



第六十三届会议

议程项目 52(b)

处境特殊的各类国家组：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

大会主席提交的决议草案

《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

大会，

回顾其 2007 年 12 月 19 日第 62/204 号决议，特别是第 11 段，

通过成果文件如下：

大会第六十三届会议关于《阿拉木图行动纲领》中期审查的高级别会议宣言

我们出席 2008 年 10 月 2 日和 3 日在纽约举行的大会关于《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》¹ 中期审查的高级别全体会议的部长和代表团团长：

回顾《联合国千年宣言》，² 其中各国国家元首和政府首脑认识到内陆发展中国家的特殊需要和问题，并促请双边和多边捐助者增加对这组国家的财政和技

* 由于技术原因重新印发。

¹ 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报告，2003 年 8 月 28 日和 29 日，哈萨克斯坦阿拉木图 (A/CONF.202/3)，附件二。

² 见第 55/2 号决议。



术援助，以满足其特殊发展需要，并通过改善其过境运输系统，帮助其克服地理障碍，并决心在国家一级及全球一级创造一种有助于发展和消除贫穷的环境，

重申我们遵从《2005年世界首脑会议成果》³的呼吁，决心通过全面、及时和有效执行《阿拉木图行动纲领》，紧急应对内陆发展中国家的特殊发展需要及面临的挑战，

还重申《阿拉木图行动纲领》是内陆和过境发展中国家与其发展伙伴在国家、双边、次区域、区域和全球各级结成真正伙伴关系的根本框架，

确认在建立有效的过境系统方面内陆和过境发展中国家负有首要责任，这些国家必须寻求建立有利于生成、吸引和有效筹集各种资源的条件，以解决其发展方面的各种挑战，但是，这些国家的努力需要发展伙伴和国际与区域组织本着共同分担责任的精神不断给予国际支助，其中包括南南合作和三角合作的作用，还要考虑到有关区域一体化的各种协议，

还确认私营部门是一个重要的利益攸关方，应当增强这一部门对基础设施和生产能力发展所做贡献，包括通过公-私伙伴关系做出贡献，

又确认过境国家与内陆发展中国家之间的合作可以产生更好的过境运输系统。必须在内陆和过境发展中国家互利基础上推动内陆发展中国家和过境发展中国家间的这种合作，

重申内陆国按照适用的国际法规则，应有权出入海洋和享有利用一切运输工具通过过境国领土的过境自由，

又重申过境国对其领土行使充分主权时有权采取一切必要措施，确保向内陆国家提供的权利和设施不得对其正当权益有任何侵害，

支持刚刚摆脱冲突的内陆发展中国家，以便它们能够酌情恢复和重建政治、社会和经济基础设施，协助它们按照《阿拉木图行动纲领》所载目标和具体指标以及千年发展目标实现各自的优先发展事项，

注意到2007年6月18日至20日在瓦加杜古举行的过境运输基础设施发展专题会议的成果文件⁴以及2007年8月30日和31日在乌兰巴托举行的国际贸易和贸易便利化专题会议的成果文件，⁵

还注意到2008年4月22日和23日在曼谷举行的亚洲和欧洲区域审查会议、2008年6月18日至20日在亚的斯亚贝巴举行的非洲区域审查会议以及2008年

³ 见第60/1号决议。

⁴ A/62/256和Corr. 1，附件一和二。

⁵ 见A/C.2/62/4，附件一和二。

6月30日在布宜诺斯艾利斯举行的拉丁美洲区域审查会议以及这些会议的成果文件，

1. **重申**在《阿拉木图行动纲领》中所作承诺，通过采取《阿拉木图行动纲领》五个优先事项中所列措施，满足内陆发展中国家的特别需要，同时考虑到这些国家的过境发展中邻国所面临的各种挑战；

总体评估

2. **承认**尽管这些问题长期存在，但内陆发展中国家作为一个整体，其经济的总体发展和增长已有一些进展。五年来，这些国家国内生产总值和外国直接投资增长率提高，出口高涨，特别是石油和其他矿物资源的出口；

3. **关切**内陆发展中国家的经济增长和社会福祉在外部冲击和国际社会所面临的多重挑战面前，依然十分脆弱；

4. **承认**内陆和过境发展中国家在其发展伙伴的支持下，在实施《阿拉木图行动纲领》中商定的各种具体行动方面取得了一些进展。非洲、亚洲、欧洲和拉丁美洲的内陆和过境发展中国家加强了其政策和施政改革。捐助国、金融和发展机构以及国际和区域组织更加注重建立有效的过境系统；

5. **认识到**地处内陆所造成的重重困难存在于发展进程和减贫工作的所有方面，但是，对外贸造成的负面影响格外严重。内陆发展中国家取得了一些进展，尽管这些进展还不够平衡，但是，这些国家在国际贸易中仍然处于边缘地位，使之不能充分利用贸易这一工具实现其发展目标；

6. **强调**内陆发展中国家跨边界运输货物的成本较高，使其产品在竞争中处于不利地位，也不利于吸引外国投资；内陆发展中国家在努力建立有效的过境运输系统方面继续面临种种挑战，如运输基础设施匮乏，港口承载能力不足，口岸和海关放行延误，依赖过境转运，烦琐的海关程序和其他规章性制约因素造成各种费用和障碍，后勤部门不发达，法律和体制安排薄弱，银行交易昂贵等。此外，在大多数情况下，内陆发展中国家的过境邻国本身也是发展中国家，而且往往经济结构大体相似，也同样为资源缺乏问题所困扰。对于这些挑战，必须通过加速实施《阿拉木图行动纲领》所列各项优先事项中的具体行动，刻不容缓地予以解决。

基本过境政策问题

7. **欣见**许多内陆和过境发展中国家根据贸易与运输综合方法努力开展行政、法律和宏观经济政策改革。改革措施包括过境和运输服务的自由化、加入有关国际公约、建立区域联合运输走廊和制定透明、简化和共同的规则和标准，借此加强私营部门和公共部门之间的对话，以解决各个过境服务部门存在的瓶颈问题。需要继续作出努力，确保有效执行这些积极的改革，并确保运输战略和方案，

特别是那些涉及到运输业务的管理或新的重大基础设施建设的战略方案，应充分考虑到环境问题和发展的需要，以确保在地方和全球层次实现可持续发展。包括金融和发展机构及捐助国在内的国际社会应在这方面为内陆和过境发展中国家提供更多的援助；

8. **确认**涉及内陆发展中国家及其过境邻国的区域合作和一体化对于有效和综合地解决跨境贸易和过境运输问题起着重要作用。在此背景下，我们尤其欢迎旨在促进发展区域铁路和公路过境运输网络的区域举措，如有关亚洲公路和泛亚铁路的协定、非洲发展新伙伴关系的基础设施短期行动计划、撒哈拉以南非洲运输政策方案、南美区域基础设施一体化倡议、欧洲-高加索-亚洲运输走廊、有关非洲基础设施建设的基础设施国家诊断性研究和非洲基础设施银团等；

9. **还确认**内陆和过境发展中国家批准的有关运输和过境的国际公约以及区域、次区域和双边协定是实现规则和文件协调、简化和标准化的主要工具。我们鼓励内陆发展中国家和过境发展中国家有效执行这些公约和协议的规定；

交通运输基础设施的发展和维护

10. **承认**内陆发展中国家虽然在发展过境运输基础设施方面取得一定进展，但是很多内陆发展中国家仍然存在铁路运输、公路运输、港口、内河航道、管道、航空运输、信息和通信技术等有形基础设施不足和日益恶化的状况，同时也鲜有统一的规则和程序及跨境投资和私营部门的参与，这对发展可行的和可预测的过境运输系统构成了主要的障碍。内陆发展中国家与区域运输基础设施网络的有形联系远远低于预期水平。缺失的环节是重大的问题，迫切需要加以处理；

11. **承认**过境运输基础设施建设，尤其是增补缺失环节以完成区域网络，及现有设施的改善和维护，这些在实现包括千年发展目标在内的国际商定发展目标方面发挥着关键的作用；

12. **鼓励**内陆和过境发展中国家在捐助者、国际金融机构和发展援助机构的财政援助和投资的适当支持下，为发展和维护基础设施分配更多的公共投资。我们注意到，在这方面亦应鼓励私营部门的参与；

13. **强调**指出，过境运输设施和服务的发展与改善应纳入内陆和过境发展中国家的总体发展战略，捐助国则应随之考虑到内陆发展中国家经济结构长期调整的需要；

国际贸易和贸易便利化

14. **注意到**内陆发展中国家在国际贸易领域业已取得一定的进展，尽管这些进展是有限的和不均衡的；

15. **表示关注**内陆发展中国家占世界商品贸易的份额仍然偏低。大多数内陆发展中国家仍然依赖出口种类有限的商品。它们依然处于国际贸易体系的边缘化地位，从而无法充分利用贸易作为实现千年发展目标的手段；

16. **关切地注意到**，内陆发展中国家中约有三分之一仍未加入以规则为基础的多边贸易体系。因此，我们强调，应进一步加快内陆和过境发展中国家加入世界贸易组织的进程。在这方面，内陆和过境发展中国家加入世贸组织的进程应考虑到它们各自的发展水平，包括因地域劣势而造成的特殊需要和问题。发展伙伴应就此提供援助；

17. **认识到**内陆发展中国家在国际贸易体系处于边缘化地位的主要原因之一是交易费用高昂。因此，我们强调当前有关农业和非农业商品市场准入问题的谈判必须特别重视对内陆发展中国家具有特殊利益的产品；

18. **重申**当前的贸易谈判应根据《多哈部长宣言》中所载的承诺，特别是第13和第16条，和世界贸易组织的规则，充分重视包括内陆和过境发展中国家在内的广大发展中国家的利益和需要；

19. **注意到**目前正在开展的世界贸易组织贸易便利化谈判，特别是按照世界贸易组织理事会2004年8月1日决定附件D中所载的方式就《关税及贸易总协定》相关条款(如有关过境自由的第五条、有关费用和手续的第八条及有关透明度问题的第十条)开展的谈判，对于内陆发展中国家获得更有效的商品和服务流通以及因交易成本降低而改善国际竞争力来说，具有特别重要的意义。在此背景下，应当向发展中国家，特别是更多地向内陆发展中国家提供技术援助；

20. **承认**在边境口岸协调、基础设施投资、商品储存设施、规范性框架和其他使内陆和过境发展中国家受益的便利条件方面，业已取得了一定进展；

21. **但亦承认**，许多内陆和过境发展中国家仍持续存在贸易便利化方面的众多瓶颈。这些瓶颈问题迫切需要得到解决。它们包括：进出口所需单据过多；计划内外关卡数量增加；缺乏邻近的边境管制；不必要的海关护送；结关和检查程序复杂且不规范；信息和通信技术利用不充分；贸易和海关法律、法规及程序不透明；缺乏机构能力和训练有素的人力资源；后勤服务不完备，各运输系统缺少协作能力，过境运输服务部门缺乏竞争；在建立或加强国家贸易和运输便利化委员会方面进展缓慢；遵守各项过境运输国际公约的程度低。

国际支助措施

22. **承认**有利于内陆发展中国家的发展援助和债务减免措施有所增长。但是，我们注意到，大部分官方发展援助都用于紧急援助和粮食援助。在过去五年中，为运输、仓储及通讯分配的发展援助并没有任何变化，而基础设施的建设和维护仍然需要增加财政支持，且这种需要十分紧迫。尽管增加优惠的重债穷国借

议和多边债务减免倡议为若干内陆和过境发展中国家提供了债务减免，但是许多此类国家的债务负担仍然很重；

23. **强调**必须吸引包括外国直接投资在内的私人投资。私营部门通过共同筹资的参与可以在这方面发挥催化作用。我们看到外国直接投资流出现了增长，尽管如此，私营部门在参与基础设施开发方面仍然具有相当大的潜力；

24. **承认**联合国系统和国际组织在应对内陆和过境发展中国家所面临的挑战方面给予了更大重视，投入了更多资源。我们赞赏地确认在制定有效监督机制以衡量《阿拉木图行动纲领》执行进展情况方面业已取得的进展。我们赞赏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为制订一套宏观经济政策、贸易和运输指标而开展的工作、亚洲及太平洋经济社会委员会为制订时间/成本方法而开展的工作以及世界银行制定的为衡量进展提供量化数据的物流绩效指数和经商环境指标，并强调应进一步做出此类努力；

加速执行《阿拉木图行动纲领》的未来行动

25. **吁请**内陆和过境发展中国家为加速执行《阿拉木图行动纲领》采取下列措施：

(a) 推动从旨在鼓励一体化跨境基础设施投资的现有区域基础设施举措中总结经验教训；

(b) 进一步加强涉及过境运输业务的法律框架，包括充分和有效地执行各种双边、次区域和区域协议；

(c) 推动铁路间合作，以便利通过火车开展业务；

(d) 统一公路过境收费、车辆尺寸、轴负荷限制和车辆总重量、第三方汽车保险计划以及公路货运合同，以便利公路过境业务；

(e) 有效执行贸易便利化措施，包括实施区域海关过境制度、减少或尽量压缩贸易和运输文件的数量、在国家边境统一工作时间、公布过境手续和收费规定、机构间协调边境管制事务以及建立口岸社区并促进其有效运作；

(f) 考虑在尚未这样做的地方就在海港设置免税区事宜进行谈判和给予批准的可能性；

(g) 努力消除海关护送的做法。为此目的，谈判达成互惠安排，以建立一种为过境运输而核定安全车辆的制度，并在确需护送时安排海关逐日护送；

(h) 采取适当和有效措施监测公路运输走廊上的监管人员以减少路障。在此情况下，各区域委员会应协助过境发展中国家解决过境货物被转入国内市场的问题；

(i) 改善边境基础设施，实行一窗式和一站式边管系统，同时开展必要的能力建设方案；

(j) 充分利用现有信息和通信技术，以加强贸易便利化并促进运输和贸易利益攸关方之间的信息分享；

(k) 拓展和深化公私部门的合作与协作，并在此情况下扩大公私部门对话的平台，如贸易和运输便利化委员会或走廊管理委员会；

(l) 从包括私营部门在内的各种来源调动充足投资，以开发和维护运输网络，并补建缺失环节；

(m) 在适当的地方利用互惠的公私伙伴关系获得额外财政资源以及现代化技术和管理系统；

(n) 跟上对贸易和运输有影响的技术和管理系统的变化步伐。在此情况下，许多海港都亟需扩大集装箱吞吐能力；

(o) 考虑指定一个协调机构，负责执行《阿拉木图行动纲领》并为此在国家一级进行协调；

26. **欢迎**关于为加强内陆发展中国家的分析能力而在乌兰巴托设立一个国际智囊团的提议，这种分析能力将有助于最大限度地提高我们协调努力的效率，以有效执行各项国际商定的文书，特别是《阿拉木图行动纲领》和千年发展目标。为此，我们促请国际组织和捐助国协助它们落实这一举措；

27. **吁请**捐助方和多边、区域、金融及发展机构向内陆和过境发展中国家提供适当、实质和协调得更好的技术和财政援助，特别是以赠款或优惠贷款的形式提供这种援助，从而促进《阿拉木图行动纲领》的执行，特别是促进建造、保养和改善这些国家的运输、储存和其他与过境运输有关的设施，包括备用路线和改良的通信能力，以推动次区域、区域和区域间的项目和方案；

28. **还吁请**各发展伙伴有效实施贸易援助计划，以支持贸易便利化措施和与贸易有关的技术援助，以及通过中、小企业的发展和私营部门在内陆发展中国家的参与实现出口产品的多样化；

29. **鼓励**国际社会加强努力以便利与过境运输系统有关的技术的提供和转让，包括信息和通信技术的提供和转让；

30. **还鼓励**进一步加强南南合作和有捐助方参与的三角合作以及次区域和区域组织间的合作，以支持内陆和过境发展中国家充分和有效地执行《阿拉木图行动纲领》；

31. **吁请**联合国系统各有关组织、区域委员会、联合国开发计划署和联合国贸易和发展会议，并邀请其他国际组织，包括世界银行、各区域开发银行、世界

海关组织、世界贸易组织、区域经济一体化组织和其他有关的区域和次区域组织，在考虑到中期审查的同时，把《阿拉木图行动纲领》进一步纳入它们的相关工作方案中，并鼓励它们在各自的任务授权范围内酌情除其他外通过协调良好和一致的过境运输及贸易便利化技术援助方案，继续为内陆和过境发展中国家提供支助。具体而言，我们：

(a) 鼓励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，继续依照大会第 57/270 B 号决议的规定，确保协调一致的后续行动和对《阿拉木图行动纲领》执行情况的有效监测及报告；加强宣传工作以提高国际社会对《阿拉木图行动纲领》的认识并筹集资源；以及进一步发展与联合国系统各组织的合作，以确保《阿拉木图行动纲领》的及时和有效执行；

(b) 鼓励各区域委员会继续加强与内陆和过境发展中国家合作，以发展一体化区域过境运输系统，依照国际公约和标准统一进出口和过境监管要求及程序，推动建立多式联运运输走廊，鼓励利用和更有效执行有关过境运输的各项国际公约，并协助建立国家贸易和运输便利化协调机制以及改善为弥补区域基础设施网络中缺失环节而进行的规划和开发，特别是在非洲；

(c) 鼓励联合国贸易和发展会议在基础设施及服务、过境运输安排、电子商务和贸易便利化方面，以及在与世界贸易组织的贸易谈判和加入该组织方面，继续加强其技术援助。非洲、最不发达国家和特别方案司应在其任务规定的范围内加强其分析工作和对内陆发展中国家的技术援助。联合国贸易和发展会议也应制订出实用工具和投资指南并确定最佳做法，以协助内陆发展中国家努力吸引更多外国直接投资流入；

(d) 鼓励联合国开发计划署加强向内陆发展中国家提供与贸易有关的技术援助和能力建设方案；

(e) 邀请世界贸易组织继续向内陆发展中国家提供技术援助，以加强它们的谈判能力；

(f) 邀请世界银行继续优先考虑关于技术援助的请求，以补充国家和区域努力，促进有效利用现有过境设施，包括信息技术的应用以及程序和文件的简化；

(g) 邀请世界海关组织和其他有关国际和区域组织在海关改革、程序简化和统一以及执法和合规方面继续加强向内陆和过境发展中国家提供技术援助和能力建设方案。

32. 邀请大会适时考虑根据《阿拉木图行动纲领》第 49 段对该行动纲领执行情况进行最后审查。