



---

**亚洲及太平洋经济社会委员会****第七十五届会议**

2019年5月27日至31日，曼谷

临时议程\* 项目3

**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****2019年3月11日蒙古外交部致亚洲及太平洋经济社会委员会秘书处的普通照会**

蒙古外交部向亚洲及太平洋经济社会委员会秘书处致意，并谨提及2019年2月11日至12日在曼谷举行的《内陆发展中国家2014-2024年十年维也纳行动纲领》欧亚区域中期审查，作为会议主席，荣幸地向秘书处转交会议成果文件文本，并进一步请经社会第七十五届会议在临时议程项目3下审议这一文件。

蒙古外交部谨借此机会对秘书处成功主办《维也纳行动纲领》欧亚区域中期审查深表谢意。

顺致最崇高的敬意。

---

\* ESCAP/75/L.1。

## 2019年3月11日蒙古外交部致亚洲及太平洋经济社会委员会秘书处普通照会的附件\*

### 《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》欧亚区域中期审查成果

## 一. 引言

1. 2014年第二次联合国内陆发展中国家问题会议通过了《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》。它得到了联合国大会第 69/137 号决议的认可。联合国大会在第 72/232 号决议中决定，不迟于 2019 年召开一次关于《2014-2024 年十年维也纳行动纲领》执行情况的高级别全面中期审查，此前应举行若干区域筹备会议。高级别全面中期审查将审查《维也纳行动纲领》的执行进展情况，查明遇到的障碍和制约因素及克服它们所需的行动和举措，以及新的挑战和新出现的问题，以便进一步加快执行《维也纳行动纲领》。高级别中期审查应以政治宣言的形式通过一项政府间谈判和商定的成果。

2. 据此，联合国亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)、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(最不发达等国家高代办)和联合国欧洲经济委员会(欧洲经委会)于 2019 年 2 月 11 日至 12 日在泰国曼谷联合国会议中心举办了《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》欧亚区域审查会议。

3. 来自欧亚内陆发展中国家、过境国、发展伙伴的政府高级政策制订者和其他利益攸关方以及来自联合国系统、相关国际和区域组织、欧亚区域民间社会和私营部门的与会者出席了会议。

4. 按照六个优先领域对本区域内陆发展中国家和过境发展中国家在执行《维也纳行动纲领》方面取得的进展进行了评估。评估以以下内容为基础：相关国别报告和参加国的情况介绍、一份实质性区域报告以及亚太经社会、欧洲经委会和联合国最不发达等国家高代办及其他相关组织开展的工作，以及会议期间开展的讨论。与会者确定了每个优先领域取得的成就。他们还确定了存在的挑战和制约因素，并提出了加快执行《维也纳行动纲领》的建议。

5. 会议经就每个优先领域商定了以下评估结果和建议：

## 二. 优先领域 1：基本过境政策问题

6. 2014-2018 年期间，欧亚内陆发展中国家和过境国在批准有利于改善过境的重要国际和区域协定方面取得了进展。在审查期内，2 个内陆发展中国家(哈萨克斯坦在 2015 年，阿富汗在 2016 年)成为了世界贸易组织(世贸组织)

---

\* 本附件在印发时未经正式编辑。

的正式成员。3个亚洲内陆国家目前具有世贸组织观察员地位，正处于加入世贸组织谈判的不同阶段。

7. 在审查期内，9个内陆发展中国家和11个过境国批准了世贸组织《贸易便利化协定》。更多欧亚内陆发展中国家和过境国成为欧洲经委会一些主要运输相关国际协定的缔约方。越南批准了《道路交通公约》和《路标和信号公约》；土库曼斯坦批准了《协调统一货物边境管制国际公约》（《协调统一公约》）；中国、印度和巴基斯坦批准了《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》（《国际公路货运公约》）。《国际公路货运公约》缔约方已经启动了电子国际公路货运项目（即国际公路货运程序的计算机化），并于2017年分别在伊朗与土耳其之间以及格鲁吉亚与土耳其之间进行了电子国际公路货运项目试点，并使所有相关国家的海关当局和公路运输协会参与进来。

8. 阿富汗最近与一些邻国和本区域的国家进行了若干次试点运输。伊朗伊斯兰共和国、摩尔多瓦共和国、俄罗斯联邦和土耳其最近加入了《〈国际公路货物运输合同公约〉关于电子运单的附加议定书》，这将进一步加强欧亚地区的道路运输便利化。在审查期内，有3个内陆发展中国家，即不丹（2014年）、老挝人民民主共和国（2016年）、尼泊尔（2017年），和3个过境国，即柬埔寨（2014年）、伊朗伊斯兰共和国（2016年）和泰国（2015年），批准了关于简化和协调海关制度的京都公约修订本。关于欧亚铁路货运便利化，欧洲经委会正在牵头制定一部全面的《统一铁路法》。通过《统一铁路法》，运营商将能够在单一的法律制度下沿着整个东西轴线开展活动。截至2017年，《统一铁路法》的法律条款草案已在进行实际测试。2017年5月，在德国-波兰-白俄罗斯-俄罗斯联邦走廊进行了虚拟试点测试。如果相关政府提议，欧洲经委会《统一铁路法》问题专家组所涉铁路公司将在商定的走廊沿线和其他走廊沿线进行真实的试点测试，以确保所拟订的法律条款的操作效力和有效性。

9. 《政府间陆港协定》于2016年4月23日生效。5个内陆发展中国家，即阿富汗（2016年）、哈萨克斯坦（2016年）、蒙古（2016年）、塔吉克斯坦（2015年）、土库曼斯坦（2016年），和六个过境国，即孟加拉国（2016年）、中国（2016年）、印度（2015年）、伊朗伊斯兰共和国（2017年）、俄罗斯联邦（2015年）、越南（2014年），已加入、核准或批准了《政府间陆港协定》。

10. 欧亚内陆发展中国家在缔结旨在改善过境的次区域和双边协定方面也取得了进展。总体而言，在审查期内，本区域的内陆和过境国家特别积极地参与了执行次区域和多边过境和运输便利化安排的谈判和筹备工作，这些安排的例子是：欧亚经济联盟（欧亚经盟）、东南亚国家联盟（东盟）和大湄公河次区域、上海合作组织、南亚区域合作联盟（南盟）、孟加拉湾多部门技术和经济合作倡议（孟加拉湾倡议）以及几个次区域的政府间协定。2017年11月，阿富汗、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其和土库曼斯坦签署了《青金石路线协议》，以期在缔约方之间建设一个一体化运输和过境系统。最近通过这条路线进行了第一次装运。

11. 尽管取得了进展，但大多数次区域和多边安排仍未付诸实施。需要做更多的工作来确保充分和有效地执行这些协定。内陆发展中国家和过境国都面

面临着一些挑战，其中包括能力方面的制约因素和参与过境问题的不同利益攸关方之间缺乏有效协调。

12. 关于《维也纳行动纲领》的具体目标，即减少走廊沿线的通过时间，目标是允许过境货物每 24 小时移动 300-400 公里，(为 8 个内陆发展中国家服务的)中亚区域经济合作方案不同走廊的现有道路走廊绩效数据显示，除了沿巴基斯坦、阿富汗和中国的 5 号走廊外，所有其他走廊总体改善和实现了其具体目标。5 号走廊是最慢的走廊，2017 年的速度仅为每 24 小时行走 240 公里。南亚过境走廊(例如印度-尼泊尔、孟加拉国-印度-尼泊尔、印度-不丹之间的走廊)也没有实现《维也纳行动纲领》关于过境通行速度的具体目标。铁路运输的通行速度低于公路运输的速度。尽管铁路运输速度有所提高，但几条铁路运输走廊(如中亚区域经济合作方案的 4 号和 6 号走廊)仍未实现《维也纳行动纲领》的具体目标。集装箱班列是一个例外，其通行速度比《维也纳行动纲领》具体目标的速度快得多。

13. 欧亚区域内陆国的不同边境口岸在减少《维也纳行动纲领》关于通过陆地边界时间的具体目标方面的成就差异很大。2014-2017 年期间，在选定的中亚区域经济合作方案走廊，完成过境手续的总体平均时间实际上有所增加，许多边境口岸(如中亚区域经济合作方案 2 号、3 号、5 号和 6 号走廊)没有实现《维也纳行动纲领》的具体目标。然而，据记录，一些走廊(如中亚区域经济合作方案 1 号和 4 号走廊)边境口岸清关的时间大幅减少，实现了《维也纳行动纲领》的具体目标。2016 年在边境花费的时间从不到一个小时(例如，在哈萨克斯坦与俄罗斯联邦之间的中亚区域经济合作方案 1 号走廊边境口岸，那里没有欧亚经济联盟的海关管制)到 3-4 天(例如，在阿富汗和巴基斯坦之间的边境口岸)差别巨大。一般来说，铁路过境的平均时间比公路过境的平均时间长得多。

14. 由于可公开获得的信息有限(例如，关于放行时间的研究或进行的调查的信息)，不可能详细地评估落实《维也纳行动纲领》关于大幅减少所有欧亚内陆国家在陆地边境口岸所花时间的具体目标的进展情况。

## 建议

15. 内陆发展中国家和过境国需要加大努力，加入和执行关于运输和过境便利化的公约和法律文书。这些文书的充分实施为在过境时间和成本效益方面迅速取得效益，提供了机会，然而，全球许多内陆发展中国家，包括欧亚区域的一些内陆发展中国家，尚未加入《国际公路货运公约》或《协调统一公约》。

16. 鼓励内陆发展中国家和过境国在基本过境政策、法律和条例方面进行合作和协调，努力提高过境自由，并将基于国际公约/协定的国际标准转化为国家立法。鼓励国际组织扩大关于加入、批准和有效执行相关国际公约和区域协定的技术援助和能力建设支持的规模。

17. 鼓励内陆发展中国家和过境国利用现有工具促进过境便利化，以支持内陆发展中国家的经济发展。其中包括：世界海关组织(海关组织)的《过境准则》《国际公路货运手册》和欧洲经委会的相关培训课程，其中涵盖计算机化和电子工具等主题，包括国际公路货运数据库、国际公路电子货运和国际

公路货运电子预申报工具，其目的是改善风险管理。还提供关于国际公路货运程序的受控准入、车辆控制以及关税和税款申报的培训材料。此外，欧洲经委会-欧安组织(欧洲安全与合作组织)的《边境口岸最佳做法手册——贸易和运输便利化视角》提供了大量支持内陆发展中国家的信息和实例。这些文书还包括：亚太经社会的《政府间陆港协定》《国际道路运输便利化区域战略框架》《国际铁路运输便利化区域合作框架》、亚太经社会的运输便利化模型，其目的是全面处理非物质壁垒，实现本区域无缝国际运输。

18. 鼓励各国加强或采用走廊做法来改善过境。邀请欧洲经委会、亚太经社会、联合国最不发达等国家高代办、内陆发展中国家国际智库和其他相关伙伴提供进一步的技术支持。

19. 各国应继续定期监测内陆国家沿主要欧亚过境运输走廊的通行时间(例如，使用亚太经社会时间/成本-距离方法，每两年监测一次)。对于尚未实现每24小时通行300-400公里的《维也纳行动纲领》具体目标的走廊，各相关国家应找出主要障碍，制定行动计划，并采取减少通行时间。

20. 各国应定期监测内陆国家主要过境运输走廊沿线陆地边境口岸所花的时间(例如，使用世界海关组织的放行时间研究和(或)亚太经社会的时间/成本-距离方法，每两年监测一次)，并公布主要调查结果。

21. 各国应查明重大延误的原因和简化跨境流动手续的可能性(例如，使用亚太经社会-欧洲经委会业务流程分析指南)；制定行动计划，并实施减少在陆地边境口岸所花时间的措施(例如，货物运单的电子交换；自动化通关系统和无纸海关过境程序；改善相关设施和边境口岸基础设施；减少边境口岸的转载；实行全面的诚信方案)。

22. 内陆发展中国家、过境国和发展伙伴应继续制定和实施支持《维也纳行动纲领》活动的联合项目(包括对内陆国家的研究、宣传、培训、技术和财政援助)。可通过额外的协同增效作用使这些活动的效果最大化，以避免重叠，并更好地满足单个内陆发展中国家过境运输便利化的需求。

23. 内陆发展中国家、过境国和发展伙伴应携手努力，使更广泛的欧亚区域的各种运输和过境走廊之间，实现更大的协同增效和互补性。

### 三. 优先领域 2：基础设施建设和维护

#### A. 运输基础设施

24. 欧亚内陆发展中国家在发展和维护运输基础设施，包括铁路、公路、航空、水路和能源管道方面，取得了进展。内陆发展中国家继续通过开展大量基础设施项目和方案，投资于其基础设施和互联互通，包括开展发展道路、铁路、陆港、航空联接和物流服务等范围广泛的活动。

25. 尽管仍然存在一些重大的挑战，在连通空缺路段和提高基础设施质量方面取得了进展。一些内陆发展中国家采取了新的和创新的政策和方案，包括运输政策改革和建立适当的监管框架，以及采用创新做法，如公路基金或公私伙伴关系为基础设施融资。就道路互联互通而言，总体上，尽管在基础设

施质量和空缺路段方面仍然存在许多差距和挑战，内陆发展中国家在增加和升级道路方面取得了重大进展。据估计，东欧和中亚的铺面公路密度(每 1 000 平方公里陆地面积拥有的道路公里数)为 181 公里，而南亚为 80 公里，而世界平均水平为 151 公里，这表明南亚公路网有进一步扩展的巨大空间。与会者讨论了各自国家正在进行的道路基础设施升级改造和扩展情况。总体而言，尽管取得了进展，但还需要作更大的努力，建立过境公路网，以改善内陆发展中国家与全球市场的互联互通。

26. 欧亚内陆发展中国家着重指出了它们在扩大和改善现有网络方面的努力。亚洲内陆发展中国家指出，它们在《泛亚铁路网政府间协定》框架下，并通过参与欧洲经委会欧亚运输连接项目，参加了一些铁路项目，以改善其铁路系统，使其现代化，并改善其与邻国和过境国的互联互通。

27. 会议指出，泛亚铁路网在本区域内陆发展中国家的一体化努力中发挥着重要作用。然而，目前估计有 10 900 公里的缺失路段，占已确定网络的 9.3%。欧亚内陆发展中国家的铁路运输效率也因维护不善以及本区域存在不同的技术标准和法规而受阻。建设这些空缺路段所需的总投资估计为 756 亿美元。与会者注意到最近取得的一些令人鼓舞的进展，包括阿富汗-土库曼斯坦铁路网(2016 年开通)、五国铁路走廊、正在建设的中国-老挝铁路项目和连接中国、哈萨克斯坦、土库曼斯坦和伊朗伊斯兰共和国的铁路线(2016 年开通)。会议还注意到，欧洲经委会欧亚运输连接项目在其后续阶段(自 2002 年以来)的实施已产生实质性成果。9 条铁路和公路路线、17 条水路运输线路、52 个内河港口和 70 个海港，这些价值 2 150 亿美元的优先基础设施投资项目的确定，地理信息系统数据库的开发，运输的非物质障碍的分析、海运和内陆运输之间的比较研究，许多关于运输便利化的国家能力建设讲习班的举办，以及通过编制共同的时间表和关税使这些走廊投入运行的努力，都有助于为更高效的欧亚运输网络奠定基础。最近结束的第三阶段聚集了 38 个欧洲和亚洲国家，除其他外，得出的结论认为，欧亚走廊沿线的公路和铁路运输是对海运的补充，而不是与之竞争，它们提供了替代性的运输选择，特别是运输高价值和敏感的时间货物，包括在欧洲与亚洲之间日益增长的电子商务背景下。在项目的第三阶段，欧亚运输连接区域政府一直致力于处理欧亚运输连接线路上国际运输的物质和非物质障碍。然而，依然存在一些关键挑战，其中包括：公路和铁路以及某些路段的多式联运/转运基础设施连接缺失或过时；由于联合国法律文书使用和执行不足，出入境、海关和过境手续繁琐；铁路基础设施和机车缺乏统一的操作和互操作性技术标准；铁路运输合同采用不同法律制度；以及欧亚运输连接线路上东行、西行货物运输之间的差异；缺乏有效的、针对走廊的公私部门协调平台、工作计划和主要业绩指标。

28. 然而，应当指出，在铁路管理互操作性方面正在取得进展，特别是使用了由国际铁路运输委员会和铁路合作组织编写的《国际铁路货物运输公约》/国际铁路货运协定通用运单。在这一成就的基础上，欧洲经委会成员国目前正在试图通过制定全面的《统一铁路法》来处理剩余的管理问题，该法将就连接欧洲和亚洲的整个东西轴线沿线，建立一个统一的铁路法律制度(同一运输合同、同一责任和同一运单)。

29. 空运对内陆发展中国家尤为重要，因为它是一种无需经过过境国就能直接进入国际市场的运输方式。根据联合国全球可持续发展目标指标数据库，2016 年，欧亚内陆发展中国家空运的货运量和客运量分别占内陆发展中国家总货运量和客运量的 37%和 48%。内陆发展中国家航空运输业面临的挑战包括：需要大规模投资，用于基础设施发展和维护、老旧机队的修复和更换、机场、航站楼和破旧的机场基础设施的升级改造、有形和人力资源以及过境设施缺乏，需要有新技术及处理有限的互联互通问题。

30. 陆港越来越受到欧亚内陆发展中国家的欢迎，尤其是在它们与过境国的边界沿线。它们对于便利多式联运通关程序和其他各种货物装卸、仓储和物流服务十分重要，并有可能将内陆发展中国家转变为陆连发展中国家。几个内陆发展中国家签署了亚太经社会的《政府间陆港协定》。哈萨克斯坦完成了与中国接壤的该国东部的陆港和相关基础设施的建设，作为霍尔果斯东大门经济特区倡议的一部分。其总面积为 129 公顷，与物流和工业区联成一体。这个陆港按照“一站式”原则，为客户提供全方位的运输和物流服务，包括海关和经纪服务。财政资源和熟练人员的缺乏阻碍了内陆发展中国家陆港的发展。

31. 关于海港，以通过亚洲过境国港口的集装箱数量衡量，从 2010 年至 2016 年，过境发展中国家的港口吞吐量份额增加了 42%，而同期世界吞吐量增加了 27%。2016 年，在世界集装箱总吞吐量中，亚洲过境发展中国家占 35%，而拉丁美洲和非洲区域分别占 2.6%和 1.9%。中国继续在港口吞吐量和效率方面领先于世界，并日益成为港口建设和管理方面专门知识的提供者。港口基础设施面临的主要挑战包括自然灾害和气候变化的影响，特别是沿海水灾。这就更加需要适应战略来提高港口基础设施和系统的抗灾能力。

32. 尽管做出了这些努力，设施数量也有所增加，但基础设施融资缺口仍然很大，需要增加国际支持性措施，开发执行能力，改革政策和监管框架，包括创造有利环境，增加对基础设施发展的投资。尽管有令人鼓舞的迹象表明，可用于实施基础设施项目和提高贸易能力的财政资源有所增加，但内陆发展中国家的基础设施投资缺口远远超过了目前可用的资源供应。亚太经社会估计，升级改造区域运输系统和建设缺失路段所需的总投资为 1 060 亿美元，包括泛亚铁路 640 亿美元、亚洲公路项目 400 亿美元和陆港 20 亿美元。内陆发展中国家面临的主要挑战之一是数据和信息不足，以及地方在准确估计它们目前面临的基础设施投资缺口的能力不足。

33. 内陆发展中国家继续面临挑战和制约，包括发展基础设施和改善互联互通方面的体制瓶颈和熟练人力资源缺乏。欧洲经委会认识到为欧亚运输连接融资仍然是一个重大障碍，正在牵头设立一个国际运输基础设施观察站。一旦全面运作，它将成为一个创新的范例，可展示如何以透明、全面和“银行可接受”的方式向金融机构提供关于新的运输基础设施项目的政府数据。该观察站将被设计成地理信息系统环境中的在线平台，在该平台上：(a) 各国政府可找到筹备、对照基准衡量和介绍其运输基础设施项目所需的所有相关数据；(b) 国际金融机构可从区域/国际角度审议、分析和比较项目，并确定可提供融资的项目。国际金融机构不仅可在网上数字地图一目了然地看到所有需要资金的项目的相关信息(包括预可行性研究)，还可以看到这些项目是否

是国际走廊的一部分，这些走廊是否得到联合国国际协定的推动，这些区域是否会受到气候变化的影响，应进一步考虑什么样的运输基础设施适应措施，本区域的其他政府为类似项目支付了多少资金，等等。该项目目前处于初始阶段，欧洲经委会和亚太经社会的中亚成员国提供了数据，并正在接受如何使用该工具的培训。

## 建议

34. 内陆发展中国家需要升级改造和适当维护现有公路和铁路网络，并将此作为一个与过境发展中国家和发展伙伴协作的主要优先事项。内陆发展中国家和过境国应以协调的方式发展和升级改造涵盖所有运输模式的国际运输和过境走廊，如内陆水道、道路、铁路网、港口和管道等模式，以应对内陆发展中国家的特殊发展需求和挑战。

35. 更具体地说，欧亚国家应在公共和私营部门两级联手处理欧洲经委会欧亚运输连接项目等国际运输总体计划框架中查明的共同瓶颈。已查明的证据充分的剩余挑战包括：公路和铁路以及多式联运/转运基础设施缺失或过时、口岸基础设施和设备过时、铁路基础设施和机车缺乏统一的运营和技术互操作性标准、当前铁路运营网络运能利用效率低下，以及欧亚运输连接走廊信通技术互联互通和信通技术互操作性差。

36. 内陆发展中国家和过境国应将跨界运输和基础设施走廊的发展和纳入国家发展战略。这不应被视为单打独斗的举措。此外，除国家发展战略外，还应加强欧亚路线上的跨境、公共和私营部门合作与协调努力。例如，为此制定针对具体走廊的工作计划，在这些计划中，相关政府和私营部门利益攸关方，除其他外，可以商定：共同的运输基础设施发展目标和优先事项、走廊沿线有待精简的技术互操作性标准优先清单，以及加强网络能力的努力，例如共用机车和集装箱。可以通过制定主要业绩指标来衡量每年或每半年取得的进展。

37. 国际社会，特别是国际和区域金融机构、联合国系统和其他发展伙伴，应加强其技术援助方案，以提高内陆发展中国家更有效和高效制定和实施银行可接受的基础设施发展项目的体制能力。在这方面，欧亚国家、欧亚运输连接区域的区域和次区域组织、私营部门和国际金融机构应充分利用欧洲经委会正在开展的设立国际运输基础设施观察站的努力。

38. 欧亚运输连接项目第三阶段发现关于特定走廊的多方利益攸关方对话缺乏，为了在此基础上向前推进，鼓励各国政府和私营部门共同努力启动公私伙伴关系，以支持运输、信通技术和能源基础设施发展。

39. 鼓励区域机构及其成员优先考虑涉及内陆发展中国家的基础设施发展的方案，因为其他国家往往可能有不同的优先事项，从而使内陆发展中国家的利益得不到照顾。

40. 鼓励内陆发展中国家设计和实施促进交通运输互联互通的政策。请联合国最不发达等国家高代办、欧洲经委会、亚太经社会、内陆发展中国家国际智库和其他相关伙伴提供进一步的技术支持。



41. 鼓励内陆发展中国家和过境国采取统筹兼顾和可持续的做法发展运输走廊，以最大限度地提高运输互联互通对可持续发展的贡献。请联合国最不发达等国家高代办、亚太经社会和欧洲经委会以及其他发展伙伴通过提供政策、分析和技术支持来支持这些努力。

42. 内陆发展中国家及其发展伙伴以及区域和国际金融机构应加大努力，为基础设施发展和维护调动和分配更多资源，包括设立专项基金。

43. 内陆发展中国家需要加大努力，调动国内资源，进行必要的税务管理改革，以满足日益增长的基础设施筹资需求。监管和治理结构应当精简并提高效率，以便激励私营部门更多地参与基础设施发展项目和方案。

44. 内陆发展中国家需要找到创新的解决办法，将国内资源与官方发展援助、外国直接投资和其他形式的外部资金流，包括混合融资，结合起来使用，以建设可持续和有抗灾能力的运输基础设施，并改善其在道路、铁路、航空、能源、电信和信通技术方面的互联互通。

## **B. 可持续的能源和互联互通**

45. 欧亚内陆发展中国家在使人民更多享用清洁能源方面取得了进展。用上电的人口的平均比例从 2014 年的 95.2% 增加到 2016 年的 96%，远远高于内陆发展中国家群组 2014 年的平均值 59.7% 至 2016 年的 61.7%。本区域只有 4 个内陆发展中国家尚未达到 100% 的普及。然而，内陆发展中国家在发展电力能源基础设施和互联互通方面继续面临若干挑战，而且存在城乡差距。气候变化带来的挑战正在对内陆发展中国家产生不利影响。过时、低效的电网和输电系统会导致输电和配电损耗。就能源效率而言，尽管本区域各国取得了进展，但能源强度仍然很高，这意味着需要改进。需要增加投资，用以克服这些缺陷，并改善其电力能源基础设施，以改善这些国家的能源互联互通。

46. 此外，2015 年，欧亚内陆发展中国家消耗的可再生能源在最终能源消耗总量中的占比较低，为 27.3%，而同年内陆发展中国家群组的平均值为 43%，这意味着需要加大力度增加可再生能源。

### **建议**

47. 鼓励内陆发展中国家和过境国加强本区域的合作，为此开展次区域和区域能源合作，以增加跨境电网互联互通，加强能源安全，推进经济一体化和可持续发展。

48. 呼吁发展伙伴、金融机构和区域组织支持次区域合作和能力建设，以加快国家努力，特别是促进创新和使融资便利化。

49. 鼓励内陆发展中国家分享关于提高能源普及面和增加可再生能源的国家经验以及最佳做法。呼吁欧洲经委会、亚太经社会和联合国最不发达等国家高代办促进这样的信息共享。

## C. 信息和通信技术

50. 本区域内陆发展中国家在改善互联网接入方面取得了进展，使用互联网的人口比例从 2014 年的 36.5% 增至 2016 年的 43%。虽然这是一项成就，但内陆发展中国家仍然落后于世界平均水平和发达国家的水平。每 100 名居民的固定宽带用户从 2014 年的 6.3 增加到 2016 年的 7.0。欧亚内陆发展中国家的手机用户也出现增长，从 2014 年的每 100 人 101 部增加到 2016 年的 103 部。然而，各国之间的差异很大，有 4 个国家的手机用户不到每 100 人 80 部。内陆发展中国家的宽带仍然较贵，需要更加努力降低价格。一些内陆发展中国家已能够在本国创建可持续的信通技术基础设施和实现数字转型方面取得长足进展，为此它们开发和利用新的数字技术应用和服务，促进电子政务和电子应用，促进有效和透明的公共管理，开展信通技术技能培训和加强网络安全。然而，需要所有利益攸关方继续努力，以取得更多进展。分享经验至关重要。

### 建议

51. 鼓励内陆发展中国家和过境国在政府、私营部门、发展伙伴、多边金融和发展机构以及区域银行的支持下，协作设立信通技术基础设施、应用和服务。

52. 鼓励内陆发展中国家创造适当的有利环境，从数字经济中获益。呼吁亚太经社会、欧洲经委会、国际电联(国际电信联盟)和其他伙伴加强对内陆发展中国家的技术援助，以发展必要的硬软信通技术基础设施，并制定必要的法律框架和政策支持信通技术发展，包括提高数字技能、促进数字包容性、更多采用和利用信通技术应用和服务，以弥合数字鸿沟。

53. 应加强相关举措，如旨在通过加强本区域基本的互联网基础设施，提高本区域宽带互联网覆盖面和经济性的亚太经社会牵头的亚太信息高速公路倡议。

## 四. 优先领域 3：国际贸易和贸易便利化

### A. 国际贸易

54. 内陆发展中国家采取了各种措施来提高其贸易能力，并挖掘国际贸易的潜力，作为其增长和发展的引擎。然而，它们在全球贸易中的出口份额仍然微不足道。2017 年，欧亚内陆发展中国家的出口仅占全球出口的 0.6%，低于 2014 年的 0.85%。它们出口的主要是数量有限的产品，主要是石油、天然气和矿产品等自然资源、原始农产品或低附加值制成品。虽然亚美尼亚、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古和乌兹别克斯坦等几个内陆发展中国家能够使其自然资源和农产品增值，但总体而言，其制成品出口占商品出口总额的比例往往较低，即使有进展，也进展缓慢。

55. 除哈萨克斯坦和老挝人民民主共和国外，内陆发展中国家的高技术出口并不突出。内陆发展中国家还仍然依赖数量有限的目的地国，主要是本区域内的非内陆发展中国家过境邻国和发达国家，特别是欧洲联盟。例如，中国

和泰国是老挝人民民主共和国的主要贸易伙伴；印度是不丹最大的伙伴，吸收了不丹 85.5% 的出口；中国和俄罗斯是蒙古的主要伙伴；欧洲联盟和俄罗斯是亚美尼亚的主要伙伴；印度是尼泊尔最大的贸易伙伴。

56. 鉴于商品在内陆发展中国家出口中所占比例过高，商品部门在出口多样化、增值、就业和创收方面具有巨大潜力。然而，尽管商品在内陆发展中国家发挥重要作用，但大多数内陆发展中国家基于商品的政策和战略有限。欧亚内陆发展中国家表明，它们在农业、农产品加工、轻工制造业(纺织品、皮革和皮革制品)和旅游业方面具有相对优势。

57. 内陆发展中国家总体贸易表现缺乏生气，原因是它们的制造能力和出口多样化有限、要面对过境壁垒、基础设施质量低、存在空缺路段、贸易成本高，而且要依赖外部条件，如预计全球经济放缓、商品价格波动以及主要贸易伙伴的需求和经济状况不稳定。

## **建议**

58. 内陆发展中国家需要注重出口市场和产品的多样化。各国政府应制定旨在使其出口基础多样化和出口品增值的政策，以扩大其在区域和全球价值链中的参与。

59. 国际社会应支持内陆发展中国家实现出口多样化，包括转让相关技术和支持发展其生产能力。

60. 鼓励内陆发展中国家制定和执行考虑到商品多样化和商品部门总体作用的国内政策和战略，贸发会议、商品共同基金应与联合国最不发达等国家高代办合作，通过实施基于商品的政策和战略，继续支持内陆发展中国家利用商品部门的作用促进其社会经济发展。

61. 保持稳定的出口市场是欧亚内陆发展中国家保持增长势头的关键。内陆发展中国家出口贸易对为数不多的国家的依赖应由内陆发展中国家、过境国和发展伙伴全面解决。

62. 内陆发展中国家要想在出口市场取得重大进展并改善增长前景，就需要加大努力，改善其营商环境。

## **B. 贸易便利化**

63. 贸易便利化在提高内陆发展中国家的贸易竞争力、降低高昂的贸易成本和促进其出口方面，发挥着至关重要的作用。内陆发展中国家及其过境邻国在发展伙伴的支持下，实施了一系列旨在简化贸易法规、程序和单证的贸易便利化改革。这些措施包括促进跨境无纸贸易、采用基于电子的过境和运输便利化工具、一站式检查、单证单一窗口、电子支付和透明度以及边境检查站和海关服务现代化。但是，欧亚内陆发展中国家继续面临高昂的贸易和过境成本、繁琐的过境单证和监管要求，其物流绩效落后于其他发展中国家。

64. 在审查期内，在设立或加强国家贸易便利化委员会方面取得了一些进展，例如不丹、老挝人民民主共和国、蒙古和亚美尼亚正在考虑设立国家贸易便利化委员会。在采用信通技术解决方案精简通关程序和手续并使之现代

化、减少单证数量、采用电子申报系统以及快速和低成本地使车辆通行方面，取得了一些进展。一些内陆发展中国家采用了单一窗口便利化工具和海关数据自动化系统，改善了通关和相关程序。内陆发展中国家在批准世贸组织《贸易便利化协定》方面取得了重大进展，截至 2019 年 2 月，所有加入世贸组织的欧亚内陆发展中国家都批准了该协定。

## 建议

65. 鼓励尚未加入世贸组织的内陆发展中国家尽快加入，在其加入努力中，国际社会应向它们提供技术援助和能力建设支持。
66. 鼓励内陆发展中国家和过境国批准和执行相关国际公约和协定，包括世贸组织《贸易便利化协定》、亚太经社会《亚洲及太平洋跨境无纸贸易便利化框架协定》以及其他区域和次区域贸易和贸易便利化协定。
67. 必须向内陆发展中国家和过境国提供更多技术、财政和能力建设援助，以确保《贸易便利化协定》的有效执行。为便利获得援助，内陆发展中国家应积极主动地表明其在《协定》C 类措施下的能力需求。
68. 鼓励尚未设立贸易便利化国家委员会的内陆发展中国家设立一个由包括私营部门在内的所有相关利益攸关方参与的贸易便利化国家委员会。它们还应根据诸如亚洲开发银行(亚行)-亚太经社会指南及相关的联合国贸易便利化与电子商务中心(贸易便利化与电子商务中心)关于贸易和运输便利化监测机制的第 42 号建议，建立监测精简贸易程序进展情况的机制。
69. 内陆发展中国家需要加强努力，改善和协调统一海关管理，简化出入境手续，包括减少进出口所需的单证数量。
70. 内陆发展中国家应推动更多地利用技术驱动的信通技术解决方案来促进贸易便利化，包括引入无纸贸易、海关手续和清关系统自动化以及实施单一窗口环境。
71. 内陆发展中国家和过境国应充分利用国际组织开发的贸易便利化工具。周边过境国应更多参与便利化措施。

## 五. 优先领域 4：区域一体化和合作

72. 区域合作以及双边、三边和多边贸易协定和合作框架对于促进内陆发展中国家的出口和扩大其国内市场非常重要。本区域大多数内陆发展中国家积极寻求利用若干区域和次区域贸易、运输和过境便利化协定提供的机会，并更多地参与区域价值链。自《维也纳行动纲领》通过以来，包括 3 个内陆发展中国家在内的欧亚经济联盟成立，并于 2015 年 1 月 1 日生效。除其他外，该联盟旨在为货物、资本和劳动力创建一个共同市场，并促进能源和运输等领域的政策协调统一。还计划制定共同的运输、农业和能源政策，其中包括促进单一货币和更紧密的一体化的条款。

73. 孟加拉国、不丹、印度和尼泊尔于 2015 年 6 月 15 日签署了《机动车协议》，以便利货物跨境运输。该协定有可能降低贸易成本，并大大有助于充分利用这四个国家之间存在的贸易机会。2016 年 11 月，东盟通过了《东盟互

联互通总体规划 2025》，旨在深化一体化，提高竞争力和包容性。“一带一路”倡议也旨在深化区域一体化和加强基础设施互联互通。2016 年 6 月，中国、蒙古和俄罗斯联邦通过了一项关于在这些国家之间建立经济走廊的方案。中蒙俄经济走廊方案包括一些旨在加强该地区运输、物流和贸易的项目。

74. 利用新的政策工具，如由亚太经社会牵头于 2016 年通过的《亚洲及太平洋跨境无纸贸易便利化框架协定》，以促进贸易程序数字化和建立单一窗口系统，有助于推进区域一体化。自 2017 年以来，约 25 个亚太经社会成员国一直积极参与制定执行《框架协定》实质性条款的路线图，这也得到了联合国亚洲及太平洋无纸贸易和交通运输专家网络(亚太无纸贸易和交通运输专家网)的支持。

75. 《维也纳行动纲领》还要求内陆发展中国家之间在贸易和交通运输便利化以外的领域开展区域一体化和合作，以包括投资、研究和开发以及对区域工业发展和区域互联互通的政策扶持。这种广泛的做法对于促进内陆发展中国家的结构变革和提高其在国际市场上的竞争力很有必要。有迹象表明，内陆发展中国家之间及其与其他非内陆发展中国家之间正在开展这种更大范围的合作。例如，其他国家(包括中国)的工业企业已在老挝人民民主共和国的经济特区内建立了生产基地。

## 建议

76. 应支持那些为内陆发展中国家融入区域和全球经济提供机会的区域举措，以有效地将这些举措落到实处。鼓励区域和国际发展伙伴、联合国组织和其他国际组织向内陆发展中国家和过境国提供技术、财政和能力建设支持，以推进其区域一体化努力。

77. 亚太经社会处于独特的地位，可通过提供一个论坛来分享促进更广泛区域一体化的经验，更深入地促进亚洲的合作。

78. 内陆发展中国家和过境国应利用相关国际组织提供的技术援助和能力建设支持，加入和批准相关国际公约和区域合作协定和框架，并有效执行。

79. 内陆发展中国家和过境国还应考虑采取区域一体化举措，包括投资、研发、政策协调对话、工业发展和区域互联互通。

80. 鼓励内陆发展中国家、过境国、区域组织和发展伙伴实现各种区域和次区域合作框架之间的更大的协同增效和互补性。

## 六. 优先领域 5: 经济结构转型

81. 经济结构转型是减少内陆发展中国家脆弱性、创造就业、建设当地生产能力以及减少贫穷和不平等的关键。经济多样化和逐步减少对商品开采和简单加工的依赖，可以在实现结构变革方面带来重大收益。虽然取得了一些进展，但内陆发展中国家作为一个整体，远未实现重大的结构转型，而这种转型可使其经济走上由生产性和创新性制造部门驱动并得到同样高效和具有生产力的农业和服务部门支持的持续增长和发展道路。

82. 几乎所有欧亚内陆发展中国家都在经历负面的或过早的去工业化，制造业作用的下降不是由于高生产力服务部门的自然进步，而是由于制造业竞争力的下降。在 14 个欧亚内陆发展中国家中，有 10 个国家的农业部门的附加值贡献在 2014 年至 2017 年(或 2016 年)期间有所下降。与此同时，这一趋势并没有带来向使现代的、充满活力的制造业担当更重要角色的转变。同期，七个内陆发展中国家制造业的增值贡献也有所下降或保持不变。

83. 内陆发展中国家缺乏多样化，这使得这些国家不仅容易受到外部冲击，而且限制了它们的竞争力和创造高附加值产品、有意义的生产性就业和新技术的能力。内陆发展中国家的制造业和工业能力有限阻碍了其融入价值链，因为现代制造业依赖于通过区域和全球价值链进出口零部件。低附加值制成品的生产者也面临着在新技术面前成本优势消失的危险。

84. 促进增长、发展工业基础和实现结构变革的最重要要求之一是要有好的投资环境和有利于当地私营部门的监管环境。在审查期内，许多欧亚内陆发展中国家在为当地私营部门创造有利监管环境方面有所改进，2018 年至 2019 年期间，所有国家在世界银行的“营商环境”的排名都提高了。在大多数内陆发展中国家，特别是中亚，对私营部门的国内信贷要么萎缩，要么停滞不前。在审查期内，只有尼泊尔大幅增加了对私营部门的国内信贷。此外，欧亚内陆发展中国家的研发支出很低，其在国内生产总值中的占比为 0.11%至 0.44%之间。此外，它们几乎没有显示出多少增长的趋势，这不利于这些国家通过获取知识和创新促进经济转型所需的创新。

85. 一些内陆发展中国家实施了有利于促进结构转型的国内政策。例如，不丹在 2016 年通过了一项经济发展政策、一项外国直接投资政策和一项公私伙伴关系政策，以促进对关键部门的投资，吸引投资者，并使私营部门发挥更大的作用。为了实现出口多样化，蒙古于 2018 年通过了蒙古出口方案，其目的是稳定非矿业出口的有利环境，支持增值加工，并加强这些出口产品的竞争力。阿塞拜疆于 2018 年成立了一个中小型企业发展机构。自 2015 年以来，尼泊尔通过了关于农业发展、贸易一体化、信通技术、外国投资和国家旅游业的重大部门政策。

## 建议

86. 内陆发展中国家的国内政策需把重点放在促进生产能力和经济结构转型上。经济结构转型需要产业政策，并辅之以扶持性宏观经济、贸易、金融、劳动力市场、人力资源以及研发政策。

87. 内陆发展中国家应侧重于提高其在生产现代高附加值产品和促进高生产力部门方面的能力，包括为此有针对性地对进行高附加值生产和(或)出口的部门和(或)公司提供激励措施。它们应该继续在制成品生产中利用新的和现有的技术，以增加产品的价值。

88. 为了能够进入全球和区域价值链的高端，内陆发展中国家需要提高人力资本水平，改善连通性，增强研究、开发和创新能力，并加强体制和治理能力。

89. 为高附加值产品创造竞争优势的关键在于使中小企业与供应链和生产网络挂钩，在制造业、农业和服务部门之间创立后向和前向的联系。

90. 内陆发展中国家应继续创造更有利的企业监管环境，这对发展强大的工业基础和吸引投资至关重要。发展伙伴应提供技术、财政和能力建设援助，为这些努力提供支持。还需要激励私营部门，特别是具有相对优势的部门，并为中小企业获得低成本融资提供更好的机会。

91. 为了促进提高生产力和高附加值的生产，内陆发展中国家应努力提高农业生产力和使农业产业化，包括采用产业生产方法，提供必要的基础设施和技术，以便与产业部门挂钩，并促进涉农企业和农产品加工，这些对一些内陆发展中国家的经济多样化具有巨大潜力。

92. 同样，对于高生产力和高附加值服务部门的活动，需要与产业部门建立强有力的后向和前向联系，同时缩小技能差距，以确保拥有市场所需技能的人员，增加研发投入以促进创新，并投资于教育和医疗卫生部门，以提高经济促进持续进步和繁荣的能力。

93. 内陆发展中国家应致力于加强国家能力，发挥好体制创造者、政策改革者和生产能力提高者的作用，以管理转型和引导结构改革。

## 七. 优先领域 6: 执行手段

94. 内陆发展中国家需要其发展伙伴和过境邻国的大力支持，以发展其基础设施，建设具有抗灾能力的交通运输互联互通，提高其贸易能力，采取贸易便利化措施和工具，从而支持总体发展。欧亚内陆发展中国家最近在通过中央政府的税收筹集国内资源方面的经验有喜有忧。在大多数内陆发展中国家，其国内资源不足以满足日益增长的发展需求。许多内陆发展中国家独自筹集国内和其他资源的能力有限。

95. 尽管自 2014 年以来资金流停滞不前，在一些国家有所下降，但官方发展援助继续在内陆发展中国家切实执行《维也纳行动纲领》方面发挥关键作用。向欧亚内陆发展中国家提供的官方发展援助净额从 2014 年的 94 亿美元降至 2017 年的 87 亿美元。然而，各国收到的官方发展援助差异很大。促贸援助倡议是发展与贸易有关的基础设施、关于贸易政策和贸易便利化措施方面的能力建设以及将内陆发展中国家与区域价值链挂钩的另一个重要资金来源。促贸援助与补充政策相结合，有助于降低贸易成本，改善边境机构和使监管程序更顺畅。虽然在 2010 年后流向欧亚内陆发展中国家的促贸援助逐渐减少，但 2017 年收到了 30 亿美元，高于 2014 年的 26 亿美元。

96. 外国直接投资在补充其他官方发展流，以推动内陆发展中国家的经济增长和提高其贸易潜力方面，发挥着关键作用。在审查期内，流入内陆发展中国家的外国直接投资一直在下降，2014 年至 2017 年下降了 35%。此外，外国直接投资流入高度集中在少数内陆发展中国家，在流向欧亚内陆发展中国家的外国直接投资中，三个国家占了四分之三以上。

97. 南南合作最近已上升为内陆发展中国家调集资源，特别是为基础设施发展筹资的一个非常有效的平台。同样，各种多边举措可以成为内陆发展中国家(也特别是基础设施发展)的重要资金来源。

### 建议

98. 为执行《维也纳行动纲领》调动资源的连贯和全面战略应包括调动和有效利用国内资源、吸引外国直接投资、更好地有针对性地利用官方发展援助、促进南南合作以及更多地利用创新融资。

99. 履行官方发展援助承诺仍然至关重要，鼓励发展伙伴增加对内陆发展中国家的官方发展援助流，继续并增加对促贸援助倡议的支持，同时充分考虑内陆发展中国家的特殊需要和要求。

100. 内陆发展中国家应加大努力，提高国内储蓄，包括为此进行税务管理改革、扩大税基和加强国内资本市场。国际社会应协助相关国家努力协调税收政策，消除税收漏洞和资本外逃。

101. 为了充分借助国内外私营部门的影响，需要有一个稳定、可预测和有利的投资环境，以便鼓励发扬企业家精神和创造充满活力的国内营商环境，并吸引外国直接投资。内陆发展中国家还可以通过参与区域一体化倡议和深化与邻国特别是过境国的合作，增加和吸引更加多样化的外国直接投资。

102. 内陆发展中国家还需要更好地借助官方发展援助，以进一步吸引其他来源的资金，如外国直接投资、公私伙伴关系和混合融资。此外，需要更有效地利用外国直接投资、公私伙伴关系和混合融资来促进内陆发展中国家的增长和结构变革。

103. 内陆发展中国家应利用多边举措的财政和技术资源，例如亚洲基础设施投资银行、新开发银行、世界银行的全球基础设施融资机制、东盟基础设施基金和南盟发展基金。

104. 鼓励尚未批准或加入《关于设立内陆发展中国家国际智库的多边协定》的内陆发展中国家批准或加入该协定。

105. 鼓励内陆发展中国家在其发展伙伴的支持下，利用私人投资通过影响力投资提供的日益增多的机会，加强其商品多样化的努力。贸发会议和商品共同基金应与其他商品机构以及亚太经社会和联合国最不发达等国家高代办合作，协助内陆发展中国家开展这一进程。

## 八. 前进之路

106. 会议呼吁亚太经社会和欧洲经委会继续就与《维也纳行动纲领》优先事项相关的领域向本区域内陆发展中国家提供技术支持，以加快其执行。

107. 会议请主席向定于 2019 年 5 月 27 日至 31 日举行的经社会第七十五届会议提交欧亚区域中期审查的结果。



- 
108. 会议请亚太经社会、欧洲经委会和联合国最不发达等国家高代办将欧亚区域中期审查的结果提交给定于 2019 年 12 月在纽约举行的《维也纳行动纲领》执行情况高级别全面中期审查。
109. 会议请亚太经社会和欧洲经委会与联合国最不发达等国家高代办协作，开展《内陆发展中国家行动纲领》执行情况十年区域审查。
110. 会议呼吁内陆发展中国家、过境发展中国家、发展伙伴以及区域和国际组织积极参与根据大会第 72/232 号和第 73/243 号决议定于 2019 年 12 月在纽约举行的《维也纳行动纲领》执行情况高级别全面中期审查。
111. 会议要求最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室根据大会的授权，继续确保协调一致地跟进、有效监测和报告《维也纳行动纲领》的执行情况，并在国家、区域和全球各级开展宣传工作。
-