



Distr.
LIMITED

TD/B/LDC/AC.1/L.2
20 June 1995
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

联合国贸易和发展会议

贸易和发展理事会

内陆和过境发展中国家

政府专家以及捐助国

及金融和发展机构

代表第二次会议

1995年6月22日, 纽约

内陆和过境发展中国家

政府专家以及捐助国及金融和

发展机构代表第二次会议的报告草稿

1995年6月19日至22日

在联合国总部举行

报告员: 穆希·让·博斯科·布泰拉先生 (卢旺达)

目 录

章 次

段 次

导言	1 - 2
一 审查内陆和过境发展中国家过境系统发展的进展情况 (议程项目3) 和 适当的未来行动建议 (议程项目4)	3 - 26
二 组织事项	27 - 30

导 言

1. 大会第48/169号决议第5段内,除其他外,邀请内陆发展中国家与其毗邻过境国加紧作出合作安排,以便利用捐助者和金融机构的财政和技术援助,发展过境基础设施、机构和服务,从而促进过境货物更快速地运输。为了进一步促进这类旨在改进过境运输系统的努力,上列决议请秘书长召开另一次内陆和过境发展中国家政府专家以及捐助国及金融和发展机构代表会议,目的是审查它们在这方面所采取的措施的进展情况。这次会议于1995年6月19日至22日在纽约举行;此外,根据同项决议第12段,会议之前,1995年6月14日至16日,又在纽约举行了一次内陆和过境发展中国家专题讨论会。这次专题讨论会的结果已提交政府间会议,供作进一步审议。

2. 主席在开幕发言中指出,1995年6月14日至16日举行的内陆和过境发展中专题讨论会的结果,是迈向发展全球性内陆国和过境国间过境运输合作框架的一次振奋人心的突破。它也讨论到关于需要捐助国干预以支助过境运输发展方案的问题。专题讨论会上的讨论构成一次对过境运输问题的政策和业务方面所作的全面审查。专题讨论会的结果是向着建立一套全球性框架,为有效的过境运输业务创造长期的可持续环境而迈出的一步。本次会议是内陆和过境国与其发展伙伴之间交流意见,评价专题讨论会结果所载的过境运输问题和未来行动建议的一次重要机会。

第一章

审查内陆和过境发展中国家

过境系统发展的进展情况

(议程项目3)

适当的未来行动建议

(议程项目4)

3. 会议为审议这两项议程项目,收到了下列三份重要报告:“改进内陆和过境发展中国家的过境运输系统;需要审议的问题”(UNCTAD/LLDC/SYMP/3)、“当前过境运输状况和难题的次区域和区域概况”(UNCTAD/LLDC/SYMP/4)和“改进全球性内陆和过境发展中国家与捐助界之间过境运输合作框架的建议”(UNCTAD/LLDC/SYMP/5)。

4. 主席介绍了专题讨论会报告,指出这份报告讨论到基本的过境运输政策以及涉及所有的运输方式,即:铁路和公路交通、内陆水道、通讯和空运的部门性问题。它又概述了国际支助措施在过境交通部门的作用。

5. 贸发会议代表在介绍性发言中,概要地阐述了内陆和过境发展中国家专题讨论会所议定的过境运输合作战略性框架提案的重点。重点有:基本过境运输政策性问题和部门性问题。关于前者,专题讨论会的建议涉及过境服务的贸易自由化;加强双边和次区域合作安排;需要发展备选路线;建立制度机制;需要遵守国际公约;鼓励区域和次区域贸易;改进培训设施;防止环境恶化;以及有形的过境运输结构。部门性问题则关于需要鼓励所有的运输方式的运输交通业务管理部门实施商业标准、促进过境交通的私营化和私营部门参加制订过境交通政策。

6. 关于捐助界的作用,专题讨论会同意大量增加流向内陆和过境发展中国家的财政和技术援助。财政援助的优先领域有:支助新的投资;发展备选路线;发展干

港项目;提供过境运输设备;以及支助贸易和生产项目以利加强区域贸易。又请发达国家改进对内陆发展中国家出口有利的产品的进入市场机会。

7. 贸发会议和各区域经济委员会以及有关的技术援助机构应进一步扩大方案,在过境运输各领域支助内陆和过境发展中国家。关于专题讨论会各项建议的后续行动,专题讨论会同意:贸发会议应同内陆和过境发展中国家、捐助国、区域经济委员会和有关的次区域机构合作,组织过境走廊特定协商小组。

8. 蒙古代表以29个内陆发展中国家集团的名义发言,赞扬贸发会议秘书处是联合国系统内从事有利于内陆国的活动的唯一组织。内陆国家数目增多之后,这些国家面临的挑战也有所增加。内陆地位对内陆国的全面发展努力所造成的严重限制,需要国际社会加重注视和增加支助。除了双边和次区域安排之外,还能利用有关的国际协议来促进有效而可靠的过境运输系统。但是,令人遗憾的是有一些与过境运输业务有关的国际协议没有得到充分遵守。鉴于有一些国际公约是按照发达国家的经济和社会状况的要求而制订的,她本集团认为值得考虑是否可能研拟一份附有发展中内陆国最低保障要求的规定的文书。

9. 关于发展一种全球性内陆和过境发展中国家与捐助界间过境运输合作框架的建议,是今后活动的稳固基础。世界经济和贸易的全球化加深,内陆发展中国家的过境费用和 risk 造成出口货价值下降、进口货成本上升,从而促成它们在国际上的竞争能力较差,它们的经济、社会 and 财政状况进一步恶化,因此,正是在这一方面,1995年3月间她本集团请贸发会议秘书处编写一份关于乌拉圭回合安排对内陆发展中国家的影响的报告。

10. 法国代表以欧洲联盟成员的名义发言,说:虽然他本集团在联合国大会内表示关心内陆发展中国家的问题,但要承认按照地理特征划分一个国家类别,却不能不稍有疑虑。地理上的不利地位本身并不是经济发展不足的决定因素,这从欧洲联盟某些成员的经验可以看出。其实,解决内陆发展中国家的过境难题,要求这些国家同其过境邻国保持良好关系。对于欧洲联盟来说,缺乏发展是提供发展援助的根据,最

不发达国家是这一方面的优先国家。凡属最不发达国家的内陆国,都列入这类优先国家。

11. 不过,欧洲联盟承认内陆发展中国家的困难,这在《洛美公约》内有所显示。欧洲联盟承认贸发会议同其他组织合作作出的有益工作。它也在发展过境安排领域支助内陆国,并将继续提供这类支助。欧洲联盟注意到内陆和过境发展中国家专题讨论会的结果,并将在本次会议期间加以审议。

12. 乌干达代表说,乌干达是一个内陆国,进出海依靠肯尼亚和坦桑尼亚。不过,它也是卢旺达、布隆迪和扎伊尔等内陆国的一个过境国。1986年以前乌干达有一段不稳定时期,以后它进行经济改革、修复有形的基础设施,大步前进。这就是:1994/1995-1997/1998年四年优先公路维修方案和十年高速公路维修和发展计划。乌干达经过蒙巴萨和经过达累斯萨拉姆出海的两条路线,由于能力和维修问题而遭遇困难。蒙巴萨路线的特殊困难是海关和行政程序繁复不便,而达累斯萨拉姆路线则面临能力和电讯限制。乌干达非常重视同其过境邻国间的密切合作关系。除双边协议外,乌干达还参加次区域组织,包括北部走廊过境协定和东南非共同市场。乌干达和其过境邻国根据双边和次区域合作安排,设置了重要的法律准则与标准。国家和次区域一级的努力,需要有国际性的支助,包括对人力发展的技术援助和对设立并实施环境标准的支助,予以加强。最后,乌干达建议,将来近期内举行一次关于内陆和过境发展中国家问题的联合国特别会议。

13. 尼泊尔代表说,由于贸易自由化政策的执行,过去四年来的贸易量便增加了一倍以上。如果在今后继续执行这些政策将使运输和过境系统受到更大的压力。与过境运输有关的许多业务方面的局限因素已经而且也可以在双边一级上解决。但是,物质基础结构的改善需要得到更多的国际支助。贸发会议秘书处应当提供必要的支助,以供制定和执行有协调的方式、程序和文件系统。

14. 发展空中运输和水上运输应当使陆上过境运输所受到的压力有所减少并使过境方面的各种困难也有所减轻。作为中期的措施,直接过境国以外的国家可以促

进内陆国家的贸易,即对内陆国家有出口利益的产品提供特别的关税优惠和实施优惠的空运费率和有关的手续费。尤其重要的是,贸发会议应当将所有关于过境运输问题的公约和决议记录下来。在区域一级上设立一个由各内陆国和过境国、捐助团体、贸发会议和各有关组织参与的论坛有助于使过境运输系统得到改善。

15. 内陆和过境发展中国家座谈会的结果是今后为内陆发展中国家发展过境运输系统所采取的行动的坚实基础。他确信,通过过境国、捐助团体和国际组织的支助将使这些建议获得成功执行。

16. 卢旺达代表指出了卢旺达的悲剧情况,并向所有对卢旺达提供援助的捐助者表示感激。卢旺达迫切需要援助以便修复物质基础结构、更换车队和重建各级的人力资源,即在运输部门的政府和私人的人员。同时,卢旺达通达蒙巴萨和达累斯萨拉姆的备用路线也需要国际的支助,以便消除各种具体和非具体的障碍。在这方面,卢旺达要求欧洲联盟继续进行其从中央走廊到达累斯萨拉姆的滑轮火车项目,并考虑资助建造从卢旺达到中央走廊的火车线,以使卢旺达的备用路线得以增加。

17. 中华人民共和国代表指出由于它幅员辽阔,海岸线绵延并与许多国家交接,因此中国是亚洲的一个主要过境国。从历史上讲,中国有一条举世闻名的“丝绸之路”,它使中国穿过中亚和西亚抵达波斯湾地区。他说,中国现在已允许大多数国家,包括原苏联、东亚和中亚各国,过境。从1980年开始,中国利用西伯利亚铁路开展集装箱多式联运,这条铁路使中国能抵达亚洲和欧洲的大多数国家。香港作为国际贸易的自由港是一个处理集装箱的重要中心并提供海空运的航线。

18. 1992年,欧亚第二条铁路大陆桥正式开通。它使中国通达中亚和东西欧的30个国家和地区。他说明了这条大陆桥提供的过境路线并指出它将大有助于发展亚洲和欧洲的过境贸易。同时,他也列举了中国在国际运输领域的一些优先问题,即有效利用第二条欧亚走廊和与各邻国大力发展过境运输系统,包括成功开发湄公河。

19. 中华人民共和国代表重申中国准备在平等互利的基础上和根据和平共存的

原则考虑过境运输的问题。但是,作为发展中国家,中国在资金方面仍很匮乏,技术人才也很不足。他希望能得到适当的外来支持,以便促进该地区的过境运输和经济发展。

20. 泰国代表赞同秘书处报告内所表示的意见,即基本的过境问题就是需要双边和区域的合作。自1992年以来,泰国便为邻国放宽过境货物的处理和与国家和省一级的政府官员会面,其目的在于探讨使运输业扩大和加强通信的业务。泰国认为扩大该区域各邻国的运输网络有助于东南亚的经济扩展,而在这方面,泰国已着手进行了若干分区域公路网项目并参与这些项目。这些项目包括分区域运输业和旅游业的挂钩,即探讨最后建立中国、老挝人民民主共和国、缅甸和泰国的综合陆运和海运网络的可能性,以及大湄公河分区域的经济合作。在这方面便着手进行了泰国国际合作方案。

21. 伊朗伊斯兰共和国代表说,伊朗十分重视亚洲和太平洋的区域合作。连接伊朗和中亚各共和国的主要项目包括100公里的巴夫格-阿巴斯港铁路;马什哈德-萨拉赫斯铁路(即将于1996年初完成);扎赫丹-克尔曼-阿巴斯港铁路;从土耳其边界的巴扎尔干到阿富汗边界的公路;赫拉特-杜格汗到阿富汗的公路;连接伊朗马什哈德和塔吉克斯坦杜尚别的公路;丝绸之路电信计划和连接欧洲和中亚各共和国的管道。

22. 伊朗伊斯兰共和国支持在亚太经社会和经济合作组织(经合组织)的主持下进行的各项活动和方案,特别是综合亚洲陆地运输基础结构发展项目的执行和亚太经社会第48/11号决议的执行。在这方面,1994年11月伊朗为经合组织在德黑兰主办了一次关于加入基本过境运输公约所涉问题的亚太经社会讨论会;和在1994年5月主办了一次集装箱多式联运实习班。

23. 尽管有财政紧缩问题,伊朗伊斯兰共和国还是将大量资源专门用于促进其各内陆邻国的过境贸易。为解决各种严重的问题和内陆发展中国家的需要,各捐助者应当多提供支助。

24. 尼日尔代表说,除报告尼日尔的社会-经济状况以外,他对座谈会的结果不再作补充。现在的趋势是走向权力分散和民主化,这对运输部门是有影响的。在1994年举行了一次关于运输问题的讨论会,其中包括讨论运输基础结构的重建和复原、农村公路的建造和运输设施的维修。尼日尔已在进行了运输走廊多样化的政策并与各有关的邻国进行了协商。关税结构正在修订和精简中。同时,各项政策措施也包括港口和空运的使用。目前正在设立收费公路以调集资金来维修公路的基础结构。同时,尼日尔也正在拟定其运输政策的第二阶段。他还说不久也将设立一个国家公路安全基金。但是,其内部资源不足以执行尼日尔在运输领域的各项政策和方案。他要求捐助者在这方面提供适当的支助。

25. 肯尼亚代表说明了肯尼亚为处理过境运输问题所采取的各项措施。他对捐助团体为公路网络的维修和重建所提供的支助表示感谢。他还说,肯尼亚政府正在改组公共企业,其中一个就是肯尼亚港运局。这项改组工作需要精简和加强公司式的政府、改进基本设施、重新制定管理办法、管理关税结构、改进设备的维修和精简海关程序。同时,他也列举了为完成改组工作所应采取的各项原则。

26. 他指出了捐助者需要在那一个领域以最优惠条件提供赠款和贷款的方式提供援助,并说明了肯尼亚政府在铁路、维多利亚湖水道、边界过境设施和训练领域所采取的行动。他要求贸发会议协助肯尼亚解决与过境货物有关的文件问题。此外,他表示肯尼亚政府支持该RAF/88/105项目,并要求过境运输协调局与贸发会议联系,举办一次捐助者会议来调集必要的资金,以期使该项目恢复执行。这将使贸发会议能最后确定该项目中各项待定的工作,并使政府从该项目得到惠益。

第二章

组织事项

A. 会议开幕

27. 1995年6月19日,上午10时,贸发会议主管的代表主持开幕。

B. 选举主席团成员

(议程项目1)

28. 1995年6月19日,在第一次会议上选出了下列主席团成员:

主 席: 珀西·曼戈埃拉先生(莱索托)

副主席: 金旭先生(中国)

报告员: 让-博斯科·穆斯·卜特拉先生(卢旺达)

29. 1995年6月20日,奥地利的格哈德·杜雅克先生也在同一次会议上被选为主席团副主席。

C. 通过议程和工作安排

(议程项目2)

30. 在全体会议开幕时,该会议通过了临时议程。会议议程如下:

1. 选举主席团成员。
2. 通过议程和工作安排。
3. 审查发展内陆和过境发展中国家过境系统的进展情况。
4. 适当的未来行动建议。
5. 其他事项。

6. 通过会议的报告。

D. 通过会议的报告
(议程项目6)

(待完成)
