



联 合 国

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

哈萨克斯坦，阿拉木图，2003 年 8 月 28 日和 29 日

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



联合国 • 2003 年，纽约

说明

联合国文件都用英文大写字母附加数字编号。凡是提到这种编号，就是指联合国的某一个文件。

本文件所用名称及其材料的编排格式并不意味着联合国秘书处对任何国家、领土、城市、地区、或其当局的法律地位、或对其边界或界线的划分表示任何意见。

目录

章次	页次
一. 出席情况和工作安排	1
A. 会议日期和地点	1
B. 出席情况	1
C. 会议开幕	3
D. 选举会议主席和其他主席团成员	4
E. 通过议事规则	4
F. 通过议程及其他组织事项	4
G. 会议代表的全权证书	5
H. 文件	5
二. 审议会议行动纲领草案	6
三. 审议会议宣言草案	7
四. 并行活动	8
五. 通过会议最后成果	9
六. 通过会议报告	10
附件	
一. 阿拉木图行动纲领：在内陆发展中国家和过境发展中国家过境运输合作新的全球框架内 解决内陆发展中国家特殊需要	11
二. 阿拉木图宣言	23
三. 向哈萨克斯坦共和国人民和政府表示感谢	26

第一章

出席情况和工作安排

A. 会议日期和地点

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按照大会第 56/180 号决议和第 57/242 号决议于 2003 年 8 月 28 日和 29 日在哈萨克斯坦阿拉木图举行。会议共举行了 4 次全体会议（第 1 次至第 4 次）。

B. 出席情况

2. 下列国家和区域经济一体化组织出席了会议：

阿富汗	贝宁
阿尔及利亚	不丹
安哥拉	玻利维亚
亚美尼亚	保加利亚
阿塞拜疆	布基纳法索
孟加拉国	布隆迪
白俄罗斯	喀麦隆
比利时	加拿大
中非共和国	拉脱维亚
智利	莱索托
中国	阿拉伯利比亚民众国
捷克共和国	立陶宛
刚果民主共和国	马拉维
吉布提	马来西亚
埃及	马里
厄立特里亚	蒙古
埃塞俄比亚	莫桑比克
欧洲共同体	缅甸
法国	纳米比亚

格鲁吉亚	尼泊尔
德国	荷兰
加纳	尼日尔
希腊	巴基斯坦
几内亚	巴拉圭
匈牙利	秘鲁
印度	波兰
印度尼西亚	大韩民国
伊朗伊斯兰共和国	摩尔多瓦共和国
以色列	俄罗斯联邦
意大利	卢旺达
日本	沙特阿拉伯
哈萨克斯坦	斯洛文尼亚
肯尼亚	南非
吉尔吉斯斯坦	西班牙
老挝人民民主共和国	瑞士
塔吉克斯坦	坦桑尼亚联合共和国
泰国	美利坚合众国
多哥	乌兹别克斯坦
土耳其	越南
土库曼斯坦	赞比亚
乌干达	津巴布韦
乌克兰	

3. 下列实体在获得作为观察员参加会议的邀请后出席了会议：

巴勒斯坦

4. 下列区域委员会的秘书处出席了会议：

欧洲经济委员会

亚洲及太平洋经济社会委员会

非洲经济委员会

5. 下列联合国机构和方案出席了会议：

联合国开发计划署

联合国贸易和发展会议

联合国资本发展基金

6. 下列专门机构和有关组织出席了会议：

世界银行

国际货币基金组织

7. 下列政府间组织出席了会议：

亚洲开发银行

东非和南部非洲共同市场

商品共同基金

独立国家联合体

拉普拉塔河流域开发信贷基金

国际商会

国际移民组织

国际公路运输联盟

伊斯兰开发银行

欧洲安全与合作组织

欧洲——高加索——亚洲运输走廊方案

世界海关组织

C. 会议开幕

8. 会议秘书长及最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表，副秘书长安瓦尔·乔杜里于8月28日宣布会议开幕，宣读了秘书长的贺词。

9. 在8月28日第1次会议上，哈萨克斯坦总统努尔苏丹·纳扎尔巴耶夫发了言。

10. 在同一次会议上下列人士也发了言：泽菲林·迪亚布雷（联合国开发计划署）、金学洙（亚洲及太平洋经济委员会）、布丽吉塔·施默格纳罗瓦（欧洲经济委员会）和卡洛斯·福尔廷（联合国贸易和发展会议）。

D. 选举会议主席和其他主席团成员

11. 经会议秘书长提议，8月28日第一次会议以鼓掌方式选出以下主席团成员：

会议主席：

哈萨克斯坦外交部长卡西姆卓马特·托卡耶夫

副主席：

非洲国家：埃塞俄比亚、莱索托、纳米比亚

拉丁美洲和加勒比国家：巴拉圭

西欧和其他国家：意大利

亚洲国家：伊朗伊斯兰共和国、日本、尼泊尔

东欧国家集团：亚美尼亚

当然副主席

12. 在同次会议上，哈萨克斯坦代表作为东道国的代表，老挝人民民主共和国代表作为内陆发展中国家集团主席，也当选为主席团当然成员。

报告员

13. 也在同次会议上，蒙亚内·马西贝利先生（莱索托）以鼓掌方式当选为会议报告员。

E. 通过议事规则

14. 会议在8月28日第1次会议上通过了A/CONF.202/PC/3号文件所载的议事规则。

F. 通过议程及其它组织事项

15. 在8月28日第1次会议上，会议通过了A/CONF.202/1号文件所载的临时议程。议程案文如下：

1. 会议开幕。
2. 通过议程和工作方案。
3. 选举主席团。

4. 审议会议行动纲领草案。
5. 通过会议的最后成果。
6. 通过会议报告。
7. 其他事项。

G. 会议代表的全权证书

16. 根据主席提议，8月28日第1次会议决定，全权证书委员会的组成将以联合国大会第五十七届会议全权证书委员会的成员为基础，成员如下：阿根廷、巴巴多斯、比利时、中国、马里、纳米比亚、巴布亚新几内亚、俄罗斯联邦和美利坚合众国。关于全权证书委员会的报告，现有理解是，假若其中一个国家不能参加会议，该国将由同一区域集团的另一个国家取代。
17. 在同一次会议上，填补空缺位置的三个全权证书委员会候补成员获得提名，即印度尼西亚、秘鲁和巴拉圭。
18. 在8月29日第3次会议上，会议核准了全权证书委员会的报告(A/CONF.202/2)。全权证书委员会审查了参加会议工作的各位代表的证书并认为它们均符合要求。

H. 文件

19. 会议面前有下列文件：
 - (a) 会议筹备委员会第二次会议报告草案(A/CONF.202/PC.2/L.1和Add.1)；
 - (b) 会议筹备委员会第二次会议报告(A/CONF.202/PC.2/1)；
 - (c) 会议临时议事规则(A/CONF.202/PC.3)；
 - (d) 会议临时议程(A/CONF.202/1)；
 - (e) 全权证书委员会的报告(A/CONF.202/2)；
 - (f) 会议临时工作方案(A/CONF.202/CRP.1)；
 - (g) 代表全权证书：会议秘书处的备忘录(A/CONF.202/CRP.2)；
 - (h) 与会者名单(A/CONF.202/CRP.3)；
 - (i) 会议报告草稿(A/CONF.202/L.1)；
 - (j) 会议宣言草案(A/CONF.202/L.2)；
 - (k) 题为“向哈萨克斯坦共和国人民和政府表示感谢”的决议草案(A/CONF.202/L.3)。

第二章

审议会议行动纲领草案

1. 在 8 月 28 日第 1 次会议上，会议筹备委员会第二次会议主席本村芳行（日本）介绍了委员会第二次会议的报告（A/CONF. 202/PC. 2/1）。
2. 在 8 月 28 日和 29 日第 1 至第 4 次会议上，会议审议了题为“阿拉木图行动纲领：在内陆发展中国家和过境发展中国家过境运输合作新的全球框架内解决内陆发展中国家特殊需要”的行动纲领草案（A/CONF. 202/PC. 2/1，附件一）。
3. 以下国家的代表发了言：阿富汗、阿尔及利亚、亚美尼亚，阿塞拜疆、贝宁、不丹、玻利维亚、布隆迪、中非共和国、智利、中国、格鲁吉亚、加纳、意大利、意大利（代表欧洲联盟和捷克共和国、匈牙利、立陶宛和波兰等加入国及保加利亚、罗马尼亚和土耳其等欧洲联盟联系国）、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国（代表过境发展中国家）、日本、哈萨克斯坦、莱索托、吉尔吉斯斯坦、老挝民主主义人民共和国（代表内陆发展中国家）、马来西亚、马拉维、蒙古、纳米比亚、巴基斯坦、巴拉圭、大韩民国、摩尔多瓦共和国、俄罗斯联邦、南非、瑞士、塔吉克斯坦、泰国、土耳其、乌干达、乌克兰、坦桑尼亚联合共和国、美利坚合众国和津巴布韦。
4. 发言的还有以下组织的代表：亚洲开发银行、商品共同基金、经济合作组织、国际货币基金组织、国际移民组织、国际公路运输联盟、联合国开发计划署、欧洲-高加索-亚洲运输走廊方案、世界银行、世界海关组织、铁路合作组织。

第三章

审议会议宣言草案

1. 在 8 月 28 日第 1 次会议上，哈萨克斯坦代表介绍了题为“阿拉木图宣言”的会议宣言草案(A/CONF.202/L.2)。
2. 在 8 月 28 和 29 日第 2 和第 3 次会议上，会议审议了宣言草案。

第四章

并行活动

1. 结合会议的举行举办了三个并行活动。联合国贸易和发展会议主办的是贸易便利化措施（由瑞士经济事务国务秘书马蒂亚斯·迈尔斯主持）；世界银行主办的是投资问题高级别论坛（由国际商会秘书长玛利亚·卡托伊主持）；欧洲经济委员会（欧洲经委会）主办的是区域贸易和运输便利化倡议（主要发言人为欧洲经委会执行秘书和亚太经社会执行秘书）。
2. 与会者和发言者谈到了那些寻求在内陆和过境发展中国家建立高效率的过境运输系统以参与世界经济的内陆发展中国家所面临的特殊问题。来自公共和私营部门的专题讨论人士参加了这些活动，并发展了伙伴关系。在 8 月 29 日第 4 次会议上向会议报告了这些活动的结果和建议。

第五章

通过会议最后成果

在 2003 年 8 月 29 日第 4 次会议上，会议通过了《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新的全球框架内解决内陆发展中国家的特殊需要》草案（见附件一）和《阿拉木图宣言》草案（见附件二）。

第六章

通过会议报告

1. 在8月29日第4次会议上,报告员介绍了会议的报告草稿(A/CONF.202/L.1)。报告草稿以协商一致方式获得通过。
2. 在同次会议上,会议以协商一致方式通过了一个向哈萨克斯坦共和国人民和政府表示感谢的决议草案(见附件三)。

附件一

阿拉木图行动纲领：在内陆发展中国家和过境发展中国家 过境运输合作新的全球框架内解决内陆发展中国家特殊需要

目录

	段次	页次
一. 导言	1-3	12
二. 伙伴关系	4-9	12
三. 目标	10	13
四. 优先事项	11-52	13
优先事项 1. 基本过境政策问题	11-14	13
优先事项 2. 基础设施建设和维修	15-31	14
A. 铁路运输	18-19	15
B. 公路运输	20-21	16
C. 港口	22-23	16
D. 内陆水道	24-25	17
E. 管道	26-27	17
F. 空中运输	28-29	17
G. 通讯	30-31	18
优先事项 3. 国际贸易和贸易便利化	32-37	18
优先事项 4. 国际支助措施	38-41	19
优先事项 5. 执行和审查	42-51	21

一. 导言

1. 各国国家元首和政府首脑在 2000 年 9 月 8 日通过的《联合国千年宣言》提出了一套发展目标，其中除其他外，要求在国家 and 国际各级创造一种有利于发展的环境。《千年宣言》认识到内陆发展中国家的特殊需要和问题，联合国最近的一些重要会议也讨论了这些要求和问题，这些会议例如有第三次联合国最不发达国家问题会议（2001 年，布鲁塞尔），发展筹资问题国际会议（2002 年，蒙特雷）以及可持续发展问题世界首脑会议（2002 年，约翰内斯堡）。根据大会题为“与内陆发展中国家的特殊需要和问题有关的具体行动”的第 56/180 号决议，召开了内陆发展中国家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，审查过境运输系统的现况，包括 1995 年《过境运输合作全球框架》的执行情况，并除其他外，拟订适当的政策措施和着重于行动的方案，以期发展高效过境运输系统。

2. 内陆发展中国家作为一个群体，属于最贫穷的发展中国家，它们的能力有限，依赖数量有限的商品赚取出口收益。此外，在整个 1990 年代，内陆发展中国家的增长率普遍为负增长或十分缓慢。由于不能从其领土出入海洋，地处偏僻，又与世界市场隔绝，因此造成了这些国家相对贫穷，运输成本大幅上涨，并降低了它们有效参与国际贸易的能力。运输密集的活动受贸易量减少的影响最为严重。大多数甚至是所有的内陆发展中国家都是商品出口国。这些国家必须负担的十分昂贵的运输成本限制了出口发展，因为这种负担限制了它们的货物可在其中进行具有竞争力和有盈利贸易的潜在出口和市场的范围。由于过境运输成本很高，进口品价格往往急剧上涨。

3. 在多数情况下，内陆发展中国家的过境邻国本身也是发展中国家，其经济结构大致类似，而且同样遭受资源稀少的困难。最不发达过境国处境尤为艰难。过境发展中国家还承受着因过境运输及其金融、基础设施和社会影响造成的额外负担。过境发展中国家本身需要改善其运输及海关和行政等系统中的技术和行政安排，因为它们指望其内陆邻国将与这些系统相连接。

二. 伙伴关系

4. 要建立高效的过境运输系统，可通过在内陆发展中国家和过境发展中国家及其国家、分区域、区域和全球各级发展伙伴之间形成真正的伙伴关系，并确立公营和私营部门间的伙伴关系。伙伴关系的基础，应该是主要利害关系者在本《行动纲领》中一致同意采取的具体行动所产生的共同利益，以便建立高效的过境运输系统。国际社会，包括金融和发展机构及捐助国应提供财政和技术支助，帮助这些国家有效地处理其过境运输问题和要求。

5. 高效的过境运输系统将有赖于促进内陆发展中国家和过境发展中国家的有利行政法律和宏观经济环境，用以进行有效的决策和资源调集，并有赖于内陆发展中国

家与其过境邻国间的合作安排。旨在改善过境运输系统的有效战略要求在区域、分区域和双边各级采取行动，有效地解决过境问题，从而改善过境运输安全并启动对内陆发展中国家尤其相关的重要的规模经济。必须在内陆发展中国家和过境发展中国家共同利益的基础上，推动这种合作。

6. 必须考虑到私营部门的作用，因为作为服务提供者和过境运输服务的用户，私营部门是社会重要的利害攸关者，因而应是内陆发展中国家和过境发展中国家的基础设施和生产能力发展的主要推动者。

7. 建立和维持高效的过境运输系统的费用，往往对内陆发展中国家和过境发展中国家都是严峻的挑战。这些国家的发展伙伴可发挥重要作用，支持并协助它们努力建立高效的过境运输系统。

8. 在建立过境运输系统的时候，应该充分考虑到内陆发展中国家和过境发展中国家的关心和关切。在这方面，内陆发展中国家和过境发展中国家的关心和关切应视为相辅相成。

9. 区域和分区域合作或一体化可发挥重要作用，成功地处理自发展中国家出发、在发展中国家境内和经过发展中国家进行的过境运输的各种具体问题。区域合作或一体化倡议也可促进内陆发展中国家和过境发展中国家参与全球经济，进一步分享全球经济的效益并抑制其消极影响。因此，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。

三. 目标

10. 本《行动纲领》的目标是处理内陆发展中国家和过境发展中国家的特殊需要，并建立一个全球行动框架，以便在顾及内陆发展中国家和过境发展中国家的利益的同时，在内陆发展中国家和过境发展中国家建立高效的过境运输系统。因此，《行动纲领》的目的是：(a) 确保各种运输工具能够地出入海洋；(b) 降低成本，改善服务，以提高出口竞争力；(c) 降低进口品运送费用；(d) 解决贸易货物运送中的延误和误差问题；(e) 发展适当的国家网络；(f) 减少运送途中的损失、损毁和变质；(g) 为扩大出口开辟道路；(h) 加强公路运输安全和运输走廊沿线人们的安全。

四. 优先事项

优先事项 1

基本过境政策问题

11. 重要的是内陆发展中国家和过境发展中国家必须在必要时审查和修订其管理框架，让私营部门更大程度地参与；采取改革措施，并使运输服务提供者更好

地满足用户要求；提高过境和边界条例的透明度；制订简化的行政程序；进一步简化边界管制和程序；推动利用信息技术；并加强该部门的培训方案。运输战略和方案必须充分考虑到环境方面以及发展需要，以确保地方和全球各级的可持续发展，在这些战略和方案涉及规范运输业务和建造主要的新基础设施时更是如此。这些战略和方案应成为政策改革方案和减贫战略的组成部分。

12. 关于运输和过境的国际公约以及内陆发展中国家和过境发展中国家批准的区域和双边协定，是使各种规则及文件实现统一、简化和标准化的主要手段。

13. 在国际一级，发展伙伴尤其是多边援助机构，应高度优先重视可持续运输项目的筹资。通过涉及官方发展援助和私营部门投资的公私伙伴关系等手段，包括通过外国直接投资进行的新基础设施投资对于发展过境运输系统而言，也非常重要。

14. 需要采取以下具体行动：

(a) 必须采用综合办法处理贸易和运输部门发展，这种办法应考虑到社会和经济各个方面，并考虑到各种财政、政策、条例、程序和体制上的考虑因素；

(b) 内陆发展中国家和过境发展中国家必须高度优先重视发展各种现有设施并使之现代化，并通过消除对过境运输的无形壁垒，使运输和基础设施进一步面向商业；

(c) 应积极改革运输部门，提高私营部门的参与和协作程度；

(d) 有必要在发展伙伴的适当协助下促进公私部门的对话与合作；

(e) 斟酌建立区域运输走廊并制订共同的规则 and 标准，这可在促进过境运输方面发挥重大作用。在这方面，应进一步加强各区域委员会和分区域组织的作用。为此，国际社会必须进一步援助非洲、亚洲和拉丁美洲各区域委员会和分区域组织；

(f) 应进一步加强政策和业务方面的现有体制机制，以监测和促进涉及内陆发展中国家和过境发展中国家的协定和安排的执行工作；

(g) 应作出努力，在公营部门和私营部门推广对包括从最高管理层到基层操作人员各级进行综合培训的方案。

优先事项 2

基础设施建设和维修

15. 基础设施不足是内陆发展中国家和过境发展中国家建立有效过境运输系统的主要障碍。运输基础设施的恶化是一并影响到内陆发展中国家和过境发展中国家的一般问题。需要通信设施，以便利取得现有运输服务的先进知识，并确保顺

利、迅速地过境。为因应这些需求，需要从事大规模投资，建立公私伙伴关系，进行能力建设，以及在必要时订立新政策和进行体制改革。许多内陆发展中国家和过境发展中国家用于基础设施建设的国民资源和官方发展援助比例有限。此外，在内陆发展中国家和过境发展中国家建立适当的基础设施和补救现有运输基础设施的恶化，这一挑战可能会超出公共部门的范围。尤其是，捐助者、国际金融机构和发展援助机构的适当财政和技术支助仍然是极其重要的。私营部门业可发挥重要作用。

16. 健全的规范和体制框架是成功吸收私人投资参与基础设施项目的必要条件。区域和分区域的经济合作一体化有助于克服内陆发展中国家和过境发展中国家尤其是其中最不发达国家市场过小的问题，并吸收私人投资参与基础设施建设。在这方面，非洲发展新伙伴关系是一项重要倡议，因为多数内陆发展中国家和过境发展中国家地处非洲，可有力地推动进行分区域和区域基础设施的建设。在跨非洲高速公路、亚洲高速公路、跨亚洲铁路和南北国际走廊项目以及南美洲区域基础设施一体化倡议和欧洲-高加索-亚洲运输走廊的实施过程中，应该认真考虑内陆发展中国家的利益和关切事项。

17. 需要采取下列具体行动：

(a) 内陆发展中国家和过境发展中国家酌情在捐助者、国际金融机构和发展援助机构的财政援助和投资的支助下，应加大基础设施建设的公共投资比例；

(b) 内陆发展中国家和过境发展中国家应竭尽全力，为在过境运输服务中利用各种运输方式创造有利环境，以鼓励不同的运输方式、特别是公路和铁路运输之间展开竞争。同时，多式联运的能力和法律制度应进一步加强；

(c) 应特别注意建设区域和分区域运输网络系统的“缺失环节”；

(d) 发展伙伴也应该鼓励私营部门通过共同集资、建设-经营-转让和推动吸收外国直接投资以及为增加债券市场准入提供方便，参与过境运输设施建设；

(e) 应当在发展和广泛利用基于通用信息和通信技术的管理和监测系统基础上，推动在贸易和运输走廊建立公私合作平台。

A. 铁路运输

18. 在海港与内陆发展中国家相联系的过境运输通道系统中，铁路发挥着重要作用。主要关注的是机车和车辆等设备有限和维修标准低下这一长期问题。此外还有一些与订立铁路间协定有关的问题。

19. 需要采取下列具体行动：

(a) 应在双边、分区域和区域各级上审查是否可配合开展新的技术改造和革新，优先建立新的铁路干线和订立现有铁路设施修复计划；

(b) 内陆发展中国家和过境发展中国家应该优先改进铁轨和车辆维修、购置新型车辆和根据交通运输量扩建铁路网络；

(c) 内陆发展中国家和过境发展中国家也应该特别注意统一轨距、可行情况下发展装卸能力、扩大训练方案和实施铁路间工作人员交流方案的好处；

(d) 鼓励政府考虑遵守关于铁路运输和联运的国际公约，这些公约规定了国际接受的关于国家间铁路营运和联运的有效和安全环境规则；此外也考虑确保进行体制发展，以便执行这些公约。

B. 公路运输

20. 公路运输作为一种内陆发展中国家进出口的运输方式越来越重要。公路运输尤其是非洲的主要运输方式。为了扩大公路过境基础设施，必须投入大量资金。特别是在国际公路运输方面，关键的问题领域在于，校检不良、过境走廊沿线没有社会基础设施以及特别是运输工具老旧且维修保养不善，导致公路安全不断恶化。这与无控制的车辆超载做法密切相关。

21. 需要采取下列具体行动：

(a) 分区域和区域基础设施建设计划，应高度优先重视将内陆发展中国家与过境发展中国家运输网络及区域网络联系起来的过境走廊；

(b) 内陆发展中国家和过境发展中国家应考虑采取必要行动，加入并执行与公路运输有关的各项国际公约；

(c) 在双边、分区域和区域各级应考虑采取措施，以便在考虑到内陆发展中国家与过境发展中国家特殊环境的情况下逐步开放公路运输服务，并且促进公路营运规划和管理，其方式是：扩大公路过境数据库，并审查配额制度及过境和运输费用，以及诸如路障和海关监督的车队等其他措施。

C. 港口

22. 港口业务的效率取决于适当的基础设施和良好管理。由于一系列有形缺陷和作业局限，许多海港是过境系统中的一个严重瓶颈。特别有关的问题包括过境货物的装卸和储存设施质量不佳、结关和放行程序累赘、拥塞以及缺少技术工人。

23. 需要采取下列具体行动：

(a) 内陆发展中国家和过境发展中国家应争取订立改善过境货物港口设施和服务的合作安排，包括使现有码头现代化、建立新码头以及酌情简化手续；

(b) 扩大处理过境贸易的能力，也准许私人码头营运以推动竞争及鼓励提高效率；

(c) 应推动与港口过境交通有关的公营和私营机构（海关行政部门、安全人员、港务局、商业银行、结关和转运代理人、保险公司等）加强合作；

(d) 应促进内陆发展中国家和过境发展中国家建立陆港；

(e) 应扩大港口工人培训方案，使他们能够适应新的技术和程序。

D. 内陆水道

24. 内陆水道为一些内陆发展中国家提供过境服务。在这些水道上过境服务的效率有赖于较好的基础设施、适当的管理河/湖航运业务的法律框架、以及更有效的环境和安全措施。

25. 需要采取下列具体行动：

(a) 应进一步努力沿走廊修复和扩建连接内陆发展中国家和海港的河/湖基础设施；

(b) 应考虑建立分区域一级协作行动的法律安排和其他安排及促进更有效的河/湖过境系统；

(c) 可能时应探讨开发新的水道。此外，应鼓励维修和扩大现有水道，适当时可由金融机构提供援助。

E. 管道

26. 就输送石油和天然气而言，管道是一种成本效益较高的手段。规划和建造管道需要内陆发展中国家和过境发展中国家之间的密切合作。建造管道需要大量投资，所以私营部门也必须进行资本投资。

27. 需要采取下列具体行动：内陆发展中国家和过境发展中国家应进行合作和协调，以便在最具成本效益和最合适或最短的路线上建造管道，同时考虑到有关各方的利益。

F. 空中运输

28. 空中运输给内陆发展中国家提供了一种避免与陆地和海上货运流动有关的过境问题的手段。不过，只有价值昂贵、体积很小的商品才能支付得起空运费用。

29. 需要采取下列具体行动：

(a) 必须扩大有形基础设施（飞机、跑道、空中导航系统、机场装卸和储存设施）；

(b) 政府应逐步放宽给予定期航班运货权的政策，并取消对货运包机飞行的任何限制；采取这种行动，就可以更有效地利用现有运货能力；

(c) 应进一步促进在区域、分区域和双边各级联合订立空中运输安排，以便能够实现规模经济；

(d) 应扩大国家和分区域两级的培训方案。

G. 通讯

30. 内陆发展中国家远离海港和海外市场，与各港口和商业中心的通讯联系不足，使问题更加复杂。这仍是妨碍过境货物快速流动的主要障碍。采用货物监测系统，就各接口内采用各种方式运输的货物预先提供追踪信息，可大幅度减少延误。

31. 需要采取下列具体行动：应扩大电信设施，鼓励私营部门参与，并简化这种设施的管理。

优先事项 3

国际贸易和贸易便利化

32. 贸易是促进发展的重要动力。然而，内陆发展中国家却没有充分参与国际贸易，而这种参与对于其发展前景而言极端重要。另外，相当多的内陆发展中国家和过境发展中国家不是世界贸易组织成员。因此，它们无法享受世界贸易组织成员享有的惠益和世贸组织规则包括特殊和差别待遇提供的好处。

33. 内陆发展中国家在国际贸易体制中所处的这种边缘化地位的主要根源之一，是贸易中的交易成本高昂。贸易与运输具有不可分割的联系。运输是国际贸易、区域一体化和确保国家均衡发展的关键部门。过高的运输成本是进入外国市场的主要实际障碍。在这方面，已适当注意到内陆发展中国家提出的要求，即当前关于农业和非农业货物市场准入的谈判应当考虑特别重视对内陆发展中国家具有特殊利益的产品。

34. 额外且可避免的费用和低效率的主要根源可包括繁琐的过境和海关手续、单证要求和不良的基础设施以及高昂的银行交易费。过境点较多而且依赖过境转运的内陆发展中国家处境尤为不利，这取决于其本国及其邻国边界手续的状况，还有双边合作以及区域合作或一体化的程度。

35. 国际公约及区域和双边协定是实现规则和手续的精简、简化和标准化及具有透明度的主要途径。它们的充分有效执行要求在国家一级作出强有力的政治承诺。

36. 2001 年在多哈举行的第四次世界贸易组织部长级会议通过的《部长宣言》确认应该加快包括转口货物在内各种货物的流动、放行和清关，而且有必要加强该领域的技术援助和能力建设。该宣言中还决定，世界贸易组织方案将探讨弱小经

济体的贸易问题及其充分融入多边贸易体制的问题，这是大多数内陆发展中国家和过境发展中国家欢迎的步骤。

37. 需要采取下列具体行动：

(a) 应进一步加快内陆发展中国家和过境发展中国家加入世贸组织的速度。在这方面，内陆发展中国家和过境发展中国家加入世贸组织的进程应考虑到这些国家的各自发展水平，包括其特殊需求和不利地理位置所导致的问题。发展伙伴应就此提供援助；

(b) 《蒙特雷共识》确认必须使发展中国家，包括内陆发展中国家和过境发展中国家的出口品能够更多而且可预测地进入所有市场。根据《多哈部长宣言》，特别是其第 13 至 16 段中所载的各项承诺以及世界贸易组织规则，目前的谈判应充分注意到包括内陆和过境发展中国家在内的发展中国家的需要和利益；

(c) 鉴于《多哈部长宣言》中已商定于第五届部长级会议之后，根据该届会议期间就谈判方法问题明确协商一致作出的决定举行谈判，因而应向内陆发展中国家和过境发展中国家提供贸易便利化方面的援助；

(d) 需要在现有财政资源范围内作出更多努力，加快过境运输通过边防站的速度、扩大使用信息技术、执行有效的海关管制制度和简化文件与手续、加强政府机构在贸易和贸易便利化领域的能力建设；

(e) 内陆发展中国家和过境发展中国家应考虑加入并有效执行适用于包括公路、铁路、内陆水道和多式联运在内的各种运输部门的国际公约和文书；

(f) 内陆发展中国家和过境发展中国家应酌情成立和（或）加强所有主要利益有关者，包括私营部门参加的国家贸易和运输便利化董事会或委员会。

优先事项 4

国际支助措施

38. 建立和维持有效过境运输系统的费用极高，内陆国和过境国自己无法完成这项巨大的任务。许多内陆发展中国家是最贫穷国家。大多数过境国都是资源有限的发展中国家。发展伙伴应在支助过境运输发展方案方面发挥重要作用。此种支助应充分考虑到内陆发展中国家和过境发展中国家的特殊脆弱性和发展需要。

38 之二. 执行本《行动纲领》的主要责任应由内陆发展中国家和过境发展中国家承担。它们必须力争创造条件，以便筹集、吸引和有效调动资源，迎接发展挑战，包括因深锁内陆而遇到的挑战。

39. 需要采取下列具体行动：

(a) 国际社会，包括金融和发展机构及捐助国，应发挥重要支助作用，协助这些国家有效处理过境运输方面的问题和需要，其方法除其他外包括：

- (一) 推动为充分而及时实现本行动纲领内各项目标创造有利的外部环境；
- (二) 促进获取并鼓励转让包括信息和通信技术在内与过境运输系统有关的技术；
- (三) 通过伙伴关系提供技术支助；
- (四) 鼓励增加外国直接投资，推动过境运输基础设施的发展和更新。

(b) 在调动所有来源和现有机制、包括私营部门的财政和技术援助时应大幅增加官方发展援助和其他资源。必须大幅增加调动来自捐助者及国际金融和发展机构的财政和技术援助。应该鼓励各捐助国及多边金融和发展机构继续努力确保《蒙特雷共识》、尤其是其第 41 至 43 段中所作的承诺得到有效落实，以期以最具减让性的条件，以赠款和（或）贷款形式向内陆和过境发展中国家提供适当的财政和技术援助，以满足本《行动纲领》所述的各种需要；

(c) 用于评估过境运输基础设施项目和方案的可行性及批款的标准和程序，应考虑到内陆发展中国家和过境发展中国家的特殊经济和体制弱点及需要以及建立更多能力的必要性，适当顾及交通发展的前景；

(d) 应特别注意向内陆发展中国家和过境发展中国家的体制能力建设提供财政技术援助，促进有效的政府决策和实践，满足运输和过境需求；

(e) 此外也应酌情探讨更具成本效益和创新的筹资模式和来源，如筹措地方费用和经常费用、无附加条件的援助以及诸如区域信托和区域投资管理局等安排。

40. 应将下列领域视为财政援助优先领域：

(a) 进行旨在完成过境运输中“缺失的环节”的投资，把铁路和公路延伸到内陆发展中国家；

(a)之二 维持现有的有形过境运输基础设施；

(a)之三 建造、维持和修复石油和天然气管道；

(b) 开发成本效益高的路线；

(c) 开发内陆发展中国家和过境发展中国家的陆港项目；

(d) 改善现有边境站或设立邻近边境站的项目；

(e) 帮助支持分区域和区域贸易的贸易和生产联合项目；

(f) 恢复和重建尤其是正摆脱战争和内部冲突以及自然灾害的国家或区域的运输基础设施。

41. 应将下列领域视为技术援助优先领域：

- (a) 促进执行已商定的双边、分区域、区域和国际过境协定；
- (b) 促进社会性和面向市场的过境运输政策；
- (c) 鼓励交流与不同区域过境运输系统发展和管理有关的经验；
- (d) 酌情在运输部门促进并执行私有化方案；

(e) 设立培训方案，特别是在以下领域：海关，包括文件和过境手续；货物转运和结清过境货物；基础设施和设备维护；公路安全；过境运输部门中的环境保护；过境保险；陆港发展和管理；以及扩大有关公路运输的区域数据库；

(f) 开始实施旨在将进口、出口和海关手续以及相关的具体人力资源能力建设简化、精简和标准化的各项促进贸易项目；

(g) 协助各国政府阐明加入有关国际公约的所涉问题；

(h) 促进提高债券市场的准入及增强公共部门和私营部门供资组织之间的风险分担。

优先事项 5

执行和审查

42. 执行本行动纲领需要内陆发展中国家和过境发展中国家；其发展伙伴；联合国系统各组织和机构；有关国际组织，如世界银行、区域开发银行、世界贸易组织和世界海关组织；商品共同基金、区域经济一体化组织以及其它相关区域和分区域组织的单独和协调努力。

43. 双边、区域和分区域合作是建立有效过境运输系统的最重要因素。必须在内陆国和过境国互利的基础上促进这种合作。必须通过公私部门对话和协商，必要时作出并进一步加强通过公私部门的对话与协商定期审查和监测执行过境协定情况的各项安排。私营部门应积极参与执行本行动纲领。

44. 请相关的国际组织，包括世界银行、世界海关组织和其它有关国际组织和区域组织优先重视关于提供技术援助的请求，以补充国内和区域努力，推动有效利用现有过境设施，包括运用信息技术，简化手续和文件。

45. 联合国贸易和发展会议需要继续考虑有关电子商务、贸易便利化及内陆发展中国家和过境发展中国家贸易问题的方案。贸发会议的最不发达国家、内陆和小

岛屿发展中国家方案应在任务范畴内，继续开展与内陆发展中国家的过境运输问题有关的分析工作和技术援助。

46. 应进一步推动有捐助者参与的南南合作和三边合作以及各分区域组织和区域组织之间的合作。

47. 请各区域委员会酌情考虑依照本《行动纲领》，进一步扩大其方案，以支助内陆发展中国家和过境发展中国家努力改进运输系统。各发展伙伴应考虑为此提供适当财政支助。还应适当注意区域筹备会议的成果：《非洲行动计划》、《亚洲行动计划》和《亚松森行动纲领》。

48. 应酌情举办具体的分区域会议，讨论如何有效执行本《行动纲领》。按照大会第 56/227 号决议规定任务的适用部分，请最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处、世界银行、联合国贸易和发展会议、各区域委员会和其它有关国际和区域/分区域组织酌情支助内陆发展中国家和过境发展中国家举办这些分区域会议。

49. 根据大会第 57/270 B 号决议，请联合国大会议定一个时间，以考虑就本《行动纲领》的执行情况进行一次全面审查。高级代表办事处应协调审查筹备进程。联合国贸易和发展会议、世界银行和各区域委员会应为筹备进程提供实质性技术援助。

50. 联合国秘书长应根据会员国和有关国际、区域和分区域组织提供的资料，向大会提交关于本《行动纲领》执行情况的报告，其时间间隔请大会决定。

51. 根据大会第 56/227 号决议提出的任务规定，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尤其应加强同联合国系统内各组织的合作与协调，特别是同在内陆发展中国家和过境发展中国家从事实地业务活动的组织的合作与协调，以确保按照大会第 57/270 B 号决议，有效地执行《行动纲领》。高级代表办事处将继续开展宣传工作，促使国际社会认识并关注本行动纲领的执行情况。

附件二

阿拉木图宣言

我们，参加 2003 年 8 月阿拉木图内陆和过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构关于过境运输合作的国际部长级会议的各国政府，

考虑到内陆和过境发展中国家的利益，聚会讨论内陆发展中国家的特殊需要以及建立内陆和过境发展中国家过境运输合作新的全球框架，

回顾《联合国千年宣言》，¹ 其中国家元首和政府首脑确认内陆发展中国家特殊的需要和问题，并敦促双边和多边捐助者增加向这一组国家提供的资金和技术援助，以满足其特殊的发展需要，并通过改善其过境运输系统协助他们克服地理障碍，

决心在国家和全球各级营造有助于促进发展和消除贫穷的环境，

通过了《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新的全球框架内解决内陆发展中国家特殊需要》，

宣布：

1. 我们认为，扩展贸易是促进发展中国家经济增长和可持续发展所必不可少的。然而，内陆过境发展中国家本应该更多地参与国际贸易。
2. 我们确认，贸易的交易费用高昂是内陆发展中国家在全球贸易体系中陷入边缘地位的一项主要原因。贸易和运输之间有无法解脱的紧密联系。运输费用是国际贸易竞争力的关键决定因素。
3. 我们承诺，致力尽量缓解当前的边缘化现象和实现内陆发展中国家融入全球经济的有益发展。我们将通过力求在内陆过境发展中国家境内建立高效运输系统来实现这一目标。
4. 我们认为，过境运输合作对内陆和过境发展中国家双方都具有相当可观的共同利益。我们都意识到，有关过境国本身也是发展中国家，往往有着大体类似的经济结构，而且同内陆发展中国家一样，也深受类似的资源稀缺之苦。
5. 我们重申，内陆国家有以一切运输手段进出海洋和自由穿越过境国领土过境的权利。
6. 我们又重申，过境国在行使对其领土的完全主权时，有权采取一切必要措施，以确保向内陆国家提供的权利和设施绝不致侵犯其合法利益。

¹ 大会第 55/2 号决议。

7. **我们确认**，内陆和过境发展中国家负有建立有效过境系统的主要责任。因此，我们鼓励它们执行各种措施，进一步加强其合作与协作，通过改善过境运输系统的有形基础设施和无形方面，以解决过境运输的各项问题，在这方面，**我们强调**南南合作的作用。

8. **我们强调**在调动所有来源和现有机制、包括私营部门的财政和技术援助时应大幅增加官方发展援助和其他资源。**我们鼓励**捐助国以及多边金融和发展机构继续努力，确保《蒙特雷共识》——特别是《共识》第 41 至 43 段——中所作的承诺得到有效落实，以期以最具有减让性的条件，以赠款和（或）贷款的形式，向内陆和过境发展中国家提供适当的财政和技术援助，以满足发展筹资国际会议²通过的《阿拉木图行动纲领》中所确定的需要。

9. **我们又强调**，私营部门作为服务提供方和过境系统服务的使用方，是社会的重要利益有关者，因而应对内陆和过境发展中国家的基础设施与生产能力的发展作出主要贡献。

10. **我们注意到**简化、精简和过境手续和文件并使之标准化以及利用信息技术在提高过境系统效率方面所起的重大作用，并吁请联合国和其他国际组织的有关实体，包括世界银行、各区域委员会、联合国贸易和发展会议和世界海关组织以及各区域经济一体化组织依照其各自的任务规定，继续应要求向内陆和过境发展中国家提供这些方面的援助。

11. **我们回顾**世界贸易组织第四次部长级会议通过的《部长宣言》，其中确认，需要加快货物，包括转口货物的移动、放行和通关，并有必要加强此一领域的技术援助和能力建设。我们又回顾了该《宣言》的决定，即世界贸易组织将解决同小型、脆弱经济体的贸易以及这些经济体充分融入多边贸易体系有关的各种问题。³

12. **我们认识到**，过高的运输费用成为进入外国市场的主要实际障碍。在这方面，我们注意到内陆发展中国家提出的要求，即当前关于农业和非农业货物市场准入的谈判应当考虑特别重视对内陆发展中国家具有特殊利益的产品。

13. **我们认识到**，使发展中国家，包括内陆和过境发展中国家的出口产品更多而且可预测地进入各种市场是非常重要的。根据《多哈部长宣言》、特别是其第 13 至 16 段中所载的各项承诺以及世界贸易组织规则，目前的谈判应充分注意到包括内陆和过境发展中国家在内的发展中国家的需要和利益。

² 《发展筹资国际会议的报告，2002 年 3 月 18 日至 22 日，墨西哥蒙特雷》（联合国出版物，出售品编号：E.02.II.A.7），第一章，决议 1，附录。

³ A/C.2/56/7，附件。

14. **我们重申**，我们致力于促进内陆发展中国家的进一步发展。内陆和过境发展中国家通过同其发展伙伴在国家、双边、分区域、区域和全球各级的真正伙伴关系，将建立高效的过境运输系统，并实现内陆发展中国家融入全球经济。

15. **我们强调**，切实落实并定期追踪《阿拉木图行动纲领》是至关重要的，我们将致力于这一目标的实现。我们请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在其任务规定的范围内并根据大会的相关决议，确保会议得到后续落实。

附件三

向哈萨克斯坦共和国人民和政府表示感谢

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,

经哈萨克斯坦共和国政府的邀请, 于 2003 年 8 月 28 日至 29 日在哈萨克斯坦阿拉木图举行会议,

1. **十分赞赏**哈萨克斯坦共和国外交部长卡西姆卓马特·托卡耶夫先生阁下, 作为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主席, 为这次会议的圆满成功所作的杰出贡献;

2. **十分感谢**哈萨克斯坦共和国政府使得这次会议能够在哈萨克斯坦举行, 并感谢慷慨地向该会议提供极好的设施、工作人员和服务;

3. **请**哈萨克斯坦共和国政府向阿拉木图市和哈萨克斯坦人民转达, 这次会议的与会者感谢在他们停留哈萨克斯坦期间所得到的十分慷慨和殷勤的款待, 以及热情和友好的接待。

