



大会

第六十三届会议

正式记录

第十九次全体会议

2008年10月3日星期五上午10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，副主席恩赫巴亚尔先生(蒙古)主持会议。

上午10点05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(以英语发言)：我请大韩民国代表团团长朴仁国先生阁下发言。

朴仁国先生(大韩民国)(以英语发言)：我感谢大会主席适时召开这次重要会议。我也要感谢秘书长潘基文提出了摆在我们面前的颇有见地的报告(A/63/165)。我认为，该报告将很好地为我们提供指导。它简明扼要地总结了在执行《阿拉木图行动纲领》方面所取得的进展、获得的经验教训和遇到的种种制约。

五年前在哈萨克斯坦阿拉木图，国际部长级会议的与会者提出了一项全面的路线图，以推动国际团结与协作，为内陆发展中国家提供援助。会议的成果——《阿拉木图宣言和行动纲领》——反映了国际社会坚定承诺按照《联合国千年宣言》中的要求，解决内陆发展中国家的特殊需求并克服它们所面临的挑战。

在这方面，我国代表团注意到秘书长的总体评估意见，即过去五年里，内陆过境发展中国家在其发展伙伴的支持下，在落实《阿拉木图行动纲领》中的商定具体行动方面取得了切实进展。

作为一个曾与贫困搏斗了几十年的国家，大韩民国同情内陆发展中国家的困难，并承诺支持它们努力实现可持续发展。大韩民国新政府把“作为信得过的伙伴为国际社会做贡献”定为其外交政策的支柱之一。为此，我们正在加强我们在官方发展援助方案中的作用。

2000年以来，我国的官方发展援助数量增加了三倍，我们对非洲的援助仅在过去三年里就增加了三倍。我们当前正计划到2015年底将我国的官方发展援助翻三番，达到20亿美元以上。由于官方发展援助是内陆国家基础设施发展的主要资金来源，我们官方发展援助数量前所未有的增加有助于这些国家逾越地理障碍，为切实的经济增长和繁荣奠定基础。

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。

08-53511 (C)



贸易一直被认为是发展的动力。大韩民国一直将贸易作为我国经济增长的火车头。在这种背景下，我们非常了解贸易能够在一个国家的发展方面发挥的重要作用。在这方面，我国政府对最不发达国家实行了免关税和免配额的准入。目前，在 31 个内陆国家中，多达 16 个国家享有我国政府提供的方案。我们还将增加我们对内陆发展中国家综合框架的贡献，并扩大我们关于世界贸易组织规则和条例的培训方案。

有效的运输基础设施和服务，是内陆发展中国家发展的前提，并将有助于它们融入国际贸易体系和更广泛的全球经济。然而，在融资方面仍然存在巨大的缺口，而没有私营部门的参与这些缺口是无法得到解决的。为促进私人资本流入基础设施的发展，韩国政府去年主办了一次关于基础设施发展公私伙伴关系问题的部长级会议。2006 年在韩国举行的运输问题部长级会议，是我国政府为推动基础设施发展事业作出的又一项贡献。

数字鸿沟同样继续是内陆发展中国家主要关切的一个问题。2006 年，这些国家每一百居民中互联网用户只有 2.9 人。如果这一鸿沟继续扩大，就有可能发展成为一个严重的障碍，使内陆国家无法切实参加越来越依赖信息和通讯技术的国际经济制度。在这方面，大韩民国准备尽自己的努力，通过分享技术和专门知识来弥合数字鸿沟，因为技术和专门知识帮助我们集中了世界上数量最多的宽带互联网用户。

总之，中期审查显示，尽管取得了一些进展，但要落实我们在《阿拉木图行动纲领》中作出的承诺，还需要做很多工作。单靠某一个行为者的努力，无法实现内陆国家的发展。相反，这需要内陆国家和过境发展中国家、国际社会和联合国共同努力。

我向大会保证，大韩民国将与其他发展伙伴一道，坚定地同内陆发展中国家站在一起。我们定会支持它们的崇高努力，以克服它们因不与海洋接壤以及与世界市场远离和隔绝所造成的特殊问题。

代理主席(以英语发言)：我现在请中国代表发言。

姚文龙先生(中国)：中国代表团祝贺本次会议成功召开，赞同安提瓜和巴布达代表 77 国集团和中国所作的发言。感谢迪亚拉副秘书长和最不发达国家、内陆发展中国家、小岛屿国高级别办公室所做的大量工作。

《阿拉木图行动纲领》实施五年来，内陆发展中国家在国际社会、包括过境发展中国家的有力支持下，通过自身的不懈努力，经济、社会发展取得了明显进步。秘书长报告显示，2003 至 2006 年间，内陆发展中国家国内生产总值吸收的外国直接投资、官方发展援助，年均增长率分别为 8%、11.55% 和 21.4%，均高于发展中国家的同期平均水平。这充分说明，《行动纲领》对内陆发展中国家的经济、社会发展起到了重要的促进作用。但不可忽视的是，内陆发展中国家在世界经济体系中的弱势地位并未根本改观。发展中面临的运输效率低下、基础设施薄弱、贸易成本过高等特殊困难并未根本改善。特别是 2007 年以来，金融、能源和粮食三大难题交织爆发，内陆发展中国家面临的发展挑战更加严峻，发展环境更具不确定性。

2007 年，内陆发展中国家在国际贸易中的份额不足 1%，在人类发展指数排名最低的 20 个国家中，半数均为内陆发展中国家。全球进出口集装箱成本最高的 10 个国家中，9 个是内陆发展中国家。近期的能源价格上升，更是大幅提高了内陆发展中国家的过境运输成本。《行动纲领》各项目标的充分实现，依然任重道远。

帮助内陆发展中国家实现可持续发展，是国际社会一致的共识。面对当前世界经济发展中的各项难题，我们相聚于此，进行《行动纲领》的中期审评，意义重大。各国应当以此次中期审评为契机，系统评估《行动纲领》的执行情况，全面规划未来的合作重点，积极推动落实相关承诺，着力应对新的发展挑战。就此，中方建议国际社会重点加强以下工作。

一、重申政治承诺。《行动纲领》体现了国际社会帮助内陆发展中国家的坚定决心和郑重承诺，是国际社会帮助内陆发展中国家的具体行动计划和基础

合作框架。我们应以此为核心，进一步发扬全球伙伴精神，积极落实《行动纲领》中的各项承诺，全面支持内陆发展中国家的可持续发展

二. 积极应对挑战。《行动纲领》的执行应当与时俱进。有关国际机构应当系统地评估新的发展挑战对内陆发展中国家和过境发展中国家的冲击和影响。国际社会应当着力帮助内陆发展中国家和过境发展中国家应对气候变化、世界经济放缓、金融市场动荡、能源价格上升等新的挑战。

三. 增加发展援助。发展援助是帮助内陆发展中国家突破发展困境的关键因素。国际社会，特别是发达捐助国应当扭转近年来官方发展援助不增反减的趋势，尽快落实发达捐助国的官方发展援助占其国民总收入 0.7% 的承诺。切实提高官方发展援助中用于基础设施建设等生产型部门的资金比例，不断增加资金的规模、持续性和可预见性。

四. 扩大贸易优惠。贸易是内陆发展中国家可持续发展的重要引擎。国际社会应大力推进世贸组织多哈回合谈判尽快恢复，并达成切实体现发展主题的一揽子协议。应不断扩大面向内陆发展中国家的贸易便利化和贸易优惠，应继续通过贸易援助等举措，支持内陆发展中国家加强贸易能力建设，以帮助内陆发展中国家深入参与国际贸易体制并从中受益。

五. 强化合作机制。协调有力的合作机制，是《行动纲领》成功实施的制度保障。国际社会应继续加强政策协调和信息共享，着力推进区域和次区域经济合作，大力支持公共和私营部门的合作，深入探讨创新性投资机制。同时，最不发达国家、内陆发展中国家、发达国家、小岛屿发展中国家高级别办公室也应继续推动有关国际组织和联合国机构的合作与协调。

中国是一个过境发展中国家。同时，其他部分地区也有着内陆的特征。我们的一些内陆省份比一些内陆国的自然条件还差，因此，我们对内陆发展中国家的特殊困难感同身受。中国一贯支持内陆发展中国家

的发展努力，积极推动和参与过境运输合作，不断加强面向内陆发展中国家的支持措施，积极履行《行动纲领》中的各项承诺。目前，中国对世界经济增长的贡献率已超过 10%，溢出效益有力推动了周边年来发展中国家的经济增长。中国积极推动中亚、东北亚、大湄公河次区域等汇集亚洲等发展中国家的区域经济合作，并通过中非合作论坛等机制，不断加大对非洲内陆发展中国家的支持力度。

上周，温家宝总理在联合国千年发展目标高级别会议上宣布了六项具体措施，将在农业发展、应对粮食危机、人员培训、债务减免、贸易优惠、能源等领域，向包括内陆发展中国家在内的发展中国家提供力所能及的援助。今后，中国将继续本着平等协商、互利互惠、共同发展的原则全面深入地履行《行动纲领》的各项承诺，与内陆发展中国家分享发展机遇，共赢发展挑战。

代理主席(以英语发言)：我现在请阿拉伯利比亚人民社会主义民众国代表团团长贾达拉·埃塔利先生阁下发言。

埃塔利先生(阿拉伯利比亚民众国)(以阿拉伯语发言)：首先，我们对及时召开本次会议深表感谢，并祝贺米格尔·德埃斯科托·布罗克曼先生当选大会第六十三届会议主席。

联合国在《千年宣言》(第 55/2 号决议)中以及其他有关国际组织都认识到内陆发展中国家所面临的特殊需要和问题。它们包括：内陆发展中国家不与海洋接壤并与国际市场隔绝，给它们的发展努力带来负面影响，限制了它们实现千年发展目标和整体的发展努力。这已是众所周知的了。

《阿拉木图行动纲领》的目的是应对内陆发展中国家和过境发展中国家面临的挑战。《行动纲领》明确显示，地处内陆是一种挑战，不是一种命运；国际团结与合作能够有助克服这些困难和应对挑战。很多与内陆发展中国家毗邻的过境发展中国家由于过境运输的要求以及建设和加强道路的基础设施、保养和

维修方案以及发展人力资源和这些设施所需要的行政及财务制度，承受着额外的负担。

因此，建立、加强以及养护有效的过境运输系统对内陆发展中国家和其它发展中国家构成重大挑战，这也是我国利比亚面临的挑战。

这样所需要的费用往往超出这些国家的财政能力，而毫无疑问的是，发展伙伴能够支持和增强这些国家作出的努力，以便建立有效的过境运输手段和系统，并开发所需的人力资源和能力。我们承认，区域合作在解决过境运输遇到的问题方面可以发挥重要作用，可以通过汇集资源和能力，协调和消除对过境通道面临的障碍和保障货物能够进入周边和海外市场等途径，使过境运输更加便捷、成本更低。令人满意的是，发展过境运输基本基础设施是非洲各国的国家关切之一，同时也是发展的战略优先事项之一。我们支持非洲联盟、非洲发展新伙伴关系以及非洲大陆各区域经济集团制定的各项政策和举措，其目的都是加强这些国家的努力和增进它们之间的区域合作。

我们承认，需要在区域一体化的框架内，通过建立内陆发展中国家与过境发展中国家之间的有效伙伴关系来建立和加强有效的非洲过境运输系统。我们呼吁国际和区域金融机构提供更多财政和技术援助。应当协调这类援助，以便建设过境运输基础设施，并侧重于填补陆运网络方面依然存在的空白，从而把内陆国家与非洲其余国家连接起来并在援助促进贸易的框架内优先考虑基本基础设施的需求。此外，应当增加为建设这些基础设施拨付的海外发展援助资金。

利比亚坚信需要实现非洲一体化，因此我们支持旨在通过公路和网络连通非洲各国的各项政策和举措，因为公路和网络对内陆国家生产和服务部门的发展与进步是至关重要的。此外，公路和网络一方面会激活内陆国家与非洲大陆其它国家的贸易往来，另一方面也会激活这些国家与国际市场的贸易。

此外，我国实施了一个名为“卡扎菲高速公路”的大型项目。在这方面，我国正致力于沿两条轴线建设通往内陆国家的沙漠公路，一条在我国东部，另一

条在西部。我们正在为实施这个大型项目付出大量努力。这种努力有助于提供机会，实现经济和社会稳定。这将减少非法移民的根源，并且减轻其在经济、社会和安全方面产生的影响和风险。

最后，我国重申，需要支持和加强最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处所做出的努力，以调动必要的支持并协助执行《阿拉木图行动纲领》。这也被视作南方国家合作的主要领域之一，因为大多数内陆和过境国家也是发展中国家。基于这一点，一项成功的行动纲领将增进南方各国间的贸易往来，并且实现符合所有人利益的经济一体化。

代理主席(以英语发言)：我现在请瑞士代表团团长彼得·莫伊雷尔先生阁下发言。

莫伊雷尔先生(瑞士)(以英语发言)：地理位置也许是挑战，但并不是命运。在发展方面，内陆发展中国家面临着沿海国家没有的具体障碍。然而，由于我们正在成功地执行《阿拉木图宣言》和《阿拉木图行动纲领》，这些障碍是可以克服的。《宣言》和《纲领》为把内陆发展中国的特殊需要列入政治议程作出了重大贡献。此次中期审查为我们提供了一个很好的机会，以总结已取得的进展、分析存在的不足，并确定弥补这些不足需要采取的行动。秘书长及其团队准备的出色报告提供了许多值得我们关注的深刻见解。

请允许我重点谈其中的几点。第一，在阿拉木图，我们低估了新兴经济强国强劲增长产生的“外溢”效应。这些新兴国家的市场至少为一部分内陆国家提供了区域替代市场，或者成为对海外市场的补充。如果内陆发展中国家紧邻这些发展强劲的国家，那高运输成本的消极影响和对高效运输走廊的依赖程度都将大大降低。这些新兴经济体越来越先进，这从中期来说也应有利于培育区域国家的出口结构多样化，并因此使内陆发展中国家降低对价格波动极大的商品依赖的程度。

此外，我们希望，新兴市场的大量出口收入将为内陆发展中国家提供更多投资资本，从而也促进资本

市场方面的区域一体化。内陆发展中国家的特殊需要和加强“南南贸易”是需要同时解决的问题。尽管内陆发展中国家所有发展伙伴的持续支助是至关重要的，但也需要新兴经济体发挥强有力的领导作用，愿意为促进国际稳定与繁荣尽自己的责任。

第二，我们得再次强调过境自由的重要性。在世界贸易组织(世贸组织)正在开展的贸易便利化谈判的范围内，瑞士和许多内陆发展中国家共同提交了有关澄清和改进《关税及贸易总协定》第五条的案文建议。这项建议不仅旨在加强过境自由和建立过境收费方面的规范，而且也是为了控制区域或双边过境协议可能对过境造成的歧视性影响，包括通过处理配额系统问题。在未来的世贸组织贸易便利化问题协议中就过境问题提出雄心勃勃的文字表述本身是不够的，但这为在整个供应链上采取范围更广的一系列具体贸易便利化措施奠定了基础，以便真正建立可行、可预见以及经济合理的过境路线。

第三，《阿拉木图行动纲领》帮助把面临类似关切问题的各种国家归入同一类别——内陆发展中国家。与此同时，过境国和发展伙伴也本着伙伴精神加入了这一进程。然而，尽管《纲领》已牢固站稳脚跟并得到承认，但需要取得更多进展。内陆发展中国家的优先事项和需要已变得更有差异性。这些国家的出发点、比较优势、经济政策以及过境运输基础设施也在随着时间的推移，不断发展，以便应对世界市场和区域一体化加强的需要。

因此，重要的是，世界银行和联合国贸易和发展会议等国际组织应继续努力，朝着共同和可靠的指标与监测这一方向迈进。可靠的目标和指标有助于确保有限的资源在各个具体情况中都被用在最需要的地方。通过提供客观的工作基础，这些目标和指标也有利于在过境和其它与贸易有关的便利化问题方面开展重要的双边和区域合作。

地理位置确实是挑战，但并非命运。瑞士本身是内陆国家，因此仍然坚定地致力于帮助内陆发展中国家更好地融入世界市场。

代理主席(以英语发言)：我现在请埃塞俄比亚代表发言。

阿莱穆先生(埃塞俄比亚)(以英语发言)：首先，请允许我深切感谢主席组织此次重要和及时的高级别会议，以此作为正在进行的大会第六十三届会议的一部分。主席已在十分高效地主持本届会议了。我国代表团谨请主席放心，我们愿意给予全力合作，以协助他高效履行他在这方面以及其它与其重要职务有关各方面的职责。

我还要借此机会赞扬秘书长提交其深刻而全面的报告，阐述有关内陆国家的各种问题。毫无疑问，该报告将为此次审查的审议工作做出重要贡献。

我们认真地注意到，秘书长的报告详细描述了内陆发展中国家自2003年启动《阿拉木图行动纲领》以来所取得的进展。正如报告所明确指出的那样，许多内陆发展中国家正在给予制定基本过境政策应有的关注，同时也开展了基础设施建设。尽管与其它国家一样，这些国家受到粮食和燃料价格上涨的负面影响，但它们的经济也受益于这些原本是不利的价格上涨。

内陆发展中国家的需要在许多国际论坛上得到比以往更多的关注，这一事实确实令人感到欣慰。可以肯定，内陆发展中国家的特殊处境，特别是它们的共同困境正在成为高级别多边贸易会议议程上的主要项目，例如今年4月份在加纳举行的联合国贸易和发展会议第十二届大会和前天在纽约举行的联合国关于内陆最不发达国家投资需要问题的小组讨论。这些积极趋势确实令我们感到鼓舞。

然而，尽管有这些令人鼓舞的事态发展，但内陆国家依然因其他地理障碍而面临一些挑战。这些地理障碍严重制约着它们实现减贫目标和提高人民生活质量的努力。因此，在调动具体支持以帮助更好地解决这些国家面临的经济困境方面，仍需做更多工作。

正如在《阿拉木图行动纲领》中明确反映的那样，为减轻和消除内陆发展中国家的困难而应该采取的

最重要措施是这些国家自己制定出务实和相宜的战略。当然，同样重要的是，这些国家应与其沿海邻国开展合作，以便建立互利和高效的过境运输、海关以及其它相关的基础设施体系。与内陆国家相邻的多数沿海国家本身面临缺少高效的基础设施系统，也并未实现最佳区域经济一体化。

由于所涉的地域距离和昂贵繁琐的过境系统，内陆发展中国家需要特殊的市场准入，以便它们利用其国际市场上竞争力较弱的地位。这些国家需要资金和技术援助来努力建设和全面改造重要的基础设施体系，包括，除其他外，铁路、公路以及陆地口岸。它们需要技术援助来实现过境通关程序的现代化。

内陆国家应当能够从它们需要的各种支助中获益，以克服它们的供应方贸易制约条件。现在该是我们创造条件的时候了，要使《阿拉木图行动纲领》与世界贸易组织(世贸组织)的贸易援助计划产生平稳和协调的互动作用，以便有效支持内陆国家的能力，它们大多属于最不发达国家，并且受到大量供应方的制约。

内陆发展中国家必须继续倡导国际法和公约，以确保它们获得不受阻碍的过境自由权利。它们应当力争确保《联合国海洋法公约》和《世贸组织关税和贸易总协定》等国际法律文书得到改进，特别是在内陆国家与其沿海邻国的关系方面。为此，我们还应与其它集团，如大多数内陆国家所属的 77 国集团一起做出协调一致的努力。

为了更好地协调我们的努力、避免不必要的重复，我们还应与各自所属的非洲、亚洲以及拉丁美洲区域集团进行有效联络，以便使它们为这一重要努力作出宝贵的贡献。此外，这类合作将有助于避免可能与这些集团的其它类似需要相混淆。

就埃塞俄比亚自身而言，我们已努力采取了许多步骤，以确保在国际贸易领域中的竞争和比较优势。通过把以农业为主的出口型战略与注重发展对实现快速增长来说至关重要的关键基础设施体系结合起

来，我国正在两方面取得前景喜人的进步。我们还通过注重一些非传统出口品，如易于空运的鲜花，把重点放在提高出口收入和尽量减少地理障碍造成的困难上。

除其它外，由于出口产品的多样化，埃塞俄比亚过去四年的国内总产值得以实现两位数的增长。这表明埃塞俄比亚致力于遵守《阿拉木图行动纲领》的精神和原则。

我国全体努力执行的主要方案包括：今年早些时候成立一个新的陆港服务企业、在主要过境走廊以内和沿线扩大道路网、改善现有老的铁路系统而同时也投资建筑新铁路，以及对国家的电信和能源部门进行整修。

正如我们前天在纽约这里举行的关于吸引对内陆发展中国家的直接外来投资的小组讨论中指出的那样，重要的是今天要重申，埃塞俄比亚政府筹集并调拨了自己的资源，资助所有这些大型项目的大部分开办费用。然而，本着《阿拉木图行动纲领》的精神，我们期望从我们的发展伙伴那里及时和充分地获得财政和技术援助，以便增加我们的资源，完成这些重要项目。

我们坚信，本次对《阿拉木图行动纲领》的中期审查，应该适当总结过去吸取的教训，以便进一步促进现有的全球伙伴关系，为根据内陆国家的具体情况向它们提供援助做好准备。

在这方面，应当指出，2008年6月中在最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处和联合国非洲经济委员会主持下于亚的斯亚贝巴举行的《阿拉木图行动纲领》非洲区域审议会议的成果，反映了以下事实，即，除其它外，为了更加具体地执行《阿拉木图行动纲领》，高级代表办事处和区域金融机制等有关机构应当带头提倡并促进新资源的投资，这对满足内陆国家的需求极端重要。

区域会议还强调，把我们的努力同最不发达国家集团、我们在日内瓦的世界贸易组织谈判者以及特别

是非洲集团等区域团体相协调具有重要意义，为的是避免徒劳的重复努力，而同时在促进我们的共同利益方面求取恰当的平衡。

副主席阿巴尼先生(尼日尔)主持会议。

最后，我国代表团谨借此机会向大会保证，埃塞俄比亚将竭尽全力充分和放手执行《阿拉木图行动纲领》以及本次重要审议产生的结果。我们应当携起手来，具体实现《阿拉木图行动纲领》诞生以来提出的许多理想和建议。我们也必须作出一致努力，进一步充实我们已经取得的一些积极成果。

代理主席(以法语发言)：我现在请美利坚合众国代表万斯·麦克马洪先生发言。

麦克马洪先生(美利坚合众国)(以英语发言)：中期审查的成果文件和秘书长详细全面论述《阿拉木图行动纲领》执行情况的报告(A/63/165)，为我们本周的审议提供了极好的基础。

我们注意到，成果文件和报告确认了区域和次区域合作、加入多边公约、运输政策改革以及贸易便利化措施的价值，这类措施包括，

“过境服务商业化和自由化；努力改善体制、程序、规范和管理制度，以及减少过多书面手续和繁文缛节”(A/63/165, 第81段)。

我们认为，这些改革对有效参加世界经济和充分享受国际援助的惠益是至关重要的。

在今天的13个内陆发展中国家里，美国通过千年挑战公司为各国发展战略提供空前水平的援助、转让知识和技术，并合作建设机构。我们的伙伴关系旨在实现变革，并长期促进经济增长率。

千年挑战公司目前同10个内陆发展中国家签署了超过19亿美元的大笔赠款协定即所谓的契约。千年挑战公司在蒙古资助一个1.88亿美元的项目，重建全国铁路系统并使其商业化。另一个2300万美元的项目旨在加强蒙古迅速发展的城市中心附近的产权法律基础设施。同亚洲开发银行一道，将有2500

万美元用于建造一个职业培训网，以促进30多种对建设以工业为基础的都市经济至关重要的职业道路。

千年挑战公司在亚美尼亚提供2.35亿美元，通过对农村道路和农业灌溉的战略投资，提升农业部门的经济业绩。同亚美尼亚签订的契约将使大约75万人，或农村人口的75%，直接受惠。

千年挑战公司还同马里一道改造农业生产、降低易受干旱影响的程度并注重农业加工和价值更高的作物。该国政府2.35亿美元的Alatona灌溉项目由千年挑战公司提供资金，将开辟16000公顷灌溉农田。在这样改善基础设施的同时，将执行改进土地保有制度、建立农业信贷和贷款以及加强用水管理等方案。千年挑战公司提供的另外1.84亿美元将用于重建马里的机场，以扩大该国的贸易途径。

千年挑战公司的举措是为了帮助我们的发展伙伴们在共同价值的基础上完成其国家优先事项。千年挑战公司各方案的前提是，一旦建立起问责制公共管理的基础和鼓励私人经济活动的规范环境，在人力和基础设施方面的投资将对经济增长产生长久和转变性的影响。我们认为，在这种伙伴关系中，对基础设施和大型项目的大规模外来援助之所以会成功，是因为国家持久发展的条件已具备。

千年挑战公司没有取代我们对内陆发展中国家的传统外援，而是对它的补充。2006年，内陆发展中国家接受了美国总共43亿美元的经济援助，其中包括千年挑战公司支付的款项。

美国还为内陆国家执行并加强宏观经济和商业与投资的改革提供援助。去年，我们的团队向卢旺达、布隆迪和乌干达提供了有关精简商业条例的建议。

美国国际开发署发起的改进商业环境项目同世界银行一道，协助吉尔吉斯共和国执行一项行政改革和简化条例的宏伟方案。结果，在世界银行《全球营商环境报告》的排名中，吉尔吉斯共和国从第99名跃进为第68名，名列2008年十大改革国家的第三位。

在前南斯拉夫的马其顿共和国，美国国际开发署同该国政府的一个合作方案设立了一站式企业注册和海关资料整理。公司注册的时间一个多月缩短为3天，边界等候的时间减少75%。

美国海外私人投资公司(海外私人投资公司)也为在内陆发展中国家进行投资提供便利。海外私人投资公司大约1500万美元的初始投资吸纳了另外9000万美元的非洲资本，用于恢复和改进东南非的纳卡拉走廊。这笔交易包括港口的重大改进，并将促进从莫桑比克一路畅通到马拉维和赞比亚的多式联运系统。海外私人投资公司还提供政治风险保险，例如为世界第二长的巴库-第比利斯-杰伊汉管道承保1.42亿美元。

我们认识到内陆发展中国家面临的各项挑战——运输和各种投入的成本高昂、对出口竞争力造成的相应影响，以及依赖区域邻国进入海外市场。然而，我们认为，可以公平地指出，内陆发展中国家的地理位置，它们的中心地位，也可能是一种有利条件。

过境与贸易方面的多边合作框架、基础设施发展并以解决问题的区域方法，都应当有助于内陆发展中国家探究是否可能获取竞争优势和有利可图的利基市场。我们认为，《阿拉木图行动纲领》是一项重要和必要的倡议，促进内陆发展中国家发挥充分潜力并实现和保持千年发展目标。

代理主席(以法语发言)：我现在请巴基斯坦代表团团长阿卜杜拉·侯赛因·哈龙先生阁下发言。

哈龙先生(巴基斯坦)(以英语发言)：巴基斯坦欢迎举行有关《阿拉木图行动纲领》中期审查的高级别会议。我们认为，本进程及其成果是朝着有意义地解决内陆发展中国家的特殊需要和关切问题迈出的一个重要步骤。我们相信，这一及时的努力将导致一系列全面的矫正行动，以便吸取过去的经验教训，作为我们今后工作的指导。

我们在一个艰难的时刻开会，对《阿拉木图行动纲领》的执行情况进行重要的中期审查。该纲领在内

陆和过境发展中国家的过境运输合作全球新框架范围内，处理内陆发展中国家的特殊需要。我们只是最近才在联合国进行了另外两次同样重要的审查，讨论非洲发展需求和实现千年发展目标问题。这些高级别活动的信息是明确的。执行是最大的挑战，并且缺乏资金仍然是实现在这里作出的发展保证和承诺的最大障碍。

通过粮食、燃料和金融方面的三重危机呈现的全球发展紧急状况在不断发展着，使得执行工作的挑战不仅对内陆发展中国家，而且也对它们的过境邻国，也变得更加复杂和艰巨。这些邻国往往有着大体相似的经济结构，并面临同样的资源匮乏问题。

在商品价格上升和油价高企之后，改善过境运输系统的有效战略也变得特别重要。如果通过增加内陆和过境发展中国家在全球贸易中的份额，把贸易作为实现发展目标的工具，一项连贯的战略应能产生巨大的规模经济效益。

巴基斯坦大力支持内陆发展中国家要求人们更多地全面地认识它们特殊的财政和技术需求。我们也仍然致力于在我们有限的手段范围内，帮助它们克服重大障碍和实现发展目标。然而，建立并维持有效的过境运输系统的需求是如此巨大，以致内陆和过境发展中国家无法依靠本身力量做到。因此，必需协调一致制定政策和机制，以便能产生所需的财政资源，投资于运输基础设施项目。这种投资，需要发展伙伴、捐助国和国际金融与发展机构增加财政援助。

同样，为了发展而早日成功地完成世界贸易组织多哈回合贸易谈判，以便能够消除全球贸易制度的扭曲并扩大市场准入，尤其是对内陆发展中国家的市场准入，这一点现在比以往任何时候都更加重要和迫切需要。多哈贸易谈判继续陷于僵局令人感到震惊和严重关切。

巴基斯坦作为过境发展中国家，积极参与《阿拉木图行动纲领》进程，保证向我们的内陆邻国——特别是阿富汗——提供方便、高效和迅速的过境便利，帮助它们扩大国际贸易。实际上，促进区域连通性并

使巴基斯坦成为区域过境中枢是我们贸易和运输部门国家愿景的组成部分和核心支柱。巴基斯坦地处南亚、中亚和西亚十字路口，在这方面确实是有助益的。

为此目的，作为我们国家贸易走廊方案的组成部分，巴基斯坦不仅改善和更新其现有的后勤和运输基础设施，包括公路和铁路系统，而且还开始建造新的道路网、海港、机场和其他相关设施。连接巴基斯坦西部现代化港口瓜达尔港的各条道路也正在建造之中。在瓜达尔港启用之后，巴基斯坦将能够向我们的内陆邻国提供专用、有效和成本效益高的过境贸易和港口设施，包括同任何现代港口相当的最先进的货船设施。

在服务部门，巴基斯坦政府正在重整全部海关程序，包括推行海关改革项目。国家贸易走廊方案为所有关键领域，包括贸易便利化领域，规定了具体的目标和实现的时限。

在我结束发言之前，也请允许我借此机会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事务高级代表谢克·西迪·迪亚拉先生及其团队所做的出色工作，感谢他们使我们的审议富有成效和有助益。我也谨感谢日本的高须幸雄大使成功地为政府间协商提供便利，以便最终取得中期审查会议的成果。

代理主席(以法语发言)：我现在请阿富汗代表团团长查希尔·塔宁先生阁下发言。

塔宁先生(阿富汗)(以英语发言)：我很高兴在大会专门进行《阿拉木图行动纲领》中期审查的高级别会议上发言。我谨感谢大会主席为确保国际社会继续支持内陆国家所做出的努力。我也赞扬秘书长潘基文领导得力并重视执行《纲领》，同时对高级代表谢克·西迪·迪亚拉及其办公室为本次会议所做的出色筹备工作表示赞赏。

自从5年前《阿拉木图行动纲领》获得通过以来，许多内陆国和过境国在其发展伙伴的帮助下，在实现该文件的目标方面取得了某些进展。然而，由于内陆

国面临的各种障碍，其中有许多国家，包括阿富汗，尚未能够充分利用贸易作为实现其发展目标的有效工具。

阿富汗在许多领域取得了进展。首先，阿富汗政府扩大了私营部门对运输和过境基础设施投资的作用。我们建立了阿富汗全国贸易和过境便利委员会。在该委员会，公共和私人代表审议贸易、过境和运输方面的重大政策和程序，一同就有关行动方针做出决定。

其次，它简化和规范了用于边境交易的文件和报表。第三，它已采取步骤，实现边界过境点的现代化，具体措施是实现设备自动化、购置现代化设备和建造新的设施。

第四，2007年和2008年，阿富汗政府在联合国贸易和发展会议的协助下，进行了调查，以便查明跨界控制区内边界的过境难题，并采取了解决这些难题的程序。

第五，它已开始与邻国进行谈判，设法解决货物和服务费用上涨对贸易商和消费者造成损害的共同挑战。因此，我们解决了我国与巴基斯坦长期存在的问题，即通过瓦嘎边境向印度转运阿富汗的新鲜产品问题。

在《阿拉木图行动纲领》基础设施发展和维护的优先领域，阿富汗首先建造新的公路。在过去七年间，阿富汗修复或建造了近7 000公里的现有公路和新的公路，包括环路和二级公路。到2010年，我们希望完成国家环路，并使环路连接东西南北的四方邻国。

其次，阿富汗正在建设新的铁路。根据与中国企业集团签署的铜矿合同，计划修建经由阿富汗连接中亚和南亚的铁路系统。阿富汗还致力于使本国铁路连接横贯亚洲的铁路。此外，经济合作组织运输和通信问题第七次部长级会议确认伊斯坦布尔-德黑兰-伊斯兰堡铁路将穿越阿富汗。

第三，我们正在改善空运基础设施。在过去几年间，阿富汗有三家私人客运航空公司和两家阿富汗货

运航空公司投入运营。另外，我们刚刚建造了新的喀布尔国际机场，改进了机场跑道。我们还改造和改进了全国其他地区的七个机场。

第四，我们正在改善通信，这是阿富汗取得的最大成功。2002年，全国估计有38 000条陆上线路。而今，全国有近600万个电话用户以及4个供应商，投资额将近10亿美元。到2009年底，我们将完成全国光缆线路的架设，并连接到两个邻国。通信服务的改善将能够更好地跟踪货物进口和过境信息以及与本地区和全世界的连通情况。

第五，我们正在铺设管道和传输电力能源。从土库曼斯坦经由阿富汗向巴基斯坦和印度输送天然气的协议已经签署。此外在上个月，塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦、阿富汗和巴基斯坦同意在喀布尔建立中亚南亚电力传输和贸易项目秘书处，以加速从中亚的两个国家向阿富汗和巴基斯坦传输1 300兆瓦以上的电力。

在各项协议的监测工作和后续行动的优先领域，阿富汗再次加入《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》等多项公约，以便达到标准及完成过境和货运部门的改革，以及就阿富汗加入国际货运承揽业协会联合会的成员资格采取后续行动。

尽管阿富汗在这些领域取得了进展，但它在实现《阿拉木图行动纲领》的目标方面一直面临着许多挑战，特别是急需国际社会和区域社区的支持。

首先，虽然我们感谢国际社会为改善我国运输和过境基础设施提供的财政支持，但捐助者认捐的款项有相当一部分仍未兑现。此外，大部分援助在提供时未充分考虑阿富汗政府和《阿拉木图行动纲领》的目标。因此，我们敦促国际社会在《阿拉木图行动纲领》的以下优先领域增加对阿富汗的援助：帮助扩展我们的公路，完成区域公路网络的缺失环节；进一步改进我们的公路和提高维护能力；改善现有的港口和建立新的陆港；建立铁路系统；实现我国机场的现代化。

其次，自2002年以来，阿富汗已经与大多数邻国签署了大量的双边或三边协议。阿富汗已加入大多数最重要的区域组织，它将继续努力实现《阿拉木图行动纲领》的区域合作目标。遗憾的是，由于本地区各国相互缺乏政治信心或者缺乏能力和基础设施，这些条约中只有少数得到执行。总之，我们还没有从这些协议中受益。

为了向前迈进，阿富汗建议重新关注国际和区域伙伴关系。《阿拉木图行动纲领》只能通过这些伙伴关系加以执行。《阿拉木图宣言》显然突出强调这种精神。《阿拉木图行动纲领》呼吁双边和多边捐助者增加对内陆发展中国家特别是冲突后国家的资金和技术援助。其中也包含指导捐助方和国际社会援助内陆国和过境国的方针。此外，《纲领》鼓励发展中国家和发达国家在互利的基础上加强合作。与阿富汗的贸易如有任何改观，也都必将给伙伴国带来巨大利益。

区域经济合作正在成为阿富汗几乎所有邻国全球化战略的必要内容。因此，阿富汗作为连接中亚、南亚和西亚地区的陆桥，现在有了发挥其潜力的难得机会。我们意识到，我们有责任与邻国合作，建立把这种潜力转化为具体区域项目的政策和体制机制，但我们想鼓励其他国家本着同样的精神以及同样的速度与我们携手合作。

我国代表团认真审查了《阿拉木图行动纲领》中期审查成果文件草案(A/63/L.3)；草案载有重要建议，强烈呼吁国际社会和捐助者增加对内陆和过境发展中国家的支助数量，特别是官方发展援助。它鼓励内陆和发展中过境国家对双边和多边合作采取积极的态度。如果该建议仍然只是一纸空文，我们可能无法取得质的变化；但如果采取诚实、严肃、有效和建设性的方式来执行这些建议，则可以改变贸易和过境的性质，充分实现《阿拉木图行动纲领》的目标。

代理主席(以法语发言)：我现在请冰岛共和国代表团团长希亚尔马尔·汉内松先生阁下发言。

汉内松先生 (冰岛) (以英语发言)：我们欢迎秘书长为确保有效地筹备《阿拉木图行动纲领》中期审查工作所做的努力，并感谢他关于《纲领》执行情况的全面报告(A/63/165)。我还要感谢日本常驻代表高须大使，感谢他出色地工作，推动就即将在本次会议结束时通过的宣言(A/63/L.3)进行协商。

近年来，内陆发展中国家取得了许多积极的进展，经济增长相当平稳。但秘书长的报告表明，为了提高内陆发展中国家的竞争力，在最近的将来需要做出巨大努力，以加强它们对全球经济的参与。我们全心全意地致力于执行《阿拉木图行动纲领》的五个优先领域。我们认识到，这些国家的具体国情，加之它们缺乏进出海洋的通道和远离世界市场，增大了消除贫穷的艰巨性。去年，我们的双边发展援助有41%提供给非洲的内陆发展中国家，另外30%提供给非洲的重要过境发展中国家。我们担心内陆发展中国家继续将外债增加到不合宜的数额。冰岛是重债务国债务倡议以及多边减债倡议的坚定支持者和供资者，这两项倡议对许多内陆发展中国家具有重要意义。

在发展筹资问题上需要做更多工作。即将在多哈举行的发展筹资问题会议将考验国际社会的决心，冰岛的目标是跻身官方发展援助捐助者行列，它在过去四年间的发展合作预算增加了一倍。我们将继续将大多数双边发展援助提供给非洲最不发达国家，其中有许多是内陆或重要的过境国家。

妇女对发展发挥着重要作用，经验表明，对妇女的教育、卫生和经济活动的支持对于她们的社区具有倍增效应。出于这一原因，我们更多地通过发展合作促进实施针对特定性别的项目。我们通过在伙伴国的双边方案以及对联合国人口基金和联合国妇女发展基金工作的支持做到了这一点。

冰岛支持的贸易援助是可减少内陆发展中国家地理位置不利影响的一项重要倡议，并应成为内陆发展中国家广泛发展政策的一部分。我们将继续主张增

大国际贸易的自由化。多哈发展回合受挫可能会减慢内陆发展中国家融入世界的速度。这就使得我们甚至比以往任何时候都更亟需为这些国家的货物进入市场提供便利，并确保在各级实施广泛的贸易便利化措施。我们有责任竭尽所能，抵减内陆发展中国家企业承担的高昂过境和运输费用。

代理主席 (以法语发言)：我现在请泰国代表团团长东·巴穆威奈先生阁下发言。

巴穆威奈先生 (泰国) (以英语发言)：今年有两个重要方面的历程过半，一个是千年发展目标，另一个是《阿拉木图行动纲领》。上周，在一般性辩论和千年发展目标高级别会议上，时常提到的一个问题是消灭贫穷。这个问题显然非常重要，在千年发展目标高级别会议上，联合国专门举行一次圆桌会议讨论这一特殊问题。

在这类会议期间，提出了许多战胜贫穷和饥饿的观点，其中的一个观点是机会，也就是同世界建立联系的机会，以及在全球社会中发挥作用的机会。显然，获得机会有助于尚未走上实现千年发展目标轨道的发展中国家消除贫穷，确保改善生计，从而在2015目标年前实现千年发展目标。在这方面，我们一直着重强调全球发展伙伴关系是提供这种机会的机制。

非洲的发展需要是过去几周讨论的中心问题，除了非洲以外，国际社会对内陆发展中国家特殊需要的关注也应当有增无减，以确保为它们带来机会和发挥它们的潜力。作为内陆发展中国家的邻国，我们非常了解过境国应发挥的作用。因此，我们赞赏秘书长做出努力，举办本次高级别会议审查在《阿拉木图行动纲领》的历程过半时取得的进展，事实上，这次会议突出了内陆和过境发展中国家及其他合作伙伴之间的伙伴关系对创造机遇及进入全球市场和相互建立联系的重要作用。

泰国认为，机会对于确保发展和繁荣是重要的。因此，泰国根据《阿拉木图行动纲领》确定的优先领域，通过区域、次区域和双边合作，扩大与邻国在建立运输联系方面的合作。

为了给过境运输提供便利和消除无形障碍，我们为邻国提供了特别优惠，免除了经由泰国转运的商品的关税。在东南亚国家联盟(东盟)的保护下，各成员国还制订了关于运输和通信的许多协定，例如，1998年签署的《关于便利货物过境的框架协议》和2005年签署的《多式联运框架协议》。

关于基础设施，泰国非常重视根据若干区域和次区域合作协议建立区域内的交通联系。交通运输联系网将进一步促进经济和社会领域的区域一体化，这最终将提高各国的社区意识。目前，随着大湄公河次区域内的东西、南北和南部经济走廊的发展，亚洲公路网取得了很大进展。东盟湄公河流域开发合作项目下的新加坡至昆明铁路线一旦建成，将连接东盟成员国与中国。根据孟加拉湾多部门技术和经济合作倡议，亚洲开发银行开展了关于南亚和东南亚之间运输基础设施和后勤发展的研究，以促进整个孟加拉湾地区的贸易和运输。

在老挝举行的大湄公河次区域第三次首脑会议上，泰国总理提出建立旅游圈的倡议，通过连接湄公河次区域现有走廊沿线各城市的历史和文化遗产，以旅游促进经济活动。这条路线可以补充东盟区域现有旅游目的地和印度尼西亚、马来西亚和泰国增长三角地区的旅游目的地。

由于大湄公河次区域下的经济走廊定于2015年完成，泰国认为，这将有益于艾亚瓦迪-湄南-湄公河经济合作战略、大湄公河次区域、孟加拉湾多部门技术和经济合作倡议和印度尼西亚、马来西亚和泰国增长三角地区等次区域合作框架的有关成员国及其发展伙伴，以便考虑进行合作，从而确定并加快实施缺失环节项目，以完成或大大加强大湄公河次区域及南亚和整个东南亚大陆的交通运输网。

泰国一直在双边基础上为我国的内陆邻国老挝人民民主共和国以及柬埔寨和缅甸提供财政援助，帮助它们实施有助于加强运输联系的项目。然而，我仅谈及泰国作为过境国的作用。泰国向老挝提供了包括赠款和优惠贷款在内的财政援助，用于建设运输基础

设施。在道路建设方面，我们提供的援助用于建设连接辉塞到老挝 Loung Num Tha 的道路，这是大湄公河次区域框架下南北经济走廊3号线的组成部分。目前，我们正在考虑提供援助，以恢复万象的11号线。关于湄公河桥梁的建设，泰国与老挝合作，利用日本国际合作银行的贷款兴建第二座湄公河大桥。泰国也提供了财政援助，用以建造第三座湄公河大桥，并且正在与中国合作建设第四座湄公河大桥。

除了道路和桥梁建设方面取得的进展以外，泰国继续发挥积极作用，加强与老挝的其他联系方式。我们贡献了财政资源和专门知识，用于支持2007年4月完工的廊开至Tha Na Lang的铁路线的建设。此外，我们为旨在改进巴色机场的项目提供了软贷款。双方还正在致力于评估沙湾拿吉机场的复原——这是亚洲开发银行在大湄公河次区域框架下的东西经济走廊项目的一部分。

在交通连接方面提供机会将建立人与人之间的直接联系，这有助于人们获得更好的进入经济和社会领域的机会，改善人们的整个生计。此外，通过这些连接进入国际市场能够发挥弥合发展差距的作用，使内陆发展中国家能够从全球化中获得更多的经济好处，减少贫穷和实现“千年发展目标”。

泰国则将继续积极支持运输环节的发展，用以改善湄公河次区域人民的生活水平。在亚洲-太平洋区域，泰国赞赏作为联合国区域臂膀的联合国亚洲及太平洋经济社会委员会作出的努力，它把亚太区域成员连接起来，并为它们获得更大的市场准入创造机会。

然而，还有更多的工作要做。泰国还要敦促其他发展伙伴参加运输连接的发展，提供与基础设施发展相关的技术和财政援助。若干方案和项目仍需更多的资金支持。此外，迫切需要加强行政、管理和基础设施的可持续使用，同时考虑到降低成本、运作与维护、安全、减少社会与环境的影响和向人民公平分配惠益。

代理主席(以法语发言)：我现在请马拉维代表团团长史蒂夫·迪克·坦尼森·马腾杰先生阁下发言。

马滕杰先生 (马拉维) (以英语发言): 我首先要祝贺主席为内陆发展中国家召开这次关于《阿拉木图行动纲领》执行情况中期审查的重要会议。我还要感谢秘书长提交其关于在执行《阿拉木图行动纲领》方面取得的进展、获得的经验教训和遇到的制约的报告(A/63/165)。我还要感谢日本高须幸雄大使推动本次会议成果文件的起草工作,并感谢最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处继续在执行《行动纲领》方面发挥作用。

马拉维既地处内陆,又最不发达。显然,与处境类似的其他国家一样,它面临独特而可畏的挑战。这些挑战包括油费不断上涨、缺乏直接入海口和远离主要国际市场——所有这些都导致马拉维进出口贸易运费高到令人望而却步,造成的障碍令人畏惧。除非紧急应对这些挑战,否则包括马拉维在内的内陆发展中国家在全球经济中将继续不具竞争力,它们与世界其他国家之间的发展差距将继续扩大,从而导致它们永久依赖外援。

正如马拉维总统宾古·瓦·穆塔里卡博士经常说的那样,好朋友是你与之同行而不是你把他扛在肩上的人——因为如果扛在肩上,当你们旅行时,你们将双双倒下。因此,作为好朋友,我们敦促我们的发展伙伴在我们通往经济繁荣和独立的旅途中与我们同行,而不是把我们扛在它们的肩上。我们请它们通过协助我们消除我们进出口贸易的障碍这样做,以便我们能够创造我们减少我国贫穷所急需的财富。

正是出于这一原因,2003年,联合国通过了体现国际社会承诺根据联合国《千年宣言》的要求处理内陆发展中国家特殊需要和问题的《阿拉木图行动纲领》。《行动纲领》的目的是为内陆发展中国家建立新的全球过境运输合作框架。除其他外,《行动纲领》旨在想方设法确保内陆发展中国家能够往返海洋,并降低与其进出口贸易相关的费用。实现这些目标的一个重要方面是向内陆和过境发展中国家提供运输基础设施。

在这方面,马拉维的增长和发展战略把运输基础设施发展确定为政府实现中期经济增长的六个重要优先领域之一。因此,马拉维政府正在追求旨在改进公路、铁路、空中和内陆水上运输的多形式内陆运输体系,以便利国内贸易和进出口贸易。

关于内陆水上运输,马拉维、莫桑比克和赞比亚三国政府缔结了关于制定和执行被称为“希雷河-赞比西河水道项目”的水道项目谅解备忘录。该项目旨在通过流经马拉维南部和莫桑比克的希雷河和流经莫桑比克、赞比亚和津巴布韦的赞比西河,把马拉维、赞比亚和莫桑比克内地与海洋连接起来。

一个半世纪以前,前往马拉维的英国探险家和传教士曾经利用希雷河-赞比西河水道作为运输水道。最近在1970年代,人们利用该水道从马拉维向莫桑比克的欣代港运输糖蜜。现在的想法是重开这条水道,以便大幅降低进出口运费,并以此刺激三国和周围地区的经济发展。该水道旨在补充通往莫桑比克的纳卡拉港和贝拉港以及坦桑尼亚的达累斯萨拉姆港的现有运输走廊。

该水道项目符合《阿拉木图行动纲领》和《布鲁塞尔支援最不发达国家行动纲领》——二者皆旨在满足像马拉维这样的内陆发展中国家和最不发达国家的特殊需要。它还符合“非洲发展新伙伴关系(新伙伴关系)”的各项目标,因为新伙伴关系把基础设施的发展视为非洲经济增长和减贫以及减少非洲经济边缘化的主要支柱之一。此外,除了新伙伴关系,南部非洲发展共同体和东部和南部非洲共同市场也支持“希雷河-赞比西河水道项目”,作为需要纳入该次区域水面运输网络和印度洋海事制度的优先方案。因此,我们敦促国际社会支持希雷河-赞比西河水道倡议。

当我们总结过去五年的工作时,我们敦促联合国把这个项目视为为执行《阿拉木图行动纲领》和协助为其执行调集资金而正在作出的努力的例子。确实,尽管马拉维确认,各国政府对本国的经济和社会发展负有主要责任,但我们也认为,国际社会必须确保像

“希雷河-赞比西河水道项目”这样的出色倡议取得成功。这个项目将促进我们次区域数百万人的经济发展，其中多数还是完全靠农业为生的妇女。

尽管马拉维认为，全球在执行《阿拉木图行动纲领》方面取得了具体的进展，但内陆发展中国家继续面临挑战。有更多工作有待进行，不仅是提供运输基础设施，而且还要帮助改进内陆发展中国家的运输网络。因此，我们支持秘书长在 A/63/165 号文件所载的报告中提出的各项建议。除其他外，该报告呼吁国际社会为产自内陆发展中国家的商品提供更大的市场准入，以缓解其地理位置劣势造成的贸易交易成本高的问题，并增加对内陆发展中国家的技术援助，以确保它们有效参加世界贸易组织的贸易谈判。在这方面，我们要敦促最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处带头确保执行秘书长的各项建议。

在结束发言之前，我要郑重表示，马拉维感谢坦桑尼亚、莫桑比克和南非向它提供合作，把它们的海港提供给马拉维使用。马拉维还感谢自身是内陆发展中国家的赞比亚和津巴布韦为马拉维进出口商品经过它们的领土提供便利。这一合作体现了《阿拉木图行动纲领》所设想的伙伴关系。国际社会不仅应当予以鼓励，而且还应当从技术和财政上予以支持。

代理主席(以法语发言)：我现在请布基纳法索代表团团长米歇尔·卡凡多先生阁下发言。

卡凡多先生(布基纳法索)(以法语发言)：主席先生，我要表示，我国代表团满意地看到你在主持这次关于《阿拉木图行动纲领》中期审查的高级别会议。我国代表团还要感谢秘书长出色地组织了这次辩论和对内陆发展中国家的关切表现出关心。我国代表团还欢迎最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表谢克·迪亚拉先生的努力。我们还要赞同马里代表将以内陆发展中国家的名义所作的发言和 77 国集团主席在第十八次会议上所作的发言。

2008 年爆发了前所未有的社会经济危机，特别是与油价、食品价格上涨、能源费用上涨和自然灾害产生的灾难性影响相关的危机。这些危机动摇了世界经济，而给内陆发展中国家造成的影响尤为严重。内陆发展中国家运输基础设施全部或部分恶化，地理上远离海洋，是严重妨碍我们的贸易及其他方面的因素，因为运输商品所需时间长，尤其是运费本身太高。

内陆发展中国家固有的问题是《阿拉木图行动纲领》的主要关切对象。我认为，这次会议是一次供国际社会对《行动纲领》执行情况进行中期审查的机会。我们感到高兴的是，审查得益于 2007 年 6 月在瓦加杜古举行的关于过境运输基础设施发展的部长级专题会议和 2007 年 8 月在乌兰巴托举行的关于国际贸易区域和贸易便利化的部长级专题会议的结论。这两次筹备会议使我们得以评价《纲领》关键内容的执行情况，找到解决内陆国家偏远孤立问题的最佳步骤和确定怎样提高这些经济体的竞争力的办法。

我国代表团对这次会议主题切合实际感到欣慰，因为这次会议要求整个国际社会考虑自己在建立过境运输系统方面的作用，以便增加内陆国家与世界其他地方之间贸易的机会。

为基础设施提供资金对于《阿拉木图行动纲领》的成功至关重要。推动对运输和过境基础设施的投资需要私营部门及双边和多边金融伙伴的参与。建立在内陆国家具体需要基础之上的真正国家、次区域、区域和国际伙伴关系，应当通过可预见和大小适当的筹资机制把我们大家聚集在一起，共同来修建和修复运输和过境基础设施，并加强促进贸易的国际框架。

我国代表团呼吁发达国家——尤其是“八国集团”成员——真正参与定于 2008 年 11 月 29 日至 12 月 2 日在多哈举行的发展筹资问题后续国际会议的筹备进程，以便对 2002 年在蒙特雷作出的承诺进行客观的审查。

内陆发展中国家有一半在非洲，那里的公路网络发展水平是世界上最差的——比拉丁美洲差一倍，比

亚洲差两倍。在这项挑战面前，非洲各国把修建公路、铁路和机场基础设施作为一个绝对优先事项。最近在瓦加杜古举行的部长级专题会议支持和鼓励了非洲基础设施发展战略，并向公私投资者发出紧急呼吁，要求它们资助基础设施和推展贸易。

贸易仍然是发展中国家——尤其是内陆国家——发展的最重要引擎之一。我国代表团对世界贸易组织多边贸易谈判最近的挫折感到关切。在这一级别无法达成共识，正清楚地显示出贫穷发展中国家在国际贸易中被边缘化的情形。布基纳法索呼吁本着共识和国际关怀的精神恢复这些谈判，以便确立对大家都能进行公平和有利的贸易的公平规则和条件。

代理主席(以法语发言)：我现在请意大利代表阿尔多·曼托瓦尼先生阁下发言。

曼托瓦尼先生(意大利)(以英语发言)：我首先要赞同法国代表在第十八次会议上以该国作为欧洲联盟主席的身份所作的发言。

意大利要感谢内陆发展中国家和过境发展中国家筹备这次对国家和区域两级执行《阿拉木图行动纲领》情况的中期审查。我们还与其他代表团一道，向成功推动最后文件草案谈判的高须幸雄大使和向中期审查整个筹备进程提供支持的副秘书长兼秘书长特别顾问谢克·西迪·迪亚拉先生其办公室表示赞赏。

当意大利议会于 1989 年修订我国的发展合作法律依据时，它把落实世界最贫穷国家的地方发展进程和促进这些国家的经济、社会和文化成长列入优先事项。20 年来，这一目标一直是我们的核心。因此，意大利欢迎并且继续支持导致通过《阿拉木图行动纲领》的理念。

2003 年至 2008 年期间，意大利对内陆发展中国家的总体发展援助增加了约 70%，总计接近 2.5 亿美元。去年，我们还为组织在乌兰巴托和瓦加杜古举行的两次筹备会议捐款 5 万美元。

内陆发展中国家政府和过境发展中国家政府必须克服的障碍与其说与这些国家所处的地理位置有

关，不如说与复杂的规程序、解决官僚颞颥缺乏合作和后勤部门发展不足有关。由于《阿拉木图纲领》，过去五年已作出可观的努力，但今后依然任重道远。

区域和次区域合作，也是执行《阿拉木图行动纲领》的重要手段，有关的区域和次区域组织，尤其开展实地业务活动的区域和次区域组织，都是重要的利益相关者。这些组织的继续关心和承诺，是落实阿拉木图规定的五个优先事项取得具体进展必不可少的因素。

意大利一如既往，依然准备促进这一进程。我国重申，我们致力于改善我国在该领域双边援助的成效。与此同时，我们一贯努力提高此类活动效应，增加此类活动资金。

让我介绍意大利为阿拉木图目标而采取的两大主要行动。首先，我国捐款总额约 1 亿欧元，这相当于 1.4 亿美元，用以帮助阿富汗政府修复和部分重建喀布尔-巴米扬高速公路。此举目的在于大幅度提高这两大主要城市之间的交通联系，降低阿富汗境内及阿富汗与邻国之间的运输成本和运输时间。该项目还将帮助提高负责监测城市以外交通运输系统质量的地方机构的作业能力。

第二项行动是提供 2 500 万美元优惠贷款，用以修复玻利维亚奥卢罗-皮西加高速公路托莱多至安卡拉比路段。该项目将大大扩大玻利维亚的公路基础设施，为该国一个最贫穷、居民人口最稀少的地区带来急需的经济进步。

意大利愿意鼓励我国多边合作伙伴进一步参与该领域努力。尤其是国际金融机构，它们在此方面确实较有优势，可向内陆发展中国家提供必要的财政援助，支持这些国家在基础设施发展和保养方面昂贵的投资。

实现千年发展目标，需要所有伙伴调动资源和交流经验，包括在机构和私营部门层次。意大利深信，私营部门的贡献对发展基础设施和提高生产能力至关重要，必须通过建立公私伙伴关系加以提高。

意大利即将担任八国集团轮值主席，我们将高度重视利用信息和通信技术促进发展。过境运输基础设施的发展并不局限于公路、铁路、机场、港口和管道等有形基础设施的建造和维修。相反，有形基础设施需要一个现代化和有效的储存和运输组织、物流管理系统、以及综合信息和通信网络的辅助。

在内陆和过境发展中国家缩小数码鸿沟，促进妥善治理，交流经验和最佳做法，提供适当的培训和教育，这符合《阿拉木图行动纲领》优先事项 1。在这方面，意大利将促进有助于传播电子政务手段的项目，目的在于改善和加快复杂的官僚程序，如在海关和物流领域。

意大利热切希望与伙伴探讨如何进一步发展这些举措，制定战略执行这些举措，让私营部门和所有重要利益相关者都参与。

意大利准备尽自己的一份力量，帮助内陆和过境发展中国家。同时，我们期望发展中国家继续发挥主人翁精神，根据商定的区域倡议框架，设计适当的国家政策。我们相信，同心协力，我们定将取得成功。

代理主席(以法语发言)：我现在请伊朗伊斯兰共和国代表埃沙格·哈比卜先生阁下发言。

哈比卜先生(伊朗伊斯兰共和国)(以英语发言)：首先让我祝贺主席适时召开本次会议。我相信，在他的干练领导下，《阿拉木图行动纲领》中期审查高级别全体会议定能取得富有成效的结果。我也感谢潘基文秘书长在第十八次会议上作介绍性发言，并感谢和赞赏秘书处为本次会议准备并提供了一份文件。

过境和运输问题非常重要，尤其是在当今全球化世界。我们认为，发展过境运输等于经济增长，从而减少贫困，而这正是千年发展目标(千年目标)的第一要务。在这方面，建立有效和高效能的过境运输系统是内陆和过境发展中国家的最高优先事项，但须认识到，建立有效过境运输系统的责任主要在内陆和过境发展中国家，这些国家应当努力创造条件，产生、吸引和有效调动资源，解决它们所面临的发展挑战。然

而，这些国家的努力与合作，也需要发展伙伴及国际和区域组织本着分担责任的精神加以支持。

此外，管理过境运输业务的法律框架的加强，包括双边、次区域和区域协定的充分有效执行，为我们实现目标，加快进程，准备了有效计划。因此，《阿拉木图行动纲领》为内陆和过境发展中国家与其发展伙伴在国家、双边、次区域、区域和全球层面展开名符其实的伙伴合作，提供了一个基本框架。

伊朗伊斯兰共和国已经采取多项举措，尤其是按照推广现有区域基础设施建设倡议的经验教训，后续落实和加快《阿拉木图行动纲领》执行工作，以促进过境运输，鼓励投资建设综合跨界基础设施。今年，伊朗与亚洲及太平洋经济社会委员会共同组织举办了两次研讨会，专门研究促进铁路和公路过境运输问题。伊朗也将加入旨在促进和便利过境运输的“欧洲-高加索-亚洲运输走廊”，以便有效落实贸易便利化措施，包括实施区域海关过境制度。

在建成海关数据自动化系统方面，伊朗现在正在努力继续落实该系统，以便减少海关手续。我国还在考虑谈判和允许建立免税区和免税港的可能性。

2008 年，伊朗还在德黑兰举办的一次“国际旅游、过境和东西走廊”研讨会，并在会上向世界介绍了查赫巴尔自由贸易区和东西走廊。

伊朗伊斯兰共和国地理位置独特，作为最重要的过境发展中国家之一，其境内有非常重要的多式联运运输路线，这些路线的开发与维修构成很大的挑战。这些问题和挑战如果得不到解决，可能妨碍过境发展中国家和内陆发展中国家之间的合作。此外，发展和维修基础设施需要捐助国、国际金融机构和发展援助机构增加投资和财政援助。

最后，我承认，发展中国家过境运输问题需要有一个通盘整体的解决办法。我请联合国系统所有各有关组织，包括各区域委员会、联合国开发计划署、联合国贸易和发展会议，以及其他国际和区域组织，考虑到这次中期审查的成果，把《阿拉木图行动纲领》

进一步纳入各自相关工作方案。我鼓励它们在各自职权领域范围内继续支持内陆和过境发展中国家，其中包括在过境运输和贸易便利化领域执行充分协调、连贯一致的技术援助方案。

代理主席(以法语发言)：我现在请俄罗斯联邦外交部的维克托克·扎格列科夫先生阁下发言。

扎格列科夫先生(俄罗斯联邦)(以俄语发言)：全球化对社会各方面的影响与日俱增。然而，目前全球化利益分布不均，造成社会和经济动荡，世界经济割裂为增长地区和停滞地区。这种局势对发展中国家和内陆国家特别凶险。

在这方面，俄罗斯已经采取积极步骤，执行五年前通过的《阿拉木图行动纲领》，并侧重执行一系列措施发展过境运输。我们完全赞成根据《阿拉木图行动纲领》发展欧亚运输纽带的理念。我们认为，这将为在今后十年解决各种关键运输问题提供一个坚实的基础。

近年来，俄罗斯联邦依照《阿拉木图行动纲领》采取的措施集中于改善国家运输政策，以便发展过境运输，加强国际上重要的运输基础设施和通过落实涉及公私伙伴参与的各种项目，推动与商业团体的合作。

我国推动这项工作的主要指导方针是发展俄罗斯联邦运输系统的联邦方案及其发展出口运输服务的次级方案，目的在于建立有效的运输基本设施，提高俄罗斯联邦运输系统的竞争力，并挖掘国家的运输潜力。

方案内容包括拟订和执行大型复杂投资项目的措施，藉以建立货运和旅客的主要运输走廊，以期改善运输服务质量，加快货物和人员运送，并改善运输管理。我们面对的主要工作是实现俄罗斯联邦全境集装箱运输，和吸引过境货流使用穿越俄罗斯联邦的国际运输走廊。

俄罗斯联邦的地理位置对我国在发展战略和政策的制定有重要影响。我国居于欧亚大陆的中心位

置，使我们注定要担当东方国家和西方国家之间的地理桥梁。因此，我们积极参与有关运输问题的国际对话，因为这些问题在欧洲和在亚洲都在谈判。

我国支持亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)亚洲陆运基础设施发展项目的执行，其中包括开发亚洲公路网和横贯亚洲铁路系统。俄罗斯联邦是亚太经社会拟定的亚洲公路和铁路网政府间协定的缔约方，它深信落实这些协定对发展中国家和内陆国家以及对发展中过境国都大有帮助。

对中亚内陆过境国肯定产生重要影响的一项重要运输政策是2008年1月通过的欧亚经济共同体内单一运输领域政策。俄罗斯联邦对这项政策的拟定发挥了积极作用。该政策要求所有成员国开发整体运输能力，消除国际货运障碍，共同扩大进入国际运输市场的工具，和发展运输基础设施。我们经常示范连接欧亚两地的集装箱铁路车列。从2002年开始，我们还进行了从俄罗斯联邦东部港口、蒙古、中国、中亚各国和哈萨克斯坦到俄罗斯联邦与东欧和北欧国家边界多条通道的集装箱铁路试运。这些试运的目的不仅在于显示陆运优于海运，还在于发现能够消除的瓶颈。

我们也要提到亚太经社会和欧洲经济委员会为建立欧亚运输纽带合办的一个项目，以便查明连接亚洲和欧洲各国最重要的铁路、公路和内陆水道。这个项目将找出改善这些纽带的优先手段，包括消除差距和瓶颈，简化过境手续，排除障碍和制定规章制度，使贯穿欧亚的货运在这些交通纽带上运送不受任何阻碍。

对欧亚道路运输的新倡议也已经作了大量工作。这项由国际道路运输联盟执行的项目在于提供亚洲和欧洲间的经常道路运输。

最后，我谨表示，我们对各国和国际组织，特别是联合国机构，在《阿拉木图行动纲领》内完成的工作感到非常高兴。我们重申，俄罗斯联邦信守对该纲领的主要目标作出的承诺，特别为满足内陆发展中国家的发展需要，建立全球行动框架，设立有效的过境运输系统。

代理主席(以法语发言)：我现在请马里共和国代表团团长奥马尔·达乌先生阁下发言。

达乌先生(马里)(以法语发言)：首先我欢迎召开本次重要会议。我谨介绍我国马里在执行《阿拉木图行动纲领》方面的经验。

马里有七条陆地边界，是一个典型的内陆发展中国家。我国远离海洋，必要物资供应困难，运输价格高，出口产品价值以及竞争力因此受损。我国的地理位置还说明了马里经济的脆弱性，特别是在现在危急时刻。

关于秘书长2008年7月23日的报告(A/63/165)，我着重介绍马里执行报告中提到的某些优先事项的活动。首先谈与过境政策相关的基本问题。我谨指出，马里已经采取若干实质性措施，其中包括提高过境运输业务效率，提高中转点仓库存储能力，降低运输成本。

已经采取一些措施，其中包括为马里商品达成海上、公路和铁路运输议定书协议。马里还将私营部门组成各种联合会，其中包括建立马里托运商理事会和马里公路运输理事会。

在运输和过境基础设施发展和维修重要领域，马里已经采取鼓励私营部门投资运输设备和储存设施的政策。我们开展了运输基础设施的工作，以改善进入所有运输和过境港口的通道。我们还提升了铁路和公路运输基础设施。为了便利贸易，正在使用世界银行和联合国系统各机构制定的自我评估方法。

总体而言，尽管采取了相关的行动，但是过境运输仍然遭遇到某些障碍，包括国家间公路上众多的控制点和无数的关税和非关税壁垒。这些大大地阻碍了贸易，也提高了我们货物的管理成本。

另一个问题是，过境运输基础设施缺乏或不充分，迫使我们在边界设置毗邻的或共同的检查站。信息系统适应商品的程度差，为那些在该部门工作的人

员提供的培训不充分而且马里过境港口仓库的储藏容量低下。

马里在发展道路上面临着这么多挑战和障碍，因此在其总体运输政策声明的背景下，采取了一些行动，其目的是通过包括下列各项在内的运输部门项目来改善运输部门。

首先，我们通过上文提及的建立马里航运理事会和马里公路运输理事会来重组和建设本地的能力，从而提高该部门的绩效和管理能力。

其次，我们重组了运输公司并审查了体制和管制框架，以便进一步让私营部门参与进来。最后，我们通过建立全国运输促进委员会、道路安全委员会和道路交通安全署，提升并保持了我们的优先运输基础设施。此外，我们宣布了全国道路安全周并制定到位国家间道路过境方案。

马里仍然坚信，内陆发展中国家的发展必须建立在合作的基础上。这就是为什么马里支持在西非经济和货币联盟以及西非国家经济共同体的框架内发展运输的各项主要方案。制订内陆国家方案是我们必须抓住的机遇，以便同我们的发展伙伴一道找到所需的筹资，建设和改善我们国家发展所必需的基础设施。

在这方面，我谨忆及我国的承诺，即，要参与旨在实施《阿拉木图行动纲领》的活动。这一承诺体现于我们积极参加有关的论坛并在国家一级实施该纲领的所有建议。这就是为什么马里共和国总统通过其特使、设备和运输部长转达了他对大会的热情问候。

在发言结束之前，我还要向整个联合国大家庭转达我们诚挚的问候和感谢。我如果没有对最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的高级代表在当前的审查框架内协调所有这些活动中所做的出色工作向他表示问候和感谢，那就是我的失职。

我还要感谢联合国贸易和发展会议的非洲、最不发达国家和特别方案司司长哈比卜·瓦内先生，因为他中肯的分析和建议对于实现《阿拉木图行动纲领》第二阶段的目标极有助益。

最后我谨诚挚地向日本致谢，感谢它在谈判中发挥了难能可贵的作用，从而使我们今天能够在执行该纲领中取得进展。

代理主席(以法语发言)：我现在请埃及代表团团长马吉德·阿卜杜拉齐兹先生阁下发言。

阿卜杜拉齐兹先生(埃及)(以英语发言)：首先，我谨感谢主席先生召开本次重要而及时的会议来审查内陆国家的需要和挑战，并且对副秘书长兼秘书长非洲问题特别顾问和最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表谢克·西迪·迪亚拉先生及其技能娴熟的团队正在做的出色工作以及它们为使本次审查会议开的成功而做出的努力，向他们表达我们的谢忱。

埃及赞同安提瓜和巴布达常驻代表以 77 国集团加中国的名义所作的发言。

《阿拉木图行动纲领》是承认内陆发展中国家特殊需要和问题的一个重要标志。中期审查提供了一次机会，以评估迄今为止根据阿拉木图行动纲领中商定的五个优先事项在实施具体行动方面取得的进展。

在这方面，我谨强调几点，其目的都是为了提高内陆发展中国家的能力，以便在国际发展活动中成为有效的伙伴。在多哈贸易谈判中，应该特别关注内陆发展中国家的需要，以增进它们在国际贸易体系的作用并推进它们的发展努力。也有必要吸引私营投资，包括外国直接投资。在这方面，私营部门通过共同筹集资金等方式的参与，能够发挥催化的作用。

埃及欢迎蒙古国总统阁下的提议，即，在乌兰巴托建立一个智囊团，提高内陆发展中国家所需的分析能力，以便最大限度地提高我们协同努力的效率，从而有效地执行国际商定的各项条款，特别是《阿拉木图行动纲领》和千年发展目标。在这方面，我们敦促国际组织和捐助国提供援助，使这一倡议成为现实。

内陆发展中国家也需要努力促进有关包括信息和通讯技术在内的过境运输系统技术的转让。我们还要鼓励加强南南合作和有捐助者参与的三边合作，以

及鼓励次区域和区域组织之间为支持内陆发展中国家和过境发展中国家朝着充分和有效执行《阿拉木图行动纲领》方向迈进而开展合作。

鉴于当前全球的危机——粮食、能源、气候和金融，还可能其他的危机——会加剧对内陆发展中国家发展目标的挑战并制约各国推进实施该纲领的努力，将需要有一项既有活力又未雨绸缪的倡议。

还需要有渐进的措施来处理长期存在的发展障碍，如国际贸易壁垒、缺乏投资与基础设施的资源和国际支助措施不得力。我们鼓励发达国家兑现它们的承诺，提供其 0.15%至 0.20%的国民收入总值作为国际发展援助，以保持对内陆发展中国家的充分援助。

埃及始终渴望加强其与所有发展中国家的关系并且在互利、互惠与和平共处的基础上建立关系。在这方面，埃及设立了两个基金，以此作为埃及外交政策机制的组成部分，在其现有资源的范围内支持和加强南南合作。这两个基金是，为非洲国家提供援助的埃及与非洲技术合作基金，以及埃及与独联体国家技术合作基金。埃及与独联体国家技术合作基金已修改为包括其他发展中国家，特别是内陆发展中国家。我们正处在拓展这两个基金在这些国家范围内各种活动的过程中。

埃及极大地关注这两个基金发挥的作用，提供与这些国家需求相称的培训课程和专门知识并且提供建设能力方面的援助，而且在执行其国家发展战略方面提供更好的服务。三边合作是这两个基金活动不可分割的一部分，再加上同联合国各机构和捐助国的合作，旨在增进发展中国家可获取的资源并使它们能够得益于埃及在各个领域的专门知识。这两个基金还响应联合国各机构的请求，提供人道主义援助。

有几家埃及公司在把资金投向内陆发展中国家的基础设施部门(特别是电信和建筑)方面发挥着领头作用。我们定要在埃及体系的公私伙伴关系范围内促进这一作用。

最后，埃及欢迎中期审查所提出的宣言草案(A/63/L.3)并要感谢日本的高须大使在这方面的努

力。鉴于发展中国家面临的挑战不断加剧，我们仍然致力于继续增进和捍卫发展中世界的利益，特别是内陆发展中国家、最不发达国家、小岛屿发展中国家和非洲的利益。这些挑战需要有通过联合国达到的统一与团结。

代理主席(以法语发言)：我现在请亚美尼亚代表团团长阿尔缅·马尔季罗相先生阁下发言。

马尔季罗相先生(亚美尼亚)(以英语发言)：我谨代表亚美尼亚共和国政府，对会议组织者将本次全体会议专门用作《阿拉木图行动纲领》的中期审查向他们表示我们诚挚的谢忱。日本常驻代表高须大使在促进上个月结束的结果文件草案(A/63/L.3)谈判中做出了努力，我谨向他致意。

任何方案只有实施兑现才是好方案，《阿拉木图行动纲领》也不例外。我要将亚美尼亚关于该行动纲领一些问题的见解与大会交流一下。我们坚信，国际社会应该制订有效措施，以杜绝单边胁迫性经济措施的使用，特别是针对内陆发展中国家使用的这类措施。这类行动与公认的国际法原则是相悖的，除了破坏多边贸易体系外，还对国际和区域的经济合作产生负面的影响。正如阿拉木图行动纲领第8段所规定的那样，在制订新的过境运输体系过程中，应该充分顾及内陆发展中国家的利益和关切的问题。制订和实施任何分裂的举措，都是与阿拉木图行动纲领背道而驰的，而且也只能给诸如南高加索等不稳定地区的紧张状态雪上加霜。

区域和次区域的合作在成功解决过境运输的具体问题中发挥重要的作用。在这方面，正如《阿拉木图行动纲领》所指出的那样，

“所有现有渠道根据要求为内陆发展中国家和过境发展中国家间区域和分区域对话机制和区域一体化机制提供支助是很重要的”。

(A/CONF.202/3, 附件一, 第9段)

我们还认为，应该在贸易便利化领域援助内陆发展中国家，而且应该在世界贸易组织的框架内通过相关的文书。

为了促进实施《阿拉木图行动纲领》，我们要提出一些建议。我们认为这些建议将确保该纲领的效力。我们认为有必要采取下列行动。

首先，我们应该促进利用和进一步发展内陆发展中国家现有的运输基础设施，确保它们可持续地融入国际运输走廊和有关的区域发展，这反过来会确保进入公海的通道。第二，我们应该在为通海高速公路和港口制订发展计划时全面考虑内陆国家的利益。第三，我们应该在港口、海洋基础设施和海洋运输工具方面为内陆发展中国家的存在创造有利条件。为了实施这些建议，应该敦促国际金融机构按照优惠条件向有意于促进实现这些目标的那些人提供赠款和长期贷款。

《阿拉木图行动纲领》已经显示了它的及时性和全面性。我们认为，通过共同的努力，我们定会产生新的具体结果，由下一次中期审查来评估。

代理主席(以法语发言)：根据大会2007年12月6日第62/76号决议，我现在请欧亚开发银行观察员发言。

Finogenov先生(欧亚开发银行)(以俄语发言)：欧亚开发银行是国际银行大家庭里最年轻的，是按照俄罗斯联邦和哈萨克斯坦的一项倡议成立于2006年。它是一家促进其成员市场经济的国际融资机构。欧亚开发银行还促进其成员的经济发展并通过投资活动加强他们的贸易和经济联系。欧亚开发银行是向新成员敞开大门的。我们期待，白俄罗斯、亚美尼亚和塔吉克斯坦今年年底将加入我们的行列，而且我们希望看到我们的成员队伍继续壮大。

我们从一开始就在我们的投资活动中优先考虑运输、基础设施、能源、高技术和其他创新领域。《阿拉木图行动纲领》特别关注这些领域，而其目的就在于帮助内陆国家。就我们而言，帮助的就是哈萨克斯坦、白俄罗斯、亚美尼亚、塔吉克斯坦和吉尔吉斯斯坦。欧亚开发银行现在正在审议价值超过50亿美元的项目并为这些项目提供其总成本的20多亿美元。在运输基础设施领域，根据俄罗斯和哈萨克总统提出

的倡议，我们正在审议一个项目，那就是建一条把里海与亚述海和黑海相连接的航道。

欧亚开发银行也能帮助建立跨越西欧和中国西部之间以及打通南方和北方的运输走廊。

我们特别关注与中亚航道的使用及其水电潜力的开发有关的项目。欧亚开发银行认识到水电资源的重要性，因此，现在它正设法参与在中亚进行的水电项目。它将顾及这些国家的利益，并将进一步推动这些国家的一体化进程。

银行在进行工作时，认定在这个区域推展的任何项目都需要取得区内各国的共识，并考虑到这些传统河道上游和下游各国的利益。在这方面，我们也利用各国和联合国专门机构在河道管理方面取得的经验。在银行活动中居于特别重要地位的是增进它与国际组织和金融机构伙伴关系的问题。欧亚开发银行在2007年取得大会观察员地位，这使我们有机会加强多边合作，促进参与国际事务，并直接与联合国机构及区域委员会进行接触，其中包括联合国开发计划署、亚洲及太平洋经济社会委员会、欧洲经济委员会、联合国粮食及农业组织和联合国贸易和发展会议。

阐明各个国家、国际和国家组织与银行之间的相互利益以及扩大合作是极其重要之事。这使我们有机会协调我们推动的活动，使我们的项目更加有效，达到最后改善各国人民生活的目的。我们开诚布公，与联合国组织和与国际社会一起工作，以便加强一体化进程，促进欧亚地区的发展。

代理主席(以法语发言)：根据大会1993年10月13日通过的第48/5号决议，我现在请欧洲安全与合作组织代表发言。

巴尔特斯先生(欧洲安全与合作组织)(以英语发言)：我代表欧洲安全与合作组织(欧安组织)秘书长，对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·西迪·迪亚拉阁下邀请我们参加这次对《阿拉木图行动纲领》进行中期审查举行的高级别全体会议表示感谢。

主席继续主持会议。

欧安组织是全世界最大的区域安全组织，它与联合国根据《宪章》第八章进行合作。本组织有欧洲、中亚和北美56个国家参与，主要承担预警、预防冲突、危机管理和冲突后复原的工作。尽管参与各国派有常驻代表的总部及其秘书处设于奥地利维也纳，我们在东南欧、东欧、南高加索和中亚也设有19个外地办事处推展工作。

欧安组织采用顾及全面的办法，处理安全的三方面问题——政治军事、经济和环境及人的问题。因此，它处理各式各样与安全有关的问题，包括军备控制、建立信任和建立安全措施、人权、少数民族、民主化、维持治安战略、反恐和与安全有关的经济及环境等方面问题。参与本组织的所有56个国家均享有同等地位，并以协商一致的方式作出决定。

自2006年以来，在比利时主持下，欧安组织特别重视国际运输的发展。2006年5月举行的高级别年度经济论坛专门讨论欧安组织地区的运输问题，包括建立运输网络和运输发展的问题，藉以增进区域经济合作和稳定。

在论坛进行期间，明确显示需要对欧安组织的内陆发展中国家面临的各项挑战给予特别注意——特别是中亚、南高加索及邻近地区的国家。在闭幕会议中，五个中亚参与国发表了一项联合声明，其中它们指出贸易和运输之间的无形联系，并强调缺乏出海口以及高昂的运输费用对社会经济发展构成的严重限制。

根据这项声明以及论坛的建议，欧安组织56个参与国于2006年12月在布鲁塞尔举行的部长级理事会上通过了关于欧安组织未来运输对话的第11/06号决定。这项决定支持《阿拉木图行动纲领》的实施，并强烈要求本组织与联合国合作，继续推展活动。

遵照这项决定，本办公室会同联合国最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处，并在联合国欧洲经济委员会的支持下，在塔吉

克斯坦杜尚别组织了一次关于通过中亚横贯亚洲和欧亚的过境运输发展会议。这次会议促成了中亚和南高加索内陆发展中国家的海关、运输和贸易部长和高级官员以及各个国际组织的高级代表共聚一堂，其中有些代表今天也在这里同我们一起。

对于发展包括阿富汗和蒙古在内的中亚过境运输，本次会议是提高认识和加强政治对话以及审议行动纲领的执行进展的重要步骤，它对本次中期审查大有助益。

根据会议的审议，哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗和蒙古代表团商定了一份杜尚别联合声明。声明案文涉及的主题包括：基本的过境运输政策；运输基本设施的发展和维护；贸易、转运和运输手续的简化和公私伙伴关系。

最后，我还要强调的一项要点是，杜尚别联合声明指出了建立伙伴关系的重要性。这不仅是指欧安组织内陆发展中国家与其过境邻国之间的伙伴关系，而且还是指内陆国家与国际社会其他成员之间的伙伴关系。在建立这些伙伴关系时，欧安组织随时预备发挥推动的作用，作为一个平台，并作为使各个利益攸关方共聚一堂的论坛。

作为一项后续行动，今年举行的欧安组织经济和环境论坛会议，在芬兰主持下，集中讨论欧安组织地区的海洋和内陆河道合作问题，其中特别关注增进安全和保护环境方面。在这种背景下，我们审议了过境运输问题，并再次讨论了内陆发展中国家面临的各项挑战，从而在以前各次会议的结论和建议的基础上，取得了进一步的进展。

让我再次向各位作出保证，欧安组织将持续参与与运输有关的各项活动。在这方面，我们将继续发挥作为促进者和政治推动者的作用，愿意作为一个平台，供我们的参与国和所有有关的利益攸关方进行对话和合作。由于我们不是一个技术参考组织，所以本组织完全可以承担提高政治意识和促进各国之间进行跨国合作的工作。政治对话和区域合作是欧安组织

能对目前已经存在的结构、进程和协调机制添加价值的所在。

主席(以西班牙语发言)：我们已经听取了本次高级别会议最后一名发言人的发言。

大会现在将就题为：“《阿拉木图行动纲领：在内陆和过境发展中国家过境运输合作全球新框架下满足内陆发展中国家的特别需要》中期审查成果文件”的决议草案 A/63/L. 3* 作出决定。

我是否可以认为大会希望通过决议草案 A/63/L. 3*。

决议草案 A/63/L. 3* 获得通过 (第 63/2 号决议)。

主席(以英语发言)：非常高兴我们结束了这次关于《阿拉木图行动纲领》中期审查的高级别全体会议。我作为主席，特别感激这项审查能在大会中进行。

过去两天以来，我们一直都在评估各式各样的努力，以便确保内陆发展中国家能够拥有高效的过境运输系统连接国际市场。我们鼓掌通过了中期审查宣言。这份文件的内容均衡翔实，可作为提高以后各个项目执行的指导。

面向行动的各项方案都可衡量成效，也都切实可行，我们对这些方案的关注已使内陆国家和过境国家都可从审查中获得好处。它也使捐助国更加愿意应对需要作出改进，其范围从贸易援助政策到基础设施，也从技术和财政援助到监测和后续行动。

国际提供支助发展运输系统增进贸易机会的作用的高级别小组特别对这些复杂问题交换了各种看法。内陆和过境国家、捐助国家、区域和国际组织以及金融机构的利益攸关方代表对行动纲领内提出的各项关键伙伴关系都发表了意见。我们感谢所有各国代表团提出的宝贵建议。现在我们对工作五年之后所处的位置有了明确的评估。

联合国就是各种伙伴关系的结合。我认为，通过《阿拉木图行动纲领》推展的工作展现出一个好的榜样，显示出在真诚合作之下，通过明确的指导

和强有力的领导所能完成的工作。显而易见，要使这项审查取得成功的关键在于强调可衡量的成果，以及应该监测方案内指明的五项优先工作的进展情况。

许多会员国的领导人在最近几个星期的一般性辩论中指出，目前危及世界贸易的金融危机令人感到担忧。全球经济衰退不仅对贫困的最不发达国家而且对地处偏远的最不发达国家都造成加倍的灾难。

我再次表示我的关切和我的保证，大会将动用一切授权，务使答应提供资金和转让必要技术的捐助国兑现承诺。我相信大家都有善意，但在面前出现困难岁月时，必须提高警惕，密切关注进展情况。

如果联合国就是伙伴关系的结合，那么让我们认识到，作为伙伴和作为国家，关怀之情在相互协助上的重要地位。在实现消除贫穷和各国人民共享繁荣的共同目标上，我们遭遇到许多阻碍。阿拉木图审查文件中列出的工作目标宏大，但这发之于我们对内陆国家及其相邻国家的关怀之情，我们能够看到明确的道路，也能感受到无尽的可能。

(以西班牙语发言)

大会就此结束《阿拉木图行动纲领》中期审查高级别会议。因此，大会也就此结束本阶段对议程项目52(b)的审议。

下午 12 时 50 分散会。