



第二次联合国内陆发展中国家问题会议
政府间筹备委员会

第一届会议

2014年6月12日至13日

临时议程** 项目3

会议筹备工作：情况通报和介绍

拉丁美洲区域筹备审查会议的报告

摘要

根据大会第 66/214 和 67/222 号决议，第二次联合国内陆发展中国家问题会议 2014 年 11 月将在维也纳举行。2013 年 11 月 19 日在亚松森举行的拉丁美洲区域筹备审查会议是第二次会议筹备进程的一部分。本报告介绍了审查会议的情况及会议取得的成果。

* 2014 年 5 月 2 日因技术原因重发。

** [A/CONF.225/PC/1](#)。



一. 出席情况和工作安排

1. 根据大会第 66/214 和 67/222 号决议，将进行《阿拉木图行动纲领》执行情况十年期全面审查，即召开第二次联合国内陆发展中国家问题会议，为此拉丁美洲区域筹备审查会议于 2013 年 11 月 19 日在亚松森举行。
2. 拉丁美洲和加勒比经济委员会（拉加经委会）成员国阿根廷、巴西、智利、玻利维亚多民族国、巴拉圭和秘鲁的代表出席了会议。
3. 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公室代表以联合国秘书处的名义参加会议，内陆发展中国家集团的代表也参加了会议。
4. 联合国贸易和发展会议（贸发会议）、联合国粮食及农业组织（粮农组织）和联合国开发计划署（开发署）等联合国系统组织的代表参加了会议。
5. 参加会议的还有政府间组织和国际合作机构的代表。
6. 会议选举巴拉圭代表为主席。

二. 议程

7. 会议通过议程如下：
 1. 选举主席团成员和通过议程。
 2. 审查《阿拉木图行动纲领》在全球、区域和国家三级的执行情况。
 3. 拉丁美洲内陆发展中国家面临的新挑战和国际支助措施。

三. 会议记录

开幕会议

8. 巴拉圭外交部主管经济与一体化事务副部长费德里科·冈萨雷斯、拉加经委会副秘书长安东尼奥·普拉多和最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家问题高级代表吉安·钱德拉·阿查里亚在开幕会议上发言。
9. 巴拉圭经济与一体化事务副部长对与会者表示欢迎，指出会议将从拉美角度为修改 2003 年《阿拉木图行动纲领》提供投入。作为会议辩论基础的各份文件确认内陆发展中国家取得的重大进展，并认识到未来的严峻挑战。实体基础设施有限、物流欠缺、机构和立法薄弱是内陆国家发展面临的主要障碍。
10. 拉加经委会副秘书长感谢巴拉圭政府盛情主办会议，认为 2003 年《阿拉木图行动纲领》通过以来，拉加经委会、各国政府和最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室进行了密切合作。他指出，这些国家地

处内陆，位置偏远，与主要的国际市场隔绝，其海上贸易严重依赖过境国，经济增长受到直接影响。内陆国没有海岸，无法充分参与国际贸易，相对优势受到削弱，促进社会发展和可持续环境的能力受到制约。

11. 拉加经委会副秘书长表示，巴拉圭和玻利维亚多民族国在诸多发展领域取得了重大进展，特别是连接和海关程序得到改善，但基础设施等领域依然存在挑战。他列举了可供国家和多边两级采取的战略步骤，如建立宏观经济稳定机制、促进基础设施投资、鼓励扩大生产多样化、培育物流成本及其对发展影响的知识、克服实体基础设施不足、提高运输服务效率、与邻国统一技术标准、促进旅游机会、以及全面参与知识社会等。

12. 高级代表感谢巴拉圭政府给予的支持，强调巴拉圭政府在 2003 年亚松森第一次区域内陆发展中国家问题筹备会议中发挥了重要作用。他指出，2010 年和 2011 年巴拉圭在纽约的内陆发展中国家集团内部开展协调，目前担任该集团的主席团成员。他特别指出，拉加经委会对推动执行《阿拉木图行动纲领》做出了贡献。区域会议为内陆发展中国家评估《阿拉木图行动纲领》的执行情况并确定下个十年的新战略框架提供了独到的机会。

13. 高级代表承认，内陆发展中国家对 2014 年会议充满期盼。发展中国家希望制定强有力的新行动纲领，反映内陆国家的具体需要。联合国秘书长了解这些希望，保证为会议提供全面支持。

审查《阿拉木图行动纲领》在全球、区域和国家三级的执行情况

14. 第一次全体会议由拉加经委会代表主持，主题是“审查《阿拉木图行动纲领》在全球、区域和国家三级的执行情况”。

15. 高级代表办公室主任介绍了其他区域内陆发展中国家的情况。她谈到了以下四个重点领域：过境政策根本问题；基础设施开发与维护；国际贸易和贸易促进；国际支助措施。

16. 拉加经委会自然资源和基础设施司基础设施服务股主任对《阿拉木图行动纲领》在本区域的执行情况作了评估。

17. 玻利维亚多民族国交通部运营服务主任（副部级）介绍了该国在运输、进出口和物流方面的最新情况。他说，作为联合国会员国，玻利维亚多民族国认可《阿拉木图行动纲领》的各项目标，特别是自由、安全进出海口以及改善海关程序、贸易和运输政策方面的目标。

18. 他说，玻利维亚多民族国同样具有内陆发展中国家的具体需要，应本着谅解和多边合作的精神满足这种需要。国际社会对这些国家做出的承诺，将增进其社会经济和人文发展，但是发展受到了缺乏出海通道、地理位置孤立和运输成本高昂的阻碍。

19. 他介绍了该国的地理情况，包括漫长多样的边界，以及因基础设施不足和不可靠而在地理上造成隔绝的情况。¹ 这些因素也严重制约着该国生产部门的增长和发展。出口产品基本依靠陆运，国际公路是最重要的出口通道。他详细阐述了进出口运输方式，着重介绍了国家在运输领域取得的成就，比如在秘鲁德萨瓜德罗建立两国边界服务中心项目、秘鲁和玻利维亚多民族国签署国际劳工组织协定补充协议取得进展、以及成立经济和工业自由贸易特区。

20. 玻利维亚多民族国新的运输总法已经进入最后制定阶段。他谈到了土地基础设施投资项目，重点是运输走廊和蒙特罗至布罗布罗铁路的建设以及多地机场的投资。运输面临的主要障碍是：(a) 与邻国相比运输基础设施不足且不可靠，影响了出口产品的竞争力；(b) 边界口岸手续繁杂；(c) 未与邻国统一海关程序。

21. 玻利维亚多民族国制定的运输计划、方案和项目有：通过在所有机场航站楼安装设备使其实现现代化和组织全员培训开发机场基础设施；建设 Maticucito-Mutún-Puerto Busch 出口矿产专用国家铁路网；改善和开发运输物流基础设施；铺设和维护所有一级和二级路网。他还谈到了预警系统安装计划，谈到了风险管理方案和空气监测系统，以加强控制并产生更多的数据资料、制定管理陆运许可证发放和续延标准、开发国家网络和水道、以及改善和维护水道与港口的信号系统。

22. 他最后强调指出，与其他国家进行合作是提高竞争力的关键。

23. 巴拉圭国家物流计划和运输总计划协调人介绍了该国的情况，谈到了区域问题、连接和运输政策、基础设施开发和维护、国际贸易和贸易促进。他简要介绍了目前的国际挑战，表示与其他贸易集团相比，安第斯共同体和南方共同市场的贸易机会十分有限。扩大贸易有着巨大潜力，但区域各国，特别是巴拉圭和玻利维亚多民族国必须实现运输系统现代化。区域的实际一体化努力十分重要，南美区域基础设施一体化倡议的项目组合尤为重要。该倡议是南美基础设施和规划委员会的技术论坛。但是，这些项目有待执行，今后需要大量投资。

24. 巴拉圭代表表示，巴拉圭和玻利维亚多民族国因为拥有丰富的自然资源而处于有利地位，但是生产部门需要加强连接，以便打通连接港口，特别是大西洋港口的通道并形成竞争力。巴拉圭有不少拥堵点，原因是桥梁口岸能力不足以及巴拉圭和玻利维亚多民族国之间缺乏铺面公路。他还谈到了大西洋港口的水深问题，强调必须加强巴拉圭与玻利维亚多民族国的一体化。

¹ 玻利维亚多民族国拥有铁路 3 697 公里，分东西两部分，互不连接，铁路运输因此受到限制。出口产品主要采用陆运和国际公路跨海通道运输。该国拥有 14 个机场，其中 4 个为国际机场，分别位于拉巴斯、科恰班巴、圣克鲁斯和塔里哈。机场由玻利维亚航空服务公司统一管理。该国拥有 14 000 公里通航水道，最重要的是巴拉圭至巴拉那水道。

25. 他谈到了运输系统方面的运输政策和过境国协议，包括《国际陆路运输协定》，以及南方共同市场专门负责促进巴拉圭货物流动监管和一体化进程的分组。巴拉圭正在开展车辆检查、民事责任、危险品运输、卡车载重和排放方面的工作。
26. 关于巴拉圭运输总计划和国家物流计划，这位代表指出，根据总计划制定了基础设施总表，将通过有效供应降低成本，而物流计划则试图在降低成本的基础上提高内地运输的价值，以期刺激经济发展和增长。
27. 他阐述了巴西禁止通过巴拉那州运输转基因大豆对巴拉圭采用的国际运输方式的影响。他说，推动铁路系统的发展同样重要。运输总计划将在十年内对开发基础设施投资 53 亿美元，资金主要来自私营部门。巴拉圭制定了公私伙伴关系法、优惠法和采购法。监管系统需要改革，以建立国家内部协调，确保投资效率。
28. 他谈到了货运密度与价值比对产品竞争力的挑战，建议加强对国内物流链成本和成本超支的分析。巴拉圭建立了单一进出口平台、安全贸易标准和集装箱控制计划等多种出口促进机制，但是这些机制的运行情况仍需加以关注。
29. 这位代表指出，近来巴拉圭经济运行良好，但需制定有效的国家政策，如果没有适当的监管，运营商和市场发展常常会严重滞后。在亚松森大都会区建立私营港口出现了问题，需加强物流链行为体之间的协调。
30. 过境国（阿根廷、巴西、智利和秘鲁）与会代表认为，规划是极为重要的长期政策工具，应开发综合与补充基础设施，制定运输和物流政策。他们介绍了各自国家的相关经验，但指出必须加大工作力度。
31. 巴西代表对与会者，特别是巴拉圭和玻利维亚多民族国代表的发言表示感谢。他说，必须加强合作，认为南美基础设施和规划委员会区域基础设施一体化倡议十分重要。倡议共设有 31 个重点项目，其中 13 个将使巴拉圭和玻利维亚多民族国直接受益。他强调指出，巴拉圭至巴拉那河道非常重要，应进一步适用政府间水道委员会的规章。
32. 他谈到了南方共同市场，特别是运输分组，指出玻利维亚多民族国正在加入这个分组。他谈到了集团内部的金融问题和区域努力，特别是南方共同市场结构一体化基金和最近启用的亚森松传输线。
33. 智利代表对会议主办方表示感谢，指出对智利而言与内陆国家的协作、对话与合作极为重要。南美基础设施和规划委员会以及南美区域基础设施一体化倡议十分关键，倡议注意到了将纳入实体连接界面的区域双边和多边连接需要及进程。过境政策应考虑到重要的行为体，《国际陆路运输协定》非常重要，口岸检查和海关合作综合系统也同样重要。协定和综合系统使单边国家政策让位于共同目标，是非歧视和高效运行的关键。

34. 她要求加倍努力，按照《国际陆路运输协定》开展内陆国和过境国合作，重点对协定的某些方面进行修改。

35. 这位代表说，智利的地理位置对其基础设施，特别是边界基础设施的开发构成巨大挑战（海拔高、需跨越安第斯山脉、通电和基本服务成本昂贵）。她具体谈到，智利与阿根廷、秘鲁和玻利维亚多民族国签署了边界管制统一协定，呼吁进行投资，使基础设施升级并实现一体化。智利对统一边界管制和加大目前与三个邻国的合作很感兴趣，代表特别谈到了智利和玻利维亚多民族国边界 Chungará -Tambo Quemado 的投资计划。

36. 这位代表遗憾地指出，基础设施的发展远远落后于贸易增长。她谈到了免费长期储存系统，各国应共同采用现代方法提高这一系统的效率，并强调智利有意与内陆国家推动这方面的工作。

37. 她对拉加经委会提出的文件发表了意见，强调必须补充和更新数据及部分调查结果，特别是智利铁路网现状方面，明确研究中有关过境点和转运点等候所产生的费用的结构。智利正在与玻利维亚多民族国合作，恢复连接两国的铁路网。她要求对物流方面的成本超支进行深入分析，确定物流链中产生成本超支的环节以及负责方。她解释说，矿产在运往智利港口之前，需要长期的免费存放；根据免费过境制度，智利为玻利维亚多民族国货物提供了免费存放服务。

38. 智利运输部代表赞扬拉加经委会的努力，赞赏玻利维亚多民族国和巴拉圭代表团对过境现状的评估。他回顾，南方共同市场各国都已签署《国际陆路运输协定》所载规范框架。应根据技术进步进行修改，以便在此次会议上更大程度地解决手续繁杂问题。阿根廷和智利未来协定，应规定对信通技术进行投资，特别是两国南部的偏远地区。这种投资旨在减少行政手续，并让运输方负责运输文件。网基系统减少了等候时间。应在植物检验合规方面进行合作。

39. 智利代表进一步作出解释，就短期而言技术投资最为关键，正在投资开发运输闭路电视电子许可证（Arica 和 Punta Arenas）。补充电子许可证将使通常的处理时间从 60 至 90 天缩短至几天。

40. 在回答如何解决的问题时，智利强调不应为处理动植物检验合规问题而坚持在其他国家设立法律代表。

41. 智利与巴西签署了海关和植物检验数据系统一体化协定，以促进运输和交通检查工作。秘鲁和智利为至少 10 个口岸的工作人员举办培训，促进两国之间的运输。应利用信息技术并采用电子媒体疏通过境程序，这是降低物流成本的手段之一。

42. 巴拉圭代表强调，应培育物流成本及其对发展影响的知识。为此，他请拉加经委会、贸发会议和最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室以举办课程和组织培训的方式提供支持。

43. 他指出，需要更多简化海关手续成功经验的信息，建议拉加经委会汇集这些经验，并设法在其他国家进行推广。关于今后的方案，已为共同制定有利于内陆国家的具体措施打下坚实基础。

44. 巴拉圭代表着重谈到了过境政策。在基础设施和其他项目的融资方面，在世界贸易组织和贸易促进方面，金融机构应向内陆国家提供优惠待遇，这些方面都应纳入行动计划。南美基础设施和规划委员会 2011 年会议认为，光纤圈同样十分重要，可用以改善南美的连接和降低连接成本。

拉丁美洲内陆国家面临的新挑战和国际支助措施

45. 第二次全体会议由拉加经委会代表主持。

46. 在该项目下，与会者审查了拉丁美洲内陆发展中国家面临的挑战，包括降低对粮食燃油价格上涨波动及金融和经济危机等外部因素的脆弱程度，应对气候变化，减少贫穷和社会经济不平等。基础设施、运输、物流和贸易促进领域专家提出了一些建议，为拉美内陆发展中国家提供指导，帮助其克服挑战，实现可持续和包容性发展。

47. 巴拉圭国家电信委员会代表谈到了拉加经委会 2012 年 2 月的研究，认为巴拉圭和玻利维亚多民族国过境口岸安装国际因特网（每秒 2 个兆字节），连接费用约占最后价格的 40%。他指出，2012 年 12 月在迪拜举行的国际电信世界大会通过了关于内陆发展中国家和小岛屿发展中国家具体措施的决议，以推动改善国际光纤网的连接。2011 年 11 月，南美基础设施和规划委员会成立了负责建立南美洲光纤圈的电信工作组，他要求把这项内容列入行动纲领。

48. 贸发会议代表重申将向内陆国家提供支持，并赞同巴拉圭代表必须了解物流成本的观点。他表示，运输主要涉及货物流通，而物流链则包括早中后三期的一系列步骤，因此与运输前对应的是物流而不是运输成本。

49. 他说，贸发会议举办讲习班，邀请各国运输和物流运营商从商业和行政管理角度介绍各自的工作。美洲开发银行区域物流观察可为运营商组织培训，并通过定期收集数据产生知识。

50. 他还谈到了乌拉圭物流观察和巴拉圭在这方面的努力。物流观察这类机构负责定期收集信息知识而非信息本身。这位代表还谈到了贸发会议和世界银行在非洲的工作，介绍了预先为过境口岸提供信息的技术方案，使海关人员以及警察、移民局和环保机构事先得到车辆流动和货物的必要信息。他还介绍了正在非洲执行的“走廊”概念。

51. 各国代表随后发表了意见，重点谈到了内陆发展中国家的具体需要。

闭幕会议

52. 拉加经委会副秘书长、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和巴拉圭代表在闭幕会议上发了言。

53. 巴拉圭代表以主席名义总结了会议审议的各个主题（见附件）。

附件

主席报告

会议在拉丁美洲和加勒比经济委员会编写的报告的基础上进行了审议，参加会议的各个国家和组织的代表发了言。在上述报告和发言的基础上，我对本人认为的会议要点总结如下：

- 南美洲形势分析、拉加经委会研究以及最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表提交联合国大会第六十八届会议的报告都显示，《阿拉木图行动纲领》通过以来内陆发展中国家取得了进展，会议讨论的指标基本反映了这一情况。但是，这种进展仍然有限，各国继续受到与其内陆地位有关问题的影响，必须加强内陆国和过境国之间的合作。
- 巴拉圭和玻利维亚多民族国在发展，特别是在相互连接和海关程序等领域取得了进展，社会条件显著改善。
- 但是，会议认识到由于其出口产品十分有限，附加值较低，这些国家以及其他内陆发展中国家的脆弱程度居高不下。因此，应扩大产品多样化，各国必须拥有这些产品的有效市场准入。
- 流动自由仍然是内陆发展中国家物流和贸易方面的一个主要因素。
- 这些国家没有出海口，难以全面参与国际贸易，其竞争优势相应受到削弱。数据显示，内陆发展中国家的经济发展水平平均低于沿海国家 20%。
- 因此，应在谈判的各个方面加强对内陆发展中国家的特殊和优惠待遇。
- 会议重申，由于地处内陆、位置偏远、与主要的国际市场隔绝，这些国家的海上贸易严重依赖过境国，并在商业交易中付出了巨额代价。提供的数据显示，内陆发展中国家的运输成本比一般沿海经济体高出 45%。
- 会议强调，区域一体化机制在贸易促进和实际一体化中作用巨大。与会者认为，应加快区域一体化进程，共同制定物流和流动政策，推动建立公私营部门共同行动论坛，并在次区域一级进行适当协调。
- 必须更新双边和区域法律文书，以期改善各项规定。
- 各项研究还显示，无形基础设施在商业运行成本中占有很大比重，如跨界程序、政策、立法、过境程序、物流和监管制度。
- 影响内陆国家的另一个问题是，由于基础设施和服务不足，这些国家的基础设施承受巨大压力。

- 会议并提出通过公私部门融资挖掘潜在优势，克服实体基础设施投资不足问题。
- 会议讨论了强调主要入境口岸(机场、港口等)与内地连接的必要性。
- 与会者提出，应努力改善指导内陆发展中国家过境交通的规章制度，改进过境口岸的业务和行政工作。
- 应该加大努力，提高对物流成本及其对发展影响的认识。
- 应该考虑分享各国在双边关系中采取的影响货物进出口和过境的最佳做法的知识。
- 各项研究显示，应该开发服务部门，特别是旅游业，实现经济多样化。
- 会议还谈到了连接问题，应该通过加大提供信息技术和国际光纤网络的力度来增加连接。