



大会

Distr. General
4 September 1997
Chinese
Original: English

第五十二届会议

临时议程*项目 97 (b)

宏观经济问题: 贸易和发展

与发展中内陆国的特殊需要和问题有关的具体行动

秘书长的说明

1. 大会在 1995 年 12 月 20 日第 50/97 号决议中请秘书长同联合国贸易和发展会秘书长协商,一起编制一份关于该决议实施情况的报告,提交贸易和发展理事会和大会第五十二届会议。
2. 依据这项要求,秘书长谨向大会递交上述报告(见附件)。

* A/52/150 和 Corr.1。

附件

与发展中内陆国的特殊需要和问题有关的具体行动

贸发会议秘书处提出的进度报告

目录

段次 页次

一. 导言.....	1-4	3
二. 大会在同一决议第 9 段中说明,注意到 1997 年 6 月 18 日至 20 日在 联合国总部举行发展中内陆国和过境国政府专家以及捐助国及 金融和发展机构代表第三次会议的结论和建议.....	5-24	3
A. 过境运输政策框架.....	6-8	3
B. 部门性考虑.....	9-17	3
C. 双边、分区域和国际法律框架.....	18-20	4
D. 国际支助措施的未来方向.....	21	4
E. 机构的后续活动机制.....	22-24	4
三. 联合国贸易和发展会议的活动.....	25-47	5
A. 审查发展中内陆国和过境国的过境系统发展方面的进度.....	25	5
B. 发展中内陆国和过境国的协商小组会议.....	26-28	5
C. 其他活动.....	29	5
1. 审查北部走廊的过境协定.....	29	5
2. 海关数据输入、控制和管理自动化系统.....	30-23	6
3. 货物资料预报系统.....	34-38	6
4. 中亚的外贸和过境倡议:重建丝绸之路.....	39-42	6
5. 关于信息技术的专家会议.....	43-47	7
四. 个别国家和国际组织及政府间组织采取有利发展中内陆国家的行动.....	48-56	7

一、 导言

1. 大会 1995 年 12 月 20 日第 50/97 号决议第 15 段请秘书长同联合国贸易和发展会议(贸发会议)秘书长协商,一起编制一份关于该决议实施情况的报告,提交贸易和发展理事会和大会第五十二届会议。

2. 大会在同一决议第 9 段中说明,注意到 1995 年 6 月 19 日至 22 日在纽约举行的发展中内陆国和过境国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,¹并赞同报告中所载的《发展中内陆国和过境国与捐助国之间的过境运输合作总纲》。该决议第 11 段说明,大会请秘书长于 1997 年召开另一次发展中内陆国和过境国政府专家以及捐助国及金融和发展机构,包括有关区域和分区域的经济组织和经济委员会的代表会议,审查发展中内陆国和过境国的过境系统的发展进度,以期探讨拟订面向行动的具体措施的可能性。第三次会议在贸发会议主持下于 1997 年 6 月 18 日至 20 日在联合国总部举行。第三次会议的结论和建议载于本报告第二节。²

3. 同一决议第 13 段说明,大会赞赏地注意到联合国贸易和发展会议在制订国际措施以处理发展中内陆国的特殊问题方面的贡献,并促请贸发会议,除其他外,不断审查过境基础设施、机构和服务的逐步发展,监测商定措施的实施情况,合作推行所有有关的倡议,包括私营部门和非政府组织的倡议,并充当发展中内陆国关心的跨区域性问题的协调中心。该决议第 14 段说明,大会邀请联合国秘书长同贸发会议秘书长协商,采取适当措施,使本决议所要求的活动得到有效实施。本报告第三节着重说明贸发会议最近以发展中内陆国名义在这方面执行的活动。

4. 大会上述决议第 5 段邀请发展中内陆国及其毗邻过境国加紧作出合作安排,第 7 段邀请捐助国和多边金融和发展机构向这些国家提供适当的财政和技术援助。因此,贸发会议秘书长邀请有关国家和机构向他提供关于已在这方面采取行动的资料。本报告第四节摘录了这些资料。

二、 结论和建议

5. 在探讨过境问题时,内陆国与过境国以及捐助国所采取的方针正在发生根本变化。正如以下扼要列明的结论和建议所述,必须本着更为强烈的迫切感和创新感来迎接这一新方针所带来的挑战。

A. 过境运输政策框架

6. 制订一个有利商业的过境运输环境仍然是一切进一步改善过境运输系统的努力的中心。内陆国和过境国政府应该加强已经采取的措施,将从事过境运输事务的公共部门企业实行商业化。

7. 为协调内陆国和过境国两者境内所有公共和私营活动者的一切活动而作出的现有各种安排,应该在国家和分区两级予以加强和体制化。

8. 高额的过境成本仍然是主要的障碍,而它们削弱了发展中内陆国家在世界贸易中的竞争优势。这些国家货物和服务进出口总收入的相当大比例花费在为运输和保险所支付的费用上。因此,国际社会应找到削减高昂运输成本的办法,可通过内陆国与过境国之间经双方协议而制定一项稳定的过境系统,减少各类交通隘道、过境费和后勤扭曲的情况。运输市场更大的透明度也是至为重要的。

B. 部门性考虑

9. 铁路交通:最近几年来,各区域和分区域均对整修铁路网以及采购更多的铁路车辆和设备给予了更大的注意。然而,今后几年的优先事项将是支援维修方案并继续开展改善工作。此外,在经济上证明可行的运输环节的脱节现象之开发,应当予以鼓励。管理是改善铁路营运实绩的另一关键。目前为给予铁路管理部门更大自主权而采取的措施应该予以加强。还需更具进取性地推行的其它措施包括:促使铁路配合商业经营,并让私营部门参与其中某些经营活动。同时,还应继续近来所作的努力,鼓励与其它运输模式竞争和将某些铁路服务商业化。

10. 公路交通:应该继续致力于对公路的维修、修复、翻修和建造工作。然而,除非使用者遵守有关车轴--载重重量和机动车辆体积的条例,否则将无法解决公路维护问题。各国政府应该建立起实施车轴--载重重量条例和道路安全条例的执法能力。此外,公路过境服务自由化的趋势应进一步予以支持,允许公路运输经营者与铁路开展自由竞争。

11. 港口设施和服务:港口基础设施和设备的维修仍然是各国政府今后行动的一个重要项目。在业务和管理方面,各国政府应该继续港口体制的改革,以商业化和逐步私营化的方式,使得港口更为面向市场。为确保货物快速和颇具经济效益地运往内陆国家境内的内陆目的地,应当继续大力推行和支持在这些国家内建立干口岸。

12. 内陆水道:改善湖泊和河流目前陈旧的基础设施一事应列为高度优先事项,尤其是在过境走廊构成重大出口通道的情况下。

13. 管线:通过管线运送战略商品,对一些内陆国和过境国是至为重要的。已协议在一些区域铺设新的输送管线。建造、改善和维修这些设施以及保护这些设施安全的措施应该列为高度优先。

14. 航空货运:正在为加强航空货物联合营运安排所作的努力应当予以增强。这将大有助于解决货物流量与低水平交通营运之间在运送方向上的不平衡问题,而增进各国的竞争力。地面实际设施,特别是货物的收集、储存和分送系统的改善,也应当予以提升。此外,还应当继续努力促使有关批准预定营运航班货运权的政策得到放宽。

15. 通信和信息技术:会议注意到关于利用信息技术使过境安排更有效的专家会议所拟订的各项建议。³同时,有关港口和道路过境营运和货物通过量的计算机化信息资料还应当进一步予以加强。货物资料预报系统和海关数据输入、控制和管理自动化系统等方案所提供的信息技术的使用应当予以增强,特别是用于信息交流。这将使各港口、运输营运人和各国政府更有效地利用现有的基础设施和运输能力,减少延误并降低成本。应该利用联合国/行政、商业和运输电子数据交换条例来制订所需的过境和海关管理电子数据交换信息。然而,如要成功地利用这一技术,通常需要各受惠国作出坚定的改革努力。

16. 过境保险:过境保险客户,即各托运人协会、各商会和各制造商协会等都应与从事货物过境保险业务的保险机构接洽,推行从仓库至仓库的保险安排,以减少过境保险费。

17. 管理和培训:应该大力支助各类培训方案,包括为管理人员和中下层经营人员举办关于港口、铁路、公路运输业、航空货运业和报关及货运经纪业等方面的讲习班、讨论会、在职培训和较长期的培训班。私营部门更多地参与这些领域,会有助于创造更有利的环境以实现更高的商业经营效益。

C. 双边、分区域和国际法律框架

18. 大多数发展中内陆国和发展中过境国均已促进了一系列关于公路、铁路和内陆水道的双边和分区域的过境协定和安排。这些协定和安排的执行情况在各分

区域之间各有差异,但总的来说,经验表明,它们并非始终能得到充分的监督和落实。目前为增强这些机制以便更有效地执行上述协定和安排所作的努力。应予以进一步加强。对国际过境法律文书的遵循情况普遍进展缓慢。这些公约的推广者应当作出努力,更深入地阐明遵循这些公约所涉的影响,以及这些公约将为发展中内陆国和发展中过境国带来的好处。

19. 应特别鼓励各国政府使其海关手续简化、现代化和谐调化,从而增进其效益并推动运输和贸易。

20. 会议欢迎中国、蒙古和俄罗斯联邦之间乌兰巴托分区域协商会议的结果,其中特别呼吁详细拟订一项东北亚分区域过境协定。

D. 国际支助措施的未来方向

21. 捐助界最近几年所提供的支助已经大大帮助解决了严峻的过境运输限制因素,特别是过境运输基础设施方面的限制因素。运输基础设施的不断增强促进了发展中内陆国和发展中过境国之间的贸易活动。由于内陆国和过境国维修和发展基本设施的能力有限,需要捐助者在这方面提供进一步的支助,其中包括继续提供过境运输部门各不同领域的设备。然而,还有一系列政策和业务措施也需要捐助界的支助。在这方面,捐助者应当考虑将它们今后的援助扩大到以下领域:(a)支助各种增进分区域贸易的国家间项目;(b)促进体制和政治改革,鼓励面向市场的过境运输业务;(c)促进过境运输部门的商业化和私营化方案;(d)使内陆国和过境国及其发展伙伴们组成三方安排,参与各项促进过境运输合作的方案;和(e)支持发展和实施基于现行海关数据自动化系统和货物预报信息系统模式的计算机化过境监督系统。

E. 机构的后续活动机制

22. 鉴于分区域组织今后在促进有效执行分区域的过境运输合作安排方面将起着重要作用,请各捐助方和联合国开发计划署(开发计划署)支持各国所作的努力,在这些分区域组织内设立技术单位。这些单位除其它外将:(a)协助各国政府制订分区域的过境运输政策;(b)为支持关于分区域一级联合项目的提案,编制各种技术研究报告;(c)同私营部门联络,以便为其参与而确定优先领域;(d)充当捐助机构在其商业化和私营化支助方案的分区域对口方。

23. 贸发会议支助发展中内陆国和发展中过境国的作用得到了充分的支持,并认为可取的是,在贸发会议的工作方案中仍把这些活动列为优先事项。为求这些活动取得实效,会议建议贸发会议在其工作中继续与各分区域和政府间组织保持密切联系。会议还建议,各国际组织、各区域委员会和联合国从事运输和通信发展事务的各机构应在它们今后的工作方案中列入过境运输活动。

24. 为了对发展过境运输体制的进展情况进行全球审查,尤其是考虑到过境运输合作总的架构和上述结论和意见,建议考虑在 1999 年召开一次发展中内陆国和发展中过境国政府专家和捐助国以及金融机构和发展机构代表会议。

三、联合国贸易和发展会议的活动

A. 审查发展中内陆国和过境国的过境系统发展方面的进度

25. 为促进审查发展中内陆国和过境国政府专家以及捐助国及金融和发展机构代表第三次会议研拟过境系统的进展情况,贸发会议秘书长在开发计划署的财政支助下作出各项安排,进行综合性区域和分区域分析研究,这些研究强调了最近发展中内陆国和过境国的过境运输部门的发展情况,并作出各项供今后采取行动的提议。这些研究说明了目前正在进行的,以重建和维持运输基础设施和改进管理措施和业务的方案。这些研究特别着重于那些正在分区域范围内执行的方案和项目。同时,它们也强调了个别国家采取的新的过境运输政策倡议,这些研究也包括若干目前正在要求捐助者给以支助的优先资本项目和技术援助方案。⁴这些研究的结果以及各区域委员会的贡献是编制分发给上述会议的基本文件的基础。⁵

B. 发展中内陆国和过境国的协商小组会议

26. 大会第 50/97 号决议第 10 段请贸发会议秘书长与捐助国和机构合作,特别是与开发计划署、各区域委员会和有关分区域机构合作,组织特定的协商小组,查明在国家和分区域一级采取行动的优先领域,并拟订 1996-1997 年行动方案。举行的这些协商会议是先召开蒙古及其过境邻国,即中国和俄罗斯联邦的协商会议。贸发会议和开发计划署与蒙古政府密切合作举办的会

议于 1997 年 5 月 20 日至 22 日在乌兰巴托举行。日本与大韩民国代表也作为观察员出席了会议。

27. 该会议根据第二次政府间专家会议通过的发展中内陆国和发展中过境国捐赠界间过境运输合作全球框架讨论了最近该分区域的发展情况。⁶在这方面,该会议首先审查了过境运输政策框架的基本组成部分,这将确保建立一个有助于提高过境效率的有利环境。这些组成部分包括改进目前的双边过境协定、促进一项补充性综合分区域协定和国际过境公约和协定、发展其他通道、使过境服务商业化和发展扩大分区域贸易的潜力。其次就是讨论过境运输基础设施的实际弱点和供进一步改善的提议。该会议也强调了外部援助在支助执行该会议议定的各项优先方案方面所应发挥的作用。该会议最后通过了《乌兰巴托谅解备忘录》,其中载有上述各项问题的重点。

28. 其他内陆国家及非洲和拉丁美洲各过境邻国在各项分区域计划下的现有体制安排的结构范围内进行了协商。南部非洲运输和通讯委员会、东非和中非北部走廊过境运输管理局、西部和中部非洲国家海上运输部长级会议和拉丁美洲南锥体共同市场(南锥体共同市场)的经常会议是作为就供采取行动以改进过境运输系统的优先领域问题交流意见的论坛。这些优先领域包括进一步发展过境运输基础设施网络所缺少的环节、维持现有的设施、排除诸如仍对一些过境走廊构成严重限制的繁杂 过境程序和条例的非实际障碍、加强各项机制以供有效执行分区域过境协定、继续使过境服务自由化和使私人部门多参与过境运输业务。最近在中亚举行的讨论设立分区域过境协定的框架的会议也是供讨论这些优先事项的一个机会。在东南亚经常进行的过境双边协商也讨论了今后在过境运输方面的需要。在第三次政府专家会议期间,发展中内陆国和过境国的一些专家也进行了非正式讨论。

C. 其他活动

1. 审查北部走廊的过境协定

29. 在 1996 年 11 月举行北部走廊过境运输管理局年度会议期间,布隆迪、肯尼亚、卢旺达、乌干达和刚果民主共和国的政府正式决定,将已在 1996 年 10 月终止的北部走廊过境协定再延长 10 年。但是,各成员国同意有必要审查一些议定书,以便考虑到过境系统的新发展情况。因此,它们要求设在肯尼亚蒙巴萨的管理局常设秘书处为进行这项审查寻求提供技术援助。由于贸发

会议以前曾在这方面参与支持此常设秘书处,贸发会议便派出特派团拟订供进行此项审查的工作计划和时间表。该工作计划设想在个别成员国举办一系列国家讲习班,这些讲习班将讨论针对具体国家的过境运输政策和在审查上述条约时需要考虑到的其他行动。各成员国又提议举办分区域讲习班,目的在于使对在各个分部门进行的新活动的意见取得协调。这些活动也将反映出私人部门过境管理机关的意见。目前正在与该常设秘书处就下列活动进行协商。

2. 海关数据输入、控制和管理自动化系统

30. 有效的海关手续对便利过境货物的处理和出港手续有重大的帮助。在各邻国使用同样的或兼容的海关系统时预计将得到很大的好处,因为这个海关系统有助于资料的交流,并进一步减少延误。

31. 海关数据输入、控制和管理自动化涉及报关手续的改革、现代化和电脑化,使用贸发会议研发的新软件包,并由其负责执行。这些项目所带来的主要益处就是海关程序获得精简、货物快速出关、税收增加和有最新和可靠的外贸统计数字。

32. 目前全世界 70 多个国家,包括 14 个内陆国家以及 15 个过境国家,正在进行或已完成各个海关数据系统项目。目前正在根据国际标准使用一套信息,以便为货物资料预报系统研制一个具体的过境监测模块,这个模块有可能与货物资料预报系统、其他货物追踪系统和执行数据基挂钩。贸发会议最近举行的关于信息技术的专家会议也讨论了海关数据系统的工作(参看下面第 43-47 段)。

33. 海关数据系统的发展工作由下列国家和机构资助:丹麦、法国、德国、意大利、日本、挪威、西班牙、瑞典、瑞士、美利坚合众国、大不列颠及北爱尔兰联合王国以及开发计划署、欧洲联盟、世界银行、加勒比开发银行和美洲开发银行。

3. 货物资料预报系统

34. 贸发会议与各发展中国家进行的一项主要技术合作方案是发展和装置货物资料预报系统。货物资料预报系统是计算机应用的工具箱,这是一个能处理多式货物过境和运输资源问题的运输后勤资料系统。它为运输管理机关立即提供可靠和有用的关于运输业务的数据,说明货物和运输设备的所在。

35. 在过去两年来已在下列内陆国和过境国部分或全部装置了货物资料预报系统:

(a) 港口追踪器:正在下列港口分期装置港口总控制 and 出入口证模块:特马(加纳)、蒙巴萨(肯尼亚)和达累斯萨拉姆。

(b) 铁道追踪器:经用户请求,迄今已作出更大努力和提供更多资源来发展和执行货物资料预报系统的铁道模块。因此,正在下列国家建立追踪货物以及铁道车辆的铁路网:塞内加尔和马里、科特迪瓦和布基纳法索;加纳;喀麦隆;苏丹、肯尼亚、坦桑尼亚联合共和国和乌干达;坦赞铁路,马拉维、赞比亚、和刚果民主共和国和孟加拉国。

36. 目前有一个只追踪铁道车辆的铁路网:加纳铁路。

37. 目前正在使用货物资料预报系统铁道追踪器的铁路所获下列益处已获独立以及用户本身的确认:

(a) 交通管理员和其他管理员现已可在联机上取得综合数据。这些数据包括诸如运货车在铁路网上的位置;破旧运货车的数量;所装载货物已超过三天的运货车;在车间的运货车等等的资料;

(b) 供提交铁路行政当局各管理阶层的每周/每月报告现在大体上很容易提出。这些报告包括诸如每周负载数据;客户商品业绩;配给的平均火车头公里燃料;火车运输时间等等的资料;

(c) 客户资料大有改进。以前需要 4 天或 5 天时间才能通知客户关于其运货车的所在;而现在已可立即提供这些资料;

(d) 对下列资料已可取得确有助益的成效:运货车的装卸进出时间、可使用的运货车和/或平均修理时间、运货车租金等等;

(e) 过境国与内陆国之间有网络连接的铁路的业务管理已并入同一个系统,从而便利运输交通的运行。

38. 货物资料预报系统的资金大部分来自欧洲委员会。但是,过去也由开发计划署、世界银行以及德国和法国各金融机构提供资金。

4. 中亚的外贸和过境倡议:重建丝绸之路

39. 中亚外贸和过境运输倡议是在 1995 年 4 月开始进行的。这项倡议目的在于减少各中亚共和国所负担的运输费,从而促进其外贸和增进其经济增长。

40. 1995年11月7日至9日在土耳其安卡拉召开的关于中亚过境运输与世界市场挂钩问题的技术会议列举了一项旨在改善中亚过境运输系统的改革方案。一项过境运输框架协定被认为是此项改革方案的基础。

41. 1996年11月在吉尔吉斯斯坦的伊塞克湖举行的一次各中亚共和国高级官员会议通过了一项草案,并同意使该草案作为与其各过境邻国谈判的基础,这便使过境运输框架协定的拟订工作有了决定性的转变。该过境运输框架协定列举各项区域过境运输合作安排,包括运输基础设施和服务的发展、维持和管理及使过境条例与海关程序和文件取得协调。在体制安排方面,该框架协定设想由各级政府机构参与和设立秘书处以帮助监测该协定各部门议定书的执行情况。

42. 各中亚共和国与其过境邻国预订于1997年9/10月举行第一次谈判。参与国将包括:阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、中国、格鲁吉亚、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、土耳其、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。

5. 关于信息技术的专家会议

43. 按照贸发会议企业、工商业和发展委员会的规定,于1997年5月举行了一次专家会议,讨论如何使用信息技术以促使各项过境安排更为有效。该专家会议指出,尽管信息技术的快速进展,但是,海关过境大部分仍是依靠传送文件的程序方法。该会议强调了信息技术对促使海关过境系统进行适当运作所作出的重大贡献。该会议强调了追踪过境货物的运输信息系统应当进一步加强,以期使所获得数据自动化。会议认为,由于许多国家目前没有这个系统,过境运输管理机关的效率便因而有所减弱,因此这也不利于海关过境系统的有效运作。该会议指出,许多国家在不同的发展层次上使用了海关数据系统和货物资料预报系统。该会议同意过境程序的计算机化大有助于加快程序的速度并减少其费用,而这对贸易是有好处的。另一方面,自动化也将提高海关管制和货物追踪的效率。

44. 上述会议认为贸发会议应当与所有其他有关当事方合作,在海关数据系统和货物资料预报系统的范围内发展出一个过境模块。

45. 上述会议认为该过境模块可以承包海关对过境货物进行的所有管制和运输监测的职务,即从开始到过境业务的完成,包括酌情发放保证金。该模块应当接受类

似的计算机化系统,并在国家法律的容许下,允许贸易和运输管理机关适当加以使用。所使用的信息应当以现行国际标准,特别是联合国/行政、商业和运输电子数据交换为根据。一群过境国和内陆国家,特别是优先考虑到最不发达国家,可以作为这种电子模块的试点。

46. 同时,上述会议也认为贸发会议应当与各参与发展和维持过境系统的组织,特别是欧洲经济委员会、欧洲委员会和发展中国家各区域集团以及有关的公共和私人部门合作。

47. 上述会议确认有需要设立一个供所有管理机关参加的综合海关过境系统和综合货物追踪系统。同时,它也认识到贸发会议应当继续支持海关数据系统和货物资料预报系统的现有客户,并继续发展和进一步执行,包括促进和继续支持这两个系统。

四、个别国家和国际组织及政府间组织采取有利发展中内陆国家的行动

48. 下面简要介绍几个发展中内陆国和过境国、其他发展中国家、发达国家以及国际组织和政府间组织提供的有关改善过境运输系统的资料。⁷

49. 发展中内陆国家概述了它们的国别方案,以进一步发展过境运输基础设施,包括重建和维修现有设施和发展陆路过境网络中缺少的那些部分。它们还拟订了管理过境货物进出的法律框架和行政法规。人们普遍强调,需要改进和审查现有的双边和分区域过境协定,以期考虑到过境系统中最近的发展情况,例如扩大现有设施、建立内陆集装箱码头(陆港)以及使用新的铁路、公路和内陆水域过境路线。有人还进一步指出,需要进一步加强监测和执行过境协定的机制。在这方面,特别强调更严格的控制轴载荷管理规定和维修程序,进一步统一和简化海关手续和文件以及分区域陆路使用费的重要性。还强调了为过境运输管理和经营者扩大区域和国家训练方案的必要性。

50. 发展中过境国家提供为改善他们协助从内陆邻国运出和运进过境货物提供的过境设施而付诸实施的发展方案的资料。这主要涉及港口的停泊设施、仓库设施、公路和铁路过境服务、简化港口和过境点的清关程序和规定。一些国家还提到在对过境货物收费方面给予内陆国以优惠待遇,并提及给予内陆国家的种种贸易优惠。有人特别提到过境国与内陆邻国之间的双边

和分区域过境协定及各项安排。上述各点大体上构成大部分上文阐述和界定的设施和服务方式的法律框架。尽管这些协定和安排的实施情况不同,但总的说来,大多数过境国家对改善过境服务的承诺是无可争议的。

51. 有几个过境发展中国家还概述了为协助提高过境运输效率,包括为求过境服务自由化而采取的其他措施。其中很多措施的目的是鼓励过境运输部门具有竞争性,特别是在公路过境方面,其中私营部门经营者的作用正在加强。铁路和港口服务也越来越商业化,有关机构正在得到越来越大的经营自主权。

52. 国际组织的反应多种多样。区域经济委员会和世界银行正在实施重要方案,这些方案的特定目标是为改善过境运输基础设施和提高过境服务质量提供财政和技术援助。尽管世界银行总的说来是在国别基础设施项目的框架内提供这种援助的,但近年来,也对一些区域方案特别重视,尤其是非洲撒哈拉沙漠以南地区的区域方案给予特别重视。这些方案还把重点放在加强过境政策框架,鼓励过境服务自由化,以提高过境运输部门的业务效率。改进管理做法和加强过境运输的法律和财政机制的倡议也得到支助。

53. 非洲经济委员会和亚洲及太平洋经济社会委员会正在运输和通讯十年方案的框架内实施大部分援助项目。但上述委员会的直接援助主要限于由开发计划署提供资金的技术援助方案。最近,这些方案在亚洲的重点在于协助中亚发展中内陆国家扩大目前的公路和铁路运输线,以促进与新的有潜力的过境邻国发展分区域贸易和过境运输联系。这种援助还包括通过加强过境法律体制方面与过境设施有关的其他领域。贸发会议和开发计划署充分参与在这个领域的援助活动。

54. 近年来,非洲经委会的援助方案也把重点放在监测实施运输和通讯十年项目方面,以加强运输基础设施以及在下列领域提供直接技术援助:便利过境、加强过境法律框架、改善过境运输资料系统、改善内陆水道的安全、治安和航行状况,在航空运输业中筹划各项合作安排。

55. 其他国际组织也提供它们在各自管辖的领域内援助发展中内陆国家的方案。国际民航组织概述了为改善各发展中内陆国家空中运输设施的各项活动,包括扩展对农村地区的空运服务。粮农组织概述了在国家 and 分区域一级支助粮食生产、粮食安全、森林资源管理

和渔业部门的技术援助方案,这些方案的目的是加强发展中内陆国家的供应能力。国际货币基金组织一直大量参与支助几个内陆国家的活动,为他们财政机构的提供技术援助、扩充结构调整专用资金、备用安排、补偿和应急贷款办法以及培训援助。

56. 曾经积极参与研究发展中内陆国家问题的一些国际论坛的捐助国最近表达的各种看法,反映了发达国家的反响。它们明确承诺在大多数内陆国家推动为改善过境运输基础设施和服务而设计的各项方案。很多方案正在分区域机构的框架内实施,这些机构包括南部非洲运输和通讯委员会、西非经济共同体、中部非洲部非关税和经济联盟、北部走廊过境运输协调局、南方市场和亚洲经济合作组织。这种措施鼓励内陆国家与过境邻国之间进行密切合作,加强这些国家集团对促进和改善实施分区域过境协定和与分区域贸易有关的其他安排的承诺。

注

1 TD/B/42(1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7。

2 发展中内陆国和过境国政府专家以及捐助国及金融和发展机构代表第三次会议的报告,参看 TD/B/44/7-TD/B/LDC/AC.1/11。

3 TD/B/COM.3/EM.1/L.1。

4 详情请参看 1997 年贸发会议顾问编写的报告:审查最近西非过境运输系统的发展进度和供今后采取行动的提议;全面审查最近供促进卢旺达进出口的过境运输设施和服务的发展情况;审查东非过境系统的发展进度和供今后采取行动的提议;审查南部非洲过境运输的发展进度和供今后采取行动的提议;审查尼泊尔、不丹和老挝人民民主共和国过境系统的发展进度和供今后采取行动的提议;审查拉丁美洲过境系统的发展进度和供今后采取行动的提议。这些报告可在贸发会议秘书处索取。

5 贸发会议秘书处针对发展中内陆国家的特殊需要和问题采取具体行动的进度报告(TD/B/42(1)/14)。

6 TD/B/42(1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7;附件一。

7 各方的答复所载的详细资料可在贸发会议秘书处查询。贸发会议在发展中内陆和过境国家进行的区域和分区域研究是为第三次政府专家会议进行的实质性筹备工作的一部分,并提供了其他资料。