



联合国  
贸易和发展会议

Distr.  
GENERAL

TD/B/48/10  
TD/B/LDC/AC.1/18  
23 August 2001  
CHINESE  
Original: ENGLISH

---

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  
第五次会议报告

2001年7月30日至8月3日,

纽约联合国总部

## 目 录

### 章 次

### 段 次

导 言.....	(i) - (iv)
一、商定的结论和建议.....	1 - 24
二、审查内陆和过境发展中国家制订过境系统制度的进 展情况(议程项目 3).....	25 - 67
三、政府专家会议采取的行动及闭幕词.....	68 - 74
四、组织事项.....	75 - 78

### 附 件

- 一、出席情况
- 二、文件清单

## 导 言

(i) 根据大会第 54/199 号决议第 11 段，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五次会议于 2001 年 7 月 30 日至 8 月 3 日在纽约联合国总部举行。

(ii) 大会决议载列的会议任务规定是，审查在发展中内陆国和过境国内开发过境运输系统的进展，包括根据大会第 54/199 号决议，审议 1999 年第四次会议提出的关于在 2003 年召开过境运输问题部长级会议的建议，以适当重视发展中内陆国和过境国问题。

(iii) 关于在项目 3 下的审查，会议收到了由贸发会议秘书处编写的一份报告，题为“内陆和过境发展中国家的过境系统：最新发展情况和对今后行动的建议”(TD/B/LDC/AC.1/17)。

(iv) 除了主要文件(TD/B/LDC/AC.1/17)外，还用编制文件所用语文向会议提供了若干背景性文件(见附件二)。

## 一、商定的结论和建议草稿

### A. 运输费用、出口情况和可持续发展

1. 尽管在过境运输制度方面有了某些积极发展，但由于缺乏领土上的出海口、加以地处偏远、孤悬世界市场之外，转口成本高昂、风险又大，这些因素都对内陆发展中国家的整个社会——经济发展形成严重的限制。这些国家因而不能充分受惠于自由化和全球化进程带来的新的贸易和投资机会。它们需要更多援助以便有效、有利地融入全球经济。

2. 大多数的过境国家本身是发展中国家，面临严重的经济问题，包括缺乏适当的过境运输基础设施。

3. 会议强调运输在总的发展进程中的重要性，特别是在推进国家、区域和国际贸易方面，对消除贫穷的目标能作出重大贡献。由于基础设施薄弱、政策环境不良导致运输服务效率低下、运输成本过高，对许多内陆和过境发展中国家扩大贸易、提升竞争力、甚至持续发展的目标形成了重大障碍。发展连贯的国家、区域和国际运输网络，结合有效率的运输服务是对在各别国家内刺激经济活动、开辟生产领域，甚至与国家、区域和国际市场取得联系而言，都是十分必要的。

4. 各国政府应优先重视运输部门，拟订和加强其政策，以吸引对基本设施和有关服务的投资。在这方面，私营部门的参与，包括经由公私合营的方式，可在改进运输质量和服务上发挥重要作用。

### B. 基础设施的发展

5. 有效的调节框架和建立有利的环境是发展基础设施的先决条件。发展基础设施，包括提高现有的资产，需要一笔超过内陆和过境发展中国家现有手段的资金。官方发展援助(官方发展援助)下降，私营融资不足对内陆发展中国家和过境国家的过境系统均会产生消极影响，因为这些国家大多数属发展中或最不发达国家，需要国外融资。因此有必要增加官方发展援助和私营投资。

6. 让内陆和过境发展中国家参与的区域合作和一体化可成为一项资产，用以汇集有限的资源，取得必要的规模经济。区域合作的倡议种类繁多，诸如南欧——

东欧的促进贸易和运输项目，以及在南部非洲已生根发展的《发展走廊和分布发展倡议》。分布发展倡议更是把一般的运输，特别是过境运输放在更广阔的社会——经济范畴内考虑，从全面的角度看待运输问题。它认识到运输同其他部门的相互依赖性。例如，没有适当的运输系统就不可能有旅游业与农业或矿业的好景，反之，过境系统可服务其他经济部门的需要，而其持续发展要依赖这些部门的不断需求。因此，必须采取更加协调的方式，以各种广泛的活动与方案，包括运输基础设施和有关的项目，来吸引投资。

7. 关于运输发展项目的各项决定，应酌情与相关的利益有关者协商后作出。为确保对基础设施发展达到适宜、有效率的投资分配，极其重要的是，当地和国家当局必须对这些方案和项目行使真正的所有权。

8. 最后，会议呼吁：

- (一) 扭转对内陆和过境发展中国家运输发展目前面临的官方发展援助和私营融资下降的趋势；
- (二) 捐助国家、开发计划署和多边金融和发展机构向内陆和过境发展中国家以赠款或减让贷款的形式提供财政和技术援助，以供其进行建造、保养和改进它们的运输、储存及其他过境有关的设施；
- (三) 加速改革运输部门及其他有关的服务，包括支助运输部门自由化以及让更多私营部门参与提供运输服务；
- (四) 让相关的利益有关者更多地参与基础设施项目的规划和甄选工作；
- (五) 对过境走廊的缺失因素提供指定资金；
- (六) 确立区域倡议行动以支助多国家项目和高级的区域整体化；
- (七) 通过推动营业纪律和建立竞争市场的方式，改进基础设施服务的管理工作；
- (八) 以全方位的方式处理运输问题，考虑到实体、政策、程序和体制各个方面。

C. 为了降低成本和提高过境业务效率  
而简化贸易和过境手续

9. 过境手续必须同实物的移动协调，以确保货物快速通行，穿过过境多。复杂的手续、多重的文件要求和各国之间的手续和文件要求回异都是在过境运输时引起可避免的额外费用和导致效率不高的重要来源。旨在使手续简化、合理化和协调一致的便利措施提供了手段，改善过境的质量和消除了过境系统中许多可以避免的费用，特别是间接的过境费用，例如在安排过境业务时引起的行政指出、运送的延误和盘点费用。

10. 各国政府批准的国际公约、区域和双边协定都是主要的工具，规则和文件的协调、简化和标准化都要通过它们才能实现。许多内陆和过境发展中国家已经采取措施，加强其过境运输合作安排。国际社会在支助规模性法律和制度改革程序方面发挥了重大作用，但还需要提供更多的财力和技术援助，以协助内陆和过境发展中国家有效执行其合作协定和安排。

11. 进出海洋应当依照双边、区域和国际协定和公约行事。

12. 许多内陆和过境发展中国家也接受了下一种看法：不断变动的过境贸易结构导致在国家和区域各级需要有更有效率的体制安排。私营部门的参与日益增长是这种变动的一种重要表现。尽管公私营部门伙伴关系不断增多，此一程序仍然处于成长阶段，在其能够普遍发展之前需要得到国际社会的支助。

13. 过境贸易不断变化就需要那些参与决策、管理职能以及那些负责日常业务的人员通过培训，包括向现有专业人员不断提供进修教育来加强它们的知识和技能。区域过境运输合作涉及采用共同的规则和技术标准，这就需要各国政府和私营部门开始采用新的措施和行动，旨在执行各种承诺。

14. 总结而言，会议呼吁：

- (一) 通过符合国际公约的双边和/或区域协定和安排，加强和加速执行过境运输合作；
- (二) 消除损害进出内陆和过境国家贸易竞争能力的无形壁垒；
- (三) 依照双边、区域和多边协定降低高关税；
- (四) 在国家和区域各级建立和/或加强贸易和专业协会；

- (五) 依照双边、区域和国际协定和公约，促进和保证执行关于简化贸易手续的区域倡议和有助于区域一体化的过境运输系统；
- (六) 加强各国政府和有关机构的能力，以便有效地进一步推进过境手续和文件的简化、协调和标准化，包括通过战略规划、监测政策和管制改革改善海关过境制度；
- (七) 在国家和区域各级，依照公营和私营部门过境业者之间的双边和区域协定，促进磋商和对话，目的是解决过境和其他有关的业务问题；
- (八) 在政策、管制和业务各级，为入力建设提供赠款和优惠资金。

#### D. 后继行动

15. 尽管内陆和过境发展中国家担负起主要的责任，执行旨在加强其合作与协作努力的各种措施，国际社会，包括金融和发展机构应当提供更多支助，使得这些国家能够有效地处理其过境运输问题和要求。

16. 许多内陆和过境发展中国家已经订立了双边和区域协定，并且正在致力加以执行。国际社会应当提供技术和资金支助，以便加速这些协定和安排的实施。

17. 有关的内陆和过境发展中国家应维持规章和体制方面的改革，以便在国家和区域一级使过境运输系统现代化及提高其工作效率。国际社会应支持这些努力。

18. 应鼓励公营和私营部门加强人的能力。发展伙伴应鼓励外国直接投资帮助提高内陆和过境发展中国家的专业和管理技能。外国直接投资应支持建立公营部门的能力，以促进经济发展。

19. 贸发会议应根据其任务规定协助实施上述建议和《内陆和过境发展中国家与捐助界间过境运输合作全球框架》。

20. 贸发会议的技术合作方案，包括海关数据输入、控制和管理自动化系统、货物信息预报系统，都已对改善内陆发展中国家及其邻接的过境国的过境运输作出重要的贡献，它们应继续适当地优先考虑这些国家，尤其是适当优先考虑尚未从此种方案获得利益的国家。贸发国家还应在有关国家提出要求时，就有关

内陆和过境发展中国家的运输组织问题进行新的个案研究，并向下次会议提出报告。

21. 国际社会，包括捐助国以及金融和发展机构应加强支持国家、双边和次区域级的基础设施及过境运输项目和方案，包括向全部问题在一处解决的边界站提供适当的财政和技术支助、改进提供经费的方式和采用新的融资设施，例如共同融资、银行间的放款和保证金。

22. 会议建议在 2003 年召开一个内陆和过境发展中国家和捐助国部长及国际金融和发展机构代表关于过境运输合作的国际会议，以强调建立有效率的过境运输系统的重要性。要求贸发会议秘书处，在世界银行、各区域开发银行及其他有关国际和区域组织的合作下，为该会议进行实质性和组织性的筹备工作。应在所有主要的利益攸关者，包括私营部门的必要参与下在次区域一级和区域一级进行必要的筹备。在这方面，会议对哈萨克斯坦政府表示愿意担任会议的东道国表示欢迎。

23. 会议深为赞赏地注意到日本政府对本次会议的组织提供了慷慨的财务捐助。这项捐助使内陆发展中国家的国家专家和顾问得以参加会议，他们对会议能够有高质的讨论和成果作出了重要的贡献。

24. 会议赞赏地注意到贸发会议和世界银行提供了大量的投入和支助。



## 二、内陆和过境发展中国家过境运输系统的 发展方面的进展情况审查(项目 3)

### 开 幕 词

25. 最不发达国家、内陆和岛屿发展中国家特别协调员办公室主管代表贸发会议秘书长宣布会议开幕，他欢迎政府专家和代表与会。

26. 第五次政府专家会议主席(佐藤行雄大使)在致开幕词时指出，日本对内陆和岛屿发展中国家问题特别重视。正是由于这一背景，日本首相才在千年首脑会议期间举办了以这些国家为对象的招待会。他指出，大会决议中所列的会议任务是，审查在发展中内陆国和过境国内开发过境运输系统的进展，并在 2003 年召开过境运输问题部长级会议。他表示他本人决心使会议取得圆满成功，并希望其他代表团成员协助他实现这一目的。

27. 最不发达国家特别协调员办公室主管在发言时感谢日本政府提供财力支持，使来自发展中国家的专家能够出席第五次政府专家会议。

28. 内陆国家大多数是最贫穷的国家，它们的增长率最低，而且依赖少数商品。它们一直未能利用贸易自由化和全球化所带来的新的贸易机会。内陆国家若要能融入全球经济，就需要发展足够的过境运输基础设施，并要开展有效的政府间合作。

29. 贸发会议作为联合国系统有关内陆发展中国家问题的协调中心，已经扩展了其各项活动，以监测并便利执行《内陆和过境发展中国家与捐助界间过境运输合作全球框架》。特别协调员办公室在建立国际共识、促进倡导作用、制定双边和区域协定及加入国际公约方面发挥着积极作用。他说，贸发会议的方案，如海关数据输入、控制和管理自动化系统(海关数据系统)和货物信息预报系统，旨在提高运输效率。贸发会议秘书处随时准备向内陆和过境发展中国家提供援助，以执行本次会议的成果，包括执行目的是在这些国家建立有效过境运输系统的各项倡议。

30. 内陆国家和小岛屿发展中国家股股长考虑到最近发生的在观念、政策、方针、倡议等方面的重大改变，所以对过境运输合作的更光明的远景表示感到乐观。由于区域贸易的增多，所以对许多沿海国而言，过境已成为一项重要的问

题。改善过境制度已不再仅仅是政府的事，而且也受到极多的利益有关者，包括公共和私营单位和个人、区域及国际机构的关注。所有的运输方式间的竞争可促进符合成本效益的运输服务并可加强过境制度。新的办法已将现有的经济安排转变成为有助于改变和发展的业务手段。

31. 许多上述的进程仍处于成形阶段，需要国际社会的支持。对基础设施的私营部门投资不单单有利于投资者，而且也有利于整体经济。但是，投资者认为许多内陆国家和最不发达国家境内存在高风险的认识是无助于私人投资的。因此，就需要私营部门和公共部门的合资参与以及增加官方发展援助。他吁请会议应针对建立创新的财政机制问题和提高参与决策及日常投资管理业务人员的技能问题协助促成协商一致意见。

32. 世界银行的代表宣称，虽然贸易自由化正在不断地进展，但是，过境费用正逐渐成为不利于最不发达国家的竞争力的关键因素。因为体制能力不足而且缺乏足够的政府资金，所以，基础设施的不足往往会损及内陆国家和发展中国家的过境制度。

33. 在过去十年中，他也汲取了从世界银行供资的研究与项目学习到的教训。在许多情况，同基础设施不足问题相比较，管理与程序上的问题和制约因素更具有关键作用。在大多数情况，为了确保有功效的和效率高的通道，必需具有区域战略前景/框架。应采行的优良实例为南亚区域倡议和南部非洲运输议定书。所有情况下的公私合伙都在发展有形基础设施与改善规章、手续和政策的进程上发挥着关键作用。如果运输业者和用户都是企业促进者，那么，获得改善的运输系统将同样有利于生产者和消费者。运输通道可促进区域一体化，而且可协助发展中国家扩大进入竞争性质的全球市场。世界银行将继续支持发展并深化区域一体化倡议，并将专注于为建立一体化市场而必需的活动。

34. 发展中内陆国家集团主席(老挝人民民主共和国)宣称，虽然全球化进程同时带来了机会与挑战，但是，由于昂贵的运输成本，所以发展中内陆国家尚未能够获得国际贸易制度的全部益处。此外，这些国家正面临越来越严重的边缘化危险。这个进程还受损于同下列事项有关的额外费用：基础设施发展不足、过境业务毫无效率、港口和过境点的长期迟延、替代路线的维修、维持高额的存货和储存费用问题。

35. 为了设法解决这些问题，发展中内陆国家需要国际社会的广泛合作与援助，以期能处理极为复杂的多边贸易制度法律框架，其对外贸业绩和竞争力的影响以及有效参与世贸组织谈判。拟议的关于过境运输合作问题的部长级国际会议将大大有助于发展中内陆国和过境国从国际社会获得更大的支助。

36. 他代表内陆国家表示感谢贸发会议正在致力于促进有关这些国家的特殊需要和问题的各项具体行动。但是，改善幅度较大的领域则为有系统地收集关于内陆国家对外贸易和相关的昂贵运输成本的数据。需要有这些统计数字，以期能够适当评估问题和设法解决问题。他还欢迎特别协调员办事处继续提供支援并且期望向大会下届会议提交贸发会议关于发展中内陆国家和发展中小岛屿国家股业务情况的报告。该集团将会审慎审查该股的资源情况和工作方案。

37. 墨西哥代表说，墨西哥支持关于在 2003 年召开过境运输问题部长级会议的建议。墨西哥正在同中美洲各国协力进行“普埃布拉—巴拿马计划”，其目的是为了加强从墨西哥通过中美洲抵达巴拿马的有形基础设施。墨西哥已提议愿意同其他发展中国家一道在贸发会议的包含有形基础设施和金融、体制与规章因素问题在内的研究报告所指明的领域内分享墨西哥的技合经验。

38. 印度代表说，贸发会议秘书处提出的背景文件很有用处，但是她不明白为什么贸发会议并未如同过去一样向各国政府和相关机构发送问题单以征求关于发展中内陆国家和发展中过境国家间过境运输合作方面所取得的进展的资料。对于有效回应过境运输问题，发展中内陆国和过境国间的合作十分重要。印度历来都同不丹和尼泊尔保持密切的联系，并且在双边交往中极为重视贸易问题与过境问题，同时还致力于向它们提供各种各样的多式过境联运服务办法。

39. 有效期至 2005 年的《1995 年不丹和印度间双边协定》规定，不丹享有自由的第三国进口与出口权利，不丹可利用十二个出入境站、公路、铁路、河运和空运路线。

40. 印度和尼泊尔于 1999 年签订了有效期为 7 年的《过境条约》。该条约大大地改善了和简化了尼泊尔货物从印度过境的程序。该条约规定，尼泊尔与第三国的贸易货物可经 15 条过境路线在加尔各答港和霍尔迪亚港中转。印度还向尼泊尔提供了孟买港和根德拉港的设施作货物中转之用。正如贸发会议秘书处的报告所指出，尼泊尔的过境运输费用只占 4.9%，约为内陆国平均费用的三分之一，几

乎是发展中国家平均费用的一半。这是两国紧密合作的结果，印度对此表示极为满意。

41. 她吁请国际社会承诺提供额外的资金和技术援助，以协助有形基础设施方面的能力建设和帮助改善发展中内陆国和过境国之间的服务及划一的手续。关于 2003 年拟议的部长级会议，必须同发展中内陆国和过境国磋商筹备工作并须以全盘性综合方式讨论各项制约因素和挑战，以便使该会议能产生实效。

42. 蒙古代表说，自从上次会议以来已有所进展。在一些积极步骤中，他提到发展中内陆国家集团的进一步体制化。他强调，在加强发展中内陆国家和小岛屿发展中国家股时，应适当优先重视发展中内陆国家。他强调需要加强发展中内陆国同发展中过境国之间的合作。不应过多重视造成分歧的问题，而应重视能带来相互利益的“可行问题”。贸发会议有必要更多地研究分析发展中内陆国在简化规章、放宽自由、私有化和竞争这些降低成本、提高效率的新手段领域里经历的正反两面经验。他赞扬贸发会议帮助东北亚区域各国(蒙古、中国和俄罗斯)开会拟定《过境运输框架协定》。他支持关于 2003 年在哈萨克斯坦召开一次过境运输问题部长级会议的决定。

43. 巴西代表说，需要有具体提议，由在区域内开展业务的金融机构在国家、区域和国际级别上设立新型的金融手段。南美国家主席会议于 2000 年 9 月发布的《巴西利亚公报》强调，应从区域角度制订基础设施发展计划。区域重点将使实际基础设施的发展取得协调一致。公报还采纳了区域发展中心的概念，这一概念倾向于发展可持续经济和社会发展所需的基础设施。公报希望在能源、运输和通讯领域内推动一体化的构想。

44. 日本代表说，由于信息技术进展空前，所以全球化为更及时、更多、成本更低的国际贸易提供了巨大机会。不过，若没有适当的运输基础设施和有利于过境运输的畅通无阻的环境，信息技术的发展就不会给发展中内陆国带来预期的好处。

45. 需要面对双重挑战：发展目前急需的基础设施以及创造过境运输畅通无阻的有利环境。关于第一个挑战，发展中内陆国和过境国作出承诺和自行拥有最为重要。日本协助内陆国的建设努力，提供赠款和优惠贷款，建设公路桥梁，使港口和机场现代化。关于第二个挑战，即关于为有效利用资产所必需的软体基础

设施、管理、程序、规章和体制化过境系统，发展中内陆国和过境国均应加强相互间的伙伴关系。各分区域和区域有许多方面可取长补短，日本可协助学习进程。日本支持在 2003 年召开部长级会议的构想。

46. 印度尼西亚代表说，全球竞争加剧，使许多内陆国更受排挤，尽管信息和通讯技术有其潜力，尽管作出了努力减少负作用。外债又使问题更趋严重。需要有新的措施，其中包括提供财政赠款和优惠贷款，还包括应加强区域和分区域合作，例如东南亚国家联盟，以便利物资和人员的流通。

47. 哈萨克斯坦代表说，其区域目前正在开展许多活动，以期解决过境问题，其中包括设立一个运输数据库，就区域内公路运输达成谅解备忘录等。他请开发计划署支持目前的工作。需要加强发展中内陆国之间的协调。他还说哈萨克斯坦愿意担任提议中的 2003 年的部长级会议的东道国。

48. 巴基斯坦代表说，进入世界市场是经济增长和发展的必要先决条件。因此当务之急是，世界上不应有任何国家，无论是否为内陆国，竟然被排除在世界市场之外。这个专家小组在前四次会议上还列出了这类国家面临的关键问题，目前正寻找解决办法。联合国系统有关机构和发展伙伴采取的措施进展缓慢，这些国家面临的挑战仍很艰巨。可以用加强的官方发展援助、增加投资、减少债务负担方式和为其产品和服务取得无阻碍的市场这一更重要的方式，取得基础设施建设所需要的资源。

49. 巴基斯坦为其内陆邻国提供了过境便利。1965 年，巴基斯坦签署并批准了《巴基斯坦—阿富汗过境贸易协定》，1995 年，签署并批准了《经济合作组织过境贸易协定》，1998 年签署并批准了《过境运输框架协定》；它还同中国、吉尔吉斯斯坦共和国和哈萨克斯坦签订了《过境贸易四方协定》。巴基斯坦还执行一些有效政策和项目，以发展本国的公路和铁路基础设施并改进港口设施。巴基斯坦期待着这次会议将帮助实现其目标。

50. 老挝人民民主共和国代表说，老挝同邻国签订了若干协定，以解决过境问题。其中有同中国、越南、缅甸、泰国签订的协定，还正在同柬埔寨商谈一项议定书。其他活动包括进行可行性研究和项目，以联结起区域内各通道和各国的网络。不幸的是，项目有许多，但都缺少足够的财政资源去落实。

51. 秘鲁代表说，秘鲁是玻利维亚的过境国，因此需要在国家、区域和国际级别上制订财政手段：国际金融机构可采用特别新型的方案，支助所需的有形基础设施的发展、改进和维修。Corporación Andina de Fomento正在安第斯区域发挥作用。秘鲁相信，国际社会，尤其是金融机构，对发展中内陆国这样境况不佳的国家负有责任，应帮助这些国家的一体化努力。秘鲁认为，今后的会议应通过政治宣言，而且联合国可作为一个论坛，为发展中内陆国的一体化和补偿制订支助机制。

52. 玻利维亚代表说，该区域的重点是南方市场和安第斯国家集团的一体化。近年来的经济现代化努力包括铁路、天然气管道和高速公路的私有化。不过，尽管作了许多努力，许多问题仍然存在。例如，通道的开发似乎鼓励了增加进口，而非出口。简单的技术知识看来不足以解决过境问题。今后将一直需要加强合作。因此，玻利维亚支持召开拟议的部长级会议。

53. 中国代表说，中国一贯同情发展中内陆国的问题。所以中国一直同内陆邻国合作改善运输其物资的过境系统，其中包括同老挝人民民主共和国、哈萨克斯坦、蒙古和俄罗斯联邦签订了一些双边协定。他赞扬贸发会议协助中国、蒙古和俄罗斯联邦谈判一项过境运输框架协定草案。他说，中国政府不反对在 2003 年召开部长级会议。不过，他呼吁应加强协调，因为正在召开许多部长级会议。

54. 尼日利亚代表指出，尼日利亚意识到它对邻近的内陆国(即乍得和尼日尔)负有重大责任。尼日利亚已经加入了一些关于便利过境运输的国际和分区域公约和议定书：1965 年《关于内陆国家过境贸易的纽约公约》、海事组织《便利国际海上运输公约》、《关于简化海关制度的国际公约》以及《国家间公路运输议定书》。尼日利亚还实施了在最近由西非和中非海事组织和欧洲联盟组织召开的专题讨论会上通过的决议。最后，目前正在筹划或执行若干新项目：货运站、铁路联系、公路等等。

55. 布基纳法索代表指出，贸发会议编写的背景性文件极有助益，但他感到遗憾的是没编写有关西非的文件。布基纳法索深受地处内陆之苦。西非货币联盟和西非经共体正在共同努力，以改进其运输系统。布基纳法索代表团支持召开拟议的部长级会议。

56. 越南代表指出，背景性质量很高，对会议的审议工作也有助益。越南一直在努力改善其所在区域的东西走廊。但是，财政资源和其他制约因素限制了其加强这项工作的能力。

57. 伊朗代表指出，其邻近地区有七个内陆国。实际的基础设施没有得到多少改善。解决办法可能需采用化整为零的办法。他呼吁捐助方、金融机构和发展机构之间进行协调。可以建设一条联接欧洲和上海的公路。应加强电信网络，以便获得更多的信息。

58. 埃及阿拉伯共和国代表说，内陆发展中国家及其伙伴的专家会议对于作为国际贸易协定签署国的发展中国家而言十分重要。有效的运输基础结构使得以合理费用进入国际市场和服务成为可能。尽管埃及能够通过地中海、苏伊士运河和红海接触海洋，但仍然面临着加强同各邻国进行陆地交通和其他联系的问题，而这些都是需费昂贵的项目。例如，埃及想要参加建设一个铁道系统，通过以下西方邻国连到欧洲：突尼斯、利比亚、摩洛哥，并经由直布罗陀通往西班牙。铁道将通过苏丹继续往南。对这些项目的任何技术和财政支助都是可贵的。

59. 他提到了一些项目，例如，东部铁路干线，这条目前正在施工的铁路总造价为三亿美元，横跨苏伊士运河，把非洲和亚洲连接起来；又如沿着地中海海岸由东向西横贯埃及的国际公路。这些通过埃及的项目将为旅客和货物提供重要的通道，并将有助于邻近国家尽量减少运输费用。此外，许多海运项目也正在进行之中，以鼓励过境运输在地处苏伊士湾北部和西部以及地处东苏伊士运河的新的港口中转。这些新港口的主要目的是要便利通过地中海地区的过境贸易并尽可能扩大贸易额。

60. 科特迪瓦代表说，该国很高兴应贸发会议之邀参加这次会议。他提到一个重要项目，可以从科特迪瓦的圣佩德罗港经由公路(180 公里)通到马里西南方的富庶区域。

61. 布隆迪代表说，该国有三个渠道通往海洋：北部走廊通向蒙巴萨，每公吨费用 235 美元，中部走廊通往达累斯萨拉姆，每公吨 85 美元，南部走廊通往赞比亚坦噶尼喀湖 Mpulungu 的费用每公吨 135 美元。他呼吁捐助者协助大湖区的铁路网络：赞比亚从卡萨马兰 Mpulungu, 卢旺达从布琼布拉至 Cyangugu, 直至乌干达的卡塞塞和坎帕拉，然后到肯尼亚的蒙巴萨；重建 Mpulungu 港，肯尼亚蒙巴萨

一埃多雷特管道延伸到坎帕拉，基加利和布琼布拉；坦桑尼亚达累斯萨拉姆—基戈马的铁道上增加并购置火车数量。他支持一项呼吁，就是禁止对内陆国进行经济制裁。

62. 尼泊尔代表说，内陆国面临着巨大的发展和过境运输问题。《千年宣言》适当地承认了这些问题以及有必要特别注意内陆国。它敦促双边和多边捐助者增加对这类国家的财政和技术援助以便满足他们的特殊需求。内陆国第五次会议有必要专门讨论这类处境不利国家的主要障碍。尼泊尔认识到“审查印度、尼泊尔、不丹分区域建立过境体制的进展情况”所着重指出的一般概念，赞成于2003年召开内陆发展中国家部长级会议。

63. 贝宁代表说，该国给予使用科托努港的内陆国某些便利，例如：提供泊位、免除某些港务费用以实行通行证制度。贝宁欢迎国际社会和捐助国给予支助，以便扩建科托努港和使过境公路现代化。

64. 南部非洲发展共同体代表说，南部非洲发展共同体区域有基本的运输基础结构以满足最低需求。但运输费用相对而言仍然较高，原因是生产区域距离远，各不同运输方式状况不良，加上边界过境站的延迟，高保险费和不协调的证件手续。南部非洲发展共同体成员国已采取了一些积极步骤来解决或消除没有效率的运作，通过改革来降低运输费用，除其他外包括私有化，协调各项标准和程序，并简化手续和证件需求。过境运输系统中的各种问题经指出之后则要请合作伙伴提供必要的投资来改善这些系统。

65. 经济合作组织代表说，该区域贸易方面存在很大的相辅相成的可能性。协调区域发展战略、减少贸易壁垒和制订共同的规章旨在把该区域同全球市场结合起来。现有运输和通讯网络同全球通道的协调将会结束该组织七个内陆国：阿富汗、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯共和国、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克孤立的状况，而建立必要的基础结构超过了该区域的能力范围，因此他呼吁国际社会提供紧急支助。

66. 东非和南部非洲共同市场(东南非共同市场)的代表说，东南非共同市场的20个成员国有一项重要的一体化议程，其中包括2000年10月31日发起的自由贸易区、到2004年拥有共同对外关税的海关联盟以及2025年建立货币联盟。东南非共同市场正在促进下列项目，并需要国际社会的支持：经过赞比亚、刚果



民主共和国、布隆迪、卢旺达、坦桑尼亚和乌干达的大湖铁路；涵盖布隆迪、卢旺达、乌干达、肯尼亚、坦桑尼亚、刚果民主共和国、苏丹、埃塞俄比亚、厄立特里亚和吉布提的货物信息预报系统项目。

67. 西非和中部非洲海事组织(西中非海事组织)的代表说，从欧洲西北部经过西非和中部非洲分区域的一些过境港口运输，陆上运输费用作为海上运输费用的百分比估计为 71%到 171%。这是阻碍区域经济一体化的主要因素，严重破坏内陆国的对外贸易竞争力。西中非海事组织认为，这个问题严重影响其中期到长期的目标，即建立高效率的多模式运输系统、鼓励提供沿海运输服务方面的私营部门投资以及普遍确保该分区域有成本效益高的海运服务。西非和中部非洲的所有内陆国和过境国都是西中非海事组织的成员，其大部分过境贸易的运输有一段海运。西中非海事组织在 2001 年 2 月组织了一次为期 3 天的专题讨论会，审查在过境运输问题上已经和正在做的工作，并通过了一项关于未完成的工作的行动纲领。

### 三、政府专家会议采取的行动及闭幕词

68. 政府专家会议在其 2001 年 8 月 3 日的全体(闭幕)会议上通过了载于上文第一章的商定的结论和建议(TD/B/LDC/AC.1/L.7)。

#### 闭 幕 词

69. 内陆发展中国家集团主席(老挝人民民主共和国)祝贺与会者和组织者成功地举行了专家会议。他还表示感谢各国代表团在就商定的结论和建议进行的谈判中表现出来的支持和灵活性。他特别强调了有关在 2003 年召开内陆和过境发展中国家和捐助国部长会议的的建议的重要性。他感谢哈萨克斯坦人民和政府慷慨地表示愿意充当这次会议的东道主。他还表示,希望所有的利益攸关者在会议的筹备阶段和在 2003 年会议进行之时发挥积极的作用。

70. 孟加拉国代表感谢日本政府对于本次会议的支持。关于这个十年中最不发达国家发展的《布鲁塞尔行动纲领》的有关部分也已考虑到了内陆和小岛屿发展中国家的具体地理限制和问题。他吁请发展伙伴支持改善对于有效过境运输至关重要的基础设施。

71. 孟加拉国愿意给予其内陆邻国充分的支持和合作。发展本地区的综合运输系统是进一步加强和巩固其邻国之间以及南亚地区各国之间联系的政策的一部分。在南亚区域合作联盟(南盟)的框架内,运输和通讯已被确定为推动和发展本区域贸易进行合作的有前途和有效的部门之一。

72. 孟加拉国大力支持有关在 2003 年召开过境运输问题的部长级会议。

73. 柬埔寨代表很高兴能与大家达成共识,该国政府强调了在 2003 年召开部长级会议的重要性。

74. 美利坚合众国代表说,美国希望有关在 2003 年召开部长级会议的的建议将在现有的预算资源内予以实施。

## 四、组织事项

### A. 会议开幕

75. 会议由贸发会议秘书长的代表及最不发达国家、发展中内陆国和小岛屿发展中国家特别协调员办公室主管在 2001 年 7 月 30 日主持开幕。

### B. 选举主席团成员

(议程项目 1)

76. 2001 年 7 月 30 日第一次会议选举了以下主席团成员：

主席：Yukio Satoh 先生阁下(日本)

副主席：Alounkeo Kittkhoun 先生阁下(老挝人民民主共和国)

Mwelwa C.Musambachime 先生阁下(赞比亚)

Enio Cordeiro 先生(巴西)

报告员：Munesu Munodawafa 先生(津巴布韦)

### C. 通过议程和工作安排

(议程项目 2)

77. 在开幕全体会议上，会议通过了临时议程如下：

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和工作安排
3. 审查发展中内陆国和过境国建立过境体制方面的进展情况，包括根据大会第 54/199 号决议审议 1999 年第四次会议提出的建议，即在 2003 年召开一次关于过境运输问题的部长级会议，以便适当地强调发展中内陆国和过境国的问题。
4. 其他事项
5. 通过会议报告

D. 通过会议的报告  
(议程项目 5)

78. 在 2001 年 8 月 3 日闭幕全体会议上，会议通过了其报告草稿(TD/B/LDC/AC.1/L.6)并授权报告员根据其闭幕全体会议的记录完成该报告。

## 附件一

### 出席情况\*

#### 1. 下列代表出席了会议：

##### 成员国

奥地利	埃塞俄比亚	墨西哥
阿塞拜疆	芬兰	蒙古
孟加拉国	法国	尼泊尔
贝宁	冈比亚	尼日尔
不丹	格鲁吉亚	尼日利亚
玻利维亚	德国	巴基斯坦
巴西	加纳	巴拉圭
文莱达鲁萨兰国	海地	秘鲁
保加利亚	印度	菲律宾
布基纳法索	印度尼西亚	俄罗斯联邦
布隆迪	伊朗(伊斯兰共和国)	塞拉利昂
柬埔寨	意大利	新加坡
喀麦隆	日本	泰国
中非共和国	哈萨克斯坦	土耳其
智利	老挝人民民主共和国	乌干达
中国	莱索托	坦桑尼亚联合共和国
科特迪瓦	卢森堡	美利坚合众国
刚果	马拉维	越南
丹麦	马里	赞比亚
多米尼加共和国	马耳他	津巴布韦
埃及	毛里塔尼亚	

---

\* 与会者名单见 TD/B/LDC/AC.1/INF.5

## 联合国

非洲经济委员会(非洲经委会)

## 专门机构和有关组织

世界银行(世行)

## 政府间组织

欧洲联盟(欧盟)

非洲托运人协会联盟

## 分区域组织

东非和南非共同市场

西非国家经济共同体

经济合作组织

西非和中非海事组织

北部走廊过境运输委员会

南部非洲运输和通讯委员会

## 顾问

Martin Glassner 先生，国际法律协会

Severin M.A.Kaombwe 先生，INFRA AFRICA

Jack Stone 先生

## 附件二

### 文件清单

#### 主要文件

- |                  |                                       |
|------------------|---------------------------------------|
| TD/B/LDC/AC.1/16 | 临时议程和说明                               |
| TD/B/LDC/AC.1/17 | 内陆和过境发展中国家的过境运输系统：<br>最新发展情况和对今后行动的建议 |

#### 背景文件

- |                    |   |
|--------------------|---|
| UNCTAD/LDC/110     | Philippe Cabanius 先生和 Ksmmoune Bouaphanh 先生所编写的报告：审查东南亚过境运输系统的进展      |
| UNCTAD/LDC/112     | 贸发会议顾问 Jack I.Stone 先生所编写的报告：内陆和过境发展中国家的基础设施发展：内陆发展中国家的外来援助、私人投资和运费负担 |
| UNCTAD/LDC/113     | 贸发会议顾问 René Peña Castellón 先生所编写的报告：审查拉丁美洲过境运输系统的最新进展                 |
| UNCTAD/LDC/114     | 贸发会议顾问 Chakra 基础设施咨询公司所编写的报告：审查印度、尼泊尔和不丹分区域过境运输系统的进展                  |
| UNCTAD/LDC/115     | 审查东亚和南亚过境运输系统的进展  |
| A/55/320           | 中亚内陆国的过境环境及其过境发展中邻国   |
| UNCTAD/LDC/Misc.51 | 审议中华人民共和国、蒙古及俄罗斯之间过境运输框架协定草案的第一次谈判会议报告                                |
| UNCTAD/LDC/Misc.53 | 有关老挝人民民主共和国过境运输系统的第一次具体协商会议报告   |
| UNCTAD/LDC/Misc.61 | 审议中华人民共和国、蒙古及俄罗斯之间过境运输框架协定草案的第二次谈判会议报告                                |

-- -- -- -- --