

联合国
经济及社会理事会



Distr.
GENERAL
E/CN.17/1996/20
29 February 1996
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH



可持续发展委员会

第四届会议

1996年4月18日至5月3日

在执行《小岛屿发展中国家可持续
发展行动纲领》方面取得的进展

小岛屿发展中国家沿海区、旅游业、
能源、航空运输、海上运输和电信
的可持续发展以及自然灾害和环境
灾害管理

秘书长的报告

目 录

	<u>段 次</u>	<u>页次</u>
序言	1 - 4	3
一、沿海区的管理	5 - 9	4
二、可持续的旅游	10 - 23	5
三、能源	24 - 29	8
四、自然灾害和环境灾害	30 - 38	9
五、电信	39 - 46	12
六、航空运输	47 - 61	13
七、海上运输	62 - 79	17

序 言

1. 大会 1994 年 12 月 19 日第 49/122 号决议请可持续发展委员会于 1996 年初步审查进展情况和实施《小岛屿发展中国家可持续发展行动纲领》的各项步骤。¹ 根据这一情况,机构间可持续发展委员会在 1995 年 7 月会议上除其他以外,特别决定应就《行动纲领》所确认的如下各个问题分别编写一项报告:沿海区管理、旅游资源、航空运输、海上运输、电信、能源以及自然灾害与环境灾害。以下这些报告将载入本报告的七份增编:

- (a) 小岛屿发展中国家自然灾害和环境灾害管理 (E/CN.17/1996/20/Add.1);
- (b) 小岛屿发展中国家能源的可持续发展 (E/CN.17/1996/20/Add.2);
- (c) 小岛屿发展中国家旅游业的可持续发展 (E/CN.17/1996/20/Add.3);
- (d) 小岛屿发展中国家的海上运输 (E/CN.17/1996/20/Add.4);
- (e) 小岛屿发展中国家航空运输的可持续发展 (E/CN.17/1996/20/Add.5);
- (f) 小岛屿发展中国家通讯的发展 (E/CN.17/1996/20/Add.6);
- (g) 小岛屿发展中国家沿海区的管理 (E/CN.17/1996/20/Add.7)。

2. 本报告将这个七个主题汇集在一起,并提出了重要的补充性调查结论,这些调查结论有助于深入了解联合国各任务管理机构根据《行动纲领》中议定的行动基础所反映的各个部门的问题。

3. 本报告未重申各国政府在通过《行动纲领》时承诺采取的行动和政策。

4. 根据各个领域任务管理员进行的分析,本报告载列了一份建议清单,这些建议如能与《行动纲领》所载建议一同实施,将会加强各个领域的可持续发展。在一些情况下,所提出的措施可被视为补充性措施,而在另外一些情况下,这些措施会使《行动纲领》中议定的措施更加具体。

一、沿海区的管理²

A. 重大的补充性调查结论

5. 除《行动纲领》第四章阐述的行动基础外,还可以注意到,小岛屿发展中国家沿海区的管理问题是由以下几个方面造成的:发展政策和做法不适当,缺少统一管理和资源维护的方法,体制和基础设施能力不足,人力资源能力有限,以及公众缺乏对沿海区管理问题的了解和参与。

6. 鉴于沿海资源的重要性,许多小岛屿发展中国家当局开始实施一些保护这些资源的措施。迄今采取的行动主要着眼于问题最严重的特殊分部门。实现有效管理需要采取以下优先政策和措施。

B. 行动建议

在国家一级:

7. 政策制订:采取适当的政策和经济手段,使沿海资源利用在环境上的成本国际化,并对这些资源实行国家管理,以期改变资源利用和开发模式。

在区域一级

8. 海洋污染标准:在区域一级制订衡量污水、废物和沿海水质标准的适当准则,以有效处理沿海和近海水域的污染问题。

在国际一级

9. 为有效管理沿海区,小岛屿发展中国家需要国际社会在以下方面给予合作:

国际协调:协调国际组织在小岛屿发展中国家的活动,以提高其实现沿海区综合管理目标的效率。

二、可持续的旅游业

A. 重大的补充性调查结论

10. 展望未来,有迹象表明,小岛屿发展中国家旅游业的发展将受目前全球出现的两种趋势的影响。第一,今后几年,全球旅游业的产出可望更迅速增长,并会超过世界经济产出的增长速度。预计这种趋势会加强小岛屿发展中国家目前出现的一些趋势。第二,环境意识的不断增强,使人们对专门旅游,特别是自然旅游的兴趣和要求日益提高,这有助于小岛屿发展中国家旅游业的发展。

11. 从未来行动方针的角度看,就小岛屿发展中国家旅游业的经济、社会和环境方面得出的以下调查结论值得予以注意:

(a) 经济方面 (1) 一般而言,在小岛屿发展中国家,用于满足旅游部门本身需要的直接旅游支出中,进口产品的漏损率极高;(2) 每个观光者的日常支出依国家不同而各异,但一般都很低;(3) 过分依赖旅游业具有很多危险,其中包括受到国际经济冲击的极大影响和部门间经济联系的削弱,这种情况尤其会降低旅游业所产生的潜在效益。

(b) 社会方面: 旅游业,特别是大型旅游业的迅速发展,会给小岛屿造成重大而不利的社会影响。以下几点尤为重要:(1) 持续不断的通货膨胀压力构成了大大降低小岛屿大部分人口生活水平的危险;(2) 随着观光者与当地人口比率的增加,小岛屿的社会承载力很快就会达到所能容忍的限度;(3) 在大型旅游业持续发展的同时,犯罪率上升,毒品和各种疾病,包括后天免疫机能丧失病毒/后天免疫机能丧失综合症(HIV/AIDS)蔓延,这两种传染病会给小岛屿本来就不多的人口造成灾难;

(c) 环境方面: 强化旅游业的发展和活动,很快就会给小岛屿发展中国家的环境造成损害,在缺少适当计划和管理的情况下尤其如此。从以下几个方面可以看出最明显的影响:(1) 土地退化,陆地和海洋生物多样性丧失;(2) 因旅游活动倾倒在陆

地上和海洋中固体和液体废物所造成的污染越来越严重；(3) 加紧开采含石油沙层、砍伐红树林、毁坏珊瑚礁、使土壤受到侵蚀以及旅游设施和有关的基础设施给景观造成的破坏，使沿海区出现退化；(4) 为满足用水集中的旅游业对淡水的需要，过分抽取地下水，从而使水位下降。

B. 行动建议

在国家一级

(a) 提高经济效益的政策和措施

12. 政策：通过以下方法，提高旅游业的经济效益：

(1) 使旅游产品多样化，提高其质量，并将目标进一步放在旅游市场的上部分；(2) 加强其他经济部门与旅游业的联系，以使国内生产尽量有效满足旅游者对消费品的需要；(3) 使国民进一步参与旅游部门的活动：鼓励进行国内投资，必要时，鼓励与国外投资者建立合营企业，以最大限度地降低旅游部门创造的，但由国外投资者收回的利润比例；(4) 鼓励尽量使用当地材料建造旅游胜地，以减少建筑材料的进口；(5) 增加对从事旅游业工作的当地人员培训的投资，以降低对外国实体的依赖性，尤其是在海外推销、地域的处理和国内旅游服务业务方面；(6) 降低国内风险，以最大限度地减少给予国外投资者的财政奖励。

13. 信息：充分收集对进行利得成本分析所需的全部至关重要的利得成本指标数据，以便能够结合其他部门及社会和环境成本，系统评估旅游部门对国内经济做出的贡献。

(b) 处理旅游业给社会和文化造成的不利影响的措施

14. 政策：努力将观光者与当地人口的比率保持在可以接受的水平上，办法是使旅游产品和旅游市场适当多样化，在过去长期促进大型旅游业发展的情况下尤其

应当如此。

15. 公共教育：制订并实施有效的教育方案，以提高当地居民对旅游业的利弊两方面的认识。这类方案必须强调说明旅游是一种文化交流，必须抵制旅游者的生活方式给当地文化和消费习惯造成的不良的示范效应，还必须着重指出毒品和各种疾病，特别是艾滋病毒/艾滋病的蔓延所造成的种种恶果。

16. 安全：在全国范围内加强防止犯罪和贩毒吸毒活动的安全措施，在旅游者最频繁出入的地区尤其应当如此。

(c) 处理环境影响的措施

17. 项目评审：制订严格审查旅游业发展方案的多学科方法，同时顾及旅游业发展有可能造成的越来越大的影响，并确定评审项目的环境标准。

18. 经济手段：(1) 酌情审查和修订现行税收和补贴，以确保它们真正有利于可持续发展，并制定其他经济手段，使环境费用更好地内部化，如财政奖励或赠款或贷款，以建立或改善必要的环境基础设施，如防止乱扔废物的垃圾清洁工厂、现有设施及饮料和其他罐装食品集装箱存退系统；(2) 就国家陆地和海洋公园及保护区的使用制订和实施适当的用户收费方法，并指拨专用于改善和管理敏感地区的应计收款；(3) 要求旅游业通过对用户适当收费，支付它使用淡水的全部费用，并为固体废物处理和海滩清理提供充足的资金。

19. 可持续销售：与涉足旅游业的所有伙伴合作，确定和实施可持续销售战略。

在区域一级：

20. 可持续销售：在区域一级制定并实施可持续销售战略。

21. 对国外投资者的财政奖励：在区域一级采取统一的奖励办法，以缓解小岛屿发展中国家间为吸引外资进行的竞争。

在国际一级

22. 财政和技术援助：(a) 为发展基本的物质基础设施，如飞机场、港口、公路、电信系统和淡水系统，向小岛屿发展中国家，特别是其中的最不发达国家提供国际援助；(b) 向区域旅游组织提供援助，以提高其效率。

23. 行为守则：制订、批准和实施一项政府间一级旅游部门的普遍性的、或至少是地区性的行为守则。

三、能源

A. 重大的补充性调查结论

能源需求

24. 进口石油产品是主要能源，用于运输和发电。平均三分之一以上的石油转变成电力。发电费用昂贵，因为大部分发电系统的规模都不大，或很小。在一些小岛屿发展中国家，石油进口占进口总额的比重与其他发展中国家不相上下。但是，在另外一些小岛屿发展中国家，这个比重则更高，已超过商品出口总值。

25. 在一定的范围内，利用太阳能为城市住户和商业机构提供水暖，烘干作物及对水进行净化和蒸馏。例如，近年来，太平洋岛屿对太阳能的使用率已经增加。1980年代初期实施一些示范项目后，太平洋岛屿，特别是高收入家庭、旅馆和商业机构日益利用太阳能获得水暖。太阳光电系统还用来代替为偏远地区供电用的柴油发电装置。

能源

26. 在小岛屿国家，除水力外，生物量在可再生能源中占据较大的比例。用柴薪做饭最为普遍，在农村家庭尤其如此。实际上，用于做饭的柴薪全是从天然林中砍伐来的，不用花钱。陆地森林覆盖面积占很大部分的岛屿国家寥寥无几，而对柴薪进

行大规模商业性生产的这类国家也屈指可数。在许多小岛屿发展中国家,对柴薪的需要与日俱增,从而造成滥伐森林的现象。除木柴外,来自农产商品的残根剩渣构成了一种重要能源。

27. 用风轮机发电的前景已有好转,但这种发电在很大程度上取决于合适场地的可利用性。一些小岛屿发展中国家有可利用风能的有利位置。但是,这些国家易受大风暴的袭击。大多数岛屿都具有丰富的太阳能资源和海洋资源,还有些岛屿具有水力发电的重大潜力。其中一些岛屿还拥有地热资源。尽管为发展当地能源作出了一些努力,但大多数小岛屿发展中国家用于实现能源平衡的可再生能源的总量依然很小。

28. 发展当地新的可再生能源的重点应集中于在技术、经济和财政上确实可行的几种选择上。近期看来较有希望采用的可再生能源技术和资源如下:太阳光电的效用,尤其是对偏远岛屿而言;提供适当场地和体制上支持的大型和小型水力发电厂,依靠顺风发电的风轮发电机,以及进一步得到利用的含有大量可持续生物量的生物量燃料。从长远角度讲,海洋热能和海浪能可能证明是重要的能源,尽管迄今为止,从商业上发展这种能源的尝试尚未获得成功。

B. 行动建议

29. 财政:为实施将确保可持续薪柴业的项目,应谋求国际社会包括全球环境融资提供援助,以便在证明有效的那些可再生能源的基础上发展商用能源,并协助为扩大城市地区以外能源供应所需的投资筹措资金。

四、自然灾害和环境灾害

A. 重大的补充性调查结论

30. 小岛屿发展中国家易受伤害的一个主要因素,是其恢复发展进程的能力有限,在最不发达的小岛屿国家尤其如此。这些国家的生态系统脆弱,人力资源有限,

因此往往无法制订和实施有益的减灾方案，而且也不可能在这方面对易受伤害性进行所要求的实质性研究。其中许多国家未建立充分的预报和警报传播系统，不能利用所提供的防灾保险，而且缺少紧急救灾基金。

31. 给环境造成的危害同样会对小岛屿国家产生严重影响。陆基源和过境运输使海洋生物资源受到的污染是人们特别关心的一个方面。

32. 大多数小岛屿发展中国家在处理灾害问题方面均取得了不同程度的进展。加勒比和南太平洋分区域小岛屿国家主要在以下方面取得了进展，即它们分别在国家和地方一级加强并建立了灾害管理的体制能力，并在各自的区域和分区域一级进行了宣传。那些分区域以外的小岛屿国家在减灾方面普遍未取得多少具体的进展。这可能部分由于这些小岛屿国家之间缺少竞争性的合作机制，尽管它们在减灾方面面临的问题和机会是相似的。

33. 减少自然灾害作为一个交叉问题，有助于通过合理的环境管理、保护自然资源及实现可持续发展减轻贫困。必须同时进行以下工作：执行《21世纪议程》，谋求在贯彻《小岛屿发展中国家可持续发展行动纲领》方面取得具体进展，并努力实现国际减少自然灾害十年（1990—2000年）的各项目标。

34. 须通过旨在到2000年实现国际减少自然灾害十年各项目标的国家统一方案处理优先领域，同时应执行《小岛屿发展中国家行动纲领》第2章。并非所有小岛屿国家都已能制订这类方案。这个问题连同为减灾活动提供必要的政策支助的问题，特别需要优先予以考虑。此外，需要巩固和进一步加强太平洋和加勒比的区域合作机制。

B. 行动建议

在国家一级

35. 优先领域：(a) 进一步利用传统的减灾和备灾系统；以及 (b) 制订适当的

国家保险方案。

在区域一级

36. 体制建设：(a) 任命一个区域减灾政策机构，制订并加强区域一级的合作安排；实施减灾、备灾和作出反应工作安排；并巩固现有减灾方案；(b) 考虑建立机构间减灾培训机制，特别是通过促进现有机构与各方案之间的联络来建立这种机制。

在国际一级

37. 体制建设：(a) 支持建立小岛屿国家在减灾方面进行区域间合作与交流的机制，尤其是在培训、体制发展和制订减灾方案方面；以及 (b) 制定一项减轻小岛屿国家灾害的国际方案，以促进实施各项减灾方案，并提供支助小岛屿国家减灾工作的合作与交流构架。

38. 调查：支持进行定向调查，并进一步发展以下主题领域的知识，以使小岛屿国家建立减少危险的能力：

- (a) 将保险作为减灾的一种预防和缓解手段；
- (b) 将电信和信息管理作为减灾的一种手段；
- (c) 设立国家紧急救灾基金并制定应急行政程序的限制与机会；
- (d) 评估小岛屿发展中国家在获取可靠数据及有关灾害的专门知识和技术方面受到的限制；
- (e) 审查灾害、发展和环境之间的关系，包括制订系统评审灾害危险发展情况的方法；
- (f) 分析全球气候变化与小岛屿国家自然灾害的特点和发生率之间的关系。

五、电信

A. 重大的补充性调查结论

39. 小岛屿发展中国家作为一个群组，建立了发展较好的内部网络，但国家和区域一级的网络有明显的差别。最不发达国家和群岛组成的小岛屿发展中国家内部网络的发展程度是最低的。区域与国家网络纳入国际网络的程度也各不相同。对所有小岛屿发展中国家来说，进一步发展和改进电信系统的余地依然很大。即使在最发达的国家，如新加坡和马耳他，传统的和新的服务设施也没有出现饱和。

40. 除在实现扩展和现代化方面受到资源方面的限制外，小岛屿发展中国家在电信方面也面临一些问题：(a) 由于计划不周及安装技术不正规，设备保养很差；(b) 电信基础设施经常受到飓风的破坏；(c) 由于技术和工艺的迅速变化需要受过更高级培训的人员，因此人力资源开发的成本越来越大；(d) 垄断结构和人力资源不足造成管理不善；(e) 垄断结构使电信服务设施的关税提高；(f) 人均基础设施成本高，在规模经济未带来多大好处的多岛小岛屿发展中国家尤其如此。

B. 行动建议

在国家一级

41. 政策：(a) 确定明确而具有普遍性的服务目标，并具体说明如何在一般情况下实现这些目标；考虑提出给予一些有利的服务如移动通信或国际服务以特许权或使之私有化的先决条件，如说明在新的经营者许可的情况下发展农村电信的义务；(b) 在公家或私人依然对电信实行垄断的情况下，采取步骤，通过对提供服务和市场准入进行调整和使之自由化，创造竞争环境；(c) 进一步努力利用新的国际电信项目 and 世界电信等机构。

42. 体制发展：建立适当的管理实体，以确保日益复杂和迅速变化的工业能协

调发展。

43. 投资：对电信发展进行更多的投资，以增强基础电信设施普遍利用上述服务的潜力，并促使为 21 世纪的信息社会提供新的服务。

在区域一级

44. 政策：在区域和分区域基础上，与其在大陆架的较大邻国和国外的发展伙伴保持并加强通讯和商业联系。

在国际一级

45. 财政：(a) 协助小岛屿发展中国家确定从不同来源获得财政援助的最佳方式方法；促进了解各方（政府、发展伙伴、私营部门）的要求和义务；(b) 鼓励世界银行和区域开发银行在数年内有计划地为一系列项目提供基金，并为最急需的电信发展筹措资金。

46. 拨款标准：鼓励各开发银行合作制订一套用于评价潜在项目的共同标准。

六、航空运输

A. 重大的补充性调查结论

47. 多数小岛屿发展中国家都拥有自己的航空公司。某些小岛屿发展中国家，特别是太平洋和加勒比地区的小岛屿发展中国家虽没有自己的航空公司，但却分别是一家区域航空公司，特别是太平洋航空公司和背风群岛航空运输公司的共同拥有者。除国家和地区航空公司外，国外航空公司也为小岛屿发展中国家提供服务：北美洲、欧洲和其他航空公司为加勒比地区的小岛屿发展中国家提供服务；新西兰航空公司主要为太平洋地区的小岛屿发展中国家提供服务；欧洲航空公司主要为非洲小岛屿发展中国家提供服务。

48. 由于资料不充足，对小岛屿发展中国家航空公司的效益无法进行全面评

价。已经获得有关加勒比和太平洋小岛屿发展中国家大约一半航班的财务信息。这些信息表明，在大多数情况下，最近的空运是不赢利的。

49. 小岛屿发展中国家国家和地区航空公司提供的服务大为不同。所有地区的一些航空公司都为另外一些小岛屿发展中国家及其所在地区的某些大陆国家提供服务。得到最佳服务的小岛屿发展中国家有新加坡、马耳他、塞浦路斯和巴林等。在区域一级，除了所有地区都有一些重要的例外，加勒比地区小岛屿发展中国家得到的服务是最佳的，而太平洋地区小岛屿发展中国家得到的服务则是最少的。国际航线为太平洋和非洲大多数小岛屿发展中国家提供服务的次数很少。

50. 为了公共利益的利益，大多数小岛屿发展中国家都采纳了世界卫生组织（卫生组织）确定的“检疫”措施；一些国家还要求给飞机消毒。至于安全问题，小岛屿发展中国家与其他发展中国家关心的问题基本上是相同的，尽管一些小岛屿发展中国家经历的极端恶劣的气候条件有可能造成另外一些问题。通过国际民用航空组织（民航组织），就安全、正规和有效的航空运输业务的必要的标准化水平达成了协议，从而导致集体建立了国际民航公司的各个地区实现了高度安全。

51. 自巴巴多斯会议以来，航空运输业有了重大发展，在政府一级对加勒比地区小岛屿发展中国家产生了影响。加勒比国家联盟于1995年8月通过了《旅游、贸易和运输问题原则宣言和行动纲领》，其中强调，可以容易地以均等机会利用海空交通工具是重要的原则，为加勒比国家联盟实现地区经济一体化所不可或缺的因素。在太平洋地区尚未提出具体的空运建议。

52. 加勒比地区各级航空公司的重大发展包括：现有航空公司实现了私有化和合并，各航空公司间组成了商业联盟，并开避了新的航线。在太平洋地区，一家航空公司的服务范围已有扩大，一些航空公司间加强了商业联系，而且对共用某些岛屿间客机与共用个别班机的座位作了各种合作安排。

53. 在采用节能和低成本革新空运办法方面尚未取得重大进展。

54. 由于成本增加,竞争加剧,世界航空运输业的结构正发生变化。这包括许多政府拥有的航空公司实现了私有化,各航空公司间组成了商业联盟,并进行了各种形式的航空公司间合作。国际航空运输的诸多发展必然会对小岛屿发展中国家产生影响。例如,由于鼓励国际航空公司采用自己作出的商业判断,因此,它们向小岛屿发展中国家提供的服务以及它们从这些国家获得的服务,将日益建立在不可预测而迅速变化的市场力量的基础之上,而不是建立在对公共服务进行更持久考虑的基础之上。小岛屿发展中国家政府可能面临的困难任务是,它们必须根据让竞争性的航空公司进一步打入市场,以实现国家其他目标如发展旅游业目标的需要,估量是否有必要为其国家航空公司提供保护和补贴。此外,小岛屿发展中国家的航空公司难以决定在何种程度上与各种航空公司以及主要的国际航空公司进行合作,同时它们念念不忘这些航空公司或许还是它们的竞争对手。

55. 对小岛屿发展中国家而言,具有重大意义的环境问题与以下两个方面有关:(a) 机场建设与扩展:土地丧失,土壤受到侵蚀;水位、河道和排水系统以及动植物群受到影响;(b) 机场作业:对机场废水所含污染物的处理不当,或贮备水箱渗漏、飞机维修和保养用的有害环境材料的处理以及机场和进港飞机产生的废物处理使水受到污染。

B. 行动建议

在国家一级

56. 国际标准:根据《国际民用航空公约》(第38条)的要求,许多尚未按民航组织请求,就该组织所确定的标准和建议的做法(载于公约附件)表明其立场的小岛屿发展中国家,应表明其是遵守这些规定,还是对这些规定持有不同意见。

57. 技术:了解目前对航空运输至关重要的技术发展情况,如通讯、导航、监测/空中交通管理系统和民航组织的飞行安全方案,以确保在个别或分区域的基础上

积极参与与这些发展有关的全球方案。在制订项目、确定为这些项目供资的捐助者以及实施项目方面求得民航组织的指导。

58. 人力资源开发：尽可能在以下领域实施人力资源开发方案，如空中交通控制、机场管理、航空安全、飞行操作和适航性、航空运输条例以及航空法。

59. 信息：更加积极地参加民航组织的统计方案。该方案提供了有关航空运输的数据，对小岛屿发展中国家制订今后的计划很有价值。为此，应确保这些国家的国际航空公司按《国际民用航空公约》（第 67 条）规定，向民航组织提交其交通报告，成本统计数字和财务报表。

在区域一级

60. 为以下小岛屿发展中国家群组制订评价和作出航空运输总体规划的区域项目：加勒比地区小岛屿发展中国家、太平洋地区小岛屿发展中国家、分别在西海岸和东海岸的非洲小岛屿发展中国家。此项建议不包括其他小岛屿发展中国家——马尔代夫、巴林、塞浦路斯、马耳他和新加坡。将马尔代夫列入东海岸非洲小岛屿发展中国家区域项目或许是适当的。这些项目将包括《行动纲领》确认的全部行动项目，并力求考虑：

(a) 国际标准：确保遵守国际标准和建议的做法并实施与民航组织飞行安全方案有关的措施；

(b) 经济学：(1) 解决与遥远和偏僻有关的问题（如运费较高，包括燃料和保险）；(2) 研究航空运输业的商业变化对小岛屿发展中国家的影响，包括探讨在有关的小岛屿发展中国家群组航空公司间以及与其他国际航空公司间进一步开展合作（商业和技术合作）的余地；(3) 研究航空运输经济管理的改变对小岛屿发展中国家的影响，包括探讨就航空运输的管理方面进一步开展区域合作的余地，如共同商定航空运输协定；以及 (4) 制订处理小岛屿发展中国家航空运输政策与其旅游政策之间

潜在冲突的战略；

(c) 能力建设：制订或改进有关航空管理技能及其他适当的技术性职业类别的方案；

(d) 技术改革的影响：审查技术改革，如通讯、导航、监测/空中交通管理系统和航空气象学的新发展，包括世界地区森林系统卫星广播对小岛屿发展中国家产生的影响；

(e) 财政：处理在获得航空项目资金方面遇到的种种困难；

(f) 通讯：加强航空通讯设施的可靠性。

在国际一级

61. 调查研究：由飞机制造商赞助，对发展有益于小岛屿发展中国家的节能和低成本革新运输方法的可行性进行调查研究。

七、海上运输

A. 重大的补充性调查结论

62. 所有小岛屿发展中国家面临的海洋运输问题并非都是一样。该群组的地理位置、自然条件和经济发展阶段大相径庭。因此，象新加坡这样地理位置优越，集装箱生产能力位居世界第二的国家所面临的问题，与其他大多数小岛屿发展中国家所面临的问题是十分不同的。小岛屿发展中国家的货运成本总额估计比发达的市场经济国家高出 45.5%。此外，大多数偏远的小岛屿支付的货运成本占进口值的百分比甚至更高。

63. 公开注册船队造成的影响，使对小岛屿发展中国家群组船队能力进行的分析带有统计上的偏见。公开注册是一种用于吸引以下国家商船吨位的法律机制，包括制订了较严格的安全规章，而且营业费用较高的国家一直到具有较大的灵活性，而且

只收取较低注册费的国家。公开注册国获得到的利益是,在该国建立船舶管理公司会给她带来额外的税收收益和就业机会。但是,获得主要利益的依然是船东的国民,因为公开注册国民拥有的吨位占很小的比重。小岛屿发展中国家群组公开注册吨位占总吨位的 77.2%。因此,在对小岛屿发展中国家船队进行较精确的分析时,应将重点放在其余 3060 万载重吨位上。

64. 小岛屿发展中国家船队的船龄是另一个值得注意的质量因素。70%的商用船队已有 15 年和 15 年以上的船龄。这种正在老化的船队使营业费用进一步提高,因为使用年限的延长,计划的推延实施,缺少安全以及废船给环境造成的更大危险,使船队维修保养的次数迅速增加。简而言之,小岛屿发展中国家的船队正在老化,因此需要更新换代。

65. 小岛屿发展中国家需要提高为自己的贸易提供服务的能力,这是必要的,因为大部分船队都为国外所拥有。虽然这能带来外汇收入,为海员提供就业机会,并使贸易实现多样化,但这并不能完全补充小岛屿发展中国家的贸易要求,因为大部分制成品是由集装箱或普通货轮装运的。集装箱货轮只占小岛屿发展中国家船队的 3.6%,而普通货轮则占 17.5%。如果这两类主要船舶(集装箱和普通船舶)不包括在新加坡和扩大了公开注册设备的两个加勒比国家(安提瓜和巴布达以及圣文森特和格林纳丁斯)注册的船舶,小岛屿发展中国家的船队可说是很小的。

66. 国际班轮航运业出现的调整趋势也是影响许多小岛屿发展中国家运输能力的一个因素。过去十年来,较大的集装箱营运人之间达成的合并和合作性商业协定导致了集中提供服务,从而创造了规模经济,并促进了重大贸易区主要港口服务模式与次要港口服务模式的扩大。但是,对小岛屿发展中国家而言,这方面的影响增加了对转运港口服务购置能够升吊集装箱的船舶以及对电子数据交换技术和培训管理人员进行投资的需要。如果不进行投资,特别是,如果不对船舶和港口设施进行投资,许多小岛屿发展中国家就没有能力有效地进行贸易和维持发展。

67. 简而言之,小岛屿发展中国家比以往更加依赖贸易和有效的航运服务。但是,航运服务状况继续恶化,这是因为船舶不适用和日益老化,班轮航运公司比以往更加集中,而且需要提供转运服务的中心港口已有扩大。

B. 行动建议

在国家一级

68. 投资奖励: (a) 通过鼓励投资的财政政策,如迅速折旧提存、提供投资信贷和降低海员个人所得税等,促进对现代船舶进行投资;(b) 通过财政优惠政策以及对主要设备和船舶部件免收关税,促进船舶修理设施的发展;(c) 通过直接贷款或发展机构的保证贷款,支助对港口基础设施进行投资;(d) 就拥有很小群岛的小岛屿发展中国家而言,考虑是否需要为私人轮船公司颁发执照和提供邮递补贴。

69. 体制发展: (a) 加强或增进托运人协会作为保护托运人利益的中心所起的作用;(b) 积极参加区域港口管理协会。

70. 国际法律文书: 批准与海事部门有关的联合国公约(《班轮公会行为守则公约》、《联合国船舶登记条件条约》、《联合国国际多式联运公约》、1978年《联合国海上货物运输公约》(汉堡规则)、1993年《国际海事留置权和抵押公约》。)

71. 人力资源开发: 通过国际海事组织(海事组织)举办高级培训班及派政府官员到马尔默世界海洋大学等专门培训机构和学术机构工作,增强海事安全和管理。

72. 海事安全: 逐渐淘汰现有超龄的船舶,并禁止进口不符合海事组织最低安全条例要求且船龄超过15年的船舶。

73. 增订海事安全和环境保护程序: 考虑通过和实施构成《关于港口国管制的巴黎谅解备忘录》基础的国际文书,并使用《关于港口国管制的巴黎谅解备忘录》所采纳的国际文书,包括1966年《国际船舶载重线公约》;1988年有关1966年《国际

船舶载重线公约》的议定书；1974年《国际海上人命安全公约》；1978年和1988年有关1974年《国际海上人命安全公约》的议定书；1973年《国际防止船舶污染公约》，经1978年有关该公约的议定书修改；1978年《海员培训、发证和值班标准国际公约》；1972年《国际海上避碰规则公约》；以及1976年《有关商船最低标准的公约》（国际劳工组织公约第147号）。

在区域或分区域一级

74. 扩大区域或分区域海事能力：(a) 加入《班轮公约行为守则公约》；(b) 组成区域内班轮货运公会；(c) 禁止在该地区进口更加陈旧的船舶；(d) 在分区域和国家一级增订和协调各小岛屿发展中国家的海事立法，以便为进行更加有效的海上运输提供法律构架；以及 (e) 增订并加强检查在该地区注册的船舶的程序。

75. 提供更好的区域内海运服务：(a) 与外国船舶抵押银行合作，在区域开发银行内设立一个船舶财务司；(b) 让装运易腐烂食品的船舶优先选择船位；(c) 给予常年贸易商以优惠船位待遇；(d) 加强从装运到停泊的无线电通讯联系；(e) 成立小船主区域协会。

76. 加强航运基础结构，降低海运费用总额：(a) 调查并纠正港口拥挤问题，并严格审查对主要港口发展项目进行未来资本投资的情况；(b) 审查并精简海关手续及交单手续；(c) 调查港口劳动力运作情况，并使之现代化。

77. 保护托运人利益：(a) 建立区域一级的托运人协会；(b) 鼓励组建为区域提供服务的班轮托运公开公会；(c) 鼓励托运人协会和小船东协会利用海运中心提供的服务；(d) 鼓励托运人直接与船东商定利用现有北—北和南—北航线提供间接服务的优惠比率，并确保为具有特殊运输需要的商品提供充分服务；(e) 促进达成箱位租赁权协定及按规定的频率提供转运服务。

78. 通过以下方法促进贸易商之间的合作：(a) 鼓励贸易商之间进行合作，以

加强为了经济和便利实行的集装箱并装发货的做法，并商定较为合适的比率；(b) 促进贸易商之间交换信息和市场情报，以确定为获得装运服务和其他运输服务进行合作的机会，并建立数据库，用以保存有关现有航运用服务的资料，特别是与南—南各种机会有关的资料；(c) 鼓励贸易商与当地运输公司、船舶营运人和有兴趣对航运进行投资的企业家共同讨论其南—南运输的需要；(d) 鼓励贸易商就装运所要求的最低数量达成协议，以证明建立或改善服务设施的合理性。

79. 增强该地区海事管理技能和知识：(a) 建立一个海运中心，并设两个处：海上安全管理处和经济政策处；(b) 通过联合国贸易和发展会议的海运培训方案等计划，举办分区域短期航运和港口管理培训班；(c) 鼓励区域航运公司与国外船东建立合资公司，并在协议合同中列入重要的培训部分；(d) 对人力进行研究，以评估区域培训需要，并酌情补充区域培训能力；(e) 建立审查和颁发合格证书制度。

注

¹ 《小岛屿发展中国家可持续发展全球会议的报告，布里奇敦，1994年4月25日至5月6日》(A/CONF.167/9和Corr.1和2) (联合国出版物，出售品编号：E.94.I.18和更正)，第1章，决议1，附件二。

² 秘书长关于保护大洋和各种海洋，包括封闭海和半封闭海以及沿海区，并保护、合理利用和开发其他生物资源的报告(E/CN.17/1994/3)使用了《21世纪议程》术语“沿海区(Coastal area)”。为取得一致和避免混淆，在这里也使用了这个术语。《行动纲领》中使用的术语是“coastal zone”。这里未涉及有关小岛屿发展中国家专属经济区的问题。秘书长关于保护大洋和各种海洋……的报告涉及了这些问题(E/CN.17/1996/3)。