



大会

Distr.: General
23 October 2008第六十三届会议
议程项目 52(b)

2008年10月3日大会决议

[未经发交主要委员会而通过(A/63/L.3)]

63/2. 《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，特别是其中第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，

回顾各国国家元首和政府首脑在《联合国千年宣言》²中承认内陆发展中国家的特殊需要和问题，促请双边和多边捐助者增加对这些国家的财政和技术援助，以满足其特殊发展需要，通过改进过境运输系统，帮助它们克服地理障碍，并决心在国家 and 全球各级，创造一个有助于发展和消除贫穷的环境，

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)，附件一。

² 见第55/2号决议。

重申我们决心按《2005年世界首脑会议成果》³的呼吁，通过全面、及时和有效执行《阿拉木图行动纲领》，迅速满足内陆发展中国家的特殊发展需要和应对它们面临的挑战，

又重申《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、区域和全球各级真正建立伙伴关系的基本框架，

确认内陆和过境发展中国家在建立有效的过境系统方面，负有首要责任，它们要争取创造条件，以产生、吸引和切实筹集各种资源，应对发展挑战，但是，发展伙伴和国际与区域组织需要本着共同分担责任的精神，继续提供国际支助，支持它们的努力，其中包括发挥南南合作和三角合作的作用，同时考虑到区域一体化协议，

又确认私营部门是一个重要的利益攸关方，应当增强它对修建基础设施和建立生产能力作出的贡献，包括通过公-私伙伴关系作出的贡献，

还确认，内陆和过境发展中国家开展合作可以形成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这种合作，

重申内陆国有权按照国际法可适用的规则，出入海洋，并享有利用一切运输工具经由过境国领土过境的自由，

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对其正当权益构成任何侵害，

表示支持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》规定的目标和指标以及千年发展目标，实现各自的优先发展事项，

表示注意到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

又表示注意到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各自的成果文件，⁶

³ 见第60/1号决议。

⁴ A/62/256和Corr.1，附件一和二。

⁵ A/C.2/62/4，附件一和二。

⁶ 可查阅 www.unohrlls.org/en/lldc/673/。

1. **重申**在《阿拉木图行动纲领》¹中作出的承诺，通过采取《行动纲领》五个优先事项开列的措施，满足内陆发展中国家的特别需要，同时考虑到它们的过境发展中邻国面临的各种挑战；

总体评估

2. **承认**，虽然仍然存在问题，但作为一个整体，内陆发展中国家的总体经济发展和增长取得了一些进展。在过去的五年中，它们的国内生产总值和外国直接投资出现增长，出口，特别是石油和其他矿物资源的出口猛增；

3. **表示关切**内陆发展中国家的经济增长和社会福祉仍然容易受外部冲击和国际社会面临的多重挑战的影响；

4. **承认**内陆和过境发展中国家在其发展伙伴的支持下，在采取《阿拉木图行动纲领》商定的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政策和施政改革工作。捐助国、金融和发展机构以及国际和区域组织对建立高效过境系统给予了更多的注意；

5. **认识到**，虽然发展和减贫工作在这方面都会遇到地处内陆造成的重重困难，但是，对外贸易受到的不利影响尤为严重。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，但它们在国际贸易中仍然处于边缘地位，无法充分利用贸易这一工具来实现它们的发展目标；

6. **强调**内陆发展中国家跨境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高效过境运输系统方面继续面临各种挑战，例如运输基础设施匮乏，港口吞吐能力不足，口岸和海关清关延误，依赖过境转运，烦琐的海关手续和其他规章制约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，银行交易费用昂贵等等。此外，在大多数情况下，内陆发展中国家的过境邻国自己也是发展中国家，经济结构往往大体相似，也同样为资源贫乏所困。需要通过更快地采取《阿拉木图行动纲领》各优先事项开列的具体行动，来迅速应对这些挑战；

重大的过境政策问题

7. **欣见**许多内陆和过境发展中国家在综合处理贸易和运输问题的基础上，努力进行行政、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的简化通用规则和标准，以此加强私营和公共部门之间的对话，解决过境服务不同部门的瓶颈问题。需要继续作出努力，确保有效开展这些积极改革，并确保运输战略和方案，特别是那些涉及运输业务的管理或新的重大基础设施建设的战略方案，充分考虑到环境问题和发展的需要，以在地方和全球各级实现可持续发展。国际社会，包括金融和发展机构及捐助国，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**内陆发展中国家及其过境邻国开展区域合作和一体化在有效综合解决跨境贸易和过境运输问题方面起重要作用。在这方面，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，例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等；

9. **又确认**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统一简化规则和文件并实现标准化的主要工具。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的铁路运输、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仍然不足，状况不断恶化，同时也鲜有统一的规则和程序，缺少跨境投资和私营部门的参与，这些都是建立可行和可预测的过境运输系统的主要障碍。内陆发展中国家与区域运输基础设施网络之间的实际连接点远远低于预期。连接点缺失是一个重大问题，需要迅速解决；

11. **确认**建造过境运输基础设施，尤其是填补缺失的连接点以建成区域网络，改进和维护现有设施，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关键作用；

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，把更多的公共投资用于建造和维护基础设施。我们指出，还应在这方面鼓励私营部门的参与；

13. **强调**，发展和改进过境运输设施和服务应列入内陆和过境发展中国家的总体发展战略，因此捐助国应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方面取得了一定的进展，尽管这些进展是有限和不均衡的；

15. **表示关注**内陆发展中国家在世界商品贸易中占有的份额仍然偏低。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，因而无法充分利用贸易来实现千年发展目标；

16. **关切地注意到**，约有三分之一的内陆发展中国家仍未加入依规则行事的多边贸易体系。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的加入进程应考虑到它们各

自的发展水平，包括因地理位置不好而产生的特殊需求和问题。发展伙伴应就此提供援助；

17. **确认**内陆发展中国家处于国际贸易体系边缘的一个主要原因是贸易交易费用高昂。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需要特别注意内陆发展中国家特别关注的产品；

18. **重申**当前的贸易谈判应根据《多哈部长宣言》⁷中的承诺（特别是其中第13和16条）和世界贸易组织的规则，充分注意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；

19. **指出**，目前正在开展的世界贸易组织贸易便利化谈判，特别是采用世界贸易组织理事会2004年8月1日决定附件D规定的方式，⁸就《关税及贸易总协定》的相关条款（例如，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的第十条）开展的谈判，对于内陆发展中国家提高商品和服务流通的效率和通过降低交易成本来提高国际竞争力，具有特别重要的意义。应为此向发展中国家，特别是内陆发展中国家，提供技术援助；

20. **确认**已在跨境协调、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，取得了一定进展；

21. **但承认**，许多内陆和过境发展中国家在贸易便利化方面仍有大量瓶颈。迫切需要消除这些瓶颈。它们包括：进出口需要的单据过多；固定和不固定的关卡数量巨大；邻近地区边境管制缺失；不必要的海关护送；海关清关和检查程序复杂且不规范；未充分利用信息和通信技术；贸易法和海关法、规章及程序不透明；缺乏机构能力和训练有素的人力资源；后勤服务不完备，各个运输系统不能协同工作，过境运输服务部门缺少竞争；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；各项过境运输国际公约的遵守程度低；

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了增加。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，用于运输、仓储及通信的发展援助并没有任何变化，仍然迫切需要增加用于建造和维护基础设施的财政支持。尽管经过加强的重债穷国倡议和多边减债倡议减免了一些内陆和过境发展中国家的债务，但是这些国家中的许多国家的债务负担仍然很重；

⁷ A/C.2/56/7，附件。

⁸ 世界贸易组织，WT/L/579号文件。可查阅 <http://docsonline.wto.org>。

23. **强调**必须吸引包括外国直接投资在内的私人投资。私营部门可通过共同筹资方式参与，在这方面起推动作用。我们看到，虽然外国直接投资额有所增加，但私营部门在参与基础设施开发方面仍然有很大的潜力；

24. **承认**联合国系统和国际组织更加注意应对内陆和过境发展中国家面临的挑战，投入了更多资源。我们赞赏地确认，在制定有效监督机制来评定执行《阿拉木图行动纲领》的进展方面取得了进展。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评定进展提供量化数据的物流绩效指数和经商环境指标，并强调应进一步开展这些工作；

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) 推动总结现有的旨在鼓励投资一体化跨境基础设施的区域基础设施举措的经验教训；

(b) 进一步加强有关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) 推动铁路之间的合作，以便利开展直通车业务；

(d) 通过统一公路过境收费、车辆尺寸、轴载荷限制和车辆总质量、第三方汽车保险计划以及公路货运合同，便利公路过境业务；

(e) 有效执行贸易便利化措施，包括执行区域海关过境制度、减少或尽量压缩贸易和运输单据的份数、在国家边境统一工作时间、公布过境手续和收费规定、对边境管制事务进行机构间协调、建立口岸社区并推动社区有效开展工作；

(f) 考虑在还没有谈判和批准建立免税区的海港开展这一工作可能性；

(g) 努力取消海关护送的做法。为此目的，谈判达成互惠安排，以建立一个用于过境运输的核定安全车辆制度，并在需要护送时，每天安排海关护送；

(h) 采取适当有效措施，监测公路运输走廊上的监管人员，以减少关卡。为此，各区域委员会应协助过境发展中国家解决过境货物流入国内市场的问题；

(i) 改善边境基础设施，建立一窗式/一站式边管系统，同时实施必要的能力建设方案；

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

(k) 扩大和深化公私部门的合作与协作，并为此扩大公私部门对话的平台，例如贸易和运输便利化委员会或走廊管理委员会；

(l) 从各种来源，其中包括私营部门，充分筹集投资，以开发和维护运输网络，建造缺失的连接点；

(m) 酌情利用互惠的公私伙伴关系另外获取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。在这方面，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，负责在国家一级执行《阿拉木图行动纲领》并进行协调；

26. **欢迎**关于在乌兰巴托设立一个国际智囊团以加强内陆发展中国家的分析能力的提议，因为要最大限度地提高我们协调努力的效率，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，需要有这种分析能力。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协调得更好的适当重大技术和财政援助，特别是以赠款或优惠贷款的形式提供援助，以促进《阿拉木图行动纲领》的执行，特别是促进建造、维护和改进它们的运输、储存和其他与过境运输有关的设施，包括修建备用路线和改进通信，以推动次区域、区域和区域间的项目和方案；

28. **吁请**各发展伙伴有效落实贸易援助举措，以支持贸易便利化措施和与贸易有关的技术援助，以及通过在内陆发展中国家发展中、小企业和让私营部门参与，实现出口产品的多样化；

29. **鼓励**国际社会进一步努力协助获取与过境运输系统有关的技术，包括信息和通信技术，并鼓励转让此类技术；

30. **又鼓励**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全面有效地执行《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，进一步把《阿拉木图行动纲领》列入它们的相关工作方案，并鼓励它们继续酌情在各自的任务授权范围内，通过统一和协调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。我们尤其：

(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 2003 年 6 月 23 日第 57/270 B 号决议的规定，协调一致地落实并切实监测和汇报《阿拉木图行动纲领》的执行工作，加强宣传工作以提高国际社会对《行动纲领》的认识并筹集资源；进一步同联合国系统各组织开展合作，以便及时有效地执行《行动纲领》；

(b) 鼓励各区域委员会继续加强努力，与内陆和过境发展中国家合作，以便建立一体化区域过境运输系统，按国际公约和标准统一进出口和过境监管规定及程序，推动建立多式联运运输走廊，鼓励加入并更有效执行有关过境运输的各项国际公约，协助建立国家贸易和运输便利化协调机制，以及更好地规划和建造区域基础设施网络缺失的连接点，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还应制订出实用工具和投资指南并确定最佳做法，协助内陆发展中国家努力吸引更多的外国直接投资；

(d) 鼓励联合国开发计划署进一步为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) 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) 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，包括应用信息技术和简化程序与单据；

(g) 请世界海关组织和其他有关国际和区域组织在海关改革、简化统一程序以及执法和守规方面继续进一步为内陆和过境发展中国家提供技术援助和能力建设方案。

32. 请大会在适当时候考虑根据《阿拉木图行动纲领》第 49 段，对《行动纲领》的执行情况进行最后审查。

2008 年 10 月 3 日
第 19 次全体会议