



大会

第六十三届会议

正式记录

第十七次全体会议

2008年10月2日星期四上午10时举行
纽约

主席： 德斯科托·布罗克曼先生 (尼加拉瓜)

上午10时15分开会。

(以英语发言)

《阿拉木图行动纲领》中期审查高级别全体会议

议程项目 52

处境特殊的各类国家组

(b) 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

秘书长的报告(A/63/165)

决议草案(A/63/L.3*)

主席(以西班牙语发言)：根据2007年12月19日的第62/204号决议，大会现在开始为期两天的《阿拉木图行动纲领》中期审查的高级别会议。

成员们记得，大会第62/204号决议要求大会主席在大会第六十二届会议期间举行协商，以利编写一份中期审查成果文件并完成组织方面的工作。为此，我于2008年9月29日致函向成员们通报了此次开幕全体会议的发言名单。

成员们也记得，这两天的会议将包括若干全体会议和一次小组讨论会。

我非常高兴地欢迎各位出席本次《阿拉木图行动纲领》中期审查高级别全体会议。在今后的两天里，我们将把注意力集中于为确保内陆发展中国家拥有过境运输体系以克服地理隔绝而进入国际贸易方面所做的出色工作。

大会在本周早些时候结束了一般性辩论。我很高兴我们能将时间和精力用来举行关于非洲特殊需要和千年发展目标的两次高级别会议。这两次会议均对内陆国家有着特殊意义。值得注意的是，去年人类发展指数最低的十四个国家中，有九个是内陆国家。

世界各国领导人都认为，世界金融市场的动荡决不能危害对非洲和对千年发展目标的融资承诺。内陆发展中国家的代表们比任何人都清楚他们的经济在变幻无常的市场和飙升的运输成本面前有多么脆弱。作为大会主席，我保证要尽我所能确保国际社会继续支持内陆国家。

我们处在一个动荡的时代，亿万人期待联合国不负众望，给他们带来安全和福祉。

在2003年阿拉木图会议以来所取得的成就中，我兴奋地看到联合国在实施《阿拉木图行动纲领》方面所发挥的核心和有效作用。

本记录包括中文发言的文本和其他语言发言的译文。更正应只对原文提出。更正应作在印发的记录上，由有关的代表团成员一人署名，送交逐字记录处处长(C-154A)。更正将在届会结束后编成一份单一的更正印发。



联合国就是要促进谈判和协助实施复杂的发展项目。正当联合国寻求深入参与国际经济决策的时候，《行动纲领》的成功必定会强化联合国。

2003 年阿拉木图会议的目的旨在打造全球伙伴关系，以集中和整体方式来解决这些国家在世界经济中持续边缘化的问题，以满足有关国家的特殊需要。

所产生的《阿拉木图行动纲领》明确提出了过境政策问题、基础设施的开发与维护、国际贸易和贸易便利化、以及国际支助措施等方面的一系列优先行动。

自五年前通过《阿拉木图行动纲领》以来，已经取得了可观的进展。捐助国、一系列国际、区域和次区域组织以及各金融机构通过合作，加强了对内陆和过境发展中国家所提供的目标明确的援助和支持。

大会决定召开这次会议，对《阿拉木图行动纲领》执行情况进行中期审查，这本身就反映了国际社会全面和有效执行《行动纲领》的决心。

然而，要实现《行动纲领》在世界所有内陆地区建立有效过境运输体系的总体目标，还有许多事情要做。

地理现实情况，再加上基础设施的极度欠缺，以及繁杂的过境手续，继续给内陆发展中国家的对外贸易构成难以逾越的障碍。

内陆国家的出口发展受到过境运输成本上升的严重制约。这就限制了货物竞争创利贸易的潜在出口和市场的范围。

今天，高昂的贸易成本仍然是内陆国家公平和竞争性进入全球市场的最大障碍。

这次中期审查是极其重要的，要评估迄今所取得的成果以及哪方面还能做得更好些。它将指导《阿拉木图行动纲领》下半个执行期，使其更有效地帮助内陆发展中国家确实融入国际贸易体系。

我们知道，迄今所取得的成功取决于各方面的伙伴。是它们促成了更有效的过境运输体系的建立，造福于全世界各地区的内陆发展中国家及其过境邻国。

会员国的慷慨和支持在过去和将来都是保障已取得的成果和加速今后几年进展的关键。在这方面，我要特别感谢日本的高须幸雄先生在促进成果文件的谈判过程中所做的出色工作，会员国可望在明天通过该文件。

在本次会议过程中，让我们大家再次肯定以联合国系统为主的这些伙伴关系的极度重要性。

(以西班牙语发言)

我现在请秘书长发言。

秘书长(以英语发言)：上周，我针对千年发展目标组织了一次高级别活动。我们利用那个机会回顾了为实现千年发展目标方面所取得的进展。我敲了警钟：我们在兑现对发展中世界所作的承诺方面所剩的时间已经不多了。

引起的反响是强烈的。各国政府、基金会、民间团体和企业携起手来。我们打造了新的伙伴关系，并制定了新的行动计划来加快进展。在为帮助世界穷国而认捐方面，我们促成了前所未有的承诺。最终的数字还没有出来，但总数可能达到 160 亿美元。我现在对到 2015 年实现千年发展目标更充满了希望。

今天我们为《阿拉木图行动纲领》敲响警钟。我希望会得到同样让人充满希望的反应。

太多的内陆发展中国家尚未走上实现千年发展目标的轨道。根据联合国开发计划署的统计，内陆发展中国家在人类发展水平最低的 20 个国家中占了 10 个。

让内陆发展中国家增加出口，以实现千年发展目标是至关重要的。目前，世界上 31 个内陆发展中国家只占全球商品贸易的不足 1%。

增加这一份额的最大障碍在于高昂的运输成本。在某些内陆发展中国家，运输成本超过了出口价值的 70%。这对贸易形成的壁垒超过了关税。显然，我们需要更积极的国际合作努力。

在执行《阿拉木图行动纲领》方面已经取得一些了令人鼓舞的进展。许多国家正在改进过境运输政策。这使得内陆发展中国家更容易利用邻国的港口和道路。贸易便利化也降低了交易成本。

在基础设施开发领域，目前还有更多事情要做。公路和铁路仍然不足。许多港口还在使用过时的装卸设备。我们必须调动更多的国际支援来改善基础设施。

2000年9月的千年首脑会议决心解决内陆发展中国家的特殊需要问题。《阿拉木图行动纲领》把这个决心付诸于具体行动。

联合国对《阿拉木图行动纲领》的支持体现在与各国一道努力：开发一体化运输网络，实现海关作业现代化，建设贸易谈判能力，并确立指数来测评进展情况。在这些活动中，我们正在与各金融机构及区域开发银行建立伙伴关系。

迄今所取得的成果是令人鼓舞的。但我们需要所有伙伴的充分执行才能取得大规模的进展。让我们用千年发展目标高级别活动所取得的成功来激励这次审查会议。

主席(以西班牙语发言)：大会现在听取蒙古总统南巴尔·恩赫巴雅尔先生阁下的讲话。

恩赫巴亚尔总统(以英语发言)：我很高兴在专门对《阿拉木图行动纲领》进行中期审查的大会高级别会议开幕式上讲话。

我十分赞赏潘基文秘书长领导有方，激励联合国系统各组织在我们为执行《行动纲领》所做出的协调一致努力中开展各种活动。蒙古也高度赞赏谢克·迪亚拉高级代表和他的办公室为统一协调高级别审查之前的各项筹备活动所做的工作。

今后两天中，我们要进行广泛的讨论，回顾在执行《阿拉木图行动纲领》过程中迄今为止所取得的进展，总结经验，并确定将来要采取的行动，以便通过解除依然存在的制约条件来加速其实现。

令人满意的是注意到，在过去五年中，由于其发达伙伴的支持，内陆和过境发展中国家已经在《行动

纲领》的所有五个优先领域内取得了一定的进步。它们加强了政策改革的力度，包括过境和运输服务的自由化，加入更多的有关国际公约，建立区域多式联运走廊，和协调共同规则与标准。

国际社会更好地认识到，对于内陆发展中国家而言，过境运输的高成本是比最惠国关税待遇更严重的障碍。因此，对内陆发展中国家本身的特殊需要有了更广泛的认识而且发展伙伴更大力地参与发展运输基础设施与贸易便利化以及援助、减债和市场准入等方面的事务，这是令人鼓舞的。

多边发展机构和区域组织也往往更加关注建立高效的过境体系并为之给予更多的资源。所有这些努力都是令人鼓舞的，应当进一步加以巩固，以有效和全面地执行《行动纲领》。

过去几年，内陆发展中国家作为一个整体，其全面经济发展和增长是比较有利的。根据秘书长的报告(A/63/156)，在2003至2006年期间，内陆发展中国家的国内生产总值年增长率几乎达8%。外国直接投资在同一时期也有一定增长。此外，截至2006年，内陆发展中国家向发达市场的出口90%以上都享受了免税准入，比2003年的70%有了大幅度的增长。

尽管有这些积极的事态发展，内陆发展中国家仍然面临着与其地理障碍有内在联系的巨大挑战。在过去十年中，它们在世界出口中所占的份额仍然低得让人无法接受：远低于0.6%，而且出口中大部分都是初级产品。

就我国而言，通过俄罗斯和中国的过境运输成本高达我国国内总产值的8%。因此，为了推动一项全面的次区域协定来协调过境条例和降低过境运输成本，蒙古向两个邻国提出了过境运输三方框架协议。协定草案已经原则上商定，仍在就附件进行谈判。

这项协议一旦缔结，将为进入或通过蒙古的高效过境体系提供一个法律框架，允许所有运输方式自由过境，并促进海关和管理手续及文件的简化、协调和标准化。

内陆发展中国家同它们过境邻国的次区域和区域合作与一体化在有效解决越境贸易和过境运输问题方面起着重要的作用。在这方面，我们欢迎区域一级为推动发展区域铁路和公路过境运输网所提出的各项倡议，包括蒙古已经成为其缔约国的亚洲公路协定和横贯亚洲铁路网协定。

内陆发展中国家仍然被国际贸易体系边缘化，这使它们无法充分利用贸易作为实现各项千年发展目标的手段。令人失望的是，联合国开发计划署(开发署)2007-2008年人类发展报告显示，在人类发展指数排行最低的20个国家中，有十个是内陆发展中国家。它们的处境由于当前的全球粮食、能源和金融危机而进一步恶化。

在这方面，我们需要抓住当前审查《行动纲领》执行情况的机会，探讨新的途径，看如何紧急应对现有的和正在出现的全球发展挑战。

为出口多样化、基础设施发展、体制能力建设和改善市场准入等增加国际援助，对于内陆发展中国家是至关重要的。由于高昂的交易成本是这些国家被国际贸易体系边缘化的主要原因，我们认为，当前关于农业和非农业产品市场准入的谈判应该特别重视来自内陆发展中国家的产品。

此外，贸易便利化的谈判，特别是与关贸总协定第五条有关的那部分谈判，是制定一套最迫切需要的国际通用规则和标准的机会。在这方面，我重申在去年乌兰巴托专题会议上提出的建议：考虑就关贸总协定关于过境自由的第五条所涉问题谈判一项单独的多边协定。

关于贸易和贸易便利化的乌兰巴托会议以及关于基础设施发展的布基那法索会议是此次中期审查实质性筹备工作的重要部分。据我所知，这些专题会议成果的出版物正在由高级代表办公室启动。

为了最大限度地提高我们在促进内陆发展中国家利益方面协调一致努力的效率，包括有效和充分地执行《阿拉木图行动纲领》，我最近建议成立一个国

际智囊团并建议由蒙古作为东道主，将其设在乌兰巴托。我高兴地看到，这项倡议得到了我们这个国家组成员的积极支持。

我们也希望，联合国系统的有关机构和国际和区域金融机构以及我们的发展伙伴也会参与进来，确保其有效和高效地发挥职能。

至于《阿拉木图行动纲领》的国家执行情况，蒙古已经出台了若干创新措施，构筑政策框架和倡导公私伙伴关系。在我的倡议下，以千年发展目标为基础的国家发展战略——全面的中长期发展蓝图——已在今年早些时候获得批准。根据这项战略，人类发展和基础设施现代化是蒙古在2021年成为中等收入国家的一个主要优先事项。

此外，2005年开始运作的全国贸易和交通便利化委员会领受的任务是，在全国范围负责协调《行动纲领》的执行。委员会由政府、私营部门、学术界和非政府组织的代表组成，确保基础广泛的伙伴关系。

在所有利益攸关方的积极参与下，蒙古也已经制定了一项全面的部门发展方案，名为“过境蒙古”。它囊括了行动纲领中的所有优先事项和蒙古特定的目标。因此，我们认为，同有关行动的计划一起，建立一个指定的体制机制奠定了有效执行《行动纲领》的健全基础。此外，国内外投资者以及当地工商界的积极参与有助于更好地调动必要的财力和人力资源。

最后，我谨强调区域和国际合作在确保有效执行《行动纲领》方面的关键作用。在这方面，我国代表团完全赞同在我们审查会议结束时将要通过的成果文件草案中的有关规定。

我们赞赏联合国各机构、特别是高级代表办公室在《纲领》执行过程中协调全系统活动方面所做的努力。我们也承认我们的双边和多边发展伙伴，包括联合国贸易和发展大会(贸发会议)、联合国工业发展组织(工发组织)、各区域委员会、世界银行和各区域开发银行所作的重要工作和给予的支持。

我预祝大会审查工作圆满、富有成效。

主席(以西班牙语发言)：我感谢蒙古总统刚才的讲话。

我现在请马里设备与交通部长哈密德·迪亚奈·塞梅加先生阁下发言。

塞梅加先生(马里)(以法语发言)：作为马里的设备与交通部长和马里代表团团长，我谨代表马里共和国总统及内陆发展中国家集团主席阿马杜·图马尼·图雷向各位转达他的兄弟般问候。

我还代表我们集团 31 个成员国向老挝人民民主共和国总统朱马里·赛雅颂先生致敬——自从本集团 1994 年成立以来，他一直精力充沛并精明能干地领导了集团的工作。他的授权肯定产生了积极的成果；只要回顾他在《阿拉木图行动纲领》通过的过程中发挥宝贵和决定性的作用，就足以说明这一点。

此外，我感谢哈萨克斯坦总统努尔苏丹·纳扎尔巴耶夫先生。哈萨克斯坦主办了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。这是一次历史性的会议，会议的建议已经载入现在的《阿拉木图行动纲领》。

内陆发展中国家集团对乔杜里大使表示感谢。作为负责内陆发展中国家问题的副秘书长，他对他的崇高使命显示了持之以恒的决心并完全彻底的奉献，并提出了多项有关倡议。

最后，我热烈祝贺我的同胞谢克·西迪·迪亚拉大使承担潘基文先生委托给他的这项崇高任务。

我们现在开始的《阿拉木图行动纲领》中期审查是在《纲领》获得 2003 年 12 月 23 日第 58/201 号决议通过之后 5 年开展的。

发展的各种问题必须在经济全球化的框架内进行分析。内陆发展中国家也不例外。相反，我们大多数被排除在国际贸易之外，而那些确实参与国际贸易的国家也在很大程度上听命于国际经济的兴衰变迁。

我认为，简要列述我们这些国家在争取经济和社会发展中国因地理位置而不得不面对的严重制约条件，将是有助益的。

看几组数字，问题不言自明。31 个内陆发展中国家共有 1 630 万平方公里领土，占地球表面积的 12.5%，它们有 3 亿 7 千万居民，在大约 60 多亿世界人口中占 5.5%，而它们的产出只占世界生产总值的 2%。它们的基本特征是远离海洋，因此造成高昂的运输成本。哈萨克斯坦是内陆国家中离海最远的，它与可进入的最近港口相距 3 750 公里。确实，我们这些国家之间也存在差异，其中有些是石油生产国和出口国。

内陆发展中国家的外债变得越来越难以承受。至于对外贸易，凡是同运输和过境有关的一切都给它们的竞争力造成严重影响。因此，由于出口资源有限，我们必定为多样化程度很差的有限供应能力哀叹，因为这样通常生产出低劣的产品。这给发展中国家造成的后果之一是，众人皆知，其有形的基础设施差，而要发展基础设施，费用大得超出其预算。

最后一组数字：内陆发展中国家同运输有关的交易成本平均在 15%到 25%之间，大约是过境国家的两倍，是发达国家的三倍以上。

鉴于所有这些事实，我们今天面临的挑战比以往任何时候都更困难。包括国际金融危机在内的三大危机一个紧接一个地向我们袭来，尤其是过去两年。如果它们严重地动摇了发达国家和不那么脆弱的发展中国家，不难想象它们对内陆发展中国家的社会、经济和政治基础构成的威胁有多大。

如果国际社会不是更加坚定更加连贯地作出反应，内陆发展中国家和我们的伙伴们所作出的牺牲将会付诸东流。这些国家十几年来所取得的令人鼓舞的成果，特别是在改造经济使之适应全球化的要求方面的成果，将就此被毁。

我们在此进行中期审查，要清楚地阐述我们这些国家里表现出来的深刻忧虑，并且动员国际社会。我们这些国家正在恶化的局势要求所有各方都采取行动，特别是发达国家，但在一定程度上也包括新兴国家采取行动。

秘书长在他 2007 年 8 月 13 日的报告中说：

“阿拉木图行动纲领执行情况中期审查是一项重要工作，除其他外，旨在确定迄今取得的成就，如何改进工作，如何有效地利用执行期间的下半部分来推动协助内陆发展中国家的最终目标。”(A/62/226, 第 23 段)

由于全球化日趋明显，各国必须不断提高竞争力，以便通过世界贸易组织在世界多边贸易体系内发挥更大的作用；世界贸易组织的规则是发展中国家为更好参与全球竞争做准备的手段。

我谨以特殊差别待遇为例：它除了将过渡期延至一个必要的水平以外，还可以允许一个宽限期来实施技术援助和加强内陆发展中国家的能力。

在这方面，我代表内陆发展中国家集团衷心感谢世界银行和世界贸易组织帮助我们确立自我评估国家局势的方法。用这样的方法分析就有可能做到，告知履行其义务、特别是技术援助细节和提高必要能力所需的时间。

我还感谢联合国贸易和发展大会(贸发大会)成立一个我们这些国家的谈判小组并提高其能力，以便各国专家熟悉贸易谈判机制。

今天的会议让我有机会感谢整个联合国大家庭、特别是秘书长的一贯支持，毫无疑问，正是有了它们各种形式的支持才可能在执行《阿拉木图行动纲领》中取得进展。

我还要感谢由秘书长潘基文先生授权的最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室组织本次审查并协调了筹备工作，同时我要就这次行动明晰而有效，向它表示祝贺。

最后我引用非洲一句话：两象争斗，草地遭殃。在全球化背景下，《阿拉木图行动纲领》当然不是魔棒，但是全面和积极地执行这个纲领能使内陆发展中国家不致成为全球化空地上遭践踏的小草，而是使它们能参与全球经济竞争。这就是公平。

主席(以西班牙语发言)：我现在请印度外交部长普拉纳布·幕克吉先生阁下发言。

幕克吉先生(印度)(以英语发言)：《阿拉木图行动纲领》明确承认内陆发展中国家的特殊需要和问题，包括需要有持续的国际支持来解决这些问题。

同样重要的是要懂得，任何有效的办法都必须处理与内陆发展中国家毗邻的过境发展中国家所面临的制约条件和挑战。

然而，我们的审查表明，问题的确就在于执行的细节。

尽管内陆发展中国家做出了最大的努力，但是它们仍然没有能够充分利用阿拉木图以来所目睹的全球增长，而且其中许多国家仍然被国际贸易体系边缘化。

贸易便利和过境程序的现代化仍待落实，这主要是由于它们既缺乏自有的资源和能力，也缺乏资金和技术援助。

所以，在 31 个内陆发展中国家中有 16 个仍被列为最不发达国家，这绝非偶然。当前的全球粮食和能源危机使得它们的问题更加尖锐化。

因此，我们必须利用这次机会切实评估在执行《阿拉木图行动纲领》方面的挑战。

联合国和其他机构有各种报告都明确认定，资源匮乏是执行《阿拉木图行动纲领》的关键障碍。

过境运输基础设施项目投资大，酝酿期长，一般来说回报率低而相对风险高。

这自然就难以吸引私营部门的投资，在私营部门发育不完善的国家尤其如此。

因此，官方发展援助仍然是长期供资的关键。然而，令人遗憾的是，在内陆发展中国家，流向运输部门的官方发展援助已实际有所下降。

此外，基础设施的发展还需要有高效的仓储和后勤管理体系以及综合信息与通讯网络来补充。它还要

求内陆国家的运输基础设施与它们过境发展中国家的过境运输基础设施以及同任何特殊过境运输走廊实现无缝一体化。必需鼓励多式联运。所有这些都需大量的资金和技术援助以及能力建设。

过境发展中国家本身面临许多发展挑战。然而，即便在它们本国某些区域与海洋的距离同内陆国家一样远的情况下，它们还是为了向内陆国家提供过境运输便利而承受了额外的代价。虽然过境发展中国家出于合作精神和友谊而承担这代价，但是也必需向它们提供更多的国际支持。

《阿拉木图行动纲领》中设想的其他援助也是有限的。减债并没有变成额外的资源，因为许多债务已经在拖欠。技术转让没有成效。我们需要有一个积极的机制来推动按照减让性费率和优惠费率进行技术转让。

增进来自内陆发展中国家和过境发展中国家的国际贸易，对于它们的发展是至关重要的。这就需要有一个有利的国际环境。对于内陆发展中国家和过境发展中国家有特殊利益的产品，发达国家必需提供更大市场准入机会。特殊和差别待遇的总原则是绝对必要的。

贸易和过境问题是密不可分的。要增进贸易便利化、提高海关管制的效率和促进简化国际贸易文件和程序就需要技术和资金援助。

我们还必须依然认识到，在执行《阿拉木图行动纲领》中存在着重大的区域差异，不能一概而论。酌情采取双边主动行动，也会发挥关键的作用。

进一步聚焦于内陆发展中国家所面临的挑战所突出的是，某些发展中国家内的一些地区因地理或政治边界的缘故而难以进入全球市场。难以入海和远离国际市场使它们面临类似于内陆发展中国家所面临的挑战。得当的做法是，承认这种需要并呼吁为满足一个国家某些内陆地区的各种特殊过境需要而开展合作。

我国同内陆邻国有着优良的历史渊源，并且极为重视进一步加强这些纽带，包括通过过境运输问题的

合作。作为南南合作的一部分，我们还为其他内陆发展中国家和过境发展中国家的发展努力做出了贡献。

同我国有共同边界的内陆发展中国家享有特别的双边合作协定，使它们的货物简便地经印度过境。

旨在改善过境连通性和区域内贸易的区域倡议，同样是我们的优先事项。我们还继续同内陆邻国建立基础设施开发的财政伙伴关系，并提供技术、经济和能力建设方面的支持。

我们希望，这次中期审查将增加《阿拉木图行动纲领》执行的活力，包括增进国际社会提供的援助。

在我结束发言之前，让我感谢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谢克·迪亚拉先生和他的团队正在从事的杰出工作，并感谢他们为使这次审查成功所做出的努力。

主席(以西班牙语发言)：我现在请奥地利欧洲和国际事务国务秘书汉斯·温克勒尔先生阁下发言。

温克勒尔(奥地利)(以英语发言)：首先，我对有机会在大会这次关于内陆发展中国家的辩论中发言表示衷心的感谢。我认为这次会议不仅是及时的，而且是极为重要的。

尽管在执行千年发展目标、特别是在减贫领域内取得了真实的进展，最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿国家仍然是受影响最深的。正如关于千年发展目标的执行和进展情况的各项报告所指出的那样，它们需要我们给予最高度的重视。

2008年举行了有包括许多国家元首和政府首脑在内的政治层面参与的一些重要活动，探讨发展合作。我本人出席了在阿克拉举行的第十二届贸发大会和关于援助效率的高级别论坛。这些活动证实了我们现在讨论的这一国家集团确实需要我们给予特别关注。

我还要提起几天前举行了大会的非洲和千年发展目标首脑会议。奥地利联邦总统和奥地利联邦总理出席了这些会议。

此外，我们正在筹备审查蒙特雷共识执行情况多哈发展筹资问题后续国际会议。会议将在 11 月底至 12 月初举行。

如果没有后续的具体行动，所有这些高级别会议都将是徒劳无益的。所以，要不失时机地大幅度加强我们发达国家和发展中国家的共同努力，以使全世界所有国家和人民都实现千年发展目标。

奥地利把《阿拉木图行动纲领》视为承认内陆发展中国家特殊需要和问题的一个重要里程碑。我们的共同目标必然是将这些国家有效地融合到世界经济里来。这是减贫和实现千年发展目标的前提条件。

站在《阿拉木图行动纲领》的中间点上，我们必须回顾我们在帮助内陆发展中国家消除它们发展制约条件的共同努力中成就几何。

世界上 31 个内陆发展中国家在其为实现消除贫困和提高人民生活水平这些目标而努力的过程中继续面临着严重的制约条件。根据 2007-2008 年人类发展指数排名，人类发展指数得分最低的 12 个国家中有 8 个是内陆国家，10 个内陆国家被归入人类发展指数低的国家行列，而没有一个非欧洲内陆国家被归入人类发展指数高的国家行列。

内陆国家的经济和人类发展指数普遍低于它们沿海邻国的原因之一是它们依赖于邻国的过境通道进入海外市场。

撒哈拉以南非洲内陆发展中国家受到的影响格外严重。与世界市场的隔绝、基础设施不善、通讯问题和后勤延误，大大地增加了非洲公司的成本并给它们的经济造成额外负担。私营部门，特别是运输和能源部门所付出的成本代价令人望而生畏，其损失的程度要大于这些国家可能拥有的诸如劳动力成本较低等任何比较优势。

请允许我介绍一下作为欧洲中部一个多山的内陆国家、奥地利的经验。事实证明，第二次世界大战之后我们的地缘政治局势是处于两个不同的政治和

经济体系之间的边缘，成了贸易与经济一体化的障碍。1989 年柏林墙拆除和铁幕消失，奥地利从 1995 年起加入欧盟以及欧盟向东欧扩大，为奥地利提供了前所未有的经济机会，为其人民提供了福利。

我们的例子表明，深入的区域一体化和合作不仅需要适当的经济和社会环境，而且也需要有利的地缘政治条件。今天，奥地利作为欧盟的一员，可以通过公路、铁路和内陆航运进入欧盟成员国的所有港口。多瑙河公约保证我们过境和进入黑海港口。该公约规定并保障多瑙河上的自由交通。

在 1973 年至 1982 年的第三次联合国海洋法会议期间，奥地利是所谓的地理不利国集团的主席，该集团大多数成员是内陆发展中国家。奥地利在这个位置上代表了它们的利益，主要集中于参与研究使用海洋资源、在联合国海洋法公约各机构中的代表权以及过境权和进入海洋等方面的问题。

欧洲一体化为我们提供了宝贵的帮助。联合规划运输设施和道路，以及共同向基础设施部门的项目提供资助，才使得过境运输能够消除不利的环境影响。

由于我们本身的历史和经验，奥地利把它的发展合作集中于内陆发展中国家的伙伴，如布基纳法索、乌干达、埃塞俄比亚、不丹、摩尔多瓦和前南斯拉夫的马其顿共和国。特别重视的是，支持撒哈拉以南非洲的区域基础设施的发展，并继续向欧盟非洲基础设施信托基金会捐款。

根据我们自身的经验，而且因为这得到了统计数字和事实的支持，我要强调区域一体化具有重要意义。这一点怎么强调也不够。它提供安全与和平，而且通过共同的政治和经济稳定及共同的法律框架预防危机。这是过境和自由进入海洋的基本必要前提。

主席先生，至此我发言结束。祝你——和我们所有人——会议成功。

上午 11 时 15 分散会。