会议的临时议程([A/CONF.225/PC/6](#))，如下：

1. 会议开幕。
2. 通过政府间筹备委员会第二届会议议程和工作安排。
3. 选举主席团成员。
4. 会议筹备工作。
5. 核可拟向会议提交的成果文件草稿。
6. 其他事项。
7. 通过政府间筹备委员会的报告。

7. 在同次会议上，筹备委员会还同意了共同主席的建议，即：

(a) 筹备委员会召开非正式会议，以便直接就成果文件展开谈判；

(b) 考虑到成果文件的篇幅和谈判迄今所处的阶段，筹备委员会正式中止工作，以便将分配给 10 月 3 日下午会议的资源重新调配给定于 10 月 22 日举行的全体会议，届时将通过筹备委员会的报告并做出其他有关决定，包括将会议成果文件转递给第二次联合国内陆发展中国家问题会议。

8. 筹备委员会核可了 [A/CONF.225/PC/6](#) 号文件中经口头订正的拟议工作安排，但有一项谅解，即必要时将作进一步调整。

### D. 会议筹备工作

9. 筹备委员会在 10 月 2 日的第一次全体会议上获悉，与会者须知已作为 [A/CONF.225/INF/1](#) 号文件印发，会议发言者名单的登记工作也已经启动。

10. 筹备委员会在同次会议上获悉，会议的工作方案可在会议网站([www.lldc2-conference.org](http://www.lldc2-conference.org))上查阅。除了全体会议，会议还将包括高级别专题互动圆桌会议，私营部门、商业和投资高级别论坛以及一些会外活动。

11. 也在同次会议上，还提请筹备委员会注意秘书处关于认可私营部门和民间社会组织参加第二次联合国内陆发展中国家问题会议的说明(A/CONF.225/PC/7 和 Add.1)，以便在 10 月 22 日就此作出最后决定。

12. 筹备委员会在 10 月 22 日续会最后一次全体会议上核可了 A/CONF.225/PC/7 和 Add.1 号文件所载将作为观察员参加第二次联合国内陆发展中国家问题会议的私营部门和民间社会组织清单。

#### E. 其他事项

13. 筹备委员会在 10 月 3 日举行的第二次全体会议上审议了议程项目 6，并听取了阿塞拜疆代表的发言，随后，听取了亚美尼亚和阿塞拜疆代表行使答辩权发言。

### 三. 向会议提出的建议

14. 筹备委员会在 10 月 22 日举行最后一次全体会议上审议了议程项目 5。

15. 在同次会议上，筹备委员会决定将一份非正式文件所载《内陆发展中国家 2014-2024 年十年行动纲领草案》附在本届报告之后(附件一)，但有一项谅解，即代表团将在会议之前继续举行非正式会晤，以就案文达成共识，供会议最后定稿。

16. 也在同次会议上，筹备委员会还同意建议在 11 月 3 日会议开幕全体会议上审议所有程序和组织事项，包括选举会议主席、通过议事规则和议程、选举主席团成员、设立全体委员会、任命全权证书委员会成员和其他事项。此外，承认主席有准许发言的一般权力，同时提议下列人士在会议开幕式上发言：会议主席、联合国秘书长、奥地利总统作为东道国代表、大会主席、经济及社会理事会主席、赞比亚共和国代表作为内陆发展中国家集团主席。还建议会议秘书长、欧洲联盟代表、联合国发展集团代表、世界贸易组织总干事和世界海关组织秘书长也在开幕式上发言。

### 四. 通过政府间筹备委员会的报告

17. 在 10 月 22 日举行的最后一次全体会议上，报告员介绍了一份会议室文件所载筹备委员会报告草稿(仅有英文版本)。

18. 筹备委员会在同次会议上通过了报告草稿，并授权报告员参考闭幕全体会议的记录为报告定稿。

## 附件一

### 内陆发展中国家 2014-2024 年十年行动纲领草案

#### 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，总人口约 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. 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。

3 之二. 加强同发展伙伴之间的伙伴关系，使之焕发新的活力，这对于充分、成功地实施本《行动纲领》具有至关重要的意义。

3 之三. 本着与内陆发展中国家之间的团结精神，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，支持本《行动纲领》的有效实施。

4. 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》反映了国际社会的坚定承诺，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，并结成伙伴关系，克服内陆发展中国家面临的各种障碍，由所有利益攸关方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，以此确保并推动将内陆发展中国家充分有效地纳入全球经济之中。

5. 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。国际社会在关于千年发展目标的世界首脑会议成果文件中以及 2012 年在巴西里约热内卢举行的联合国可持续发展大会题为“我们希望的将来”的成果文件中确认有必要解决内陆发展中国家面临的特殊挑战。在后一项成果文件中，各国元首和政府首脑呼吁加快速度，以更加协调的方式进一步落实《阿拉木图行动纲领》五个优先事项方面的具体行动，特别是采取行动促进内陆发展中国家的运输、储存和其他与过境运输有关的设施的建造、保养和改进，包括修建备用路线、配齐缺失环节以及改善通信和能源基础设施，以支持这些国家的可持续发展。虽然在审查期间援助有所增长，但是仍需在金融和技术援助领域进一步增加对内陆发展中国家的全球支持，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。

6. 因此迫切需要一个注重成果的整体性十年《行动纲领》，其中包括一整套内陆发展中国家共同政策方针以及改进和创新的支助措施和机制，向内陆发展中国家提供帮助并加强这些国家、过境国及其发展伙伴之间的协作。这项《行动纲领》基于平等和团结这些重要原则，以帮助那些地理条件不利、经济上处于弱势的国家获取国际贸易的种种惠益，在经济上进行结构性转型，并实现快速、包容、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

7. 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。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%。但是，各国的增长率差异很大，大多数国家极易受到外部冲击。这些国家尚未从 2007-08 年经济和金融危机中恢复过来。高速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。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。

8. 内陆发展中国家易受气候变化的影响，而气候变化又加剧了荒漠化和土地退化。内陆发展中国家格外严重地受到荒漠化、土地退化、干旱和包括冰湖溃决洪水在内的洪灾影响，因为全球近 50% 的旱地在内陆发展中国家。在 29 个至少有 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。

9. 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。

10. 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。<sup>a</sup> 内陆发展中国家出口一个集装箱的平均费用是 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。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，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%。<sup>b</sup>

11. 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 200 000 架次增至 2013 年的 362 800 架次。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。

12. 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。

13. 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 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 1.2% 左右，这表明内陆发展中国家仍然处于世界市场的边缘。

14. 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，致使这些国家极易受到商品价格和需求波动的影响。这种情况导致贸易不平衡日趋严重，贸易条件不断下降。使这一问题更形恶化的是，

<sup>a</sup> 世界银行《2013 年营商环境报告》(哥伦比亚特区华盛顿，2013 年)。

<sup>b</sup> 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采用世界银行、世界贸易组织、联合国贸易和发展会议和联合国秘书处经济和社会事务部统计司的数据计算得出。

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。

15. 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 2003 年的 122 亿美元增至 2012 年的 259 亿美元，但分布并不均衡。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。向内陆发展中国家提供的促贸援助由 2006 年的 35 亿美元增至 2012 年的 59 亿美元以上。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。

16. 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。应统筹应对内陆发展中国家在新的十年面临的挑战，从而确保这些国家能进行经济结构转型，实现可持续发展。在全球发展进程、包括 2015 年后发展议程中明确反映内陆发展中国家的利益对成功实施这些进程并在全球进程中实现协调一致，也具有极为重要的意义。

### 三. 振兴和加强发展伙伴关系

17. 《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之间的伙伴关系也非常重要。

17 备选案文。《内陆发展中国家行动纲领》的基础是振兴和加强以下各方之间的伙伴关系：(a) 内陆发展中国家与过境国；(b) 内陆发展中国家与其发展伙伴；(c) 内陆发展中国家与国际和区域组织，和基于南南合作；(d) 基于三角合作；(e) 与私营部门和其他相关利益攸关方。

18. 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发展及其相互连接、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。内陆发展中国家和过境国的国家努力要辅之以强有力的资源调动、技术合作和技术改造、增强能力以及同发展伙伴扩大并增强合作。鉴于内陆发展中国家面临的挑战异常艰巨，因此全球一级的支持极为重要。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和发掘其加入全球价值链的潜力方面，也发挥重要作用。

18 备选案文。内陆发展中国家的结构转型、减贫和可持续发展取决于以下各项条件：高效的过境运输系统、强有力的合作努力促进多模式运输基础设施发展及

其相互连接、促进有利的法律环境和体制安排、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。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。内陆发展中国家和过境国的国家努力要辅之以强有力的资源调动、技术合作和技术改造、增强能力以及同发展伙伴扩大并增强合作。鉴于内陆发展中国家面临的挑战异常艰巨，因此全球一级的支持极为重要。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和发掘其加入全球价值链的潜力方面，也将发挥重要作用。

19. 国际社会，包括金融和发展机构、多边组织和机构、捐助国以及其他新的和正在出现的捐助方，应当/被鼓励提供财政和技术支持，帮助这些国家有效应对其过境运输问题和需求。发展伙伴要酌情将本《行动纲领》纳入各自的国家合作政策框架、方案和活动，力求确保向内陆发展中国家提供财政和技术支持，以此落实本《行动纲领》。

19 备选案文。 国际社会，包括金融和发展机构、多边组织和机构、捐助国以及其他新的和正在出现的捐助方，应当提供金融和技术支持，帮助这些国家有效应对其过境运输问题和需求。在这方面的发展伙伴包括金融和发展机构、多边组织和机构及捐助国。其他潜在发展伙伴在提供支持时，应遵循联合国南南合作会议《内罗毕成果文件》，充分考虑南南合作的自愿性和补充性。

20. 发展中国家将根据自身能力，在南南合作框架内，支持本《行动纲领》的有效执行。

20 之二. 在这方面，发展伙伴应将酌情本《行动纲领》纳入各自的国家合作政策框架、方案和活动，以确保向内陆发展中国家和过境发展中国家提供更多、可预测和有针对性的金融和技术支持。

21. 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。

22. 国际和区域组织、南南合作和三角合作以及其他利益攸关方应/被鼓励提供支持，帮助/确保内陆发展中国家有能力克服它们面临的各种挑战，发展能力以进行经济结构转型。有必要改进国际货币、金融和贸易体系的治理，增强其协调性，以确保充分考虑到内陆发展中国家参与这些体系的决策进程并参与制定符合内陆发展中国家愿望的国际规则和条例。

#### 四. 目标

23. 总体目标。



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，这将有助于到 2024 年将每天生活费不足 1.25 美元的人数降为零，从而促进消除贫穷和赤贫，以求实现至少 7% 的国内总产值年增长率。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它们转变为陆地连通国家。

#### 24. 具体目标：

(a) 在过境自由和其他相关措施的基础上，保障和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

- 运输基础设施
- 能源基础设施
- 信息和通信技术基础设施。

优先事项三：国际贸易和贸易便利化

- 国际贸易
- 贸易便利化

优先事项四：结构性经济转型、生产能力发展和增值

优先事项五：区域一体化和合作

优先事项六：新的和正在出现的问题

优先事项七：执行手段

**优先事项一：基本过境政策问题**

25. 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。

26. 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(世贸组织)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。

27. 建议的指标/目标

(a) 提高运输走廊沿线的平均运输速度并降低路程时间，以期到 2024 年实现过境货运每 24 小时 300-400 公里；

(b) 力争到 2024 年将在陆地边界的进出口平均用时缩短三分之一；

(c) 到 2024 年，改善各种运输模式间的连通性，以确保铁路到公路的高效转运时间不超过 3 天(反之亦然)，港口到铁路和(或)公路的转运时间不超过 6 天。

28. 内陆发展中国家和过境国采取的行动：

应该根据内陆和过境发展中国家的共同利益来推动合作，如：

(a) 考虑加入及批准与过境运输和贸易便利化相关的国际、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) 根据需要建立有效的双边或区域机制，以解决执行双边或区域和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，以减少跨界交易天数、费用和文件，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拟定并推动国家过境政策，以期建立一个体现高级别领导和所有利益攸关方参与的国家委员会。

## 29. 发展伙伴采取的行动

(a) 尽可能向内陆和过境发展中国家提供更多的财政和技术支助，以支持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支助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助，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

30. 基础设施建设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(信通技术)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。

### 运输基础设施

31. 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。

32. 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。

33. 建议的指标/目标：

(a) 到 2024 年，使内陆发展中国家的国家铺面公路长度所占比例大幅度并战略性地延长/增加一倍；

(b) 到 2024 年，使内陆发展中国家作为一个整体扩展和升级改造铁路至少 20%；

(c) 到 2024 年，力求 100% 配齐区域道路和铁路过境运输网络缺失环节。

34. 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；发展一站式过境点；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，应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) 提高对基础设施建设的公共投资份额，酌情辅之以发展伙伴和私营部门的财政援助和投资；

(h) 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；

(i) 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；

(j) 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；

(k) 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。

35. 发展伙伴采取的行动：

(a) 根据内陆发展中国家的部门和发展需要及优先事项增加提供金融和技术支持，促进基础设施建设和维护，因为运输发展仍然是这些国家面临的根本性挑战；

(b) 下定决心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；

(c) 鼓励多边和区域开发银行向内陆发展中国家和过境发展中国家提供更多的支持，酌情投资于发展运输；

(d) 向内陆发展中国家提供援助，配齐铁路和公路系统的缺失环节以建立连贯的。

### 能源基础设施

36. 能源基础设施对提高生产能力以实现持续经济增长和可持续发展至关重要，而且对实现信通技术和过境系统的现代化并减少延误也非常重要。在此强调联合国秘书长的人人享有可持续能源倡议。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，应该予以支持。

37. 建议的指标：

到 2024 年，酌情扩大并升级改造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，以期将内陆发展中国家的人均一次能源供应增加一倍。

38. 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，确保这些国家经济的转型。

39. 发展伙伴采取的行动：

(a) 进一步向内陆发展中国家提供财政和技术支持，以根据这些国家的国家优先次序发展能源部门；

(b) 便利私营部门投资和区域和国际开发银行的投资，包括为此加强有利于私人投资于基础设施建设和技术转让的环境。

#### 信息和通信技术基础设施

40. 信通技术推动提高所有部门的生产力，便利市场向境外扩张以收获规模经济，降低成本，借助因特网等全球媒体方便获得服务和信息，促进更多地参与治理、问责制和透明度建设，以此为包容性经济增长作出贡献。但是，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通技术服务以及更为广阔的地域覆盖范围。

41. 建议的指标：

(a) 所有内陆发展中国家到 2024 年都应普及宽带政策，并统一基础法律和监管框架；

(b) 促进因特网对所有人开放和自由使用。

42. 内陆发展中国家和过境国采取的行动：

(a) 充分利用信通技术的能力，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；

(b) 进一步改善并统一法律和监管框架；

(c) 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；

(d) 内陆发展中国家应该努力发展服务部门，其途径是发展信通技术基础设施，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。

43. 发展伙伴采取的行动：

(a) 进一步向内陆发展中国家提供财政和技术支持，推动这些国家制订国家宽带政策并发展必要的宽带基础设施，特别是连接过境和边界设施的宽带基础设施；

(b) 以负担得起的方式向内陆发展中国家提供能力建设，以使用包括卫星技术在内的现代通信技术，支持配置地面信息高速公路和宽带基础设施，从而提升连接机会，降低费用负担；

(c) 支持在彼此商定的条件基础上，努力方便利用信息和通信技术，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；

(d) 推动向内陆发展中国家提供援助，以应对这些国家远离国际市场、缺乏基础设施连通性等挑战。

### 优先事项三：国际贸易和贸易便利化

#### 国际贸易

44. 内陆发展中国家生产的商品面临额外的运输费用，使竞争力降低，内陆发展中国家生产者的收入减少，并通常通过减少生产者收入予以弥补。这些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支持下采取政策和措施，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。

45. 随着世界贸易、投资和生产的相互联系日渐增多，全球价值链在国际贸易中的比重也不断提高。内陆发展中国家一直未能充分参与区域和全球价值链。与全球价值链的连接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。

46. 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。

47. 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。国际社会承认，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。根据《多哈部长宣言》中的承诺(特别是其中第13和16条)以及世界贸易组织的规则和包括农产品和非农产品市场准入谈判在内的多哈回合贸易谈判，应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。鉴于南南贸易日益增长，其他发展中国家可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。

48. 多边贸易体系应当继续努力，逐步制订更加友好和更以市场为导向的规则。2013年12月在巴厘举行的世界贸易组织第九次部长级会议通过了《贸易便利化

协定》，其中澄清并改进了 1994 年《关税及贸易总协定》的第五、第八和第十条，目的是进一步加快货物(包括过境货物)的移动、放行和清关。《协定》还包括重要的技术援助和能力建设规定，将帮助内陆发展中国家有效执行《协定》。《协定》对于促进内陆发展中国家的贸易便利化至关重要，应作为优先事项加以实施。因此，呼吁《贸易便利化协定》早日最终生效，并敦促所有世贸组织成员批准《协定》以确保其在 2015 年生效，并按照《协定》规定加以实施。

#### 49. 建议的指标：

(a) 大幅增加内陆发展中国家在全球贸易中的份额，力争到 2024 年使内陆发展中国家出口在全球出口中的份额增加一倍；

(b) 大幅增加内陆发展中国家出口中的增值和制造部分，实现出口市场和产品的多样化，力争到 2024 年将当前市场集中度降低一半；

(c) 进一步加强内陆发展中国家与区域邻国的经济和金融联系，力争逐步提高内陆发展中国家区域内部贸易的比重，到 2024 年占贸易总量的 40%。

#### 50. 内陆发展中国家采取的行动：

(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) 促进改善商业环境，帮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、特别是中小型企业达到国际标准；

(e) 充分利用双边和区域特惠贸易安排，以期扩展区域一体化和全球一体化；

(f) 实行有效监管，推动对发展有利的服务自由化；

(g) 实施政策和措施，大幅增加经济和出口的多样化与增值。

#### 51. 过境发展中国家采取的行动

(a) 促进在内陆发展中国家的投资，以提升这些国家的生产和贸易能力，支持这些国家加入区域贸易安排；

(b) 过境国和内陆发展中国家应当采用国际公认方法，研究物流竞争力和物流成本；

(c) 确保改善源于内陆发展中国家的产品的市场准入，不设置任何非关税壁垒。

#### 52. 发展伙伴采取的行动：



(a) 向内陆发展中国家提供更多的财政援助和贸易技术援助，帮助其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以及世贸组织的进程和协定；

(b) 解决非关税措施问题，减少或取消任意或不合理的非关税壁垒，即不符合世贸组织规则的措施；

(c) 内陆发展中国家和发展伙伴应促进中小型企业更好地融入国际贸易，为此加强贸易支助机构；培育贸易竞争力；营造私营-公共部门对话的空间；促进职业培训和能力建设；利用企业对企业的平台建立市场联系；

(d) 促进根据共同商定的条款和条件，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。

### 贸易便利化

53. 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。

54. 内陆发展中国家在许多领域缺乏足够的人员和机构能力建设，包括海关和边界设施、过境运输机构和贸易谈判进程，导致无法有效执行。根据轻重缓急提供充分和可预见的技术援助，改善与贸易和过境有关的物流服务，这些对内陆发展中国家充分参与多边贸易谈判并从中获益，有效执行旨在促进运输和贸易的政策和条例以及建设多样化的出口基础至关重要。在提供执行世贸组织《贸易便利化协定》的技术合作和财政援助时，应特别考虑内陆发展中国家特有的能力和需求。

55. 建议的指标：

(a) 简化和精简过境程序，力争到 2024 年将口岸和边界延误减半。特别应简化和减少国际过境的规定，以加强过境程序各阶段的自由流通概念；

(b) 通过改善过境设施和效率，使交易成本半；

(c) 到下一个十年，在所有过境走廊建立“一站式边境站”；

(d) 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、程序和程序。

56. 内陆发展中国家采取的行动：

(a) 视情况建立或加强国家贸易便利化委员会，要有私营部门等所有主要利益攸关方参与；

(b) 扩大并执行贸易便利化举措，比如一站式检查、单一窗口处理单据、电子支付、提高透明度、实现边境站与海关服务的现代化等；

(c) 有效实施综合边境管理系统，努力与相邻的内陆和(或)过境发展中国家建立一站式边境站，以便联合处理法律与监管要求，从而减少在边境的清关时间，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) 确保在贸易便利化举措和政策中，私营部门、包括公私伙伴关系和运输企业协会有充分和包容各方的代表性，并制订促进私营部门参与的必要政策和监管框架。

#### 57. 过境发展中国家采取的行动：

(a) 确保同内陆发展中国家一道，制订并执行所有相关领域的贸易便利化举措，包括世贸组织《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；推动使用电子交易程序，在抵达前提交报关单，建立风险管理检查制度，以减少实际检查，并建立允许符合规定标准的核定人员利用简化程序的制度；提高海关活动的透明度、可预测性和一致性；加强海关与其他政府机构之间的合作，建立一站式边境检查站，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) 分享海关、边境和走廊管理的最佳做法，并应在全球、区域、次区域和南南各级，包括在私营部门之间鼓励实施贸易便利化政策；

(d) 充分利用国际组织开发的贸易便利化工具，建设本国能力，确保安全可靠的跨界运输，包括除其他外，有效执行海关过境以及运输链安全和保障的现行国际标准和最佳做法；

(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。

#### 58. 发展伙伴采取的行动：

(a) 发展伙伴和国际专门组织应依照在巴厘通过的世贸组织《贸易便利化协定》，向内陆和过境发展中国家提供贸易便利化领域的财政和技术援助，从而推动迅速有效地执行《协定》的所有相关规定。

(b) 支持开展活动、包括贸易便利化活动，以期使进口、出口和海关手续以及相关的人力资源能力建设简化、精简、标准化和统一；把风险管理系统和其他

边境管理办法纳入边境检查和清关进程，并支持设计和实施贸易便利化自动系统和技术，包括电子支付系统、国家贸易门户、单一窗口制度和国家贸易便利化委员会；

(c) 鼓励分享贸易便利化的经验和最佳做法，通过执行国际过境协定或区域功能性协定，推动营造能够实施多国海关过境担保制度的环境；

(d) 加强人员能力建设，包括除其他外，在海关、通关和运输领域为私营和公共部门人员开展培训。国际组织还应向内陆发展中国家提供支助，帮助这些国家评估在执行世贸组织《贸易便利化协定》以及相关贸易便利化措施方面的需求。

#### 优先事项四：结构性经济转型、生产能力发展和增值

59. 内陆发展中国家的农业和制造业增值继续萎缩，<sup>c</sup> 它们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。因此，内陆发展中国家必须采取措施，促进结构和经济转型，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，消除贫穷，创造就业机会并最终实现高速、包容和可持续增长与发展。经济结构转型的关键在于提高增值和实现经济多样化。建设体制能力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。由于它们的地理位置十分不利，价值较高、体积小的产品出口尤为重要。在这方面，必须适当重视制造业、农业和服务部门的发展，包括旅游业、金融、信息和通信技术。

61. 在许多内陆发展中国家，农业对促进粮食安全和大部分人口的主要经济活动具有举足轻重的作用。可持续农业发展与消除贫穷和饥饿、包容性发展、增强妇女权能、生产多样化和农业加工能力有直接联系。内陆发展中国家的农业部门受到各种挑战，包括对旨在克服其特殊地理条件和脆弱性的有形基础设施(如道路、通信和灌溉)和技术投资不足。鉴于农业对于内陆发展中国家具有重要作用，而且这些国家产品增值和粮食生产又呈下降趋势，因此必须紧急采取行动，包括改善生产和销售系统，为农村社区包括农村妇女提供融资机会并传播创新技术。

62. 服务部门对内陆发展中国家创造就业以及实现经济和出口多样化有很大的潜力，因为这一部门对地理距离不那么敏感，而且可以为促进贸易和发展作贡献。旨在促进内陆发展中国家出口和经济多样化、有利于产品与服务(例如旅游、通信技术、运输、金融和银行业)体积小、能增值的政策对减少贸易成本和易受商品价

<sup>c</sup> 农业增值已从 2001 年的 23% 降至 2011 年的 18%。制造业增值从 1992 年峰值的 18% 降至 2011 年的 12%。

格波动等冲击的风险至关重要。此外，生产性服务部门对其他经济部门会有积极的外溢效应，使国家能够大步跨越工业化的若干阶段。

63. 科学技术和创新对内陆发展中国家的减贫、创造就业和迅速发展，特别是对实现结构转型以及社会和经济包容，都具有极为重要的作用。至关重要的是内陆发展中国家能够获得新技术、知识转让和其他专门知识。有利的国内政策和国际支持对于协助获得和鼓励转让与过境运输系统有关的技术以及信息和通信技术十分必要。外国直接投资和国际合作在转让和开发此类技术方面发挥着重要作用。内陆发展中国家应促进科学、创新和技术方面的投资，以促进可持续发展。

64. 包括大中小型企业和微型企业在内的私营部门及个人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，为经济增长和减贫作出贡献。这将进而提高效率和生产力，带来外汇收入并实现创收。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。私营部门为研究和发展举措提供资金、培养和支持创新，帮助适应新技术，也可为结构转型作出贡献。公私伙伴关系在基础设施发展方面发挥着重要作用。中小型企业在内陆发展中国家私营部门中占很大比例，是内陆发展中国家经济的驱动力量。

65. 建议的指标：

- (a) 扭转制造业和农业部门增值下滑趋势，以便到 2024 年实现正增长；
- (b) 在今后 10 年内提高经济和出口多样化。

66. 内陆发展中国家采取的行动：

(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率、效率和竞争力；

(b) 鼓励创新、创业和采用技术，并鼓励建立能够克服阻碍农业、服务业和工业发展已知制约因素的有效公私伙伴关系；

(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，以更好地利用贸易潜力，实现能创造大量就业的增长和可持续经济发展；

(d) 通过投资于种子、化肥、灌溉和运输基础设施及市场提高农业生产力，同时解决土地退化、干旱和荒漠化问题；

(e) 着重在明显具有更大增值能力以及强大后向和前向联系的部门，吸引和保留外国直接投资；

(f) 支持游牧部落和小农户(包括农村妇女)逐步过渡到高价值产品, 强调获得生产资源, 包括土地、专门知识、技术以及财政和技术援助, 同时除其他外注意到专业化、比较优势、市场和基础设施条件。

(g) 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;

(h) 以农业、运输、信息和通信、金融、能源、卫生、水和环境卫生及教育等部门为重点, 促进对现代、具有成本效益和适合地方情况的技术等创新解决方案的投资,

(i) 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;

(j) 优先发展对创造就业、发展生产部门、增强经济能力(包括增强妇女权能)和减少贫穷具有重要意义的私营部门, 特别是中小型企业;

(k) 制定行业政策, 以支持加强私营部门, 特别是改善获得财政资源的渠道、发展适当的人力资源能力以及促进对支持性经济基础设施的投资;

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

#### 67. 发展伙伴采取的行动:

(a) 向农业、工业和服务部门提供更有力的财政和技术支持, 以兑现对实现全球粮食安全和可持续农业发展以及对增值和创造就业作出的承诺;

(b) 在分享创新技术、科学知识以及技术专长和最佳做法方面, 推动采取措施加强国家和区域机构;

(c) 支持内陆发展中国家努力提高其农业和工业产出质量和数量, 改善粮食和收入安全网、市场准入、金融、保险和其他降低风险工具;

(d) 向内陆发展中国家提供技术支助, 使其能够结成开展能力建设、提高可持续性和质量以及促进包括旅游业在内的部门发展所必要的有效伙伴关系。特别是, 发展伙伴应提供奖励和政策空间, 鼓励和支持本国企业在内陆发展中国家建立业务存在, 并与内陆发展中国家的企业建立协作纽带;

(e) 提供财政和技术援助, 支持内陆发展中国家努力建立复原能力, 发展有效应对外部冲击的能力, 包括社会保护措施、产品 and 市场多样化和其他减缓战略;

(f) 支持在内陆发展中国家建立技术孕育机制和研究机构, 包括全面启用内陆发展中国家智囊团;

(g) 鼓励本国企业与内陆发展中国家开展协作，以促进和加强这些国家服务部门的发展；

(h) 为应对内陆发展中国家对本国具体供方制约因素的严重关切提供支持。

#### 优先事项五：区域一体化和合作

68. 与过境国紧密合作是改善运输、能源和信通技术的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，确保扩大区内贸易、共同的监管政策、边境机构合作和统一的海关手续，以深化区域市场。

69. 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。这一做法的目的是将促进内陆发展中国家的结构变革和经济增长作为一项目标，同时也是共同将区域与全球市场联系起来的一种手段。这将提高竞争力并帮助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。

70. 内陆发展中国家采取的行动：

(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，改善区域的增值链。

71. 过境发展中国家的行动：

为深化区域一体化作贡献，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，以便为内陆发展中国家提供特殊优惠，帮助它们克服地理障碍。

72. 发展伙伴采取的行动：

(a) 通过区域促贸援助方案等途径向内陆发展中国家及其过境伙伴所作努力提供财政支持和技术支持，以深化区域一体化，为此制定和实施重要的区域运输项目和区域运输协定，以促进货物和人员的跨界流动；

(b) 进一步支持内陆发展中国家所在区域正在进行的区域一体化进程；

(c) 交流促进区域一体化的最佳做法。

### 优先事项六：新的和正在出现的问题

73. 内陆发展中国家的经济增长和社会福祉仍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。

74. 气候变化、荒漠化、土地退化和干旱是全球性的挑战，继续对所有国家特别是发展中国家的可持续发展构成严重威胁，对最不发达国家构成特殊威胁。许多内陆发展中国家地处干旱地区和山区，受气候变化、荒漠化和土地退化的影响尤为明显。<sup>d</sup> 内陆发展中国家还受自然灾害的影响，如干旱、极端气温和洪涝灾害，包括冰川湖溃决。内陆发展中国家适应和减轻影响的潜力非常小。需要加紧努力，减少灾害风险和损失以及实施《2005-2015 年兵库行动框架：建立国家和社区的抗灾能力》及其后续框架。

75. 内陆发展中国家采取的行动：

(a) 实现市场和产品多样化，提高生产力，以形成安全保障，消除面对全球商品价格波动时的极端脆弱性；

(b) 交流和推广旨在减轻外部冲击影响的最佳做法；

(c) 统筹制定国家战略和行动计划，以应对气候变化、荒漠化、土地退化和干旱及冰川湖溃决等问题，并减少灾害风险，以期将基于土地的适应方法纳入国家发展计划；

(d) 促进可持续土地管理、可持续森林管理和恢复退化土地，以防治荒漠化、土地退化和干旱；

(e) 通过经济多样化、增值和自然资源的可持续管理等途径建设社会经济和生态系统的复原力；

(f) 发展可持续和有复原力的基础设施；

(g) 加强预警系统数据收集工作、机构能力发展和多方利益攸关方办法，以便更好地了解气候变化风险和建设各级的复原力，加强区域合作，以应对灾害的跨界影响，更有效地减轻和适应其影响；

(h) 鼓励酌情下放减少灾害风险的责任和资源，并鼓励社区参与、志愿行动、提高认识和备灾工作，满足当地减少灾害风险的需要；

(i) 充分利用国家适应计划进程提供的机会，获取全球环境基金、绿色气候基金、适应基金和特别气候变化基金等资源。

<sup>d</sup> 在内陆发展中国家的所有土地中，大约有 54% 属于干地，这些国家 60% 的人口居住在干旱地区（根据联合国环境规划署数据计算）。

#### 76. 发展伙伴采取的行动:

(a) 为内陆发展中国家的国家减轻风险战略提供财政和技术支持，以增强这些国家应对经济冲击影响的能力；

(b) 加强对内陆发展中国家建设复原能力方面的支助，确保这些国家可广泛利用融资机制来适应和减缓气候变化、土地改良和减少灾害风险；

(c) 作为优先事项，在气候变化特别基金的框架内向内陆发展中国家提供适当的财政和技术支持；

(d) 提供财政和技术支持，使各国政府有能力推动为易受影响的人口采取适当的社会保护措施；

(e) 向内陆发展中国家提供科学和技术支持及能力建设援助，以建设复原能力。

#### 优先事项七：执行手段

77. 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增长和可持续发展时面临的一些最大挑战。需要从现有的各个来源获得可预测和可靠的资金，包括国内资本、官方发展援助和外国直接投资。

78. 一国的发展和进步是该国自身的首要责任。尽管内陆发展中国家为调动国内资源来发展基础设施、过境设施以及整体社会经济发展作出了种种努力，但这些国家在财政资源、技术能力和能力建设仍面临巨大差距。因此，内陆发展中国家及其过境邻国必须在国内外有效调动充足的资源。

79. 发展伙伴、联合国和其他国际组织和区域组织、金融和发展机构以及新兴经济体和私营行为体需要提供支持，给予有针对性的财政和技术援助，以补充内陆发展中国家自身的努力，从而建立和维持有效的过境运输系统，融入世界经济，实现经济结构转型和加强生产能力。

80. 官方发展援助仍是内陆发展中国家外部资金的主要来源。发展伙伴和多边组织提供的可预测的可靠援助可发挥关键作用，支持内陆发展中国家努力促进可持续发展和减少贫穷。

81. 促贸援助具有关键作用，可以协助内陆发展中国家建设制订贸易政策和实施贸易便利化措施和发展与贸易相关的基础设施的能力，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。促贸援助对于内陆发展中国家进入全球和区域价值链或实现升级也很重要。



82. 南南合作和三角合作具有重要作用，可以帮助进行人力和生产能力建设、提供财政和技术援助，拓宽市场准入渠道和贸易机会，进行技术转让和创新和分享最佳做法，以此加强内陆发展中国家和过境发展中国家的增长和发展。南南合作应当作为南北合作的补充而不是替代而得到加强。

83. 私人国际资本流动，特别是外国直接投资，具有催化作用，可以通过下列途径促进内陆发展中国家可持续发展和消除贫穷及经济增长和减贫：建立和加强生产能力；出口增长；技术转让；传播生产技术、管理技能和资本；创造财富；为高附加值产品和服务打开新的市场；创造就业机会。外国直接投资还可以发挥关键作用，帮助建设支撑经济活动的基础设施，释放稀少的政府资源，将其投资于教育、卫生和其他基本社会服务。

84. 内陆发展中国家在若干领域有能力发展需要，包括但不限于海关和边境管理；改善贸易便利化，实施商定的双边、次区域、区域和国际运输和贸易便利化协定，包括世贸组织《贸易便利化协定》；过境运输安排；解决供应方的制约因素和转变结构；建设复原力。

85. 建议的指标：

- (a) 大幅度增加国内经济转型和生产能力供资，包括过境运输基础设施；
- (b) 维持向内陆发展中国家提供的官方发展援助的上升趋势；

86. 内陆发展中国家采取的行动：

(a) 通过建设经济基础，改革税收政策，提高透明度，促进善治和机构发展继续努力加强国内资源的调动；

(b) 通过南南合作，并酌情通过三角合作，加强内陆发展中国家在双边和区域一体化框架中的成员地位；

(c) 制定一项国策，通过创造有利的环境吸引更多多样化的外国直接投资，以提高生产能力，发展过境运输基础设施，填补内陆发展中国家连接区域网络的缺失环节；

(d) 确定必要的优先投资领域，以鼓励公私伙伴关系，特别是在基础设施发展方面；

(e) 在教育和人力技能发展、机构发展、创业精神及增强公共机构和中小企业的方面，吸引更高水平的技术援助和能力建设支助，包括开展培训、交流经验和专门知识及转让知识；

(f) 利用内陆发展中国家国际智囊团，在内陆发展中国家之间就与贸易、过境、运输和能力建设有关的问题分享经验、知识、研究和其他资源。尚未批准关于建立内陆发展中国家国际智囊团的多边协定的国家应予以批准。

87. 发展伙伴采取的行动：

(a) 支持内陆发展中国家努力促进机构发展，执行和巩固税收政策及行政改革和监管措施，以加强国内资源基础；

(b) 支持内陆发展中国家提高生产和贸易能力，利用全球贸易机会，建立通畅和高效的过境设施，实现经济和出口多样化；

(c) 根据内陆发展中国家的国家优先事项，保持势头，增加给这些国家的官方发展援助；

(d) 确保有效执行《蒙特雷共识》中作出的承诺，特别是第 41-43 段，目的是以赠款和(或)最优惠贷款的形式向内陆和过境发展中国家提供适当的财政和技术援助，满足本《行动纲领》所述的各种需要；

(e) 向内陆发展中国家提供充足的促贸援助，包括促进作为贸易便利化努力组成部分的与贸易有关的基础设施，同时支持促贸援助的区域性，以促进内陆发展中国家和过境国的贸易一体化；

(f) 通过出口信贷、投资风险保障、优惠贷款和优惠融资方案、私营企业投资资金、风险资本以及其他贷款手段及举措和服务，提供具体的激励措施，鼓励公司投资于内陆发展中国家，尤其是为基础设施项目投资；

(g) 努力促进与区域伙伴的协同增效作用，以落实对于一个国家而言过于复杂和昂贵的投资项目；

(h) 向内陆发展中国家的体制能力和人的能力建设提供技术援助和能力建设支助，以提高这些国家吸引外国直接投资的能力，并提高谈判技能，以引进负责任的投资和创效投资；

(i) 协助内陆发展中国家加入有关国际公约和协定；

(j) 根据内陆发展中国家的国家优先事项，为这些国家的能力建设提供技术援助和财政支持。联合国系统、国际、区域和其他相关组织也应适当优先考虑在所有相关职责领域支持内陆发展中国家建设能力；

(k) 在开展过境运输合作、发展生产能力和加强内陆发展中国家在双边和区域一体化框架中的成员地位等领域，加强南南合作和三角合作。

## 六. 执行、后续行动和审查

88. 应在国家、次区域、区域和全球各级酌情通过有效机制贯彻执行，并进行监测和审查。为在各级加强伙伴关系和相互问责，应使监测和审查机制成为一个持续进程。内陆发展中国家和过境发展中国家应对改善过境程序等行动相互负责，并发展必要的基础设施及开展协作，实现互惠。发展伙伴应兑现承诺，促进有效落实本《行动纲领》。

89. 在国家一级，各国政府应将新的《行动纲领》纳入国家和部门发展战略，以便有效执行。各国政府应酌情设立国家协调委员会。应与私营部门、学术界、智囊团、民间社会和媒体等所有利益攸关方结成伙伴关系开展监测和审查。联合国在国家层面应支持各国跟进和监测《行动纲领》。

90. 在次区域和区域各级，监测和审查应通过政府间进程进行。区域经济共同体和区域开发银行等区域和次区域组织应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，将执行《行动纲领》纳入其相关方案的主流，并制定和执行基础设施建设等方面的优先项目，以完善连通性和贸易便利化举措。各区域委员会应在其年度会议上每两年审查一次《行动纲领》的执行情况。各区域委员会须提交关于《行动纲领》进展和执行情况的分析性和内容丰富的报告。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的会议。

91. 在全球一级，大会应通过秘书长的年度报告和每半年一次的大会全体会议互动式专题对话以及在民间社会和私营部门的积极参与下，每年审查本《行动纲领》的执行情况。经济及社会理事会应每两年对关键专题问题进行一次专题审查，以确保协调一致地贯彻执行《行动纲领》。经社理事会高级别政治论坛应在民间社会和私营部门的积极参与下，投入足够的时间讨论内陆发展中国家所面临的可持续发展挑战，目的是加强参与和履行承诺，特别是本《行动纲领》中商定的承诺。联合国系统各组织的理事机构应将执行《行动纲领》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。

92. 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应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。该办公室作为牵头机构的作用和能力应进一步加强，确保协调一致地执行《行动纲领》，并成为内陆发展中国家的权威性喉舌；

93. 执行本《行动纲领》还要求联合国系统各组织和机构及相关国际和区域组织进行单独和协同努力，这些组织和机构包括各区域委员会、联合国贸易和发展会议(贸发会议)、联合国开发计划署(开发署)、国际贸易中心、国际电信联盟、联合

国工业发展组织、联合国防治荒漠化公约秘书处、联合国环境规划署、联合国粮食及农业组织、世贸组织、世界银行、世界海关组织、国际道路运输联盟、国际商会、联合国南南合作办公室、各区域开发银行、区域经济共同体和其他区域和次区域组织。在执行本《行动纲领》时，请这些组织在各自任务范围内以妥善协调和连贯一致的方式优先重视内陆发展中国家提出的向内陆发展中国家提供财政资源、技术援助和能力建设支持的要求。

94. 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同联合国秘书处经济和社会事务部统计司、(开发署)人类发展指数、世界银行、经济合作和发展组织、贸发会议和各区域委员会协作，制定相关指标，衡量在内陆发展中国家实施本《行动纲领》的进展情况，同时考虑到不同国家的能力有别。这些指标必须是可衡量的、清楚易懂的和可实现的，并可根据最佳做法和经验教训制定。

95. 请联合国大会考虑对本《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》的执行情况作一次全面评估并就其后的行动作出决定。

## 附件二

## 本届会议上审议的文件清单

| 文号                                      | 标题                                       |
|---|--|
| <a href="#">A/CONF.225/PC/6</a>         | 临时议程                                     |
| <a href="#">A/CONF.225/PC/7</a> 和 Add.1 | 秘书处关于认可私营部门和民间社会组织参加第二次联合国内陆发展中国家问题会议的说明 |
| <a href="#">A/CONF.225/PC/L.4</a>       | 内陆发展中国家 2014-2024 年十年行动纲领草案              |
| <a href="#">A/CONF.225/PC/INF/2</a>     | 与会者暂定名单                                  |