



Distr.: General
16 October 2007
Chinese
Original: English

第六十二届会议

第二委员会

议程项目 57(b)

处境特殊的各类国家组：与内陆发展中国家的特殊需要和问题有关的具体行动：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的成果

2007年10月9日蒙古国常驻联合国代表给大会主席的信

我谨随函转递国际贸易和贸易便利化专题会议的报告（见附件一）。这次会议系根据大会第61/212号决议要求于2007年8月30日和31日在乌兰巴托举行，是《阿拉木图行动纲领》执行情况中期审查会议筹备工作的一部分。

《阿拉木图行动纲领》的主要利益攸关方，即内陆发展中国家、过境发展中国家、捐助国以及国际、区域和次区域组织参加了会议。会议结果是通过了一份主席摘要（见附件二）。

请将本信及其附件作为大会第六十二届会议议程项目 57(b)的文件散发为荷。

常驻代表

大使

恩赫策策格·奥其（签名）



2007 年 10 月 9 日蒙古国常驻联合国代表给大会主席的信的附件一

作为《阿拉木图行动纲领》中期审查会议筹备工作一部分而举行的国际贸易和贸易便利化专题会议的报告

2007 年 8 月 30 日至 31 日，乌兰巴托

一. 引言

1. 大会在其第 61/212 号决议中决定，在 2008 年举行《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》执行情况中期审查会议。在举行中期审查会议之前，将以最有效、井然有序、广泛参与的方式，召开区域和实质性筹备会议。另外，应在审查过程中有效利用全球和区域两级各种政府间机制，包括联合国各区域委员会机制，以及相关实质性材料和统计数据。大会请最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室协调会议筹备工作。大会还要求联合国系统各组织，包括联合国贸易和发展会议、联合国开发计划署、各区域委员会及相关的国际和区域组织在各自任务规定范围内为审查工作提供必要支持。

2. 国际贸易和贸易便利化专题会议是在 2007 年举办的第二次专题会议，目的是为中期审查会议提供实质性投入，会议重点讨论了阿拉木图五个优先事项中的两个。第一次专题会议于 2007 年 6 月 18 日至 20 日在瓦加杜古举行，重点讨论了过境运输基础设施发展问题。这两次专题会议的结果将作为对 2008 年中期审查会议的实质性投入。

3. 乌兰巴托会议使内陆和过境发展中国家的贸易部长和负责贸易事务的高级官员以及捐助国、联合国系统各组织、各国际金融机构和有关区域及次区域组织的代表汇聚一堂，目的是审查和评估在执行《阿拉木图行动纲领》关于国际贸易和贸易便利化问题的优先事项 3 方面取得的进展情况。蒙古国贸易和工业部长 Davaadorj Tseren 当选会议主席。马里代表和孟加拉国代表当选副主席，瑞士代表当选副主席兼报告员。会议于 2007 年 8 月 31 日通过了一份主席摘要，载于附件二。与会者名单见附件三。

4. 出席会议开幕式的有：蒙古国总理米耶贡布·恩赫包勒德；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高级代表；蒙古国道路、运输和旅游部长兼国家贸易和运输便利化委员会主席 Tsegmid Tsengel；马里工业和贸易部办公室主任兼内陆发展中国家集团主席 Amadou Daouda Diallo、联合国开发计划署助理署长兼非洲区域主任；亚洲及太平洋经济社会委员会副秘书长兼临时代理主管。

二. 会议开幕

5. 蒙古国总理米耶贡布·恩赫包勒德在致辞中说，在自由贸易规则基础上发展互惠贸易关系、与所有贸易伙伴建立更加有利的贸易关系和扩大出口市场是内陆发展中国家的共同任务和目标。

6. 总理强调，过境国降低内陆发展中国家的过境运输费用，同时为内陆发展中国家进出口产品过境运输提供特殊和优惠待遇，将是鼓励公平竞争的一项措施。在此领域同过境伙伴开展密切合作是一项极其重要的工作。

7. 总理指出，为了降低过境运输成本和简化商品放行、结关和转口程序，蒙古国正在与俄罗斯联邦和中国商谈一项《过境运输协定》。蒙古国政府已经成立了国家贸易和运输便利化委员会，并宣布 2006 和 2007 年为贸易便利化年。蒙古国正在通过修改《海关法》，努力为改进海关业务营造比较有利的法律环境。蒙古国在 2006 年加入经修订的世界海关组织《关于海关手续简化和统一的京都公约》，并在此前一年批准了《亚洲公路网政府间协定》。

8. 总理最后强调，在当今全球化时代，国际社会的一致努力对于实现《阿拉木图行动纲领》所规定的各项目标极其重要。有效和充分执行《阿拉木图行动纲领》将为增加国际贸易带来好处，从而为确保所有内陆发展中国家实现可持续经济发展和减缓贫穷的目标做出重大贡献。

9. 联合国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高级代表在发言中说，虽然地处内陆为发展和减贫工作各方面带来困难，但对外贸的影响尤其严重。虽然外贸份额因近期商品价格快速上涨而有所增加，但内陆发展中国家在世界贸易中所占份额仍然很小，分别只占 2006 年世界商品进出口总额的 0.74% 和 0.76%。

10. 副秘书长认为需要在国际贸易和贸易便利化领域有所作为。国际社会应为促进内陆发展中国家出口提供其迫切需要的技术援助，确保向这些国家的商品开放市场，优先重视和支持以执行贸易便利化措施为宗旨的各项举措。内陆发展中国家应以《多哈发展回合亚松森纲领》和刚刚通过的《乌兰巴托宣言》为基础，加强其在世界贸易组织贸易谈判中的一致行动，在贸易便利化谈判中尤为如此。在国家一级，内陆和过境发展中国家应该实施若干简化进出口程序的政策措施，而在次区域一级，应采取各种贸易便利化措施，确保过境商品快速流动。

11. 会议主要任务是审查国家、次区域、区域和国际各级在执行关于国际贸易和贸易便利化问题的《阿拉木图行动纲领》优先事项 3 方面所取得的进展情况，审议今后为进一步加强建立高效率过境运输制度全球伙伴关系需要采取的行动。如果内陆国家想从国际贸易中得到更多好处，那就需要做更多的工作。他大力倡导在多哈回合贸易谈判框架内采取一致的集团行动，在区域及双边一级有效执行贸

易便利化措施。要以需求为导向，增加国际社会提供的技术援助，提高内陆发展中国家执行贸易便利化改革的能力。

12. 副秘书长指出，大会关于在 2008 年举行《阿拉木图行动纲领》执行情况中期审查会议的决定反映了国际社会对充分和有效执行该行动纲领的承诺。审查会议是一项重要活动，可以评估目前已经取得的成绩、哪些工作应该加以改进以及如何有效利用下半执行期实现协助内陆发展中国家有效参与国际贸易体制的最终目标。他强调，会议成果极其重要，可以作为对 2008 年中期审查会议的实质性投入。他最后重申，整个联合国，尤其是他的办公室，将继续支持内陆发展中国家及其过境邻国为充分和有效执行《阿拉木图行动纲领》所作的努力。

13. 蒙古国道路、运输和旅游部长兼国家贸易和运输便利化委员会主席对总理介绍的《阿拉木图行动纲领》优先事项 3 在蒙古国的执行情况作了更详细的说明。他指出，蒙古国在对外贸易方面遇到各种困难主要是由以下因素造成的：因繁文缛节而引起的严格边境管制和海关检查、对过境商品安全存放的要求、意外延误、扣留货物、货物遭受部分/全部损失或损坏、过境邻国道路运输安全措施不充分以及无法利用中国国内道路网进行国际过境等。他强调，需要修改关于贸易和运输便利化的现行法律法规。

14. 部长介绍了刚刚成立的蒙古国国家贸易和运输便利化委员会的运行情况和目标。除其他事项外，目标还包括力争签署俄罗斯联邦、中华人民共和国和蒙古国政府间三方过境协定。部长还建议就贸易和交通便利化问题与欧洲经济委员会开展合作。

15. 马里工业和贸易部办公室主任兼内陆发展中国家集团主席在发言中向内陆发展中国家集团前主席谢克·西迪·迪亚拉先生致敬，并祝贺他最近被任命为联合国副秘书长兼高级代表。他忆及，为筹备《阿拉木图行动纲领》中期审查会议举行的第一次专题会议是 2007 年 6 月在马里举行的，并最终就如何执行关于过境基础设施建设和维护问题的《阿拉木图行动纲领》优先事项 2 通过了若干建议。

16. 他强调，为了内陆发展中国家在参与国际贸易体制方面取得重大进展，维护集团内部团结仍然极其重要。他重申，内陆发展中国家要与过境邻国及捐助方开展公开对话与合作，以期在所需技术和财政支助方面取得具体成果。

17. 联合国开发计划署助理署长兼非洲区域主任说，在实现千年发展目标的中期阶段，所有利益攸关方必须加强努力，以期实现各项商定目标和促进人类可持续发展，特别是对那些有可能无法实现这些目标的国家而言。令人遗憾的是，许多内陆发展中国家就属于这一类别，其中大部分地处撒哈拉以南非洲，这正是他在开发署所负责的区域。

18. 他还指出，虽然贸易是当今全球化经济中一个非常强大的增长动力，但大部分内陆和最不发达过境国家从中得到的好处非常有限。另外，内陆和沿海发展中国家在人类发展指标方面的差异实际在扩大。

19. 他指出，采取具体和集中行动可以克服挑战。国际社会通过《阿拉木图行动纲领》，致力于满足内陆发展中国家的特殊需要，并致力于在内陆和过境发展中国家为发展高效率过境运输系统建立一个全球行动框架。

20. 亚洲及太平洋经济社会委员会副秘书长兼临时代理主管补充说，加入世界贸易组织是可预见和稳定地融入这些体制的一种基本形式，并指出，亚太经社会已为此利用其与世界贸易组织的有效伙伴关系，向其所有成员国提供了技术援助。

21. 他指出，虽然地处内陆带来巨大挑战，但同时也可以变挑战为机遇，实际上，当前全球和区域经济环境为它们带来了前所未有的机会。他再次向会议保证，亚洲及太平洋经济社会委员会将在即将举行的中期审查会议区域筹备会议框架内，尽力协助各国执行《阿拉木图行动纲领》。

三. 就内陆发展中国家参加国际贸易体制以及在贸易便利化领域已取得进展问题交换意见

22. 以下联合国会员国的代表团团长作了发言：印度驻蒙古国大使馆，印度代表团团长 Yogeshwar Varma 大使；孟加拉国商业部 Akhtaruz Zaman Khan Kabir；塔吉克斯坦经济发展和贸易部 Anvar Ibrohimov；巴拉圭常驻联合国副代表 Juan Buffa；尼泊尔工业、商业和供应部 Prachanda Man Shrestha；莱索托贸易、工业、合作社与市场大臣 Popane Lebesa；津巴布韦工业和国际贸易部副部长 Phineas Chivazve Chiota；前南斯拉夫马其顿共和国常驻联合国日内瓦办事处代表团 Gjorgjii Avramchev 大使；蒙古国工业和贸易部 Enkhbold Voroshilov；老挝人民民主共和国工业和商业部副部长 Siasavath Savengsuksa；中国驻蒙古国大使馆大使余洪耀；不丹贸易和工业部 Sonam P. Wangdi；吉尔吉斯斯坦经济发展和贸易部 Rahmanova Anarkan；阿塞拜疆常驻联合国日内瓦办事处及其他国际组织代表团 Elmar Mammadov；博茨瓦纳贸易和工业部 Botshabelo Mafatlane；贝宁常驻联合国代表团 Fernande Hounbedji；阿富汗常驻联合国日内瓦办事处及其他国际组织代表团 Khalil Nasri；巴基斯坦商业部 Muhammad Ashraf Khan。

四. 各国际和区域组织在国际贸易和贸易便利化领域为协助内陆和过境发展中国家作出的努力

23. 以下国际和区域机构的代表作了发言：联合国秘书处最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室；亚洲及太平洋经济社会委员会；世界海关组织；联合国开发计划署；联合国贸易和发展会议；非洲联盟委员会；世界银行；亚洲开发银行；国际道路运输联盟；国际贸易信息与合作署。

五. 会议闭幕

24. 专题会议通过了一份主席摘要（见附件二）。

2007 年 10 月 9 日蒙古国常驻联合国代表给大会主席的信的附件二

国际贸易和贸易便利化专题会议通过的主席摘要

引言

1. 大会在其第 61/212 号决议中决定，在 2008 年举行一次《阿拉木图行动纲领》执行情况中期审查会议。在举行中期审查会议之前，将以最有效、井然有序、广泛参与的方式，召开区域和次区域实质性筹备会议。另外，应在审查工作中有效利用全球和区域两级政府间机制，包括联合国各区域委员会机制，以及相关实质性材料和统计数据。大会请最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室协调筹备工作。联合国系统各组织，包括联合国贸易和发展会议、联合国开发计划署、联合国各区域委员会以及相关的国际和区域组织，也被要求在各自任务规定范围内为审查工作提供必要支持。

2. 《阿拉木图行动纲领》是 2003 年在哈萨克斯坦阿拉木图举行的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上通过的。《行动纲领》认识到，造成内陆发展中国家处于国际贸易体制边缘化地位的原因是贸易中的交易成本高。运输成本过高是进入外国市场的主要障碍。

《阿拉木图行动纲领》还注意到内陆发展中国家提出的要求，即当前关于农业和非农业货物市场准入的谈判应当考虑对内陆发展中国家具有特殊利益的产品予以特别关注。

3. 《阿拉木图行动纲领》已经确定，过境和海关手续效率低下、单据要求繁琐和基础设施不充分以及银行交易费用昂贵是造成内陆发展中国家贸易中交易成本较高的主要原因。内陆发展中国家依赖邻国的过境转运系统使它们容易受到外部影响，凸显出需要进行双边和区域合作。

4. 国际贸易和贸易便利化专题会议是在 2007 年举办的第二次专题会议，目的是为中期审查会议提供实质性投入。会议重点讨论了阿拉木图五个优先事项中的两个。第一次专题会议于 2007 年 6 月 18 日至 20 日在瓦加杜古举行，重点讨论了过境运输基础设施发展问题。这两次专题会议的结果将作为对 2008 年中期审查会议的实质性投入。

5. 这次会议使内陆和过境发展中国家的贸易部长和负责贸易事务的高级官员以及捐助国、联合国系统各组织、各国际金融机构和有关区域及次区域组织的代表汇聚一堂，目的是审查和评估在执行《阿拉木图行动纲领》关于国际贸易和贸易便利化问题的优先事项 3 方面取得的进展情况。会议还讨论了今后应采取哪些行动，以期在进一步加强建立高效率过境运输制度全球伙伴关系的同时，加强内陆发展中国家参与国际贸易体制。

一. 对当前形势的评估

6. 内陆发展中国家自 2003 年以来取得了一些进展，尽管这种进展并不平衡，但是，它们仍然处于国际货物贸易体制的边缘，因此阻碍了它们从全球化当中得到实惠并利用贸易作为实现其发展目标的一种手段。过去十年来，内陆发展中国家的出口在世界贸易中所占份额仍然很小，只占 2006 年世界商品贸易的 0.76% 和服务贸易的 0.51%。其近期所占份额增长是由于商品价格快速上涨的结果。

7. 由于内陆发展中国家无法从其领土出入海洋，地处偏僻，又与世界市场隔绝，依赖其过境邻国的过境服务和政策，故贸易交易成本高仍将是一种主要原因。运输成本高，加上需经过更多边界检查站和港口的海关程序繁琐而发生各种延误、费用和阻碍以及其它规章性的制约因素，成为内陆发展中国家公平进入全球市场以及与其贸易伙伴公平竞争的最主要障碍。贸易成本增加导致国内市场价格上涨，削弱竞争力，从而限制了对外出口业务的发展。

8. 在加入世界贸易组织的过程中，内陆发展中国家在人类能力和要求他们作出的承诺方面遇到严重挑战。在 31 个内陆发展中国家中，只有 22 个目前已经加入世界贸易组织。除土库曼斯坦之外，另有 8 个内陆发展中国家正在为加入世界贸易组织的各项议定书展开漫长而复杂的谈判。它们分别是阿富汗、阿塞拜疆、不丹、埃塞俄比亚、哈萨克斯坦、老挝人民民主共和国、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦政府。在 34 个过境发展中国家中，有 30 个是世界贸易组织成员国，其中越南已在 2007 年加入世界贸易组织。阿尔及利亚和伊朗伊斯兰共和国正在加入世界贸易组织过程之中。

9. 就市场准入而言，内陆发展中国家跨边界运输货物的成本是比关税更大的壁垒。据世界银行的《2007 年经商报告》称，在所有延误当中，只有四分之一的延误是有形基础设施差所造成的。先到单据、海关和检查是延误的主要原因。该报告还声称，每天因运输延误造成的损失相当于大约 0.5% 的税收。

10. 平均而言，内陆发展中国家在 2006 年办理进出口商品所有必要程序所需的时间分别为 65.8 和 51.6 天，而办理过境邻国各种程序所需的时间就分别占到 39.4 和 30.6 天。内陆发展中国家进出口商品还需要大量单据，分别为 13.7 和 9.5 份，与此相比，过境发展中国家的单据数量分别为 11.7 和 7.8 份。

11. 虽然内陆发展中国家自阿拉木图会议以来已经取得了某些进展，但依然存在大量与贸易便利化有关的瓶颈，如：

- (a) 进出口所需单据过多；
- (b) 计划内外关卡数量增加；
- (c) 缺乏邻近的边境管制；

- (d) 不必要的海关护送；
- (e) 结关和检查程序复杂和不规范；
- (f) 信息和通信技术利用不充分，致使海关程序电脑化程度不高或完全没有；
- (g) 贸易和海关法律、法规及程序不透明，缺少机构能力和培训过的人力资源；
- (h) 后勤服务不发达，运输系统缺少协作能力，过境运输服务部门缺乏竞争；
- (i) 在建立和（或）加强国家贸易和运输便利化委员会方面进展缓慢；
- (j) 遵守各项过境运输国际公约的程度低。

12. 由于离市场的经济距离过大导致商品供应链中出现不可预期性，对内陆发展中国家融入国际贸易网络形成不利影响，特别是考虑到国际投资者对准时交货的需要不断增加。

13. 上述各种因素都强调表明贸易和运输便利化措施在内陆和过境发展中国家极其重要的作用。随着贸易交易的时间和成本减少，商家可以在国际市场上拥有更大的竞争力。透明、简单和高效的进出口程序也有利于吸引外国投资，在内陆发展中国家参与到全球生产网络当中的时候尤其是如此。

14. 亚洲全部 12 个内陆发展中国家都是中国、印度和俄罗斯联邦等动态经济体的邻国，并且从其经济增长中受益。应该采取措施，帮助内陆国家发展与本区域主要经济体的陆路联系。

二. 为加快执行《阿拉木图行动纲领》关于国际贸易和贸易便利化问题的优先事项 3 所作的努力

A. 世界贸易组织贸易谈判和加入世界贸易组织及区域贸易协定

15. 已经加入世界贸易组织的内陆发展中国家不断加强在多哈回合谈判框架内的参与，不断加强对本集团最为关心的农业和非农业产品市场准入（包括棉花问题）、特殊和差别待遇、其他谈判领域以及尤其是贸易便利化等领域的积极参与，目的是鼓励各国制定各项贸易纪律和决定，处理其特殊的关切和问题，并促进其进一步充分融入世界经济。

16. 内陆发展中国家贸易部长会议于 2005 年 8 月 10 日在亚松森通过的《亚松森多哈发展回合纲领》，继续在多哈回合贸易谈判中为内陆发展中国家提供共同议程。

17. 作为顺利结束多哈发展回合的基本措施，世界贸易组织所有会员国应根据《多哈部长宣言》、世界贸易组织总理事会 2004 年 8 月 1 日的决定以及《香港部

长宣言》中所载明的各项发展职责和承诺，以建设性方式参与这一多边进程，以期就参加农业和非农业市场准入谈判中的所有方式达成一致，并在其它谈判领域取得同样程度的进展。

18. 应根据不完全互惠原则，考虑内陆发展中国家的特殊需要，可采取的方式包括：对内陆发展中国家特别关心的出口产品作出大幅度削减承诺以及要求它们作出减少削减幅度的承诺。

19. 应该在所有相关谈判领域寻求特殊和差别待遇，确保内陆发展中国家从进一步灵活推行最适合加快其融入多边贸易体制的政策选择中受益。

20. 如果目前正在进行的世界贸易组织贸易便利化谈判最终能够形成一系列目标远大的规定，就可以在降低商业交易成本和时间的同时，在减少贸易的无形制约因素方面为内陆和过境发展中国家带来巨大利益。

21. 为了澄清和完善 1994 年《关税及贸易总协定》关于过境自由的第五条、关于进出口程序相关费用和手续的第八条和关于贸易条例的公布和实施的第十条有关方面，应实现以下目标：

(a) 加强和实施第五条各项义务，以期促进内陆发展中国家通过其过境邻国进入国际市场，包括在互惠基础上给予过境运输部门国民待遇；

(b) 以及时和通俗易懂的方式，简化和协调过境及贸易相关法律法规，使之透明化；

(c) 作为澄清和完善第五、第八和第十条，给予内陆发展中国家特殊和差别待遇；

(d) 作出与内陆和过境发展中国家执行能力相称的承诺；

(e) 发达国家作出提供技术援助和能力建设方面的承诺。

22. 向内陆发展中国家提供技术援助和能力建设支助对于使它们能够充分参加谈判及随后执行贸易便利化承诺极其重要。

23. 会议敦促世界贸易组织成员国不要要求即将加入世界贸易组织的内陆发展中国家作出与其发展水平不相称的承诺。会议还表达了这样一种立场，即对所有即将加入的内陆发展中国家都适用《关贸总协定》和世界贸易组织各项协定所载关于特殊和差别待遇的全部条款。应在这一进程的各个阶段向即将加入的内陆发展中国家提供有针对性的技术援助。鼓励那些已经加入世界贸易组织的内陆发展中国家在其工作队进行实质性讨论期间向即将加入的内陆发展中国家提供进一步支助。

24. 2007年8月28日和29日在乌兰巴托举行的内陆发展中国家部长级会议通过了《乌兰巴托宣言》，其中重申和阐明了内陆发展中国家在多哈回合多边贸易谈判框架内，特别是贸易便利化和过境运输方面所关心的各种问题的共同立场。

25. 许多区域贸易协定载有促进过境贸易的条款，例如：《亚洲-太平洋贸易协定》和南部非洲发展共同体。应采取措施，促进和推动内陆发展中国家加入上述区域贸易协定。

B. 贸易便利化

26. 必须简化和统一海关手续。建议采用单一海关单据，减少数据要求，使之成为一套单一或者利用电子商务技术的海关单据。对此领域进行信息技术投资可能带来实际好处。通过对过境单据实行电脑化，可大大减少在启动过境程序或最后结关方面所花的时间。会议强调了执行2006年2月生效的世界海关组织经修订的《京都公约》的重要意义。尚未加入经修订的《京都公约》的内陆和过境发展中国家应该考虑加入。

27. 透明度是内陆和过境发展中国家必须努力实现的一个高度优先目标。与海关法律、海关手续、其他贸易相关法律条文、行政安排和要求等有关的所有相关信息，包括结关程序在内，必须明文提供且要通俗易懂。

28. 由承运人负担费用的海关护送或过境货物护送做法应大大减少或取消，或者只适用于绝对需要这种措施的特殊情况。应该采取必要的、不妨碍过境便利化目标的成本效益措施，避免过境货物变更卸货港。

29. 国家和区域一级进行海关改革是过境运输次区域系统发挥作用的一个前提条件。对于内陆发展中国家而言，与过境国开展跨边界合作是关键。开展切实有效的海关合作应该从协调邻国海关营业时间等简单措施开始。

30. 与其他边界机构开展合作对于货物快速而有效地通过海关极其重要。从这一点来讲，相邻建立边防检查站并进行协调非常重要，可以大大避免多次检查，减少过境程序所需时间。最好是建立一站式边界。

31. 还应在区域或次区域一级迅速开展关于卡车尺寸和重量、第三方汽车保险、驾驶证和其他过境贸易单据等管理规定的协调工作。

32. 在过去几年里，为了方便货物跨边界流动，非洲、亚洲和拉丁美洲各区域和次区域组织在缔结贸易和过境运输便利化协定方面做了大量工作。这些协定需要有效落实，特别是在没有履约机制的情况下，必须加强参加这些协定的内陆和过境发展中国家政府的政治意愿。也可以适当加强运输系统和资源的协同能力以及运输部门之间的竞争。

33. 同时，应避免同一区域内过境运输规章制度迅速增长，因为这种增长会导致过境运输形式和程序的不确定性和不必要重复，从而损害预期目标。

34. 参加会议的许多代表团在发言中介绍了内陆和过境发展中国家为执行《阿拉木图行动纲领》优先事项 3 已经采取或计划采取的具体行动。其中包括：

- (a) 改善对外贸易、国际运输和后勤服务的法律环境；
- (b) 通过了私营部门发展的法律、管理和体制框架（即私人投资法、银行立法、许可程序）；
- (c) 制定新的法律和立法，取消了非关税措施；
- (d) 成立了由各部委、政府机构和私营部门等组成的国家贸易和运输便利化委员会，以便对各种解决方案和决策进行协调；
- (e) 参加多哈贸易便利化谈判，重点是阐明和完善关于过境问题的《关贸总协定》第五条；
- (f) 加强利用信息和通信技术，提高海关各项规章制度和程序的透明度；
- (g) 与过境邻国协调海关单据和程序，以便形成“一站式边界”；
- (h) 履行世界海关组织经修订的《京都公约》；
- (i) 根据联合国贸易便利化和电子商务中心第 33 号建议，实施单一进出口窗口；
- (j) 过境发展中国家向相邻的内陆发展中国家提供关于海关程序和贸易便利化措施的培训课程；
- (k) 提供关税特惠待遇；
- (l) 海关和边界程序的协调、简化和电脑化；
- (m) 加入《国际铁路货运海关公约》或恢复其成员资格；
- (n) 加入亚洲公路网和横贯亚洲铁路网；
- (o) 修建跨河大桥，创建无内河轮渡服务的不断公路网，为内陆国家经过境邻国出入口港口提供便利。

35. 本次会议没有讨论与大多数内陆和过境发展中国家基础设施质量差有关的问题。投资道路基础设施和维护是一个高度优先事项，是提高内陆和过境发展中国家运输系统可靠性的一个极其重要的方面。瓦加杜古会议详细讨论了这些问题，并通过了一份主席摘要，其中阐述了需要进一步采取行动的优先事项和建议。

三. 国际社会的支助

36. 在“贸易援助”计划框架内，捐助国、联合国系统各组织、多边金融和发展机构、贸发会议、联合国各区域委员会、世界银行、各区域开发银行、世界海关组织和世界贸易组织应继续以赠款或优惠贷款形式，向内陆和过境发展中国家提供协调一致的财政和技术援助，以便有效执行贸易便利化措施。还应在该计划框架内，关注内陆和过境发展中国家在过境运输基础设施方面的需求。

37. 为了最大限度发挥技术援助和能力建设方案的作用，关键是要加强所涉机构和捐助者之间的合作。技术援助应该以解决内陆发展中国家与贸易有关的供应方限制因素为目标，同时为它们建设人力和机构能力，使它们能够利用各种贸易机会。

38. 贸易便利化等领域的技术援助应以需求为导向，应考虑到受援的内陆和过境发展中国家在发展水平、经济和贸易能力、次区域一体化和地理位置方面的差异。可以通过积极参与现有国家运输和贸易便利化理事会或委员会的方式，进一步加强它们的主导权地位。如果尚未成立此种理事会或委员会，则促请内陆发展中国家根据《阿拉木图行动纲领》第 37 段，成立一个由包括私营部门在内的所有主要利益攸关方组成的理事会或委员会。国家贸易和运输便利化理事会应同参与机构协商，在评估是否需要协调一致的技术援助方面发挥核心作用。

39. 评估各国在执行《阿拉木图行动纲领》关于贸易和运输便利化方面所取得的进展情况必须要建立有效的监督机制，有鉴于此，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建议的各项指标和亚太经社会制定的时间/成本方法是一个很好的开端，应该广泛推广。

40. 为有效执行《阿拉木图行动纲领》，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加大工作力度，动员联合国系统各组织和其他国际组织采取支助措施。就眼前而言，应优先关注有效筹备和顺利举办 2008 年《阿拉木图行动纲领》中期审查会议。

41. 这次会议的成果应作为一次实质性投入提交《阿拉木图行动纲领》中期审查会议，并且应作为即将召开的联合国大会第六十二届会议文件分发。

42. 应在 2008 年上半年有效组织定于在亚洲、非洲和拉丁美洲举行的《阿拉木图行动纲领》中期审查会议区域筹备审查会议，最好在各区域委员会的年会框架内进行。鼓励内陆和过境发展中国家及其发展伙伴尽可能以最高级别参加 2008 年中期审查会议。

43. 会议对蒙古国当局和人民担任本次会议东道主深表感谢。

44. 会议还感谢各国际和区域组织提供支助。

2007年10月9日蒙古国常驻联合国代表给大会主席的信的附件三

国际贸易和贸易便利化专题会议与会者名单

国家代表团

阿富汗	莱索托
阿塞拜疆	马拉维
孟加拉国	马里
贝宁	蒙古
不丹	尼泊尔
博茨瓦纳	尼日利亚
布基纳法索	巴基斯坦
布隆迪	巴拉圭
喀麦隆	波兰
乍得	俄罗斯联邦
中国	卢旺达
古巴	斯威士兰
捷克共和国	瑞士
吉布提	塔吉克斯坦
埃塞俄比亚	前南斯拉夫的马其顿共和国
法国	土耳其
德国	乌干达
印度	美利坚合众国
日本	乌兹别克斯坦
哈萨克斯坦	越南
吉尔吉斯斯坦	赞比亚
老挝人民民主共和国	津巴布韦

联合国系统各组织

联合国秘书处最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室

亚洲及太平洋经济社会委员会

联合国贸易和发展会议

联合国开发计划署

国际、区域和次区域组织

非洲联盟

国际贸易信息与合作署

国际道路运输联盟

世界贸易组织

国际和区域开发银行

世界银行

亚洲开发银行

双边开发合作机构

德国技术合作公司

土耳其国际开发合作署

美国国际开发署
