



大会

第六十三届会议

正式记录

第十八次全体会议

2008年10月2日星期四下午3时举行
纽约

主席： 德斯科托·布罗克曼先生..... (尼加拉瓜)

因主席缺席，副主席亚涅斯-巴努埃沃先生(西班牙)主持会议。

下午3时10分开会。

《阿拉木图行动纲领》中期审查高级别全体会议

议程项目 52(续)

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*)

代理主席(以西班牙语发言)：我请老挝人民民主共和国副总理兼外交部长通伦·西苏里先生阁下发言。

西苏里先生(老挝人民民主共和国)(以英语发言)：我谨代表老挝代表团，祝贺大会主席当选主持这个重要论坛的工作。

我也赞扬日本大使高须幸雄高效地协调有关本次会议成果文件的谈判。

我们感谢潘基文秘书长提交有关《阿拉木图行动纲领》执行情况的全面报告。我们对迄今为止取得的进展感到高兴。内陆发展中国家的特殊问题和需要已经得到广泛承认，区域和全球多边机构和发展机构也对建立高效运输系统给予了更多关注并提供了更多资源。

然而，要实现《阿拉木图行动纲领》，依然要做更多工作。在这方面，需要采取进一步行动，通过推动区域和次区域合作安排、促进内陆发展中国家与邻国开展更紧密合作、开展过境运输政策改革以及采取贸易便利化措施，加快建立可行和可预测的过境运输系统的进程。为来自内陆发展中国家的货物扩大市场准入也同样重要。

尽管取得了一定进展，但内陆发展中国家的经济增长和社会福祉依然十分容易受外部冲击和国际社会面临的多重挑战——金融不稳定、全球经济放缓、粮食和燃料价格高涨以及气候变化影响——的影响。内陆发展中国家在国际贸易体系中继续被边缘化，这使它们无法充分发挥贸易作为实现其发展目标工具的作用。

这项决议草案将再次激励所有利益攸关方为履行各自的承诺做更多工作，这是《阿拉木图行动纲领》所呼吁的。

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。

08-53292 (C)



自通过以来,《阿拉木图行动纲领》已转变为老挝政府的发展战略。公共工程和交通部下设了国家交通委员会,作为一个监测和报告机制。老挝人民民主共和国位于新兴的大湄公河次区域的战略中心位置,我们履行了我们积极参加次区域和东南亚国家联盟(东盟)经济合作战略框架的坚定承诺。

为了从区域和次区域合作方案中受益,同时促进贸易、投资和旅游业,老挝政府正在推行逐步从内陆国家转变为“陆地连通”国家的政策,给予建设公路交通网和连通区域和国际的通道,包括铁路连接和公路养护和重建优先地位。

2008年3月,在老挝人民民主共和国万象举行的大湄公河次区域第三次领导人会议上,在“加强联系性、提升竞争力”的主题下,次区域六国领导人通过了《领导人联合宣言》和《2008年至2012年大湄公河次区域发展万象行动计划》。

次区域各国领导人重申,他们致力于建立更紧密的次区域联系。他们还承诺加速次区域走廊未完成路段的建设和改造,将次区域走廊扩展为包含泛亚铁路在内的多式联运通道。

最后,老挝人民民主共和国重申,我们坚定不移地致力于继续与其它内陆发展中国家及其过境邻国开展合作,以便对执行《阿拉木图行动纲领》采取后续行动。

我们真诚感谢所有捐助国多年来为我国提供的慷慨援助。然而,作为一个内陆最不发达国家,老挝人民民主共和国的能力有限,因此我们希望得到捐助界,包括联合国系统的更多支持和援助。

代理主席(以西班牙语发言):我现在请博茨瓦纳外交与国际合作部长先生 Phandu T. C. Skalemani 阁下发言。

Skalemani 先生(博茨瓦纳)(以英语发言):博茨瓦纳欢迎召开此次高级别全体会议,以审查在执行帮助内陆发展中国家的《阿拉木图行动纲领》方面取得的进展。

我感谢秘书长提交关于《阿拉木图行动纲领》执行情况的全面和内容丰富的报告。我也感谢最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处开展了重要工作,在协调和宣传处境特殊的这几类国家的发展议程方面发挥了关键作用。

本次会议非常及时,尤其因为它是在关于非洲需要和审查千年发展目标执行情况的高级别会议后随即召开的。有效执行《阿拉木图行动纲领》将为贸易、经济增长以及发展创造机会,因为《纲领》是促进实现千年发展目标的关键要素之一。

大会在2003年8月通过的《阿拉木图行动纲领》是满足内陆发展中国的特殊需要和应对其挑战的第一个全面的全球战略。《纲领》承认,缺少高效的过境运输路线及与之相关的陆路运输高成本造成的制约,对内陆国家出口品的竞争力和获得进口货物产生不利影响。博茨瓦纳正在尽力执行《阿拉木图行动纲领》。

博茨瓦纳位于南部非洲高原中心,周边有四个国家,离最近的海港约有762公里。我们的地理位置使我们在利用较便宜的运输手段方面处于劣势。

尽管地处内陆,但我国是重要的过境运输路线,有责任便利过境货物的通畅和高效流动。我们认真对待这一责任,我们在国家一级、与邻国在双边一级以及在南部非洲发展共同体(南共体)框架内实施的方案就表明了这一点。

我国的南北向和东西向过境运输量很大。沃尔维斯湾走廊,亦即横贯卡拉哈里沙漠走廊,穿过博茨瓦纳西部,把纳米比亚、博茨瓦纳和南非连接在一起。而德班-卢本巴希走廊则横贯博茨瓦纳部分地区,把我们与赞比亚、刚果民主共和国和南非连接在一起。

在这方面,博茨瓦纳设想建立一站式边境检查站,以便解决边境上的延误问题。这些检查站将使相邻国家在降低运输成本和减少过境时间方面受益。

博茨瓦纳高度赞赏我们从过境和沿海邻国那里得到的援助、支持以及合作。十分令人满意的是,博

茨瓦纳的进出口货物畅通无阻地通过邻国的公路、铁路及港口。因此，在发展高效交通基础设施方面给予沿海和过境国任何援助，对内陆国家的贸易路线是至关重要的。在这方面，继续努力加强经济合作与区域交流应当得到更多资金和技术支助。

作为发展中国家，博茨瓦纳的生产资料多为进口，对像我国这样以矿业为主的经济体来说，这意味着每年进口大量设备。因此，保证高效的运输路线和服务，以便利货物流动是至关重要的。因此，博茨瓦纳对简化、统一以及实现运输和过境规则标准化的双边和区域安排高度重视，以便尽量减少贸易成本，使我们的产品在国际市场上具有竞争力。

我国代表团认为，迫切需要加强和协调各区域经济共同体、联合国、布雷顿森林机构以及发展银行的举措和方案，以便在这些举措和方案的运作过程中实现适当的协同作用和协调，从而补充《阿拉木图行动纲领》。

为改造现有交通基础设施提供援助是至关重要的。这会确保交通走廊的可行性，并且为居住在走廊沿线的社区带来持续的经济附带利益。

为进一步便利迅速和高效的贸易流动，博茨瓦纳目前正在扩建位于哈博罗内的塞雷茨·卡马国际机场。该机场将能够起降更大型的飞机，这将能够实现大量货物的运输。

博茨瓦纳被划分为中等收入国家，这提出了一些挑战，因为我们无法获得捐助机构的发展援助。应当考虑到内陆国家在基础设施建设方面的特殊情况，因为它们严重的制约能力因素。因此，实现《阿拉木图行动纲领》的各项目标仍将是一个挑战。不过，我们将通过与邻国的伙伴关系和协作，努力履行我们的承诺。

最后，我再次重申，我们致力于执行《阿拉木图行动纲领》，因为《纲领》如果得到全面执行，将加强博茨瓦纳的贸易机会，实际上也是促进整个南共体区域的公平发展。

代理主席(以西班牙语发言)：我现在请乌干达共和国工程和运输国务部长 Simon Ejua 先生阁下发言。

Ejua 先生(乌干达)(以英语发言)：我今天非常荣幸在此参加此次《阿拉木图行动纲领》审查会议。作为一个内陆发展中国家，乌干达欢迎有机会参加。

由于在境内和国际上缺少出海通道和国际水道，内陆发展中国家面临的特殊挑战限制了它们有效参与国际贸易的范围。因此，它们需要其过境邻国的合作与协作，以便克服它们面临的挑战。

《阿拉木图行动纲领》为内陆发展中国家与过境发展中国家的合作提供了全球框架，因此它是这些国家发展议程上的一个关键内容。《纲领》也是一个重要的努力，目的是有效处理内陆发展中国家的特殊需要和挑战，并且促进它们融入区域经济共同体和伙伴关系。

乌干达认为，对《阿拉木图行动纲领》进行审查将为内陆国家当前面临的挑战提供解决办法。

《阿拉木图行动纲领》提供了一个全球框架，以便在内陆和过境发展中国家以及小岛屿发展中国家建立适当的过境运输系统，并且认识到有效的解决办法需要采取综合办法，以便把这些国家面临的挑战和问题转变为机会。

在座各位都知道，基础设施不足是在内陆发展中国家和过境发展中国家建立高效过境运输系统的主要障碍。满足这些需要将需要作出大量投资、建立公私伙伴关系、进行能力建设、采取新的政策，以及酌情开展体制改革。这要求内陆发展中国家和过境发展中国家与其伙伴开展更紧密的合作，以便提供额外资金和能力建设援助。

公路运输是内陆发展中国家进出口货物的主要运输模式。需要为扩建和养护公路交通基础设施分配可观的资源。

国际公路运输面临的主要挑战是：车辆老化、车辆超载、道路安全状况恶化、交通走廊沿线缺乏社会

基础设施、通关程序繁琐以及公路养护不佳。次区域和区域的基础设施建设计划应当高度重视把内陆发展中国家与过境发展中国家的运输网络以及与区域网络连接起来的交通走廊。

铁路在连接海港与内陆发展中国家的过境运输走廊系统中发挥着重要作用。主要关注的问题包括机车和车厢等设备有限这个长期问题以及保养标准低。需要采取的行动包括：结合新的技术改进和正在审查的创新方法，作为优先事项建造新铁路连线和改造现有铁路设施。

港口运营的效率取决于充分的基础设施和良好的管理。由于一系列基础设施不足和运营制约因素，包括过境货物的装卸和仓储设施不佳、货物通关和放行手续繁琐、拥塞以及缺乏熟练劳动力，许多海港是过境运输系统中的关键瓶颈。

内陆和过境发展中国家应力求作出合作安排，以便改善为过境货物提供的港口设施和服务，包括对现有码头进行现代化改造、建造新码头以及酌情简化程序。

内陆水道为一些内陆发展中国家提供过境服务。此类水道沿线的过境服务效率需要更好的基础设施、管理河/湖泊航运业务的适当法律框架以及更有效的环境和安全措施。应当作出更多努力，以改善和扩展把内陆发展中国家与海港相连接的走廊沿线的河/湖基础设施。

管道提供了成本效益高的石油和天然气运输手段。管道的规划和建设需要内陆和过境发展中国家之间的密切合作。管道建设需要大量投资，也必须获得私营部门的资金投入。内陆和过境发展中国家应当开展合作和协调，以便沿效益最好和最合适或者距离最短的线路建造管道，同时考虑有关各方的利益。

我相信，此次会议在总结迄今所取得的进展和未解决的挑战之后，将就加强执行《阿拉木图行动纲领》的具体行动和可达到的目标提出建议，以使内陆和过境国家有益地融入全球贸易体系。

代理主席(以西班牙语发言)：我现在请孟加拉国外交部顾问伊夫特卡尔·艾哈迈德·乔杜里先生阁下发言。

乔杜里先生(孟加拉国)(以英语发言)：作为最不发达国家集团主席，首先我谨代表本集团赞扬主席举办此次内陆发展中国家问题高级别会议。

我们应当赞扬秘书长及秘书长最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表为此次活动作出的实质性贡献。

内陆国家面临的挑战是巨大的，而内陆最不发达国家的情况最糟糕。在竞争激烈的世界中，内陆发展中国家由于出口品范围狭窄、缺少出海口、远离主要国际市场、交通基础设施不足以及过境手续繁琐而面临严重制约。它们在使其经济融入世界市场方面依然面临难以应对的挑战。

内陆发展中国家也十分容易受外部冲击的影响，由于诸多新出现的挑战，这种影响令人痛苦地被增大了。气候变化和全球变暖对内陆发展中国家旨在消除贫困、饥饿、营养不良、疾病和文盲以及实现其它经济社会目标的努力造成严重威胁。

内陆发展中国家的过境邻国多为发展中国家或新兴经济体。它们也遇到类似挑战以及资源和基础设施不足的情况。必须全面解决这些特殊需要和挑战。充分执行《阿拉木图行动纲领》至关重要。我们赞成秘书长的意见，即

“旨在处理过境问题的各项措施必须触及基础设施不足、贸易失调、运输组织效率低下以及管理、程序、规范和体制系统薄弱不堪等问题。”(A/63/165 第 77 段)。

这种全面办法将为内陆发展中国家及其过境邻国取得双赢结果。

我们必须加强为内陆和过境国家建立可行和可预见的运输系统的全球努力。应当确保建造、保养

以及改善这些国家的交通、仓储及其它与运输相关的设施。

官方发展援助仍然是内陆和过境国家基础设施建设的主要投资来源。发展伙伴应当在可预见的基础上提供充足的资金和技术援助，以便在这些国家开展运输基础设施项目。

内陆国家及其过境邻国必须开展密切和有效的合作，以便建立高效运输系统。南南合作，包括三角合作和区域以及次区域合作，在这方面都变得越来越重要。

最后，请允许我重申最不发达国家对内陆发展中国家的声援，以及孟加拉国对内陆发展中国家坚定不移的支持。我国本身不是直接过境国，而是通过第三国为两个内陆国家提供过境。

孟加拉国政府一直积极为本区域的内陆国家提供过境设施。我们正在全国建设不中断的公路网。发展涵盖公路、铁路以及水道的多模式过境运输安排需要大量投资。我们呼吁我们的发展伙伴在这方面提供充分支持。

代理主席(以西班牙语发言)：我现在请赞比亚共和国通信和运输部长 Dora Siliya 女士阁下发言。

Siliya 女士(赞比亚)(以英语发言)：我国代表团祝贺秘书长召开此次《阿拉木图行动纲领》中期审查高级别会议。正如先前的发言者所说的那样，审查为我们提供了又一个平台，以解决内陆发展中国家当前和长期面临的挑战。

根据现有统计数据，在 2006 和 2007 年期间，撒哈拉以南非洲享有正的、稳定的贸易平衡，平均出口占国内生产总值(国内总产值)的 40%，而进口在 2006 年为 36%，2007 年为 38.8%。

同样，关于信息和通信技术的发展，2006 年非洲人口中因特网的普及率为 4.7%。在亚洲和北美，普及率分别为 13.7%和 38.7%。具体就内陆发展中国家而言，2006 年的因特网普及率为 2.9%。现在，这些统

计数字表明，非洲的信息和通信技术发展水平为世界的最低，只占世界因特网普及率的 3.4%。

在赞比亚，有关增长的统计数字相当有利，目前的国内总产值为 109 亿美元，增长率为 5.5%，人均国内总产值为 920 美元。然而，现有的运输和通信基础设施无法长期维持这一增长。研究表明，移动电话普及率只要增加 10%，就可增加多达 2.6% 的国内总产值。

赞比亚政府认识到通信和运输基础设施对维持经济增长、长期创造财富和就业的重要作用。

我们眼前的挑战就是未能前所未有的经济活动水平作出迅速和充分的反应。例如，我国南北走廊的货运大幅增加，造成道路维修费的沉重负担。该走廊主要道路网沿线的 1 200 公里长的铁路网年久失修，加重了这一负担。

据估计，维修南北走廊的铁路线需要 1 亿美元，达累斯萨拉姆走廊将另外需要 1.79 亿美元，后者是连接赞比亚和坦桑尼亚并最终通向非洲东岸港口的坦桑尼亚-赞比亚铁路局(坦赞铁路)的铁路线。

作为一个内陆国家，我们也面临缺乏充分和高效率的边界设施的直接挑战，对促进贸易造成不利的影响。我国南北走廊又是一个恰当的例子，在任何时候都有 200 多辆卡车等待过关，以将货物从赞比亚以南各国运送到刚果民主共和国。这些卡车回程时满载数吨铜材。

我国代表团认为，在对《阿拉木图行动纲领》进行中期审查时，我们应当给过境国重下定义，以包括一些像赞比亚这样的内陆国家，大量过境货物经这些国家前往别国。

我们的长期挑战数不胜数，但并非不可逾越。我们认为，在对《阿拉木图行动纲领》的本次审查中，必须制定明确的指导方针和支助措施，以协助内陆和过境发展中国家建立一体化的多模式运输系统。

例如，在赞比亚，我们正在寻求资助，为坦赞铁路连接坦噶尼喀湖的姆普伦古港的铁路进行可行性

研究，我们也在为建造连接津巴布韦狮子洞的 2 百公里长的铁路进行同样的研究，以便接通最短的出海通道，也就是莫桑比克的贝拉港。目前，我们最受欢迎的出海通道的长度略为超过 3 000 公里，连接南非共和国的德班港。

我们继续努力推动贸易和加强通信，迄今为止花费了 4 800 万美元铺设 1 750 公里长的光导纤维。我们的目标是到 2015 年在全国另外铺设 1 万公里的光导纤维。

作为一个周围有八个邻国的内陆国家，我们认识到，我们必须同本区域和私营部门一道努力，加强连通性并从通信和运输基础设施的投资中获得最大回报。最近的一项研究估计，东南非洲的每年基础设施开支至少要 400 亿美元。这笔投资将用于通信、运输和能源发展。

尽管我们努力为促进贸易提供必要的基础设施，但由于世界石油价格高涨，像赞比亚这样的非产油内陆发展中国家将继续面临运输费用高昂的挑战，在一些情况下高达额外的 50%。

我们解决那些继续对我们的发展提出挑战的软件问题，包括机构和行政方面的制约因素是极为重要的。也必须以有利的法律和管理环境来支助政策的明确执行。

正如托马斯·弗里德曼在《世界是平坦的》一书中精辟指出的那样，我们今天讨论的这些问题——通信和运输——使世界社会比以往任何时候更加紧密。这就是为什么我们的发展伙伴必须继续提供所有必要的援助。

例如，我们在“2030 年赞比亚的愿景”中保证把赞比亚从一个最不发达国家改变为中等收入国家，我们把我国的内陆地理位置看作是本区域内外通信和运输连通性的另一种可能。发达的基础设施提高效率，因而为所有人，包括我们的发展伙伴，创造收益。

最后，请允许我指出，赞比亚希望在下次审查《阿拉木图行动纲领》时，《纲领》成员国之间将能够交

流有关执行工作所有方面的更加积极的报告。这样做的方法不仅包括符合预算程序的良好规划等本国努力，而且也包括我们的合作伙伴履行承诺。

代理主席(以西班牙语发言)：我现在请尼泊尔联邦民主共和国外交部长 Upendra Yadav 先生阁下发言。

Yadav 先生(尼泊尔)(以英语发言)：五年前商定的《阿拉木图行动纲领》是内陆发展中国家、过境发展中国家同发达国家之间为克服内陆发展中国家的特殊问题而结成伙伴关系的良好基础，这些发展中国家面临缺乏入海口和无法进入全球市场的困难。当我们在此聚会对其执行情况进行中期审查时，我们需要不光是确保《行动纲领》所有活动的有效执行。

秘书长的报告表明，内陆和过境发展中国家在执行《阿拉木图行动纲领》商定的具体行动方面都取得了一些进展。它们实行了政策改革，优先重视过境运输问题。它们在发展运输基础设施和促进贸易，以及援助、债务减免和市场准入等方面结成了更为强大的发展伙伴关系。这使内陆发展中国家集团能够取得较高的年增长率。

但是，分开的数据表明，不同国家在执行《纲领》中处于不同的阶段。冲突后内陆国家需要获得特别的关注和支助。

我国代表团认为，我们应当对执行《阿拉木图行动纲领》中取得的进展、吸取的教训以及遇到的问题进行现实的评估，并商定加快其执行的措施。在这样做的时候，我们应当集中精力缩小在履行商定承诺方面的差距。我们也应考虑到气候变化、全球粮食和能源危机以及其它种种外来冲击所提出的新挑战。

内陆发展中国家由于其地理上的劣势，在全球市场中被不公平地边缘化。它们的基础设施发展不足，交通运输系统拥塞，存在机构性瓶颈问题及贸易能力制约因素。结果，它们的竞争效率是疲软和脆弱的。

因此，为了重申它们出入海洋的权利和以各种运输手段过境的自由，需要制定特别方案，为保证这些权利而提升必要的设施。

增加官方发展援助对于资助这些国家发展基础设施是至关重要的。我们敦促捐助界增加援助，根据内陆发展中国家的国家发展需求和优先事项，支助对贸易的公共投资。

国际贸易和贸易便利化对内陆发展中国家改善和促进贸易这个增长引擎是同样重要的。道路和运输状况不佳、对初级产品出口的依赖、过境运输费用高昂以及无数程序性制约和延误，继续严重损害内陆国家的贸易效率。

我们欢迎世界贸易组织的《贸易援助计划》，并强调指出，在发展贸易后勤设施和贸易多样化战略以及解决贸易调整费用方面，需要为该切实计划拨出更多有效利用的资源。

尽管作出了全球努力，但数据显示，总共 31 个内陆国家在世界出口中仅占 0.61% 份额，在世界进口中仅占 0.57% 份额。鉴于内陆发展中国家在国际贸易中这一微不足道的比例，它们在多边贸易制度下有权享受充分的特殊措施和优惠待遇，以保证它们在探讨竞争性贸易机会时有公平性和可预测性。因此，国际社会应当以更加可预测和可持续的方式，向内陆发展中国家提供财政和技术支助。

尼泊尔充分致力于在国家一级采取所有必要措施以执行《阿拉木图行动纲领》。尼泊尔经历了巨大的政治和经济转变过程。我国新的社会和经济方案旨在加快我国的社会经济进步。我们也需要执行一项冲突后重建方案。

我们注重增加农业产量、建设农村基础设施、增加道路连通性，以及营造一个高增长的工业环境。我国政府正在工业和贸易政策以及运输和海关程序方面进行各种改革。

我们需要强大的伙伴关系和足够的资源。在这一关键时刻，我们呼吁我们的所有发展伙伴继续提供并

增加支助，使我们能够在规定的时限内充分执行《阿拉木图行动纲领》。

代理主席(以西班牙语发言)：我现在请哈萨克斯坦共和国副外长努尔兰·达内诺夫先生阁下发言。

达内诺夫先生(哈萨克斯坦)(以西班牙语发言)：今天，我非常荣幸地来到这里参加对我国非常重要的本次会议。

(以俄语发言)

首先，请允许我感谢高级代表办事处组织本次会议，以及为促进内陆发展中国家的利益所做的各方面工作。

我们赞扬中期审查筹备进程，期间举行了一些专题会议，涉及包括布基那法索的过境运输基础设施和对蒙古的贸易援助等议题。还举行了三次联合国区域经济委员会会议和许多其它筹备会议。

这些会议以及秘书长报告中的调查结果和建议，为全面评估《阿拉木图行动纲领》的执行情况和制订后续措施，提供了良好的基础。在这方面，我必须指出昨天举行的高级别投资论坛的重要性。

非常重要的一点是，我们将要通过的成果文件是一项共同谅解和共识的结果。这使我们确信，会议将对成功执行《阿拉木图行动纲领》和保护并促进内陆发展中国家的利益作出贡献。

过去五年来，内陆发展中国家在根据《阿拉木图行动纲领》执行各项任务方面取得了相当大的进展，令人深受鼓舞。

特别重要的是，世界社会已承认内陆国家的特殊需要，而这些需要必须得到考虑。然而，我们必须认识到，尽管发生了值得注意的积极变化，但该组许多国家继续受到阻碍其经济发展的因素的不利影响，并且未充分参与国际贸易制度。其主要原因是众所周知的，并在秘书长的报告中得到清楚和令人信服的阐述。

哈萨克斯坦强烈呼吁国际社会适当关注内陆国家的经济脆弱性，确保它们有平等机会进入世界市

场，并向它们提供全面支助，以帮助它们克服同其地理位置有关的障碍和问题。

在这方面，我们认为必须加快《阿拉木图行动纲领》中各项建议的切实执行。

哈萨克斯坦清楚地了解国家努力的重要性。因此，我国政府正在国家一级作出注重结果的努力，以发展贸易能力和运输部门。这项工作包括实现现有设施的现代化、改善运输服务的商业定向，以及消除发展过境装运所面临的非体质壁垒。

从现在到 2015 年时期的《哈萨克斯坦运输战略》体现了这一领域中的主要目标和参数。《战略》规定要执行大约 80 个投资项目，以建造和改善机场、公路和铁路，以及发展在区域和区域间各级重要的海港基础设施。这些项目的费用大约为 300 亿美元。

这些优先事项之一就是建立西欧——中国西部高速公路过境走廊的大型项目。哈萨克境内路段的长度超过 2 700 公里，它可被视为欧亚运输的一个环节。该项目得到俄罗斯的支助，目前正在同中国进行会谈。

除了投资者的资金外，我国准备自己出资。一个合营企业、即哈萨克斯坦公私伙伴关系中心被赋予这方面的重要作用。根据最近在阿斯塔纳举行的有关欧亚过境发展项目议题的“横贯欧亚-2008”的第七次国际论坛与会者的观点，哈萨克斯坦大体上达到了吸引对运输基础设施的外来投资的基本先决条件。

在这方面，我要强调会员国同各区域委员会进行有效合作的重要性。总的来说，我们对亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)和欧洲经济委员会(欧经会)参加大型项目的执行并为此所作的贡献感到满意，这些项目大大改善亚洲地区的运输基础设施。

这首先指的是《亚洲公路网政府间协定》和《横贯亚洲铁路网政府间协定》，它们为发展我们地区的内陆发展中国家和过境国的农业和工业，带来了新的可能性。

亚太经社会和欧经会为加强发展区域间陆地和陆海运输连通线的机构能力而执行的联合项目也非常重要。

我特别指出在欧洲——高加索——亚洲运输走廊方案(欧高亚走廊)和中亚经济体特别方案(中亚经济体方案)框架内执行运输项目的重要性。自 1998 年以来，哈萨克斯坦作为负责运输和跨界问题的国家，在项目工作组框架内开展了大规模的活动。该工作组的工作确保中亚经济体方案各国参与协调国家法律、消除贸易的非体质壁垒，以及协调中亚经济体方案地区内的公路和铁路网。

与此同时，联合国应当更多地关注中亚各国和哈萨克斯坦，特别是发展过境和运输能力，因为它们在对应对该区域能源和粮食安全挑战方面发挥越来越大的作用。

在这方面，我们充分支持联合国秘书处关于为中亚各国设立亚太经社会/欧经会次区域联合办事处的倡议。我们希望，各会员国将支持哈萨克斯坦关于把办事处设在阿拉木图的建议，我们相信，这样做有助于协调实现欧亚发展目标的努力。

鉴于运输基础设施的发展是内陆国家主要优先事项之一，必须指出，该组中的大多数发展中国家需要获得财政和技术援助。在这方面，我们认为，在成果文件草案中必须呼吁捐助国以及国际组织和机构，以赠款和优惠信贷的形式，为根据《阿拉木图行动纲领》执行区域和区域间项目提供必要和协调一致的技术和财政援助。我们表示希望，支持《行动纲领》的各方将适当响应这一呼吁。

最后，我强调，哈萨克斯坦将继续积极支持联合国及其各区域委员会为促进内陆发展中国家的利益开展的活动，并将采取一切必要措施确保这些活动有效进行。

代理主席(以西班牙语发言)：我现在请纳米比亚共和国工程和运输部副部长保罗·史密特先生阁下发言。

史密特先生 (纳米比亚) (以英语发言): 在专门对《阿拉木图行动纲领》进行中期审查的本次高级别全体会议上发言, 确实使我感到荣幸。

本次会议为我们提供了一次机会, 审查我们自 5 年前在哈萨克斯坦阿拉木图举行开创性会议以来所取得的进展。它也使使我们能够交流经验、吸取的经验教训、在执行过程中遇到的制约因素以及解决它们的可能方法, 并重申我们对满足内陆和过境发展中国家的特殊需要的承诺。

纳米比亚代表团赞同安提瓜和巴布达将以 77 国集团加中国的名义所作的发言。

《阿拉木图宣言》把建立有效过境系统的首要责任放在内陆和过境发展中国家的身上。在这方面, 自从阿拉木图会议以来, 我国纳米比亚作为过境发展中国家, 在同内陆邻国的合作下, 在实现《行动纲领》的宗旨方面取得了重大进展。实际上, 我们的过境运输方案早在《纲领》获得通过之前, 随着过境运输走廊各机构的成立就已经启动。

为了治理和管理沃尔维斯湾走廊而在 2000 年建立的“沃尔维斯湾走廊集团”包括以下走廊: 横贯卡普里维走廊, 提供赞比亚通往刚果民主共和国卢本巴希以及穿越博茨瓦纳直达津巴布韦的公路连通性; 以铁路和公路把纳米比亚同安哥拉南部连接起来的横贯库内内走廊; 以及设想的温得和克-罗安达走廊, 以公路经由纳米比亚东北部和安哥拉东南部把这两个城市连接起来。

为了补充沃尔维斯湾走廊集团, 在 2005 年成立了横贯卡拉哈里走廊秘书处。它负责管理横贯卡拉哈里走廊, 该走廊把纳米比亚同博茨瓦纳南部连接起来, 并通过卡拉哈里公路同南非连接, 进而通过马普托走廊同莫桑比克相连。南部走廊网络将最终由西向东连接南部非洲内陆国家。

我们执行《阿拉木图行动纲领》的努力取得了以下进一步发展。

纳米比亚、博茨瓦纳和南非在 2003 年 11 月签署了《关于横贯卡拉哈里走廊的管理与发展的谅解备忘录》。

纳米比亚还与博茨瓦纳、赞比亚和津巴布韦签署了一份关于管理和发展陆港设施的谅解备忘录, 关于陆港设施租赁协议的谈判即将结束。

为加快过境运输速度, 在卡拉哈里沙漠走廊简化了海关手续, 协调了轴负荷限制和边界运时间。

对鲸湾港进行了数额巨大的投资, 投资方式除其他外包括改进、购置现代同步升降船台设备, 加深港口, 发展干船坞设施和改进业务工作。该港口将进行进一步的改建, 2009 年至 2012 年期改建费用为 13 亿纳米比亚元, 相当于 1.6 亿美元。

目前正在根据南部非洲发展共同体关于运输、通信和气象的议定书研究在我们的走廊推行一站式边境检查站的概念, 并且将很快加以执行。

关于卡普里维走廊铁路线的另一项可行性研究已经启动。这项研究旨在促进用铁路连接赞比亚和刚果民主共和国。

目前正在制订机制, 以便在赞比亚西河的卡桑古拉汇流点架设一座最终连接纳米比亚、博茨瓦纳和赞比亚的桥梁。

我们目前正在与博茨瓦纳共和国讨论有无可能使用世界银行承诺提供的资金将铁路修到卡拉哈里沙漠走廊。

我们的走廊路线已经安装了桥秤, 以保护道路基础设施, 纳米比亚正在购置集装箱扫描仪, 以提高边境检查站的效率和成效。

请允许我向兄弟的邻国对我们执行《阿拉木图行动纲领》文字和精神的努力提供的合作与支持表示感谢。

如《阿拉木图行动纲领》优先事项 4 所阐述的那样, 《阿拉木图宣言》第 8 段和第 9 段强调国际社会

在为内陆和过境发展中国家提供大量官方发展援助和其他资源方面应发挥的重要作用。

尽管取得了进展，仍需克服下述挑战：科学和技术人力资源开发；获得约 2 亿美元负担得起的财政资源，改进我们的铁路设施；以及获得约 10 亿美元负担得起的财政资源，将纳米比亚的铁路设施延长到我国边界。同样的难题是我们的邻国安哥拉、博茨瓦纳和赞比亚要建立充分的铁路联系，加起来的距离约有 1 000 公里。

但是，我谨在此关头表示，我国政府感谢我们的一些合作伙伴为促进实现《阿拉木图行动纲领》的理想不断为我们提供援助。纳米比亚自 2005 年以来一直受益于联合国贸易与发展会议促进实施的能力建设方案。

最后，广大国际社会应向纳米比亚有关做出实用过境运输安排的承诺和政治意愿提供补充财政和技术支持。如果我们着手通过鲸湾港为南部非洲开发另外一条贸易通道，就必须发展基础设施，我们呼吁国际社会为此提供支持。满足内陆和过境发展中国家的特殊需要不能也不应该仅仅是这些国家的事情，因为促进国际贸易将使我们所有人从中受益。

代理主席(以西班牙语发言)：我现在请智利共和国全国边界和国界委员会主任玛丽亚·特雷莎·因方特女士阁下发言。

因方特女士(智利)(以西班牙语发言)：智利政府正积极参与《阿拉木图行动纲领》的中期审查。我们重申我们对其目标的承诺，相信《阿拉木图宣言》和《行动纲领》界定的优先事项具有重要意义。

《纲领》提供了一套重要的概念，促使我们各国评估和确定哪些战略能够从实质上指导关于内陆发展中国家的国家政策。我们在实现《行动纲领》的目标时重申其核心宗旨是正确的，即从内陆和过境发展中国家的角度围绕千年发展目标建立伙伴关系。

目标的组成部分不仅包括广义上与发展有关的问题和作为一般基准点的减贫，而且还打算制订国际

关系一级和跨越国界的对策。这将造福于内陆和过境发展中国家的居民，扩大这些国家的视野，有助于克服现有的物质和技术限制。

涉及的关系在许多领域得到了检验，并要求各国承担更大的责任。《阿拉木图行动纲领》确定了雄心勃勃的目标。绝大多数目标以及也许是最为重要的目标涉及三个方面。

首先，内陆和过境国必须承诺采取合作性的行动，并且着眼中期和长远目标。寻求和实施关于运输、基础设施、债务和市场准入的更为有效的协议等问题不应仅仅按照经济关系来看待，而且还应该包括同时涉及援助及合作、贸易和发展的其他类型的关系。

第二个方面是需要加强能力，调集财政和人力资源，使可持续发展政策造福于内陆发展中国家，并且始终考虑到它们与过境发展中国家的关系以及促进这两类国家之间有效协调的能力。

第三，下述政策将有助于实现可持续地减少脆弱性：适当优先重视促进治理的内部机制，以促进内陆和过境发展中国家之间的伙伴关系；整合商业部门和私营部门及民间社会倡议；以及在商定的国家和国际政策框架内调集国家资源。这种做法将补充正在区域和全球两级其他论坛做出的努力。

根据国际法行使载于一系列国际条约的出入海洋权利和自由过境权利，以及过境国依照其主权权利享有的合法利益，是以国际法为依据的重要基准。我国完全遵守这种基准。

因此，内陆发展中国家的特殊需要这一概念，特别是确定与经由其他也具有合法权益国家过境问题有关的这些需要，不能脱离我所描述的一般进程。

我们特别赞赏秘书长关于《阿拉木图行动纲领》执行情况的报告，以及最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处所做的工作，这使我们能够以不偏不倚和宽广的眼光看待使我们今天聚集在一起的问题的现状。

2003年《行动纲领》关于过境政策问题、基础设施发展和维护、国际贸易和贸易便利化以及国际支持措施的优先事项，都是智利外交政策不可分割的一部分。智利的南美洲政策围绕这些优先事项，产生了与玻利维亚和巴拉圭的具体工作方案和行动。

由于《阿拉木图行动纲领》获得通过，有必要在南美洲范围内确定行动方针。目前正在双边一级通过包容各方的广泛对话与玻利维亚制订一项议程，对话的主要内容包括：共同努力提供更多有效的过境运输系统和实用的快速边境管制措施；开展防止走私的合作；协调环境和公共保健方案，特别是有关危险货物的方案；执行有用的非歧视性监管框架，以及怀有改进这些框架的意愿。

双边方面，我们与玻利维亚的计划和工作组的重点是实现过境关系所涉公营和私营运营者的充分互补性。我们与巴拉圭采取了相同的做法。

此外，由于智利与南美洲共同市场(南共市)10多年前结盟后签署的协定，今天的项目由于提供了进入太平洋的通道而惠及其所有成员。巴拉圭作为其中的一个成员，现在有另外的选择。

智利政府根据玻利维亚依照现行条约遵守的自由过境制度，宣布准许玻利维亚使用伊基克港。除此之外，玻利维亚目前还在使用阿里卡和安托法加斯塔港，这两个港口已经装卸了大量的玻利维亚货物。此外，关于连接玻利维亚和阿里卡港的管道的协议继续得到执行。

2004年，根据有关国家参与的积极的实际一体化进程，在执行业已生效的具体协定方面，为进出巴拉圭的货物建立了免税仓库。

智利国际合作机构的合作政策也取得了类似的进展，其中除其他外涉及教育、文化、卫生和减贫部门。

实际一体化着重强调连通性、基础设施的使用、运输系统、适用的规范和边境过境点的使用等事项的

进展和不足之处，它是理解南美洲各国关系真实状况的重要依据。

关于铁路运输，我国政府从基础设施和边界过境点的角度出发采取了行动，旨在振兴与玻利维亚之间的铁路交通方式。智利在我所述的进程中给予了真诚合作。

自2000年以来制订的南美洲区域基础设施一体化倡议在提供确定项目优先次序、执行项目和审议项目环境可持续性的方法方面，已开始结出硕果。

全年都可使用的一系列走廊经过智利，并且与南锥体其他国家相连。我们要在国际、区域和次区域金融机构的支持下，在执行南美洲国家联盟的框架内加强这一进程，以便使各国在双边和区域两级的目标和承诺趋于一致。

我们在加强这种设想方面，也必须反映执行千年发展目标及《阿拉木图行动纲领》的协定。

2007年12月关于启用涉及玻利维亚、巴西和智利的中央通洋走廊的总统协定达成了一致，并将阿里卡和伊基克列入这一进程。该项目的产生是由于做出了兼顾实际一体化和三个国家的公平经济增长，旨在支持贸易流动和大胆地促进人员流动的决定。

制订的项目应当扩大有关区域内的贸易，并且对增长和就业产生影响，提高人民的知识水平和生活质量，智利共和国总统在协议上签字时突出强调了这些方面。

虽然一体化是一个概念，其入手点是建设被称为一种走廊的基础设施，但这一概念呈现为具体倡议的形式时即变为现实，因为没有在邻国边缘实现有效的一体化。在南美洲，玻利维亚和巴拉圭被看作是这一进程中的重要参与者，因此，关于《阿拉木图行动纲领》的任何一体化都必须包括它们。

这些问题不能脱离有关国际贸易、商品和服务等重大问题的辩论，在辩论中应商定，内陆发展中国家必须充分享受国际协定和市场准入带来的益惠。它们

还必须克服由于其地理位置和发展程度较低而陷入的不利处境。

我们一致认为应加强多边贸易体制根据透明的快速机制以无歧视方式对提高过境自由的成效做出的贡献，同时铭记通过第三国家通行的具体情况和适当的法律框架，特别是关于环境和健康问题的情况和框架。

因此，过境发展中国家的任务相当艰巨。我们支持旨在简化程序和手续，使其不妨碍与内陆发展中国家的关系，而是成为有效合作手段的改革和具体措施。

国际组织有责任支持这一进程。我们的政府应提供适当的授权，以加强过境和内陆发展中国家推进这一伙伴关系进程和提供适当基础设施的能力。

2015 年即将到来，我国希望届时将已制订对策，以符合《阿拉木图宣言》的目标和准则。

因此，我们支持中期审查成果文件及根据其中所载政策作出的承诺，我们在这一问题上加入共识。

代理主席 (以西班牙语发言)：我现在请莱索托王国公共工程和交通部长特赛莱·查克拉先生阁下发言。

查克拉先生 (莱索托) (以英语发言)：我十分荣幸和高兴有机会就《阿拉木图行动纲领》发言。

当我们回首自《行动纲领》于 2003 年在哈萨克斯坦获得通过以来的五年时，我请在座各位鼓掌欢迎富有远见的行动纲领，该纲领已经为我们在地理上处于劣势的国家定下了基调。我非常自豪地参加使纲领获得通过的这一进程，包括在这里举行的上一次筹备会议。

副主席沃尔夫先生 (牙买加) 主持会议。

《行动纲领》有七项目标和五项政策优先领域，即过境政策和监管框架、基础设施的发展、贸易和运输便利化、发展援助和执行情况审查。可以根据这些方面衡量我们的进展情况。

这确实是一项严峻的挑战，只有通过区域和国际社会的团结与合作才能应对这一挑战。在这方面，我将提到莱索托采取的一些举措。

我愿重申我 2007 年在布基纳法索瓦加杜古提出的一些问题，我在那里介绍了我们取得的长足进展，以及我国运输部门的计划。

南非共和国政府和莱索托王国商定在其联合双边合作委员会下建立一个一站式边境检查站，旨在促进两国货物、服务和人员迅速流动，从而改善贸易并加快经济增长速度。

莱索托政府计划邀请私营部门表示将马塞卢集装箱码头发展成为一个陆港的意向。这符合南部非洲发展共同体的区域标准，以及扩大和改善通过铁路运输货物的需要。

莱索托政府正在更换莫舒舒一世国际机场过时的导航设备。改进措施包括采购消防车进一步改善机场安全标准。这些活动通过阿拉伯非洲经济发展银行提供的援助进行。

欧洲联盟已协助莱索托政府修复 110 公里的铺面公路，覆盖的地区包括莱索托南部和北部地区。我们正处于组建公路局工作的最后阶段，该局将有调整我国执行战略的职能自主权。

我们鼓励妇女成为技术员和工程师；我国农村道路部门的男女工程师比例曾一度是女性的比例居高。我国的公路基金是第二代基金，其治理结构符合现代治理制度。

然而，在取得的这些可喜进展中，我们关切地注意到一些发展伙伴现在将财政援助集中于社会部门。所有经济部门的相互联系是朝着推动实现千年发展目标的正确方向迈出的一个步骤。

我们欢迎贸易援助的设想，这必将有助于我们应对基础设施方面的挑战；我们希望这一设想不久将付诸实施，长期以来，它一直处于计划阶段。

最后，我呼吁发展伙伴履行承诺，加倍努力，为内陆和发展中国家提供财政援助，以便使它们能够具备全球竞争力。

代理主席(以英语发言)：我现在请坦桑尼亚联合共和国基础设施发展部长尊敬的舒库鲁·卡万布瓦阁下发言。

卡万布瓦先生(坦桑尼亚联合共和国)(以英语发言)：我谨感谢主席召开这次重要的高级别会议专门讨论大会五年前核准的《阿拉木图行动纲领》的中期审查问题。对《纲领》执行情况的定期审查可以做出必要的调整，以确保实现商定的目标和指标。

国际社会 2003 年在哈萨克斯坦阿拉木图以及其后在大会的磋商中认识到，过境运输费用高企对内陆发展中国家构成的严重障碍比最惠国关税有过之而无不及。人们还认识到，过境和内陆发展中国家在有效地参与国际贸易方面面临着巨大的挑战。

坦桑尼亚非常清楚内陆国家由于领土不通海洋，远离世界市场并与之隔绝所面临的挑战，它已做出协调一致的努力，实施《阿拉木图行动纲领》商定的具体行动。

我们做出回应，编制了一份在 2010 年前实施的国家行动计划。该计划与“坦桑尼亚 2025 年发展远景”、“减贫战略文件”和当前的“国家增长和减贫战略”有联系。

请允许我介绍坦桑尼亚自 2003 年以来参与《阿拉木图行动纲领》的情况。

首先，交通运输部门是解决内陆国家偏远问题所需的一个重要牵头部门。由于坦桑尼亚的地理位置，运输基础设施和服务对促进 6 个接壤的内陆国家的区域和国际贸易发挥着重要作用。

因此，关于运输基础设施发展和服务的政策目标是确保扩大和改善服务于内陆邻国的所有公路、铁路、海港和内陆港口，以促进进出这些国家的国际交通的充分流动。

其次，坦桑尼亚目前的运输基础设施包括连接邻近内陆国和过境国的公路、铁路、空运，水运和管道路线。公路网总长 85 515 公里，其中包括干线和区域公路。铁路系统总长 3 676 公里。中央线路长 2 706 公里，将连接卢旺达、布隆迪和乌干达三个内陆国家，以及其他两个内陆国家。

我们的主要港口有三个，即达累斯萨拉姆、坦噶和姆特瓦拉，并且还拥有若干内河港口。

我们还有四个国际机场和一个长达 1 750 公里的管道输送线，用来从达累斯萨拉姆为赞比亚的恩多拉炼油厂输送原油。在不远的将来，预计将建造一条连接邻国的 232 公里长的天然气输送管道。

尽管有大量的公路和铁路网络，交通基础设施仍然不足。为了解决交通短缺问题，实现交通部门的可持续发展，2003 年通过了一项国家运输政策。该政策涵盖实现国家社会和经济目标所必需的交通部门的所有领域。

运输部门的远景是在 2025 年前为所有人提供安全和高效的运输服务。这项战略是要加强运输方式的一体化，发展运输走廊和加强多式联运系统，特别侧重于安全、环境、安保和供当地使用的通道以及内陆邻国的通道。

2007-2008 年，我国政府启动了 10 年期运输部门投资方案，头五年的预算为 62 亿美元，以期改善运输基础设施和服务。

最近，坦桑尼亚就千年挑战账户资源进行了谈判，获得美国提供的总计 6.98 亿美元五年期赠款，用于交通、能源和水等领域有针对性的基础设施投资，以此减少贫穷，刺激经济增长和增加家庭收入。

在这项捐赠中，3.73 亿美元用于运输基础设施，对象是把内陆邻国与姆特瓦拉、达累斯萨拉姆和坦噶等海港联系起来的过境设施。这些举措符合《阿拉木图宣言》及其《行动纲领》的要求。

港口还是便利《阿拉木图行动纲领》的至关重要的基础设施。因此，坦桑尼亚港务局即将完成对达累斯萨拉姆港的港界面挑战的研究。这些挑战包括：第一，改进港口业务服务；第二，协同重要的运输服务提供者和提高港口及其与内陆国家的贸易设施的效率；第三，使海关程序数字化，并为遵守税法者提供便捷通道；以及第四，减少达累斯萨拉姆港的拥挤现象，并使坦噶港和姆特瓦拉港达到必要的国际标准。

坦桑尼亚、卢旺达和布隆迪通过非洲开发银行，正在开展连接三国的铁路的可行性研究。该项目的部门目标是促进在这三个国家内执行推动区域经济一体化和开发具有高度农业、采矿业、工业或商业潜力的地区的有效共同多国多形式运输方案。这一铁路开发将为内陆各国加入国际运输环节提供机会。

为了改进中央开发走廊的铁路服务，正在考虑一项公私伙伴关系安排。坦桑尼亚联合共和国政府已经通过与印度的 RITES 有限公司的合营，完成了对坦桑尼亚铁路公司的改建。预计这一新举措将提高连接内陆国卢旺达和布隆迪的中央开发走廊的效率。正在通过坦桑尼亚—赞比亚铁路管理局(坦赞铁路管理局)为赞比亚制定同样的方法。

在执行《阿拉木图宣言》时，坦桑尼亚、卢旺达、乌干达、布隆迪和刚果民主共和国签署了关于设立中央走廊过境运输协调局的协议，以便从所有合同方的利益出发，促进有效的过境运输系统和对这些系统的定时维护，从而提高中央走廊的可利用性和可靠性。

据题为“非洲基础设施国别情况诊断”的世界银行研究中关于公路、铁路、港口、机场和城市运输的运输内容的估计，坦桑尼亚将需要至少投资 129.89 亿美元，才能实现确定适用于发达国家和中等收入发展中国家的可进入标准的基本假想，从而提高坦桑尼亚的经济竞争力和社会凝聚力。

因此，坦桑尼亚运输部门投资方案的五年约 60 亿美元的总投资仅为所需投资的 46%。这意味着，在

未来 10 到 15 年里，坦桑尼亚将必须维持这一投资水平，才能实现基本假想的目标。

此外，报告指出，坦桑尼亚将需要花掉其国内生产总值(国内总产值)至少 8.4%，才能够维持这一投资水平。因此，政府希望请私营部门提高其对运输部门的投资水平，因为该研究建议，对运输部门的投入政府只能承受 8.4%的国内总产值——这相当于每年 1.58 亿美元。

最后，坦桑尼亚认为，旨在执行《阿拉木图行动纲领》的努力将要求过境国、内陆国与各种国际利益攸关方之间的全球伙伴关系建立有效合作。这一方法将为各方带来共同惠益，因为更有效地参加区域和国际贸易将使有关经济体能够从较有规模的经济中获益。

代理主席(以英语发言)：我现在请日本代表团团长高须幸雄先生阁下发言。

高须先生(日本)(以英语发言)：我非常高兴地作为日本代表和作为调解人在《阿拉木图行动纲领》高级别中期审查会议上发言。

日本一贯认为，自主权和伙伴关系是发展的主干，因而至关重要。在这一原则下，发展中国家确定自己的发展优先事项、方向和战略，并且本着自己作主的精神努力实现这些目标。

发展中国家应当对自己的发展承担主要责任，但它们的努力应当得到其全球伙伴的有力和持续承诺的补充。这一理念充分体现在《阿拉木图行动纲领》中，应当为执行提供指南。

自《阿拉木图行动纲领》通过以来，许多内陆发展中国家在扩大其国内生产总值和吸引外国直接投资方面显示出了稳步的进展。这一成就首先是由内陆发展中国家的自助努力促成的；日本向这些国家表示最崇高的敬意。但应该强调，这一成就也是通过与过境发展中国家的合作以及与捐助国和国际社会的伙伴关系取得的。与此同时，我们应当铭记，正如秘书

长的报告中指出的那样，要有效地执行《阿拉木图行动纲领》，还有许多工作要做。

对于内陆发展中国家的整体经济发展来说，促进出口和以具有竞争力的价格进口必要物品至关重要。由于不利的地理处境，内陆发展中国家必须把改善基础设施作为优先事项。只有建立适当的基础设施，才能加快经济活动和促进贸易与投资。

我谨向大会介绍日本在这些方面在各个区域的伙伴关系的一些例子。

我首先谈谈非洲。许多内陆发展中国家位于非洲。这些国家特别受到运输费用高昂和基础设施薄弱的影响。必须改善电力和运输基础设施，把非洲全境公路网中的遗漏环节连接起来，并改进过境国家的港口设施，以此缩小内陆发展中国家与世界市场之间的距离。

铭记这一点，日本采取主动，支持《非洲发展新伙伴关系基础设施短期行动计划》以及非洲其他中长期基础设施发展方案的执行。

首先，日本今年在东京主办了非洲基础设施银团第四次会议。然后于 5 月份，日本与联合国、联合国开发计划署和世界银行共同主办了第四次非洲发展问题东京国际会议(第四次东京会议)。

这次会议强调，必须注重区域范围基础设施的发展。令人欣慰的是，与会者最终还达成以下共识：应当尽力加强合作，利用非洲基础设施银团作为平台，促进公路网、港口和电力基础设施的发展，以此作为增长的动力。

此外，日本承诺在未来五年来向非洲提供高达 40 亿美元的软贷款，以推动区域基础设施改善项目，从而为非洲经济发展引来必要的私人投资。

在同一场合，世界银行和非洲开发银行宣布，它们将在同一五年期间扩大对发展运输走廊和电力网的资助——每年提供 50 亿美元。这是第四次东京会议倡议的结果。

改进运输基础设施不应仅限于物质基础设施。边境的海关、检疫和移民程序等体制性基础设施也需要改进。

日本通过日本国际合作署提供援助，帮助建立将使必要的边境手续能够在—个站点办完的“一站式服务”边境站。例如，通过各种援助形式，包括建立法律框架、培训人员和修建桥梁及其他边境设施，日本一直支持在赞比亚和津巴布韦之间的奇龙杜桥上建立一个“一站式服务”边境站。在第四次非洲发展问题东京国际会议上，日本宣布，它将为非洲 14 个其他边境站提供这样的援助。

然而，单单改进基础设施不能增加贸易和投资。还需要强有力的政府努力，以改善投资环境，吸引私营部门投资。

日本在这次会议上保证，作为其对国际贸易和贸易便利化的承诺，它将支持旨在使日本对非洲的投资翻一番的努力。为了对这一承诺采取后续行动，我们最近派出若干公共部门和私营部门联合团队，以便促进与若干非洲国家的贸易和对这些国家的投资，包括与乌干达、博茨瓦纳和埃塞俄比亚等内陆发展中国家。

为使我们与非洲最不发达国家的关系变得更为牢固，我们正在开设若干大使馆——今年在马里、博茨瓦纳和马拉维，明年在布基纳法索。

日本对内陆和过境发展中国家的支持当然不止于非洲大陆。我们还在世界其他地方积极促进区域合作和一体化，这对内陆发展中国家和过境国家的发展不可或缺。我们通过亚洲及太平洋经济社会委员会对亚洲公路项目的一贯支持众所周知。同样，湄公河流域各国正在共同致力于由东向西和由北向南三个主要走廊内的区域一体化。

2006 年 12 月，在我们的援助下，连接泰国和老挝的第二座湄公河国际大桥开通，从而使东西走廊几乎完成。今年早些时候，我们还承诺提供 2 000 万美元，用于便利使用这一走廊的商品贸易。

我将举几个最近支持其他内陆发展和过境国家的例子。过去五、六年来，我们为阿富汗提供了逾 25 亿美元，用于基础设施项目，包括一个飞机场和主要公路。我们还开始帮助在蒙古修建一个国际机场，帮助在乌兹别克斯坦铺设一个铁路网，并为塔吉克斯坦、巴基斯坦、尼泊尔和玻利维亚等国修建或改进公路、桥梁和隧道作出了贡献。在中亚，我们还派出公路管理专家，并为海关控制设施提供设备。

当我们放眼包括我国在内的许多亚洲国家近年来经历的情况时，我们看到，促进贸易显然为经济增长作出巨大的贡献。因此，重要的是从如何促进贸易的角度考虑发展援助。

铭记这一点，日本自 2005 年以来一直在执行旨在使对贸易的援助能够运作的“促进贸易的发展倡议”。该倡议的目的是协助发展中国家获得出口能力和进一步从全球贸易体系中获益。我们将继续为内陆和过境国家提供援助，以促进贸易发展。

许多内陆国家还在气候变化适应方面面临重大挑战，其中包括森林退化和荒漠化。在这方面，日本建立了“凉爽地球伙伴关系”，用于支持正在努力实现经济增长同时减少其温室气体排放的发展中国家。在这一倡议下，我们认捐 100 亿美元，将在未来五年里支付。

我们与包括联合国各组织在内的国际组织密切协作，支持最容易受气候变化影响的发展中国家的适应努力。作为这一倡议的一部分，今年早些时候，我们支持建立日本-联合国开发计划署关于建立应对非洲气候变化伙伴关系的共同框架；在这一框架下，我们非常欢迎为执行提出具体项目议案。

在这次高级别会议之前举行的非正式谈判中，我们审查了《阿拉木图行动纲领》的执行情况。通过这一进程，内陆发展中国家的代表清楚地显示了对本国发展的主要责任感。与过境发展中国家、捐助方和国际组织的合作，对于这一发展至关重要。

我们在尽力实现内陆发展中国家的需要与同过境发展中国家合作之间的平衡。我坚信，在这些考虑基础上商定的宣言草案有巨大的价值，使这些国家能够进一步融入全球经济，从而得益于加入世界市场。

与 5 年前谈判《阿拉木图行动纲领》时的情况一样，日本有幸担任这次审查会议成果文件谈判的调解人。现在被适当标为宣言的成果文件草案是在今天的会议前三个星期成功商定的。这一成就是通过有关各方的合作促成的。

我借此机会表示，我最深切地赞赏大家的谅解和合作，特别是高度赞赏高级代表迪亚拉大使及其同事的宝贵贡献。

这一成就还充分证实，国际社会一直一致支持内陆和过境发展中国家。让我们在未来 5 年显示出同样的合作精神，忠实执行《阿拉木图行动纲领》和明天将通过的关于中期审查的宣言草案中所载各项建议。

大会可以放心，日本是内陆和过境发展中国家可以完全信任的牢固伙伴，我们决心尽力帮助实现这些目标。

代理主席(以英语发言)：我现在请安提瓜和巴布达代表团团长约翰·W·阿什先生阁下发言。

阿什先生(安提瓜和巴布达)(以英语发言)：77 国集团加中国欢迎召开这次对《阿拉木图行动纲领》进行中期审查的高级别会议。

《行动纲领》为处理内陆发展中国家和过境发展中国家的特殊需要和问题提供了全面框架。审查的时机确实适宜，因为实现“千年发展目标”的 2015 年最后期限正在临近。

上星期的大会高级别活动已经表明，我们没有正在实现多数甚至任何一项“千年发展目标”。内陆发展中国家是最不大可能实现这些目标的国家。

本集团高度重视对联合国主要会议和首脑会议成果执行情况的高级别审查。通过这些审查，我们能够监测实现这些目标所需的执行进度。

本集团认为，只有通过持续不断地注重最脆弱国家的特殊需要，才能够实现国际商定的总体目标和指标。《阿拉木图行动纲领》仍然是旨在处理内陆发展中国家特殊需要的全球伙伴关系的最佳全球框架。应当积极充分执行这一纲领。

在这次为期两天的会议期间，国际社会总结在执行《阿拉木图行动纲领》方面迄今取得的进展、吸取的经验教训和遇到的挑战，77国集团加中国希望，一个结果将是加大对内陆发展中国家和过境发展中国家旨在处理其发展主要制约因素的努力的支持力度。在这方面，《行动纲领》中商定的五个优先领域至关重要。

在这个竞争越来越激烈的全球化世界，贸易是国际经济一体化的重要手段。正是在这一领域，内陆发展中国家处境最为不利。因此，“多哈发展回合”未能处理国际贸易中的发展挑战，对于内陆发展中国家的处境关系极大。

在这方面，77国集团加中国要强调以下几点。

第一，目前的粮食、能源、气候和金融等多方面全球危机将加剧对内陆发展中国家和过境发展中国家发展目标的挑战，并将制约旨在执行《纲领》的国家努力。

第二，有力和积极的举措将是必要的，其中包括所有发展伙伴加倍努力，增加支持内陆发展中国家的资源。

第三，国际贸易壁垒、缺乏投资于基础设施的资源和国际支持措施软弱等长期存在的发展障碍顽固存在，阻碍在执行方面取得更大进展。

77国集团加中国现在比任何时候都更加坚信，一个支持性的国际贸易体系对于内陆发展中国家至关重要，充分执行《阿拉木图行动纲领》既重要且紧迫。

本集团强调，必须制定各种计划，包括旨在降低贸易的行政、财政及其他费用和提高竞争力与生产力的贸易援助计划。

本集团还强调，发展伙伴必须加大对建设和发展内陆发展中国家在世界贸易组织贸易便利化谈判中的能力的支持力度，以便提高这些国家利用更大市场准入机会的能力。

本集团感到关切的是，内陆发展中国家与多数发展中国家一样，尽管正在通过改革和减少官僚主义、降低费用和改进业务程序与公共服务等政策改进措施营造更有吸引力的投资氛围，但在吸引私人投资方面继续处于竞争劣势。

因此，有必要采取自觉的政策措施，以推进和增加内陆发展中国家在寻求充分执行《阿拉木图行动纲领》时所需的公私投资流动。

此外，双边发展伙伴和多边机构——包括开发银行和机构——应当加倍努力，通过包括投资担保在内的有创意的手段，鼓励和便利对内陆发展中国家过境和运输基础设施发展的公私投资。

77国集团加中国谨提请注意以下几点。

第一，有必要提供获得运输系统方面的先进技术、服务和能够改进产品质量的技术的更多机会。

第二，有必要提供足够和可预见水平的官方发展援助。这首先将要求发达国家兑现承诺，将其国民总收入的0.15%至0.20%，作为官方发展援助提供给内陆发展中国家。在这方面，本集团坚决支持秘书长向捐助国和国际金融与发展机构发出的呼吁，要求支持他为执行《阿拉木图行动纲领》而设的“信托基金”。

第三，有必要为修建、维护和运作运输、储存及其他与过境有关设施提供技术援助，包括为南南合作提供便利，并促进次区域、区域和区域间有关运输的方案和项目。

77国集团加中国欢迎最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处作出努力，编撰一套宏观经济指标，包括有关运输和通信统计数据，以便显示在执行《阿拉木图行动纲领》方面的进展。我们敦促进一步加强这项举措，除宏观经济指标

外，再制定一套可以接受的基准，以便有效监测执行情况。

最后，我们强调，在执行《阿拉木图行动纲领》方面的进展对执行主要联合国会议和首脑会议所有成果(包括《千年宣言》)非常重要，是对我们努力跟踪所有国际商定发展目标的进度以促进全球发展伙伴关系的决心的考验。

77国集团加中国真诚希望，这次高级别审查会议将提高人们的紧迫感，并将更新和扩大支持执行《阿拉木图行动纲领》和——更广泛而言——支持内陆发展中国家以具体和可衡量的方式实现其国家发展目标的发展努力的全球伙伴关系。

代理主席(以英语发言)：我现在请法国代表菲利普·德拉克洛瓦先生阁下发言。

德拉克洛瓦先生(法国)(以法语发言)：我荣幸地代表欧洲联盟(欧盟)发言。候选国土耳其、克罗地亚和前南斯拉夫的马其顿共和国，参与稳定与结盟进程的国家 and 可能的候选国阿尔巴尼亚、波斯尼亚和黑塞哥维那、黑山、塞尔维亚，以及乌克兰、摩尔多瓦共和国和亚美尼亚赞同本发言。

首先，我感谢大会主席、秘书长和最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表组织这次对《阿拉木图行动纲领》进行中期审查的全体会议。

欧洲联盟还感谢日本常驻代表高须幸雄先生调解于上个月结束的关于最后文件草案(A/63/L.3^{*})的谈判。我还感谢秘书长提交其最近的报告(A/63/165)。

《阿拉木图行动纲领》是建立在内陆国和过境国与发展伙伴之间的伙伴关系基础上的。本着这一伙伴关系精神，欧洲联盟愿在大会上重申，欧盟致力于促进和实施《阿拉木图行动纲领》规定的优先事项。

欧洲联盟对我们核可的最后文件感到满意。这是一项全面、平衡的文件，将导致在《阿拉木图行动纲领》已经建立的框架内提出具体的建议。在谈欧洲联

盟认为对于确保内陆国家和过境国发展必不可少的若干因素之前，我首先谨表示，欧盟对过去五年所取得的进展感到满意。总的说来，内陆发展中国家国民生产总值和外国直接投资都有所提高。对其中许多国家来说，这些进展令人鼓舞。我要特别强调三点。

第一，关于基础设施，正如许多发言者指出的那样，内陆发展中国家受到与发展和基础设施维修相关问题的严重制约。欧洲联盟提供财政和技术援助，帮助发展运输、电信、能源和水利基础设施，在该领域发挥着重要的作用。去年，欧洲联盟批准“欧盟与非洲基础设施伙伴关系”，目的在于促进非洲各国之间相互联系，尤其是帮助非洲大陆的内陆国家。

在矫正基础设施匮乏局面中，官方发展援助自然发挥着重要的作用。但是，私营部门也在为基础设施融资方面起着决定性的作用，无论是在内陆国家，还是在过境国都是如此。在这方面，必须促进公私伙伴关系，特别是通过创造有利于投资的环境。

第二，此类基础设施投资有利于扩大贸易。绝不能因为海关瓶颈减缓贸易扩展。降低关税壁垒和实现现有海关程序现代化，自然鼓励贸易。内陆和过境国应共同努力，确保不让繁文缛节阻碍贸易和投资。我们不妨回顾，正如世界银行所指出的那样，易货延误，只有四分之一是由于基础设施质量差所致；繁文缛节、检查和海关手续——总之，管理上的限制——则是造成贸易堵塞和延误的主要原因。

这就是为什么欧洲联盟正在内陆发展中国家资助几个海关现代化项目。欧洲联盟也是内陆发展中国家集团的主要贸易伙伴之一。在这方面，欧盟资助内陆发展中国家的一些贸易便利化项目。

第三，关于区域一体化问题，这些国家必须通过区域合作和一体化渠道求得发展。属于充满活力的区域组织的发展中内陆国和过境国，显然吸引了更多的外国直接投资，而且更有效地融入区域运输和过境基础设施网络。欧洲联盟提供了一个通过区域一体化促进其若干内陆成员国经济增长的实例。其他实例如西

非经济共同体国家或大湄公河次区域经济合作的实例，表明为什么加强这一层次的合作是值得的。

欧洲联盟将尽自己的责任实施这几方面的工作。但是，内陆国或过境国自身发展的责任主要在这些国家本身。为此目的，它们必须团结一致，一齐努力谋求共同发展。正如我们准备通过的宣言表明的那样，欧洲联盟欢迎这些国家愿意负起这一责任。它们在努力的过程中，可指望欧洲联盟的积极伙伴关系。

代理主席(以英语发言)：我现在请摩洛哥外交部长多边合作总干事拉贾·加南女士阁下发言。

加南女士(摩洛哥)(以法语发言)：我国代表团支持安提瓜和巴布达代表以 77 国集团加中国的名义所作的发言。

摩洛哥代表团欢迎召开这次《阿拉木图行动纲领》中期审查高级别全体会议，并祝贺谢克·西迪·迪亚拉先生为确保本次会议成功和捍卫内陆发展中国家的利益所做的出色工作和不懈努力。我国代表团欢迎会议筹备工作期间所做的动员，并认为所有利益攸关者积极参与这项集体工作说明，内陆国家的需要仍然是全球发展议程上的一个重要问题。

摩洛哥代表团坚信中期审查的重要性，它将使我们能够评估执行《阿拉木图行动纲领》所取得的进展，并商定进一步动员全球伙伴关系帮助内陆和过境发展中国家努力实现经济和社会发展的措施。审查进程的结果，无疑将推进有关今后数年路线图的辩论，使我们能在先前努力的基础上再接再厉，从而满足受影响国家的特殊需要，并确保更新这些国家的运输合作框架。

本次高级别会议是在内陆发展中国家特别困难而且在发展中遇到众多挑战的背景下举行的。《阿拉木图行动纲领》的实施，无疑将有助于这些国家应对这些挑战。内陆国家认识到，必需推行对内对外真正开放的政策，这对内陆国家经济发展至关重要。为此目的，它们已经制订了道路基础设施方案，将其国内

交通通讯网络与次区域和区域网络相连接，鼓励商品和服务流通，并促进商业机会。

但是，世界贸易组织贸易谈判的失败，将对这些国家进入市场的希望产生严重影响。这一失败标志着这些国家又失去了一次促进出口的机会。同样，除了妨碍其经济和社会发展政策的结构性障碍之外，内陆国家和其他南方国家一样，面临气候变化的影响，能源和粮食费用暴涨以及国际金融危机。

国际社会必须加强对内陆国和过境国支持的力量，满足它们进入市场的需要，为它们提供更多的财政资源，使它们能够应对这些挑战和实现《阿拉木图行动纲领》目标，而要实施这项行动纲领需要启动全球发展伙伴关系。

作为南南合作的忠实推动者，摩洛哥愿意分享我国执行加快落实《阿拉木图行动纲领》所必需的基础设施项目的专门知识和技术。在摩洛哥举行的各种国际会议上，特别是在最不发达国家部长级会议和南南合作高级别会议上，我国提请注意这些国家的特殊需要和在内陆发展中国家、捐助国、国际金融机构和私营部门之间展开伙伴合作的必要性。

摩洛哥代表团仍然深信，本次会议各项建议将加快《阿拉木图行动纲领》的实施，有力地推动各有关国家所在各地区的发展努力。

代理主席(以英语发言)：我现在请土耳其共和国代表团团长巴基·伊尔金先生阁下发言。

伊尔金先生(土耳其)(以英语发言)：我很高兴在大会《阿拉木图行动纲领》中期审查高级别会议上发言，并借此机会就这一重要议题阐述我们的一些意见。

显然，今天内陆发展中国家仍然面临严峻的挑战。这些挑战不仅限于地域和有形的制约条件；内陆发展中国家还面临某些结构性不足。这些缺陷虽然不能完全说明内陆发展中国家面临的所有社会经济发展问题，但仍然阻碍这些国家的经济增长。

《阿拉木图行动纲领》为国际合作提供了一个坚实的框架，以解决内陆发展中国家所面临的挑战。纲领优先事项领域执行工作已经取得可观进展。但我们得继续集体努力，通过区域一体化计划，在内陆国和过境国之间建立起真正的伙伴关系。

这方面另一个重要因素是促进内陆发展中国家与其发展伙伴之间更密切的合作，为发展运输基础设施、贸易便利化和市场准入铺平道路。

自从《阿拉木图行动纲领》通过以来，内陆发展中国家经济发展和增长总体前景看好。然而，运输成本不断上升，结构性问题难以解决，有可能放慢这一积极趋势。

让我简单地谈谈土耳其是如何为处理内陆发展中国家面临的各种挑战而发挥其作用的。

在发展的词典中，“桥梁”有几种含义。就土耳其而言，桥梁首先涉及地域内涵。安纳托利亚半岛历来是各种重要贸易通道的中枢。从历史上的丝绸之路开始，土耳其一直是区域运输密切合作的通道，进而促进贸易。现在依然如此。

众所周知，国际贸易是推动发展的强大引擎。这适用于所有国家，但对内陆国家无疑极端重要。认识到这一事实，土耳其始终致力于促进亚洲内陆国家和它们的欧洲贸易伙伴之间的运输纽带。事实上，在两个铁路建设项目落成后，欧洲、高加索和中亚地区之间的铁路联系将告完成。

由于我国独特的地理位置，土耳其也是少数几个既是联合国欧洲经济委员会成员，又是联合国亚洲及太平洋经济社会委员会成员的国家之一。这两个重要的联合国机构现已联手，协调并将最终把世界上这两个人口最多的洲从交通运输网络上连成一体。土耳其始终积极努力，希望这一历史性工程能够变成现实。

在此框架内，土耳其已经加入《亚洲公路网协定》、跨欧洲南北高速公路网工程和跨欧洲南北铁路工程，而且目前正在谈判，争取把跨欧洲交通运输网

延伸到土耳其境内。这些工程一旦告成，将为内陆国家进出其重要贸易伙伴提供进一步的便利。

但是，提供运输设施只能解决内陆国家面临的一部分问题。内陆发展中国家还需要进一步提高其交通运输网络及相关基础设施。在这方面，土耳其再次发挥作用。过去三年，通过土耳其国际合作和发展署，土耳其已经直接承办或部分资助多个交通运输基础设施项目，总值达 1 900 万美元。我国还为各中亚共和国专家提供各种培训和教育课程。

今天我高兴地宣布，土耳其政府决定向为便利《阿拉木图行动纲领》执行工作后续行动而建立的信托基金捐款 20 万美元。

我们集体努力解决内陆发展中国家的特殊需要和问题，对千年发展目标的实现确实至关重要。我们将继续尽最大努力协助内陆发展中国家的发展努力。

最后，我热烈感谢日本常驻代表高须大使作为宣言谈判进程的主持人所做出的辛勤努力；这项宣言将在我们会议结束时正式通过。

我还要对副秘书长兼高级代表迪亚拉大使及其团队做出的不懈努力表达我们深切的感谢。

代理主席(以英语发言)：我请印度尼西亚共和国代表团团长马蒂·纳塔莱加瓦先生阁下发言。

纳塔莱加瓦先生(印度尼西亚)(以英语发言)：首先我感谢主席召开这次中期审查会议，讨论内陆发展中国家和过境发展中国家的特殊需要。

此次中期审查恰逢一个重要时刻：联合国会员国已经重申坚决致力于实现千年发展目标。我们今天所讨论的 31 个国家，共有 3.7 亿人，是我们承诺实现千年发展目标的一个重要组成部分。因此，本次会议及时提供了一次机会，以肯定已经取得的进展并突出依然存在的挑战。

《阿拉木图行动纲领》中期审查结束时将要通过的宣言，提出了今后将要采取的重要行动，以便在国际社会的支持下加强内陆国和过境国之间的合

作。在这方面，我国代表团表示，我们完全支持通过这项宣言。

印度尼西亚承认最不发达内陆发展中国家的特殊需要。过境和运输费用导致国际贸易成本居高不下，始终是一道难以克服的障碍。自从世界市场对内陆国家全面开放以来，内陆国家参与国际贸易及其产品竞争力，始终受到本国缺乏海港出口和交通运输基础设施差的因素障碍。另一个挑战是即使本土内有海港出口，基础设施的能力也有限。

贸易是推动增长和发展的有力引擎。因此，内陆发展中国家参与和融入世界贸易体系应当是全球努力的核心。最不发达国家和内陆发展中国家充分加入世界贸易组织将解决这些国家被排斥在国际贸易边缘的问题。

2003年至2006年期间，自从《阿拉木图行动纲领》通过以来，内陆发展中国家作为一个整体，其国民生产总值年增长率几乎达到8%。这些国家国民生产总值增长率提高，原因是出口激增，尤其是石油和其他矿产资源出口激增。此外，主要过境国经济增长状况令人鼓舞，邻近内陆发展中国家也连带受益。

但是，尽管这些迹象令人鼓舞，但内陆国家的经济增长和社会福祉仍然十分脆弱，很容易受外部冲击的影响。由于内陆发展中国家人均收入和人类发展水平均属世界最低之列，这种情况更加令人关切。

因此，提供国际支持措施是一项紧迫的任务，其中包括大力降低运输成本，改善基础设施和增强能力建设。鉴于内陆国家与其邻近过境国之间合作是解决许多国际问题的关键，因此有效改善过境体制的战略，首先要求在区域层次采取行动。

在东南亚国家联盟(东盟)范围内，“东盟一体化倡议方案”为东盟集体行动指明了方向，明确了重点，以缩小东盟新老成员国之间的发展差距。该倡议的目的还在于把东盟新成员国的经济融入区域和全球市场。

为了实现这一目标，东盟各国领导人2002年11月在东盟金边首脑会议上通过了一项到2008年的工作计划，其中包括203个项目。值得指出，其中一些项目，特别是有关交通运输项目，符合《阿拉木图行动纲领》。

印度尼西亚和其他国家一道呼吁国际社会帮助解决内陆发展中国家和过境发展中国家的特殊需要。印度尼西亚重申，我国决心与国际社会合作，齐心协力共同创造环境，为增进所有国家的福祉铺平道路。

代理主席(以英语发言)：我现在请巴拉圭共和国代表团团长埃拉迪奥·洛伊萨加先生阁下发言。

洛伊萨加先生(巴拉圭)(以西班牙语发言)：首先我谨代表巴拉圭代表团表示，我们十分高兴看到米格尔·德斯科托·布罗克曼先生主持这次《阿拉木图行动纲领》中期审查高级别全体会议。我们知道，他来自联合国三大弱势集团之一。

我记得，1957年2月，大会第十一届会议通过第1028(XI)号决议，其中会员国第一次：

“充分承认陆锁国家在转运营问题方面之需要，因此，并依此方面国际法及惯例，对此等国家予以适当便利。”

在46年和各种技术会议之后，2003年8月通过了《阿拉木图行动纲领》，以期在一个新的内陆和过境发展中国家过境运输合作全球框架内，解决内陆发展中国家的特殊需要。

《阿拉木图宣言》把内陆发展中国家集团的特殊需要系统化，是紧张谈判的结果，但首先是对各国元首在《千年宣言》目标8中提出的要求的回应。各国元首在此宣言中承认这一国家集团因其地理位置不利而面临的特殊需要和问题。《阿拉木图宣言》之所以能够通过，还归功于兄弟的过境国的支持和谅解。

我们深信，《阿拉木图行动纲领》为在所有会员国与国际金融和发展机构之间建立更加公平公正的关系提供了必要的框架，目的在于帮助内陆发展中国

家克服上述劣势，使我们能够参与并分享进入世界主要市场以及经济不断全球化和竞争力不断增强带来的益处。

在 2003 年阿拉木图会议上，为了团结一致，在今后的贸易谈判中共同应对内陆发展中国家集团将面对的各种挑战，任命了巴拉圭为有关贸易和发展问题小组协调员。根据这一授权，巴拉圭代表团一直在日内瓦努力，争取在《千年宣言》目标 8 和世界贸易组织框架内，在多边国际贸易中争取和捍卫该集团的利益。

同样，在联合国贸易和发展会议(贸发会议)框架内，内陆发展中国家集团在最近多次会议发挥积极作用，特别是在 2004 年 6 月在巴西圣保罗举行的第十一届贸发会议和最近 2008 年 4 月 20 日至 25 日在加纳阿克拉举行的第十二届贸发会议上。第十二届贸发会议作出了在国际贸易和其他优先事项领域必须考虑到内陆发展中国家立场的重大决定。

在此次会议筹备过程中，内陆发展中国家集团在 77 国集团加中国框架内，就与《阿拉木图行动纲领》相关的交通运输、基础设施、贸易便利化、投资、市场准入机会和技术合作问题，提出了数段意见，这些意见已经被写入《阿克拉协定》，目前贸发会议秘书处正在执行。

应当指出，现在贸发会议第一次受权在投资领域协助内陆国家。这为贸发会议创造了条件，使其能同世界银行和美国商会一起，于昨天在联合国大会厅举办题为“投资内陆发展中国家”的高级别投资论坛会议。

多哈发展回合谈判目前正在世贸组织框架内进行，这一谈判从 2001 年开始，原计划到 2005 年完成。但是，众所周知，因世贸组织部长级会议遇到困难，无法完成使命，导致谈判到现在为止仍在进行。

内陆发展中国家目前正按照《阿拉木图行动纲领》有关国际贸易和贸易便利化的优先事项 3，首先集中精力解决多哈回合谈判最重要内容之一，即有关

贸易便利化问题谈判。预计经过这方面谈判，内陆发展中国家有望通过一项国际文书，制定强制性遵守标准，通过便利货物过境和降低过境成本的办法，帮助排除目前妨碍贸易和使贸易成本居高不下的障碍。

为了给该回合的工作建立一个参考点，并商定共同立场，我们主办了首届内陆发展中国家贸易部长会议。会议于 2005 年 8 月在巴拉圭的亚松森召开。会议的结果是，我们通过了《多哈发展回合亚松森纲领》。今天它是贸易和贸易便利化领域的一个基本文件。

2007 年 8 月，第二届内陆发展中国家贸易部长会议在蒙古的乌兰巴托召开，目的是审议《亚松森纲领》，并根据多哈回合调整内陆发展中国家集团的目标。我们的努力取得了成果，达成了《乌兰巴托宣言》。在《宣言》中我们各国再次承诺，为多哈回合取得切实、有益的成果而坚决努力。

内陆发展中国家在世界贸易组织中处理的另一个重要议题是关于它们加入该组织的过程。确实，我们集团中有 8 名成员正在就加入该组织进行谈判。这是一个耗时长、成本高而且复杂的过程。

我们借此机会，再次呼吁世贸组织成员在我们集团所属国家加入世贸的谈判中，考虑这些国家的情况，不要对它们提出远远超出它们经济、财政和发展可能的让步要求。

我们还要借这个机会指出，在过境运输的结构性困难、贸易便利化和内陆发展中国家参与国际贸易的种种限制以外，现今还存在对可持续发展的新的挑战：高油价、粮食危机、气候变化还有最近发生的金融危机，这些可能严重影响最为脆弱的经济体。因此，在采取政策和行动应对这些危机时，国际社会要妥善考虑内陆发展中国家的特殊情况。

根据集团授予的任务，并在集团的持续支持下，巴拉圭为协调谈判作出了一切必要努力，以使宣言草案在高级别会议上得到各国部长和代表的审议。该文件反映了《阿拉木图行动纲领》的执行现状，阐述了将要应对的挑战和在今后五年中仍要履行的承诺。

我要感谢潘基文秘书长，自他任职以来，他一直支持内陆发展中国家集团，尤其是维护并加强最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处。

我也要向最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家首任高级代表安瓦尔·乔杜里大使表达他当之无愧的敬意，他献身于我们集团的事业，为五年前确立《阿拉木图行动纲领》作出了努力。

我也肯定日本常驻代表高须幸雄大使及其团队的工作。作为一名调解人，他使不同立场得以和解，使宣言草案的商定成为可能。

最后，我们要感谢最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表谢克·西迪·迪亚拉大使及其才干出众的专业团队，感谢他们按照大会规定，在筹备阶段和我们今天聚首的会议上所做的工作。

代理主席(以英语发言)：我现在请菲律宾代表团团长伊拉里奥·达维德先生阁下发言。

达维德先生(菲律宾)(以英语发言)：鉴于这是我在第六十三届会议上的首次发言，我首先祝贺主席当之无愧地以鼓掌通过方式当选。他在9月16日本届会议开幕式上的发言明确界定了他领导方向的主题，据此菲律宾相信，他将发挥别具一格的领导作用，一定能给与淹没我们世界重重危机奋战着的联合国带来新的一天的曙光。

主席的信念使他变得如此坚强，我知道，正如圣保罗在格林多前书1:16中所劝勉的那样，应有丈夫气概，应刚强有力，他的一切事，都应以爱而行。为此，菲律宾承诺将给予合作并全力支持他为追求联合国崇高计划所做的一切努力。

同样，菲律宾赞扬并祝贺潘基文秘书长值此中期审议之际就《阿拉木图行动纲领》所做的深刻、全面的报告。

最后，我要向最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表谢克·西迪·迪亚拉大使

表达菲律宾的谢意，他为成功发挥其多重作用，特别是为推进这些国家的事业做出了不懈努力。

我们也要感谢日本的高须幸雄大使在成果文件的谈判和调解方面发挥的关键作用。

菲律宾赞同安提瓜和巴布达代表所做的77国集团加中国的发言。尽管如此，它希望就菲律宾的一些关切做简短发言。

紧接着必须要说的一点就是，审议进程提供了一个契机，对内陆发展中国家和过境发展中国家在执行其各自发展目标，包括千年发展目标及国际商定的发展目标上已取得的成就和面临的挑战进行一次关键审查。

尽管菲律宾不是一个内陆国家，它是一个由7100个岛屿组成的岛国，内陆国家的市场准入问题与菲律宾面临的挑战存在一致性，因为它的大小岛屿被有时不太友好的海水所分隔，因而同样面临运输问题和基础设施方面的需求。

应该承认的是，这些挑战并不像要寻求第三国通道才能将我国产品出口到更广阔的全球市场那样复杂。但是，通过协调政策和贸易便利化来融入世界经济这一全局目标却是菲律宾参与的一个类似集团，即亚洲太平洋经济合作论坛上一个熟悉的讨论话题。

阿拉木图讨论的议程项目与亚太经合组织议题的类似说明，有可能找到实现合力、合作和互利的地方。地球村正在快速缩小。一国的经济与危机会直接或间接地影响其它国家。一国的经济、进步与稳定也应直接或间接地使其它国家受益。简言之，正如有人说过的那样，没有人能够成为完全一个人的孤岛。

这使我们得出这样的结论，全球贸易的逻辑和智慧意味着将目光投向一国的直接地理邻国以外。因此，阿拉木图更广泛的关切必须超越海岸准入。尽管阿拉木图议程很大程度上属于联合国进程，而亚太经合组织议程则不是，但是它清楚显示出，如果对贸易便利化、政策协调、过境与基础设施需求这些议题抱有共同兴趣，那么彼此了解各自论坛的讨论内容和最

佳作法应该是有所裨益的，特别是鉴于某些亚太经合组织成员同时是阿拉木图的过境国。

这并不是倡导在这两个论坛间建立任何正式的连接。然而，既然知识就是力量，而知识可以免费获取，那么了解可能对某国特殊情况有益或适用的信息就没有任何坏处。无论如何，从分享知识中获得的收益是无法量化的，如果它可能最终导致正式连接两个论坛的进程，那么一个新的合作层面将得以实现，这符合所有人的最大利益。

菲律宾支持秘书长在《阿拉木图行动纲领》执行情况的报告中提出的结论和建议。应承认内陆发展中国家的特殊需求，并且正如我早先说过的那样，也正如秘书长报告所建议的那样，区域和次区域组织应在执行工作中发挥作用。

此外，亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)就《纲领》执行中出现的问题所做的报告对当前的挑战和在五个确定为优先的领域内所做的努力进行了区域专门分析。亚太经社会和欧洲经济委员会努力就无纸化贸易提供技术专长，这也能在亚太经合组织中找到类似讨论。

当前围绕内陆发展中国家需求这一重点而开展的活动使会员国了解到其余挑战的最新情况，此刻内陆发展中国家正努力寻求自己在世界上的位置，而这个世界现正遭到空前严重危机的全面冲击：气候变化、粮食和能源危机，还有现在的金融危机，美国的救市战略似为败笔，使危机有所加深。全球金融市场确实处在波动和严重动荡之中。多哈发展回合的未来仍不确定。所有这些悲痛不幸的事态发展都证明了此刻的万分艰难，不幸的是，内陆发展中国家被置于受影响最为严重的危险之中。

我们今天在此的讨论必须将这些恶劣态势考虑进去。我们必须更加努力工作，确保千年发展目标不被推向离内陆发展中国家更加遥不可及的地方。我们必须学会关注大局，思考区域和次区域的讨论如何能融入内陆发展中国家的需求，并找到对所有利益攸关方都有利的政策。

最后，我郑重声明，在我们完成中期审议并继续前进之时，菲律宾将给予全力支持与合作，以寻找一条通往快速实现阿拉木图宏伟议程各项目标的共同前进道路。

代理主席(以英语发言)：我现在请巴西代表皮拉吉贝·多斯桑托斯·塔拉戈先生阁下发言。

塔拉戈先生(巴西)(以英语发言)：我国代表团赞同安提瓜和巴布达代表 77 国集团加中国所作的发言。

根据第 62/204 号决议的规定及时召开本次会议总结《阿拉木图行动纲领》的执行情况，我对此表示感谢。

巴西政府深刻体会到实现阿拉木图商定目标的重要性，在那次会议上，我们为自己制定了一个路线图，用以指导我们努力帮助内陆发展中国家克服其经济发展上的主要障碍，这些障碍在很大程度上是由它们特殊的地理位置造成的。

在履行《纲领》时，巴西特别致力于帮助其内陆邻国巴拉圭和玻利维亚采取在五个优先领域内确定的行动。作为一个过境国，巴西愿意为它们实现目标做出贡献，特别是寻求为内陆发展中国家与国际市场之间的贸易流动提供便利。为此，近几年来，巴西采取了多项举措。

1990 年，我们与我们的区域邻国一道签署了《国际陆地运输协议》，这为确保我们区域内陆国家货物的往来过境提供了法律依据。由于有了该《协议》，此后的运输流动一直密集通畅。

我们区域采取的政治举措也可能有利于《阿拉木图行动纲领》的执行。特别是南美国家联盟的成立意味着在加强区域一体化上迈出了重要的一步，它将通过包括开发实际基础设施项目在内的方式，促进其成员在诸多领域建立更为紧密的关系。南美国家联盟已成立两个工作组——一个是关于区域基础设施，另一个是有关金融一体化——它们将有益于该区域内陆国家的往来过境。

巴西还设有与玻利维亚和巴拉圭的贸易监测双边委员会，这是增进贸易的重要工具。除此之外，还定期召开副外长一级的会议。

对于促进区域一体化和内陆国家的发展来说，融资是一个关键问题。为确保大量基础设施项目能够实施，必须特别关注相应贷款运作的风险机制。在这方面，巴西通过具体出口信贷方案以及增加区域筹资机构如安第斯开发公司的资金等方式，提供资金，支持了基础设施项目。

在贸易方面，最近十年来，巴西与玻利维亚和巴拉圭的关系有所改善。自 2002 年以来，巴西与玻利维亚之间的双向贸易增长了两倍还多，我国与巴拉圭之间的贸易增长了约一倍。

许多巴西公司在这两个邻国进行了广泛多种领域的投资，投资领域包括农业、畜牧、农用化学品、家具、冶金、银行业、燃料分配、能源、纺织品和服装以及石油和天然气勘探。

同样——这一点也很重要——我国政府支持这样一种看法，即在世界贸易组织的多哈回合中，内陆发展中国家应该获得适当的对待，使它们能够更充分地参与多边贸易体系，并因融入这一体系而受益。

为了减少南方共同市场(南共市)国家中现有的种种不平衡现象，巴西支持设立了南共市结构趋同基金。自 2006 年成立以来，该基金已为巴拉圭境内 13 个发展项目提供了资助，总金额为 4 800 万美元，所涉领域包括住房、道路、小企业信贷、技术能力发展以及改善动物健康状况。

此外，巴西还承诺为玻利维亚的重要公路项目提供资助，这些项目将改善国内联络，便利货物从巴西过境运往太平洋沿岸各港口。

巴西和巴拉圭已商定在巴拉那河上修建一座新桥梁，从而缓解交通拥挤状况，因为随着两个邻国之间以及通向大西洋沿岸各港口的车流量增多，拥挤的交通已阻碍到车辆流动。

最后，通过一系列的双边和区域举措，巴西已显示出它致力于执行《阿拉木图行动纲领》，并打算继续这样做。我们一直与区域伙伴合作，共同创造条件，促进内陆邻国的发展，并减少目前存在的种种不平衡现象。

我们认为，我们作为过境国，也许能够给我们的内陆邻国带来贸易、资金和运输方面的好处，这最终也对我们自己有利，因为这些好处将对我们整个区域的发展产生积极的影响。

工作方案

副主席亚涅斯-巴努埃沃先生(西班牙)主持会议。

代理主席(以西班牙语发言)：我谨通知各成员，10 月 6 日星期一，大会将首先审议秘书长提出的请求(A/63/232)，即在大会第六十三届会议的议程上增列一个题为“起诉应对 1991 年以来前南斯拉夫境内所犯严重违反国际人道主义法行为负责者的国际法庭法官”的议程项目。

然后，大会将审议题为“秘书长关于联合国工作的报告”的议程项目 100。

下午 6 时 05 分散会。