



Distr.  
LIMITED

TD/B/LDC/AC.1/L.2/Add.1  
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)

增 编

目 录

章 次

段 次

(续)

一. 审查在内陆和过境发展中国家发展过境

系统的进展情况(议程项目3)

适当将来行动的提案(议程项目4) ..... 1 - 17

## 第一章

### 审查在内陆和过境发展中国家发展

#### 过境系统的进展情况

(议程项目3)

和

#### 适当将来行动的提案

(议程项目4)

1. 贝宁代表回顾到,1993年批准五年发展计划时特别注意到了运输部门的发展,特别是公路、铁路和港口基础结构。为运输部门规定的特定目标包括加强贝宁的过境走廊、减少邻近内陆国家内陆性的影响、为铁路和公路间的公平竞争创造环境和使运输基础结构现代化和改善其维修。发展计划中并对发展和改善铁路和水上运输作出了规定。1993年至1997年间针对以上各项目标计划采取的行动包括发展公路和铁路网络和港口部门。像许多其他的过境发展中国家一样,贝宁在确保前往和来自内陆国家的货物能顺利过境方面面临到若干问题。捐助国和筹资机构的支助对于改善实质上的瓶颈是有必要的。

2. 印度代表表示支持使各内陆发展中国家能有效参与贸易的各项具体行动和便利。他强调需要处理过境问题的各个方面,并注意到,过境环境的改善需要内陆和过境发展中国家在平等和互利的基础上制定合作安排。他说,印度正在改善公路和铁路,包括使印度和尼泊尔的铁路轨道互相一致。改善过境环境的其他行动包括促进区域和分区域贸易。

3. 他提到,他的代表团对过境方面制定更多的法律文书的问题是十分慎重地。它对于创造必要的政治动力以改善过境环境是很重要的。关于监测和后续活动

的安排,他强调,现有的多边和双边安排是最适当的监测机制,但可以在国际一级上交换意见。

4. 多哥代表说,虽然世界经济有改善的迹象,内陆发展中国家,特别是非洲的内陆发展中国家的经济发展的努力正面临着艰巨的问题。双边和多边安排和国际公约没有得到良好的执行,再加上物质基础结构薄弱,都对内陆国家的经济发展构成了重大的限制因素。多哥为布尔基纳法索、马里和尼日尔提供了过境的便利。多哥政府采取了若干措施以简化过境货物的行政和过关程序。还同利用洛美港的各内陆国的运输当局定期举行会议,以期改善分区域内的过境运输系统。多哥决心巩固分区域的团结与合作。但捐助者社会的支持对于改善过境运输基础结构是必不可少的。在此范围内,多哥代表寻求双边和多边筹资机构的支持以改善洛美--瓦加杜古--尼亚美--巴马科公路。

5. 马拉维代表指出,虽然他的国家有四个过境路线,昂贵的过境费是一主要的限制因素。他说,在他的分区域里的过境问题是在南部非洲发展共同体(南部非洲共同体)、东部和南部非洲共同市场(东南非共同市场)和南部非洲关税联盟(南部非洲关税联盟)的框架内讨论的。他指出,虽然这些分区域组织能够就一系列的过境问题建立共同的规范和标准,但没有执行就某些过境路线议定的标准意味着仍然存在若干问题。它们包括:昂贵的过境费、烦琐的关税和行政形式、执行更具有限制性的车轴承载标准和过境货物的安全情况欠佳。

6. 从开发计划署/贸发会议和像美援署等双边来源可以得到的技术援助帮助了分区域内各国采行了新的制度,例如利用息票制度来支付过境费,统一和简化过境程序,和设立国家贸易促进委员会。他希望,国际社会继续支持南部非洲分区域促进过境运输的努力。

7. 马拉维希望向各国家捐助者表示感谢,特别是提供了项目资金的世界银行和美援署。目前进行中的项目包括:修复库昂巴--恩特雷拉各斯--纳卡拉的铁路;修复利隆圭国际机场的停机坪;连接马拉维北部和坦桑尼亚间的一条新公路;修复贝拉

铁路线。

8. 马里代表解释说,他的国家是一个地大人稀的国家。它依靠有限的自然资源,并在过境运输方面面临到相当大限制。马里目前的经济战略将是国家铁路自主当作高度优先项目,并一般地为有效的过境运输业务提供一个有动力的宏观和微观经济环境。马里希望利用这次会议提供的机会呼吁国际社会对过境运输部门提供更强有力的支持。

9. 埃塞俄比亚代表解释说,他的国家在厄立特里亚于1991年独立后成为了一个内陆国家。埃塞俄比亚85%的对外贸易要通过厄立特里亚境内的阿萨布港,而过境十分缓慢。其余的15%则通过吉布提。厄立特里亚的马萨瓦港对埃塞俄比亚来说有可能成为一个重要的过境港,但它目前的设施不足以达到这个目的。为扩大吉布提的走廊,有一条可在紧急情况时利用的公路作为铁路的补充。埃塞俄比亚同厄立特里亚和吉布提都订立了双边安排以利用它们的过境路线。埃塞俄比亚感谢欧洲联盟协助它评价它在过境运输上各种选择办法。它在建立一个船坞方面也需要援助。

10. 厄立特里亚代表说,他的政府在1992年宣布阿萨布港是一个自由港,使它的所有设施都可供埃塞俄比亚利用。马萨瓦港也为埃塞俄比亚北部地区提供了过境服务。将来连接埃塞俄比亚北部同港口的公路走廊得到改善后这些服务应予以加强。他的政府解决内部问题以及减轻分区域的各项问题的努力是符合通过合作进行现代化的原则和政策的。因此,向埃塞俄比亚提供适当而有效的过境和运输服务是符合他的政府的利益的,而为此已采取了具体措施,其中可以提出以下几项:修复马萨瓦港、重建若干公路将埃塞俄比亚境内的各生产中心同厄立特里亚境内的公路连接起来和改善通讯系统。还作出努力使运输和过境服务自由化。以上改善是在捐助者社会的财政支助下进行的。需要从各捐助国、国际金融机构和国际组织得到更多的支助来支持厄立特里亚的这些发展努力。

11. 巴基斯坦代表指出,他的国家充分确认到内陆国家面临的问题,巴基斯坦正是基于这种精神在双边的基础上向利用巴基斯坦作为过境国的内陆国提供一切便利

的。巴基斯坦还在区域一级上涉及到这个问题。哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、中国和巴基斯坦的四方协定为所有四个签字国提供了对等的过境便利。还缔结了一项协定,以延长乌兹别克和巴基斯坦间通过阿富汗的铁路。巴基斯坦代表寻求捐助者的协助,以期使过境国能够改善和维持它们的过境路线和发展新的路线。

12. TTCA代表说,他的政府间组织是由肯尼亚、乌干达、卢旺达、布隆迪、和扎伊尔组成的。它协助成员国政府监测和审查执行《北部走廊过境协定》的进展情况。秘书处 在贸发会议秘书处强有力的支持下展开的定期监测工作使得各成员国能够解决许多同过境便利有关的问题。北部走廊秘书处及其成员国需要从国际社会得到强有力的支持,以加强它们的合作。他感谢各捐助者,特别是欧洲联盟为公路建设和基础结构有关的投资提供了财政援助。

13. 巴拉圭代表说,她的国家的巨大发展潜力由于内陆地位而受到了限制。巴拉圭和阿根廷于1967年签署了一项条约后,在巴拉那河、巴拉圭河和普拉塔河上开始了对等的自由航行。通过MERCOSUR和Hidrovia的机制,这一过程得到了进一步的加强。前者是一个排除障碍促进贸易的机制,而后者明显地恢复了已经消失的河道航行,阿根廷、巴西、玻利维亚和巴拉圭参与了该机制。她表示她的政府希望在短期内同Hidrovia内的伙伴就扩大普拉塔河现有条件下的设施达成一项谅解,使玻利维亚和巴拉圭能直接进出海洋。

14. 布隆迪的代表说,他的国家有三条不同的路线:前往蒙巴萨的北部走廊、通过达累斯萨拉姆的中部走廊、和通过南部非洲的第三条走廊。北部走廊的关税和行政程序很烦琐。他说,他的国家有意发展和操作坦桑尼亚境内的伊萨卡终端,而在此范围内,它促请各捐助者支持该项目。他还吁请捐助者支持购买铁路车厢,他认为中部走廊上的车厢不够,以及支持发展坦噶尼喀湖的湖泊运输。

15. 布隆迪的过境运输战略是以双边和分区域合作为基础的。在此范围内,布隆迪强烈支持各项分区域文书,例如RCTD文件、分区域第三方汽车保险和议定的车轴承载标准。

16. 阿富汗代表说,内陆和过境发展中国家可以从贸发会议文件中的分析得到很大的好处。他强调,过境安排的监测和后续活动可以变得更为有效,如果它们由国际组织来执行的话。他重述了内陆发展中国家面临的许多困难,特别是其中的最不发达国家,并促请捐助者社会向它们提供所需的财政援助和技术合作。

17. 阿富汗除了是一个内陆和最不发达国家外,还受到了战争的蹂躏,尤其是使它的实质基础结构,和它的一般发展受到了巨大破坏。他表示希望国际社会将充分考虑到阿富汗的紧急需要和它的发展需要。