



大会

Distr.: General
1 April 2014
Chinese
Original: English

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，纽约

临时议程* 项目3

会议筹备工作：情况通报和介绍

非洲区域筹备审查会议报告

摘要

非洲区域筹备审查会议于2013年7月16日至18日在亚的斯亚贝巴举行，此次会议是根据大会2011年12月第66/214号决议和2012年12月21日第67/222号决议，将于2014年11月在奥地利召开的第二次联合国内陆发展中国家问题会议的筹备进程的一部分。本报告介绍了这次会议及其成果。非洲区域审查会议的报告已提交给2014年4月7日至11日在赤道几内亚的马拉博举行的第三次非洲运输部长会议，并获得会议的认可。

* A/CONF.225/PC/1。



一. 引言

1. 由于没有直接临海领土，地处偏僻，而且远离主要国际市场，导致内陆发展中国家高度依赖过境国开展海运贸易。更多的过境口岸，远离主要市场的长途距离，再加上繁琐的过境程序和基础设施不足，大幅度增加了内陆发展中国家的总体运输费用和其他交易成本，损害了这些国家的竞争力，拉低了经济增长率，并随之影响到这些国家促进社会发展和环境可持续性的能力。

2. 2003 年，在哈萨克斯坦的阿拉木图举行了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，通过了《阿拉木图行动纲领》，旨在满足内陆发展中国家在以下五个优先领域的特别需求，同时克服这些国家面临的挑战：基本过境政策问题；基础设施的建设和维护；国际贸易和贸易便利化；国际支持措施；以及，执行和审查。大会在第 66/214 号决议中决定在 2014 年召开《阿拉木图行动纲领》执行情况十年度全面审查会议，在此之前将开展区域、全球和专题筹备工作。

3. 在这种背景下，非洲经济委员会（非洲经委会）与最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室共同组织召开了《阿拉木图行动纲领》执行情况非洲区域审查会议，会议于 2013 年 7 月 16 日至 18 日在亚的斯亚贝巴的联合国会议中心举行。

4. 非洲区域审查会议的目标如下：(a) 审查《阿拉木图行动纲领》在非洲的执行情况，以期明确主要成就和阻力，确定新出现的机遇和挑战；(b) 审视非洲内陆发展中国家的整体经济发展情况，特别是在贸易领域；(c) 评估在非洲建立有效过境的运输系统方面的进展；以及(d) 制订适当的政策措施和注重行动的建议，以期维持迄今为止在克服内陆发展中国家的特别问题方面取得的成就。

二. 出席会议的情况

5. 以下内陆国家和过境国的代表出席了会议：安哥拉、贝宁、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、中非共和国、乍得、科特迪瓦、吉布提、厄立特里亚、埃塞俄比亚、莱索托、马拉维、马里、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、塞内加尔、南苏丹、斯威士兰、坦桑尼亚联合共和国、乌干达、赞比亚和津巴布韦。

6. 非洲联盟委员会和以下区域经济共同体、走廊组织和运输机构派出代表出席了会议：中部非洲国家经济共同体（中非经共体）、南部非洲发展共同体（南共体）、政府间发展管理局（伊加特）、西非国家经济共同体（西非经共体）；布基纳法索托运人理事会、尼日利亚托运人理事会、阿比让-拉各斯走廊、达累斯萨拉姆走廊、马普托走廊、横贯卡拉哈里沙漠走廊秘书处、中部走廊、刚果河-乌班吉河—桑加河流域国际委员会、东部非洲货运代理协会联合会、东部和南部非洲公

路运输协会联合会、喀麦隆道路安全基金会、海洋科学和技术区域研究院以及东部和南部非洲港口管理协会。

7. 以下国家的商会代表出席了会议：布基纳法索、埃塞俄比亚、肯尼亚、乌干达、多哥和津巴布韦。出席会议的其他私营部门代表包括：非洲三角咨询服务、非洲工商圆桌会议和《非洲和平》期刊。

8. 内陆发展中国家集团全球协调局主席以及以下联合国机构、组织和发展伙伴出席了会议：非洲经委会、联合国粮食及农业组织（粮农组织）、联合国工业发展组织（工发组织）、联合国贸易和发展会议（贸发会议）、最不发达等国家高代办和国际公路运输联盟。

三. 会议记录

开幕会议

9. 在开幕式上致词的有：非洲联盟经济事务专员 **Anthony Mothae Maruping**；联合国副秘书长暨最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表 **吉安·钱德拉·阿查里亚**；老挝人民民主共和国常驻联合国代表暨内陆发展中国家集团主席 **Saleumxay Kommasith**；埃塞俄比亚财政和经济发展国务部长 **Ahmed Shide**；联合国副秘书长暨非洲经委会执行秘书 **卡洛斯·洛佩斯**。

10. **Maruping** 先生开幕致词，重申非洲联盟委员会致力于与伙伴合作，支持执行《阿拉木图行动纲领》，这是由于非洲有 16 个内陆发展中国家，全世界大部分内陆发展中国家都位于非洲。内陆发展中国家的地理条件无疑给这些国家融入全球贸易体系带来了特殊的挑战。他指出，消除这些挑战将有助于改善非洲内部的贸易。他强调，内陆发展中国家与过境国之间的紧密合作具有重要意义。内陆发展中国家要稳固地融入多边贸易体系，还必须借助贸易援助倡议等举措，与发展伙伴开展合作。此外，这位非洲联盟专员还着重指出，私营部门作为推动增长的动力，在促进贸易方面起到至关重要的作用。为此，非洲各国政府应为私营部门的蓬勃发展开创必要的环境，包括利用公私伙伴关系等创新发展办法。

11. **阿查里亚**先生在致词时指出，这次区域审查会议将促进即将于 2014 年举行的《阿拉木图行动纲领》执行情况十年度全球全面审查会议的筹备工作。他向会议通报了全面审查会议的筹备工作。他强调，私营部门作为贸易商、货运代理公司、保险提供方、运输方以及国内和外国直接投资方，积极参与内陆发展中国家的贸易活动，因此，私营部门参与筹备进程十分重要。已经设立了一个指导委员会来监督私营部门的活动，最终将在 2014 年的会议上举办一次高级别投资论坛。

12. 他着重指出了未来十年推动内陆发展中国家发展议程所需的关键要素，其中包括投资发展内陆和过境发展中国家的运输、信息和通信技术以及能源基础设施；投资发展软性基础设施或贸易便利化；在世界贸易组织（世贸组织）当前的

贸易便利化谈判中考虑到内陆发展中国家的特别需求；改善内陆发展中国家的农业和非农业货物的市场准入；以及，继续提供技术支持，加快内陆发展中国家加入世贸组织的步伐。他最后强调，内陆发展中国家的主要发展重点应是稳固地融入 2015 年后发展议程，确保实现具体的发展成果。

13. Kommasith 先生在致开幕词时强调指出，内陆发展中国家集团为内陆发展中国家提供了一个平台，协调各国的发展努力，并就全球问题达成共同立场，例如当前关于 2015 年后发展议程的讨论。他向与会者介绍了内陆发展中国家集团如何发挥影响力，推动大会决定于 2014 年召开全球会议，审议《阿拉木图行动纲领》通过 10 年后的执行进展情况。他还提请大家注意，已经达成了一项国际协议，建立智库来处理与内陆发展中国家有关的问题，并鼓励非洲国家签署这项协议，确保获得足够的签字国使协议生效。

14. Shide 先生在致开幕词时强调，《阿拉木图行动纲领》为激励国际团结与合作，促进内陆发展中国家切实参与国际贸易提供了一个独特的机会。他着重指出埃塞俄比亚政府对《阿拉木图行动纲领》做出的承诺，并提到埃塞俄比亚以往的三项发展计划都包含有《阿拉木图行动纲领》的所有优先领域。自《阿拉木图行动纲领》通过以来，埃塞俄比亚在经济和社会发展方面取得稳步进展。在过去的九年里，埃塞俄比亚的国内生产总值（国内总产值）平均增长 11%。他还提到了在执行《阿拉木图行动纲领》的过程中遇到的各项挑战，其中包括人力和财力资源不足以及技术和机构能力有限。

15. 他重申国际支助对于内陆发展中国家执行《阿拉木图行动纲领》具有重要意义，包括通过南南合作和三角合作提供支助。内陆发展中国家要克服面临的挑战，必须与其过境邻国紧密合作与协作。最后，他赞扬联合国系统通过最不发达等国家高代办，在调动国际支助和资源执行《阿拉木图行动纲领》方面起到了关键作用，并促请发展伙伴扩大捐助。

16. 洛佩斯先生在致开幕词时说，在埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴举行本次会议十分适合，埃塞俄比亚正在经历转型，并证明内陆国家是可以摆脱贫困的。他强调，众所周知，非洲在贸易便利化和基础设施方面面临的挑战比世界其他地区更为严峻，《阿拉木图行动纲领》旨在克服这些挑战，因而对于非洲国家具有现实意义。实现《阿拉木图行动纲领》的各项目标，将普遍加强非洲的区域一体化、工业化和经济转型。

17. 他强调，会议必须考虑到非洲现有的贸易和运输便利化举措。他促请与会代表牢记世贸组织贸易便利化谈判进展，并强调在《阿拉木图行动纲领》的范围内采取的干预措施可以促进执行设想的世贸组织规定。他还敦促与会代表分析《阿拉木图行动纲领》与关于 2015 年后发展议程的当前讨论之间的联系。最后，他

向与会者保证，非洲经委会将持续支持各方开展努力，以应对非洲内陆国家和过境国的特别需求，加强这些国家参与国际贸易的能力。

《阿拉木图行动纲领》执行情况报告

18. 最不发达等国家高代办的一名代表介绍了这个议程项目，从全球角度说明了《阿拉木图行动纲领》执行情况十年度全面审查。他指出，内陆发展中国家仍面临各种问题，包括：过境基础设施不足；远离主要市场；物流系统的效率低；过境程序繁琐导致过境延误；信息和通信技术（信通技术）应用不足和文件过多；严重依赖低价值的大宗商品；以及，生产能力有限。

19. 最不发达等国家高代办开展了一项研究，估算因地处内陆而产生的发展成本总额（包括经济和社会成本）。研究取得的实证证据表明，偏居内陆妨碍发展：研究结果显示，2010年，内陆发展中国家的贸易额仅为沿海国家贸易额的61%，内陆发展中国家的运输成本却比沿海经济体高出45%，而且随着时间的推移逐渐增加。如果不是位于内陆，内陆发展中国家的发展水平本应比现在平均高出20%。

20. 自《阿拉木图行动纲领》通过以来，内陆发展中国家作为一个集团，提高了经济增长率，但这些国家的制造业附加值和农业生产力正在下降。在社会发展方面，自2003年以来，内陆发展中国家的人类发展指数呈现出积极的发展态势。这些国家在一些千年发展目标方面也取得了进步，包括小学净入学率；妇女在国家议会中所占比例；降低艾滋病毒感染率；以及，降低五岁以下儿童死亡率。但还有许多工作要做，特别是在减贫和改善营养不良方面。

21. 在基本过境政策这一优先领域，内陆发展中国家和过境国加强了运输和过境政策及法律方面的协调，简化了边境程序，制订了支持性制度框架，并执行了贸易便利化举措，包括设立一站式边境检查站、开发国际公路运输系统、实行单一窗口处理和提供第三方机动车保险方案。制订、通过和执行更多区域协定，包括《亚洲公路网政府间协定》；非洲区域也正在制订政府间协定，以支持泛非公路。

22. 在基础设施建设和维护这一优先领域，建设了亚洲公路网、泛亚铁路网、非洲过境走廊和南美洲运输基础设施，并进行了改造升级。不过，内陆发展中国家的铺设路面公路比例仍然是最低的。在审查所涉期间，所有内陆发展中国家的移动电话和互联网用户都增加了。所有区域都在建设陆港。基础设施建设的融资需求居高不下。

23. 在国际贸易和贸易便利化这一优先领域，内陆发展中国家的出口从2003年的420亿美元增至2011年的2 240亿美元。但是，内陆发展中国家在国际市场上仍然无足轻重，在世界贸易总额中所占比例还不足1%，而且这些国家严重依赖初级商品出口，生产能力低下。

24. 内陆发展中国家在促进贸易和跨境运输方面取得了进展。世界银行《2013年营商环境报告》指出，内陆发展中国家的进口所需天数从2006年的57天减少到2013年的48天，同期出口所需天数从48天减少到42天。虽然取得了这项重大成就，但内陆发展中国家的进出口所需天数几乎仍然是过境国的两倍。

25. 自2003年以来，三个内陆发展中国家顺利完成了加入世贸组织的进程。哈萨克斯坦、阿富汗和埃塞俄比亚处于入世进程的后期阶段，阿塞拜疆、不丹和乌兹别克斯坦的进展落后于上述三国，且程度不一。需要为入世国家提供支助。

26. 最后，他指出了内陆发展中国家的一些优先事项，包括降低高额的贸易交易成本；增强生产能力，增加附加值，扩大多样化，减少对商品的依赖性；改善基础设施；支持区域一体化和走廊管理；增加财政资源、官方发展援助、外国直接投资和汇款；以及，将内陆发展中国家面临的特定挑战纳入2015年后全球发展议程的主流内容。

27. 贸发会议的代表发言介绍了促进非洲内陆发展中国家的结构转型。他重点指出，非洲的交易成本，特别是运输和保险成本普遍较高，是阻碍贸易的绊脚石。例如在中非，沿杜阿拉（喀麦隆）至恩贾梅纳（乍得）的道路运输成本为每吨货物每公里0.11美元，是西欧运输成本（0.05美元）的两倍。考虑到非洲内陆发展中国家艰难的运输现状和糟糕的贸易便利化服务，这些国家今后的行动方案仍然要以运输、贸易便利化和过境协定作为优先要务。

28. 内陆发展中国家面临的挑战不仅限于无法以合理的成本按时向国际市场交付货物，还包括生产能力不足、投资水平低导致农业生产下降、贫困发生率居高不下、过度依赖初级产品出口、技能水平低、技术基础差、私营部门以非正式经营为主以及结构转型进展不大。

29. 非洲经历了一段时期的经济持续增长，但经济增长并没有创造出充分的就业机会，也没有改善人类发展，而且由于高度依赖自然资源的开采和出口，几乎没有迹象表明，非洲出现了结构改革，向着生产力主导型高附加值经济体转变。只有在部门之间实现资源转移，或者说，将资源从低技术和低生产力的产品和服务转移到高技术和高生产力的产品，例如高价值的园艺用品和电子服务，内陆发展中国家才能实现结构转型。他强调，制造业、服务业和农业部门可以促进结构转型。

30. 他着重指出了可以促进结构转型、包括促进区域一体化的具体政策领域。非洲应扩大区域一体化议程的重点，不能仅限于增加非洲内部贸易，要更加重视普遍经济增长和发展成果。非洲应发展区域价值链，以此作为进一步融入全球价值链的基石。这就需要增加对软硬基础设施的投资，不断提升参与价值链的国内企业的水平，提供商业支持服务和市场信息，并投资发展教育和创新。在这些领域

中，国家和区域产业政策都将起到重要作用。内陆发展中国家还应培养创业精神，特别是在中小型企业。增强国内私营企业的生产能力和供应能力至关重要。

31. 非洲经委会的一名代表介绍了《阿拉木图行动纲领》在非洲的执行情况。他指出，在执行《行动纲领》期间，非洲内陆发展中国家在经济和社会发展方面取得长足进步。内陆发展中国家的人类发展指标提高了，与过境国之间的差距也缩小了。非洲内陆发展中国家在实现一些千年发展目标方面也取得了令人瞩目的成就——教育、性别平等和遏制艾滋病毒/艾滋病。但还有许多工作要做，特别是减贫、儿童死亡率以及内陆发展中国家内部已然加剧的不平等现象。

32. 在基本过境政策这一优先领域，他指出，非洲国家对于相关国际公约的参与程度很低。大多数内陆发展中国家和过境国都是区域和次区域协定以及部分双边协定的成员国。他强调，内陆发展中国家及其过境邻国务必要切实批准和执行相关文书，以便内陆发展中国家能够进一步深入融入世界经济，并且从中获益。他指出，在《阿拉木图行动纲领》通过之后，更新了次区域过境运输法律文书，将重点放在过境便利化方面。内陆发展中国家和过境国目前正在执行多项过境运输便利化政策和措施，其中包括一站式边境检查站；引进单一窗口处理系统；统一公路过境费和报关文件；第三方机动车保险方案；减少路障；以及，更多地采用电子报关系统。这些举措都有助于极大地缩短过境时间，降低运输成本。

33. 在基础设施建设和维护这一优先领域，在泛非公路主要过境走廊公路基础设施的建设方面取得进展。不过，基础设施依然严重不足，需要为此提供大量资源；此外还必须建设和维护支持性基础设施，包括配送中心、陆港、边境设施和安全休息区。在改善能源基础设施方面取得了一些进展，但非洲的能源普及率依然是全世界最低的。在信通技术方面，非洲内陆发展中国家的移动电话和互联网使用显著增加，但由于不能直接接入海底电缆，在宽带互联网接入方面仍然落后于其他发展中国家。

34. 在国际贸易和贸易便利化这一优先领域，非洲内陆发展中国家的商品出口仅增长了三倍。非洲内陆发展中国家高度依赖初级商品，2010年和2011年的出口高度集中（马里，黄金占79%；博茨瓦纳，钻石占75.6%；马拉维，烟草占58.4%，等等）。非洲出口市场的集中正在从传统占主导地位的欧洲联盟转向新兴经济体。贸易更加便利，但非洲内陆发展中国家的贸易交易成本仍然居高不下，并且有所增加。非洲内陆发展中国家可以受益于世贸组织的贸易便利化协定。有两个非洲内陆发展中国家还不是世贸组织的成员。

35. 在国际支助措施这一优先领域，在审查所涉期间，非洲内陆发展中国家获得了更多的官方发展援助和贸易援助；这些国家还得益于国际和区域金融机构、非洲基础设施基金以及南南合作提供的技术和财政支助。联合国和其他国际组织提供了技术和能力建设援助。非洲经委会的代表最后着重指出了一些新出现的挑

战，包括国内冲突、全球经济和金融危机、气候变化、快速城市化和移民以及治理和自然资源管理。

36. 在随后的讨论中，与会者强调应改善运输基础设施，特别是建设完成路网中缺少的路段，并进行升级改造。与会者强调信通技术和能源基础设施的重要意义，这两者对于改善内陆发展中国家的连通性至关重要，应为此提供资金。与会者提到，出口基础不够多样化，缺少附加值，生产能力有限，这些都是内陆发展中国家面临的主要挑战。与会者着重强调内陆发展中国家和过境国批准相关公约以及国际社会提供支助的重要意义。

非洲区域和次区域基础设施及贸易便利化举措

37. 以下机构的代表在这个议程项目下发言：非盟委员会；横贯卡拉哈里沙漠走廊秘书处；中部走廊和达累斯萨拉姆走廊；刚果河-乌班吉河-桑加河流域国际委员会；阿比让-拉各斯走廊；以及，马普托走廊。以下区域经济共同体也有代表发言：中非经共体、南共体、西非经共体和伊加特。

38. 大多数发言都概要介绍了走廊机构及其成员国的地理区域、工作范围、目标和方案。各走廊机构的代表概述了这些机构处理的问题，通常涉及改善物质基础设施、过境和贸易便利化、交通和商业增长以及减少过境时间和费用。取得的成就包括通过了简化立法、统一了海关程序和制订了共同过境程序。有些走廊机构还设立了观测站，收集人员和货物流动信息与数据，评估边境检查站的延迟情况，并检查路况。此外，还报告在风险管理和履约方面也有了改善。

39. 区域经济共同体的代表重点介绍了这些共同体内部正在开展的某些基础设施和运输方案，其中包括中非经共体的柏油路方案，方案包含 55 个公路项目，旨在建立多式联运系统，促进区域一体化；南共体目前正在执行的方案举措，旨在满足基础设施需求，协调区域和贸易一体化；西非经共体完成并通过了关于七处边境检查站的可行性研究；以及，伊加特确定了走廊建设优先项目（吉布提-埃塞俄比亚、埃塞俄比亚-南苏丹、埃塞俄比亚-肯尼亚，等等）。

40. 虽然有种种挑战，但非盟委员会在执行泛非公路项目方面还是取得了良好的进展。委员会正采取进一步举措，为主要运输走廊中业已确定的基础设施缺失环节提供资金，委员会认为，成功实施泛非公路规划和非洲基础设施发展方案是《阿拉木图行动纲领》执行工作中的重要里程碑。

41. 有些走廊，例如马普托走廊，主要是由私营部门推动的，以运输物流为重点，涉及公路和铁路。此外还强调了使用同一走廊的国家之间的贸易不平衡，例如分处走廊两端的莫桑比克和斯威士兰以及南非之间的贸易不平衡。自建立以来，横贯卡拉哈里沙漠走廊引以为傲的是，统一了重大跨境程序，使其符合南共体、南部非洲关税同盟和非洲发展新伙伴关系的区域一体化方案以及国际最佳做法，即，通过简化的立法和统一的海关程序，以便利走廊沿线的过境交通；成功引进

和执行统一单证（SAD 500 报关单）；通过了共同过境程序；统一了轴载重限值；缩短了通关（逗留）时间，从几小时以上减至一小时以内，最快为 30 分钟；提高了货运和客运的比例，从 2000 年的不足 5%，提高到目前的约 50%（货运）和 60%（客运）。

42. 在随后的讨论中，与会者提到，各成员国期望维护和确保国家主权，这是造成非洲清除贸易壁垒进展缓慢的一个因素。与会者强调，此前的会议就过境运输和贸易提出了重要建议，应考虑这些建议，避免浪费时间和资源，并着重指出必须向利益攸关方阐明和宣传区域经济共同体的某些贸易和运输便利化文书的法律基础。

国家的经验

43. 以下内陆发展中国家的代表在会上发言：布基纳法索、布隆迪、乍得、埃塞俄比亚、莱索托、马里、尼日尔、卢旺达、南苏丹、斯威士兰、乌干达、赞比亚和津巴布韦。以下过境国的代表也在会上发言：贝宁、喀麦隆、科特迪瓦、吉布提、坦桑尼亚联合共和国、尼日利亚和多哥。

44. 内陆发展中国家的代表突出强调了在改善运输基础设施方面取得的进展，包括公路运输、铁路运输、海运和空运；信通技术和能源基础设施；以及陆港。大多数内陆发展中国家利用国内资源和发展伙伴提供的财政援助开展基础设施建设；不过，还需要开展大量基础设施建设，需要得到更多援助。代表还指出，内陆发展中国家使用的一些海港严重拥堵，一些代表表示正在开发替代路线作为保障。

45. 大多数代表强调，内陆发展中国家是次区域、区域和双边协定的成员国。一些代表说，他们的国家加入了一些相关国际公约，其他代表则表示，自己的国家由于不了解和不清楚国际公约的内容及其潜在惠益，没有加入公约。各国代表强调能力建设支助的必要性。内陆发展中国家在统一过境和跨境程序方面取得了进展，在区域经济共同体内部的运输设施和服务管理政策方面也有收获。许多内陆发展中国家建立了一站式边境检查站，大幅缩短了过境时间。各国代表还介绍了自动化报关系统和单一窗口处理程序；许多国家还制订了体制框架，以便在国家层面协调贸易或过境便利化。

46. 在基础设施和运输便利化等不同领域取得了里程碑式的进展，但挑战仍然存在，阻碍人员、车辆和货物沿走廊沿线流动，其中包括继续实行非关税壁垒；内陆发展中国家、甚至过境国的基础设施匮乏或缺，不足以支持有效的货物流通；一些边境沿线存在延误，拉高物流成本；找不到空的集装箱；仓储设施不足；以及，内陆发展中国家的方案缺少财政支持。

47. 过境国的发言传递出的信息主要侧重于这些国家在以下方面的努力：改善港口通关和缩短过境时间；海关管理的现代化和设备配置；简化海关和管理程序；

降低押运费；继续与内陆国家合作，利用运输观测站对走廊进行监测；成立走廊管理机构以及贸易和运输便利化委员会，包括私营部门；以及，密切监测货物通关和交付情况，以期缓解港口拥堵，降低运输成本。过境国代表提请与会者注意这一区域高昂的运输成本。代表还提到正在与其他伙伴（私营部门和其他国际伙伴）合作，努力降低出口商的供应链成本，提高本国的经济竞争力，从而创造就业、提高收入和减少贫困。在基础设施领域，除改善道路之外，还正努力扩展港口，建设新港口，实现港口设备现代化，创建新的贸易和运输走廊。

48. 在随后的讨论中，与会者指出，港口和走廊沿线高昂的报关费以及高额运输成本都是重要的障碍，必须予以消除。主要走廊还缺少一些连接环节，迫切需要加紧主要走廊沿线的基础设施改造工作。与会者还指出，《阿拉木图行动纲领》如果能够成为国家发展战略的主流内容，将有助于影响针对各个优先领域的预算分配，促进切实执行《行动纲领》。

促进执行《阿拉木图行动纲领》的国际支助措施

49. 以下国际组织的代表在这个议程项目下发言：最不发达等国家高代办、贸发会议、工发组织和国际公路运输联盟。

50. 最不发达等国家高代办的代表在发言时指出，2000至2010年间，提供给内陆发展中国家的官方发展援助翻了一番还多，到2011年达到260亿美元。不过，官方发展援助在内陆发展中国家之间的分配并不均衡，六个非洲内陆发展中国家的中央政府开支至少有20%依赖官方发展援助。自2003年以来，针对内陆发展中国家的贸易援助增加了，其中大多数援助用于建设经济基础设施和提高生产能力。

51. 针对内陆发展中国家的外国直接投资增加了；不过，对非洲的外国直接投资的增幅不及其他区域。外国直接投资高度集中在少数几个资源丰富的内陆发展中国家。要吸引外国直接投资，内陆发展中国家必须创造有利的环境。应推动外国直接投资支持当地加工、增值、基础设施建设、贸易便利化和技术转让。改善市场准入对于内陆发展中国家非常重要，国际社会应考虑为内陆发展中国家的出口建立优惠市场准入机制，以减少不利的地理位置导致的高额贸易交易成本。在审查所涉期间，南南合作有所增加，重要的是通过分享最佳做法、经验和知识以及增加投资和转让适当的技术来促进南南合作。联合国组织、区域经济共同体、包括世贸组织和世界银行在内的多边机构、捐助方、区域开发银行和一些次区域组织通过技术援助、能力建设、宣传和调集资源等方式，支持内陆发展中国家。有必要继续提供并增加这种支持。

52. 贸发会议的代表在发言时指出，10年前在起草《阿拉木图行动纲领》时，并没有确定专门针对内陆发展中国家的支助措施。内陆发展中国家目前作为发展中国家接收援助，并受益于官方发展援助等多种国际合作举措，其中很多都是自

由贸易协定和南南合作的一部分。不过，这些措施都不是具体针对内陆发展中国家的，也没有涉及到地理因素的阻隔、没有直接出海口等问题。重要的是将特殊和差别待遇等具体措施以及世贸组织框架下适用于最不发达国家的那些措施扩大适用范围，同样适用于内陆发展中国家。可以请欧洲联盟考虑将欧洲银行业管理局的特权扩大到所有内陆发展中国家，以此作为《阿拉木图行动纲领》审查进程的一部分。将欧洲银行业管理局的惠益扩大至所有内陆发展中国家，将是《阿拉木图行动纲领》后继方案取得的一项历史性成就。贸发会议的代表最后着重指出了贸发会议为内陆发展中国家提供的一些技术援助。

53. 国际公路运输联盟的代表在发言时概要介绍了该联盟为可持续发展和便利化提供的支持。在便利化方面，他表示《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》（《国际公路货运公约》）在促进中亚内陆发展中国家的国际贸易和运输方面起到了重要作用，特别是在过去 15 年里。其他区域的内陆发展中国家用于发展和促进贸易与运输的措施，也能为非洲内陆发展中国家所用，产生同样的积极效果。国际公路运输联盟研究院也为加强内陆发展中国家的能力建设做出了贡献，通过经过认证的国家培训机构网络，为公路运输经营者和司机提供完全符合国际标准的培训方案，进一步加强行业规范，提高公路运输公司的效率和盈利能力，同时还促进可持续发展和公路安全，特别是通过环保驾驶方案。他着重强调了国际公路运输联盟与非盟委员会、非洲经委会、世界银行以及撒哈拉以南非洲运输政策方案之间的合作，并确认国际公路运输联盟愿意分享自身的知识和经验，促进各国加入和执行主要的联合国公约。

54. 工发组织的代表在发言时强调，工发组织正在采取措施支持内陆发展中国家提高生产能力，特别是在能源、工业化和创业方面。他着重指出，应对内陆发展中国家采取特殊的国际措施。

55. 在随后的讨论中，几位与会者强调内陆发展中国家在投资、软硬基础设施的维护以及扩大贸易和提高生产能力等诸多领域都有着特殊需求，而区域一体化和全球价值链也起到重要作用。与会者强调，公路基础设施投资非常重要，改进非洲内陆发展中国家铁路部门的机车车辆也同样重要。与会者还强调，必须考虑开发创新的融资来源，例如运输和能源基础设施建设基金。此外还有必要改善进入内陆发展中国家的外国直接投资流，建议这些国家改善国际走廊，更有效地吸引外国直接投资。

执行和审查《阿拉木图行动纲领》

56. 最不发达等国家高代办的代表介绍了《阿拉木图行动纲领》的执行、监测和审查情况。他介绍了将于 2014 年举行的《阿拉木图行动纲领》十年度全面审查路线图，重点强调了三个主要方面的活动，即，政府间活动、联合国机构间活动和私营部门的活动。

57. 他向会议通报，需要在国家、次区域、区域和全球等各个层面开展执行、监测和审查活动。内陆发展中国家和过境发展中国家必须对改善过境程序的行动相互负责。在国家层面，内陆发展中国家的政府应使新的行动方案成为国家和部门发展战略的主流，执行这些方案，并定期审查。

58. 在次区域层面，各组织应制订和执行促进基础设施建设的优先项目，将执行《阿拉木图行动纲领》纳入相关工作方案的主流内容，并进行审查。在区域层面，相关的联合国区域经济共同体应开展定期审查。《阿拉木图行动纲领》应成为发展援助和供资的主流。

59. 应在全球层面，由联合国大会对新行动方案的执行情况开展年度审查，包括秘书长的年度报告、评估各项指标以衡量进展情况以及每半年进行一次大会全体会议的互动式专题对话。联合国系统各组织的理事机构应将《阿拉木图行动纲领》的执行工作纳入其工作方案的主流，并对《行动纲领》开展部门和专题审查。

私营部门在执行《阿拉木图行动纲领》方面的作用

60. 最不发达等国家高代办的代表在介绍这个议程项目时重申，私营部门为内陆发展中国家的发展工作做出了重要贡献，必须将私营部门纳入十年度审查会议的筹备进程。以下国家的商会代表和其他私营部门组织的代表在会上发言：肯尼亚、津巴布韦、乌干达、多哥、埃塞俄比亚、布基纳法索和尼日利亚。

61. 代表指出，商会的成员来自中小企业，商会在促进贸易和投资方面起到重要作用，而且通过贸易展和国际伙伴关系，为出口市场创造机会。商会与各国政府在制订和执行政府的各项政策，特别是贸易和投资政策方面开展合作。在全球层面，国际商会在促进私营部门参与全球发展议程方面发挥了作用。与会者还进一步指出，私营部门拥有的资源并不丰富，有时没有能力做出重大贡献。与会者强调将私营部门纳入内陆发展中国家新发展议程的重要性。私营部门的代表也抱怨内陆发展中国家的运输成本高昂，并指出管理不善是一个主要原因。他们还强调应在新的发展议程中改善治理，以降低商业经营成本。

62. 在随后的讨论中，与会者指出一些内陆发展中国家的其他私营部门组织，例如托运人理事会，在促进国家发展方面同样起到重要作用，应将其视为各国私营部门的代表，征求他们的意见。与会者还提到，私营部门，特别是公私伙伴关系在改造和维护基础设施方面可以起到重要作用，但挑战仍然存在，需要克服，包括加强政策和法律框架。有人指出，政府和私营部门之间缺少有效的沟通，会导致私营部门对许多公约和举措不了解，而私营部门本可以从中受益，或是本应由私营部门来执行。应解决治理问题，特别是消除腐败现象，以便降低内陆发展中国家的商业经营成本。

四. 建议

63. 会议通过了以下建议。

1. 基础设施建设投资：

(a) 建立有保障、可靠和有效的过境运输系统，是《阿拉木图行动纲领》的首要目标，这个目标对于内陆发展中国家降低运输成本、增强在区域和全球市场的竞争力而言仍然至关重要。因此，必须进一步建设和维护支持性基础设施，包括配送中心、多式联运点、陆港、边境设施和安全休息区；

(b) 运输部门今后的基础设施建设应考虑到两个重要方面：建立替代性过境运输走廊的必要性，在不同的运输模式之间调整均衡的必要性。非常有必要开发替代路线，发展多式联运；

(c) 内陆发展中国家和过境发展中国家都需要加大基础设施硬件建设投资，以弥补缺失的环节，实现运输基础设施的升级改造，同时增加能源和信通技术基础设施投资，特别是在宽带方面，以改善内陆发展中国家的连通性，增加通信网络和电力供应的可靠性；

(d) 成员国和区域经济共同体应筹资资源，在发展伙伴的支持下改善内陆水运。内陆发展中国家在这方面需要得到财政和技术援助；

(e) 非洲国家和区域经济共同体应明确制订现有走廊基础设施方案的执行方略，特别是那些有可能促进区域一体化和加强非洲内部贸易的方案；

(f) 区域经济共同体和非洲国家应启动并改善区域过境管理系统；

(g) 非盟委员会、区域经济共同体和成员国应加强当前的筹资力度，特别是国内资源筹集工作；

(h) 应努力创建创新型筹资机制，将公共部门和私营部门的捐助结合起来，共同为基础设施建设供资，包括创建公私伙伴关系、催化机制以及以全新的方式运用团结的力量。

2. 更多地加入和切实执行相关公约：

(a) 内陆发展中国家和过境国都应加入联合国现有的重要贸易和运输便利化文书，并且切实执行这些文书，特别是国际公路运输系统/《国际公路货运公约》、1982年《协调统一货物边境管制国际公约》、《交通和道路安全公约》、《关于商用公路车辆临时进口的海关公约》、《集装箱关务公约》、《国际货物公路运输合同公约》、《国际易腐食品运输及其所用特别设备协定》、《欧洲国际公路运输危险货物协定》以及各项区域和次区域协定；

(b) 联合国相关系统和其他组织应在国际法律文书方面,加强对内陆发展中国家和过境国的能力建设援助,包括为所有利益攸关方提供培训方案,使其认识并了解加入与过境便利化和运输问题有关的国际公约以及区域和次区域协定的程序及影响;

(c) 私营部门应参与运输和贸易文书制订工作的各个阶段,包括概念形成阶段。这将增强私营部门的自主权,强化其支持执行这些文书的意愿。

3. 过境合作与贸易便利化方面的投资:

(a) 内陆发展中国家及其过境伙伴应进一步统一政策,简化法规、文件、过境和海关手续,同时实现标准化;

(b) 已经证明贸易便利化举措行之有效,例如,应酌情推广一站式边境检查站,并提供充足的资金,以便检查站有效地与走廊管理机构进行密切协商;

(c) 应更加重视解决过境走廊沿线的安全问题以及医疗保健和卡车停靠点等问题;

(d) 发展伙伴应加大支持力度,促进加入和执行重要的全球性联合国便利化公约,并寻求统一非洲的过境运输和贸易文书;

(e) 区域经济共同体应在发展伙伴的支持下,与走廊管理机构密切协商,制订一站式边境检查站法律框架模板;

(f) 区域经济共同体和走廊管理机构应在发展伙伴的支持下,审查一站式边境检查站的法律和业务框架;

(g) 必须在落后于计划的内陆国家和过境国加强推广一站式边境检查站的概念,同时改善现有的边境检查站的业务;

(h) 应加强区域经济共同体和走廊管理机构,授权其发挥宣传作用,并监测贸易便利化文书和措施在国家层面的执行情况;

(i) 私营部门应参与制订贸易便利化文书,这将激励私营部门倡导各方落实这些文书;

(j) 区域经济共同体应在发展伙伴的支持下,就贸易便利化的成本问题开展研究,向成员国阐明执行现有文书和措施的裨益;

(k) 走廊路线的非关税壁垒延长了过境时间,增加了路线使用成本,必须取消这些壁垒;

(l) 区域经济共同体和成员国应执行非关税壁垒报告和消除系统,例如南共体、东非和南部非洲共同市场以及东部非洲共同体制订的相关系统。

4. 贸易谈判和加强贸易：

(a) 建立公平、公正、透明、包容和可预测的多边贸易体系，以支持为发展中国家切实开放市场和创造机遇，特别是内陆发展中国家等最脆弱的小国。应加快多哈发展回合的进程，让内陆发展中国家能够从中受益，特别是在对内陆发展中国家的贸易流通能够产生重大积极影响的领域，例如贸易便利化、市场准入、消除非关税壁垒和扭曲贸易的其他措施以及执行问题等领域；

(b) 贸易便利化是当前谈判中一个非常重要的领域，能够降低成本，保证内陆发展中国家出口的可预测性。改善贸易便利化，将有助于内陆发展中国家的货物和服务实现更高效的流通，同时提高这些国家的国际竞争力。作为多哈回合的最终结果之一，未来的贸易便利化协定应规定具有约束力的承诺，确保过境自由；海关合作；加快过境货物的流动、放行和通关；最惠国待遇；国民待遇，按过境服务收取相称的费用和手续费；透明和可预测的程序；以及，针对内陆发展中国家的特殊和差别待遇，为其提供必要的资金和技术支持。目前关于贸易便利化的世贸组织谈判迫切需要考虑到内陆发展中国家的特殊需求；

(c) 应支持内陆发展中国家积极参与谈判和推动通过顾及内陆发展中国家的利益和关切的贸易便利化协定。与此同时，内陆发展中国家应努力实现贸易货物的多样化，增加对于运输的依赖性较低以及受贸易壁垒影响较小的货物，例如服务；

(d) 必须改善来自内陆发展中国家的农产品和非农产品的市场准入，确保这些产品切实参与全球贸易体系。

5. 加入世贸组织：

应简化内陆发展中国家的入世程序，顾及这些国家的具体发展水平以及由于地处内陆的地理劣势造成的特别需求和困难。《关税及贸易总协定》和世贸组织所有协定中关于特殊和差别待遇的所有条款，都应切实落实到加入世贸组织的所有内陆发展中国家。在这方面，交流和传播关于入世的经验和准则对于内陆发展中国家从别国经验中受益非常重要。应为内陆发展中国家加入世贸组织持续提供技术支持，帮助这些国家尽快入世。

6. 结构转型、多样化、增值和工业化：

(a) 非洲内陆发展中国家大多数依赖商品贸易，这些国家拥有真正的机会来利用自身的资源禀赋、高昂的国际商品价格以及全球生产过程组织方式的转变。以商品为基础的工业化能够推动非洲大陆的经济增长，减轻非洲在全球经济中的边缘化地位，提高非洲抵御冲击的能力。这一框架的关键要素在于，必须设计和执行有效的发展计划和工业战略，打破限制，抓住机遇，促进非洲国家参与增值

和以商品为基础的工业化。成功的产业政策将协助非洲国家实现更高的可持续增长率和税收，从而扩大和维持政策空间；

(b) 在国际社会的援助下，内陆发展中国家应制订旨在实现经济结构转型的政策，把重点放在以下方面：研究、创新、工业化、增值、提高生产能力、多样化、减少对商品的依赖、增加技术转让、提高农业生产力、扩大服务部门以及加入全球和区域价值链；

(c) 就结构转型问题，设立可以衡量的目标，建立进展监测机制；

(d) 增强内陆发展中国家对于经济、金融和食品危机、气候变化和荒漠化等问题的抵御能力。

7. 区域一体化与合作：

(a) 与其他主要区域相比，非洲内部贸易的份额极低，徘徊在 10% 至 12% 之间。相比于非洲与外部伙伴之间的贸易，非洲内部贸易更加多样化，多为工业制成品，增加非洲国家之间的贸易，将为支持工业化和结构转型创造巨大的潜力。非洲国家应消除与贸易有关的限制，例如关税和非关税壁垒、落后的基础设施、供应链潜力开发不足、生产能力低下、治理问题以及社会和经济稳定性问题，以推动非洲内部贸易；

(b) 现在出现了进一步充分利用区域经济一体化潜力的大好机遇，特别是在日益增长的区域内部贸易和区域内部外国直接投资以及借助运输、能源和信通技术网络日益改善的连通性方面。内陆发展中国家应充分借助于区域性优惠贸易安排，利用次区域内部以及次区域之间在能源安全和贸易便利化等关键领域的互补性，促进更加包容和均衡的经济增长和可持续发展模式；

(c) 内陆发展中国家及其区域和全球发展伙伴应努力深化区域一体化，包括加快执行自由贸易协定，以提高竞争力，最大程度地从全球化中受益。

8. 人员和货物的自由流动：

(a) 区域经济共同体、走廊管理机构和成员国应加强自身能力，能够履行在人员和货物自由流动方面的职责；

(b) 由于人员和货物的自由流动问题涉及多个政府部门（例如，运输、贸易和移民部门），很难跟踪这方面的进展情况，因而有必要加强协调；

(c) 不同的区域经济共同体在人员和货物自由流动方面的进展程度不尽相同，有必要开展更多研究，增加人们对这些问题的了解；

(d) 区域经济共同体和成员国应针对从事国际运输（货运和客运）的司机制订和执行简化、统一的签证制度；

9. 扩大私营部门的作用：

(a) 内陆发展中国家的政府应加强公私伙伴关系政策框架，出台必要的法律文书，设立必要的机构，以扩大私营部门的作用；

(b) 内陆发展中国家及其发展伙伴应增强私营部门的能力，特别是提升中小企业的创业精神；

(c) 内陆发展中国家的政府应更多地咨询私营部门的意见，让私营部门更多地参与区域一体化进程和举措，特别是在过境合作与边境管理方面；

(d) 同样，在次区域、区域和全球层面应允许私营部门参与和促进制订区域及全球的政策与法律文书；

(e) 应将私营部门作为重点利益攸关方，纳入新的内陆发展中国家行动方案；

(f) 内陆发展中国家应努力创建稳定、可预测和有利的投资环境，吸引更多、更加多样化的外国直接投资。

10. 国际支持措施和财政资源：

(a) 联合国系统组织、国际组织和发展伙伴应向内陆发展中国家提供具体和有针对性的支持措施，帮助这些国家降低因地处内陆造成的高额成本；

(b) 应充分加强和利用官方发展援助、贸易援助及南南合作，消除阻隔内陆发展中国家进入世界贸易洪流的有形障碍和无形障碍；

(c) 国际社会应支持和鼓励外国直接投资进入内陆发展中国家；

(d) 联合国组织、特别是最不发达等国家高代办和非洲经委会、国际、区域和次区域组织、国际和区域金融机构以及其他利益攸关方应继续支持内陆发展中国家，并加大支持力度，帮助这些国家提高供应能力，充分利用当前的贸易机会，扩大国际贸易领域；

(e) 私营部门、公私伙伴关系以及多边及区域金融和发展机构都必须在消除资金缺口方面起到重要作用。内陆发展中国家应建立适当的公私伙伴关系法律框架；

(f) 需要探索创新性资金来源，包括引导汇款用于开展生产性活动和购买基础设施债券；

(g) 联合国系统和其他发展机构应提供资金和创新性筹资方案，促进更新国际货运和客运车队。

11. 执行和审查：

(a) 后继行动方案应有远大的短期、中期和长期目标，并规定明确的监测和报告机制，确保行动方案能够进入国家发展战略、次区域及区域发展和一体化框架以及区域经济共同体工作方案的主流；

(b) 后续监测机制应是一个不断发展的持续过程，旨在强化伙伴关系和相互问责；

(c) 区域经济共同体应将新的行动方案纳入主流，并在次区域层面定期开展审查，非洲经委会应与非盟委员会携手合作，在区域层面牵头组织每半年一次的方案审查工作，为大会的年度全面审查做出贡献；

(d) 应在亚的斯亚贝巴建立非洲内陆发展中国家人才中心。

12. 2015年后发展议程：

(a) 将内陆发展中国家的特别需求纳入 2015年后全球发展议程和可持续发展目标的主流；

(b) 新的内陆发展中国家发展议程必须采取更全面的方式来具体解决内陆发展中国家面临的挑战。

13. 后续行动：

(a) 应将非洲区域审议会议的报告及其建议提交给下一次非洲运输部长会议和下一次非洲贸易部长会议；

(b) 还应将报告提交给第二次联合国内陆发展中国家问题会议及其政府间筹备委员会，以期会议的最终成果文件能够全面反映出非洲内陆发展中国家和过境发展中国家的观点和利益。

五. 会议闭幕

64. 非洲经委会的代表感谢与会者积极和有效地参加会议，会议因此取得了丰硕成果。他随后宣布会议闭幕。