



大会

Distr.
LIMITED

A/CONF.191/L.24
23 May 2001
CHINESE
Original: ENGLISH

第三次联合国最不发达国家问题会议

2001年5月14日至20日

比利时，布鲁塞尔

交互式主题会议

运输和发展

1. 会议强调了运输服务对发展进程的重要性。运输服务不仅是物资交流必不可少的内容，而且也提供进入市场的渠道。没有运输亦无法展开贸易。运输不仅是最不发达国家融入全球经济的先决条件，而且也是各国内部平衡发展的一项条件。为便利丰盈与匮乏地区之间的商业关系和支持一国境内各不同区域之间、毗邻各国之间和各国际市场之间的贸易发展，必需发展紧密相连的乡村、国家和国际运输网络。

2. 某一主要捐助国指出，该国将大部分官方发展援助拨给了运输部门，尤其用于发展和修复公路。今后将视受惠国维护和运作基础设施的能力来确定对运输部门的融资拨款。

3. 会议辨明了若干需予改善的领域。虽然视基础设施为发展战略的基本要素，然而，会议确认，其它一些问题及解决办法预期可直接地影响到最不发达国家的竞争力以及可否更有效地利用现有的基础设施和设备。这些由全球化、自由化和技术发展所引起的问题关系到规章制度的改革、改进管理办法和开发人力资源。

内陆最不发达国家

4. 对于内陆最不发达国家基于贸易的发展进程，是否具备充分的运输服务尤为至关重要。是否拥有运输和运输成本高低在较大程度上决定着内陆最不发达国家价值低、价格分化潜力有限，并且面临着相当大程度被取代风险的出口商品的贸易机会。与其他国家相比，最不发达国家承受着过高的货运费率，可占内陆最不发达国家到岸价格进口值的 40%，比世界平均的 5% 高八倍之多。

5. 建立区域过境运输走廊和采纳通用的规则 and 标准与改善过境系统的办法一样重要，由此可降低运输成本并增进贸易竞争力。

6. 开展区域运输合作，通过提高过境运输效率降低内陆过境成本，是一重要的目标。一些内陆和过境发展中国家缔结了若干双边和区域性协议，旨在为过境营运确定法律框架。然而，其中许多协议尚不够有效。一些区域性主动行动虽得到了国际社会的支持，但仍需给予更多的资金和技术援助以巩固现有的安排并扩大合作领域。

规章制度的改革

7. 为降低运输和过境系统的实际成本并提高其效率，正致力于推行一些诸如放开管制、自由化和私营化等措施。扩大私营部门营运服务的作用和公营部门作为管制者发挥确保服务质量的新作用，能防止滥用垄断和保护消费者。这就导致了若干最不发达国家建立公——私部门间的伙伴关系(公私伙伴)。最不发达国家必须鼓励建立这种公私伙伴，并推进公私对话和磋商的制度化和定期化。

8. 最不发达国家要发展运输基础设施就必需让私营部门，包括公私伙伴参与。吸引对运输基础设施投入更多资金的做法是，制订出一项综合投资方案，汇拢诸如采矿、农业和林业之类行业项目，以便为运输经营人提供货源。由于此类方案提供的保障，私营部门亦较愿意为基础设施和设备投资。这种伙伴关系往往可沿着内陆国家连接出海口的运输走廊形成一个发展地带。为防止私营运输经营人的舞弊，必须制订过境协议以及管制条例。为此，大力推荐给予私营运输经营人某条专线或走廊专运特许权的办法。以铁路为例，应当就选择某单一专线特许权作出区域性的协调决策。按各国境内线段切划运输走廊，各自分授专运特许权的作法，势必导致系统的低效。

9. 某一捐助国着重强调，官发援助不得用于更新那些随后出售的基础设施。有必要就如何运用公私合作进行铁路现代化和恢复开展研究。

10. 若干发言者强调了运输部门对全球化进程的贡献。若得不到低成本好质量的运输服务，最不发达国家将无法分享全球化的好处，并将继续遭受边缘化。运输部门的效率具有根本的重要性，必须从区域和国家两级予以解决。为避免经营人必须遵从各国泛滥的管制条例，有必要就管制文书实现全球，或至少区域性的统一和协调。最不发达国家必须，尤其是内陆最不发达国家更须推行文件报表的标准化，并从而减少官僚主义作风。必须从国家一级认清运输效率的战略意义，各国政府应采取必要行动，确保拟订一项制度框架，使运输经营人提供最低成本的服务。为此，必须提供诸如港口、终点站和其它基础设施，便于国际贸易的陆岸货运。除了提供基础设施外，各位发言者还强调，各国政府必须避免对运输流动征收过高的税率和费用，以免不适当地提高运输成本，最终削弱最不发达国家的出口竞争力，或抬高进口价格，损害当地消费者。

11. 会议着重指出，必须执行若干简化贸易手续措施，由此可切实提高穿越各国的货物运输效率。为推行区域运输设施的运作，必须建立通行若干个国家的跨界运输系统的适当管制条例：通用的专运特许权；区域内的协调配合等。其它一些措施包括：建立(集中代表主管货物过境事务所有有关政府当局的)一次性边检站；货物管理手续和装卸运作的标准化(以增强终端站点设施的效率)；运用信息技术(降低后勤成本)；有效地执行现行过境协议；和加强区域私营运输服务提供商协会。

12. 经营良好的现代运输部门必须有一项扶持性的规章体制。最不发达国家需要得到援助，实现其国家法律和条例的现代化并有效地执行国际和区域协议。为国家一级提供的援助，不仅必须支持规范性法律的改革进程，而且还得增强体制能力，以确保现行立法得到有效和公正的实施，并使管制机制保证公平竞争。

管理做法和人力资源发展

13. 会议强调，必须协助最不发达国家建立或增强运输供应能力。更新港口及运输管理标准和做法是这一进程中的重要步骤，因为它们有助于确保可预测和可接受的服务质量。这一进程必须得到双边和多边捐助界通过资金和技术援助方

案给予支持。应在尽可能广泛的范围内建立起管理体制，以降低外贸运输的成本和缩短过长的过境时间。与此同时，最不发达国家必须为贸易商提供适当的管理制度，以此协助他们在向外国市场转运期间保持对货物的控制。

14. 只要有推行改革和对付既得利益的政治意愿，那么信息技术的运用以及相伴的培训措施，即可提供以较低成本大幅度提高运输经营效率的手段。贸发会议已研制订一些诸如货物预报信息系统之类解决效率问题的切实可行办法。

15. 会议确认，人力资源发展是最不发达国家运输部门的一个关键问题。然而，最不发达国家虽承诺实行改革，但实施改革的主管人却往往不具备推行改革所必需的专门知识或经验。这个问题普遍未引起有关当局和机构的重视，需要最不发达国家与各捐助方携手努力以及国际组织给予援助。

16. 运输领域的人力资源管理和培训，除其它外，应针对改善管理、力争提供更高质量的服务并扩大信息技术的应用。对此，不必遵循一项示范性的做法，而应在考虑到各供应环节所有内在相关要素的情况下，采取综合性的做法。

17. 必须在长期对话的基础上，展开主动、持续和反复的培训，并形成成为工作人员执行管理和技术变革做好准备的培训内容。

后续措施

18. 在提出了最不发达国家运输问题一些议题和解决办法之后，可以明显看到，必须采取紧迫的行动，通过提高运输效率，改善最不发达国家的发展前景。除了基础设施之外，解决这些问题的可能办法包括改进管理体制、改善管理做法和发展人力资源。这些内容在联合主席提出的可实施的行动中都有体现。主席强烈敦请国际捐助界承诺支持已阐明的战略，并将此战略作为发展最不发达国家有效国际运输服务的蓝图。

19. 根据此蓝图，国际铁路联盟(铁路联盟)和洛桑联邦理工学院宣布分别支持在货物预报信息系统铁路追踪器实绩指数基础上，发展铁路数据库，和后勤事务的管理培训。