



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目 24：技术援助方案

提高内陆发展中国家的空中连通性

(由蒙古提交)

执行摘要

由于固有的地理劣势、有限的人力和财力，内陆发展中国家（LLDC）在发展安全、正常、可靠和具有成本效益的航空运输系统方面面临超乎寻常的挑战。COVID-19 大流行加剧了这一国家群体先前已存在的脆弱性，我们现在看到内陆发展中国家多年来取得的发展成果出现严重逆转的风险。内陆发展中国家需要技术援助方案的特别关注并优先给予必要资源，以更好地实施国际民航组织标准和建议措施，加强这些国家的连通性，并进一步实现《内陆发展中国家维也纳行动纲领》的目标和联合国可持续发展目标。

行动：请大会：

- a) 敦促国际民航组织开展内陆发展中国家航空需求分析研究，以更好地了解这些国家所面临挑战的性质和程度；和
- b) 优先从国际民航组织经常预算和/或预算外资源中划拨足够款额给内陆发展中国家并向它们提供其他必要的技术和能力建设援助，以帮助它们实现预期的航空需求分析研究的建议。

战略目标：

本工作文件涉及所有战略目标。

财务影响：

本文件所述活动将根据 2022 年至 2024 年国际民航组织方案预算和/或来自预算外捐助的可用资源情况予以开展。

参考文件：	C-WP/14788 号文件 Doc 10140 号文件：《大会有效决议》（截至 2019 年 10 月 4 日） A40-21 号决议：航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献 A39-23 号决议：不让任何国家掉队（NCLB）举措 《改变我们的世界：2030 年可持续发展议程》 ¹ 《2014—2024 年十年期内陆发展中国家维也纳行动纲领》（VPoA） 第二届联合国内陆发展中国家会议（A/RES/69/137） ² 《内陆发展中国家维也纳行动纲领》实施情况高级别中期审查的政治宣言（A/RES/74/15） ³ 秘书长关于《2014—2024 年十年期内陆发展中国家维也纳行动纲领》实施情况的报告（A/74/113） ⁴ 关于在行动十年期和 COVID-19 期间加速实施《内陆发展中国家维也纳行动纲领》的联合国路线图 ⁵ COVID-19 的影响以及内陆发展中国家的响应措施 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 内陆发展中国家国际智库
-------	--

1. 引言

1.1 作为一个群体，内陆发展中国家位于世界上最贫穷和最脆弱的国家之列。鉴于它们无法直接进行海运贸易，内陆发展中国家与有海岸线作为深海港口的国家相比，本来就处于不利的发展道路。

1.2 由于偏远、缺乏陆地出海口、公路、铁路和航空基础设施分布零散以及信息通信技术连通性不足，大大增加了内陆发展中国家的贸易成本并使其远离世界市场。世界银行估计，与沿海国家相比，内陆发展中国家支付的运输成本高出约 50%，并继续在全球商品贸易中所占的比例不足 1%。⁶

1.3 目前，32 个国家属于内陆发展中国家。内陆发展中国家拥有超过 5.4 亿人口，其中四分之一生活在贫困中。

1.4 内陆发展中国家有 174 个注册机场和 105 家航空公司，年客运量 5 100 万人次。2018 年，航空运输在内陆发展中国家支持了 260 万个就业岗位，为 GDP 贡献了 130 亿美元，并预计未来二十年将继续以每年约 3.6% 的速度增长⁷。

¹ https://www.undp.org/ukraine/publications/transforming-our-world-2030-agenda-sustainable-development?utm_source=EN&utm_medium=GSR&utm_content=US_UNDP_PaidSearch_Brand_English&utm_campaign=CENTRAL&c_src=CENTRAL&c_src2=GSR&gclid=Cj0KCCQjw8uOWBhDXARIsAOxKJ2HoFjpk2MzM6lO4ifMjrFW399zYAmyojJ9u9tUvDSAopCQ_71rnGH0aAIN3EALw_wcB

² <http://undocs.org/A/RES/69/137%20#un>

³ <https://digitallibrary.un.org/record/3831653?ln=en>

⁴ <https://www.un.org/ohrlls/content/report-secretary-general-implementation-vienna-programme-action-landlocked-developing>

⁵ <https://sdgs.un.org/events/un-roadmap-accelerated-implementation-vienna-programme-action-llacs-decade-action-and-covid>

⁶ [2014—2024 年十年期维也纳行动纲领实施情况高级别中期审查。](#)

⁷ [航空：惠益跨越边境](#)

1.5 旅游业是内陆发展中国家的关键部门之一，该部门高度依赖航空运输。牛津经济研究院预测，到 2036 年，航空运输及其促进的旅游业对内陆发展中国家的影响将增长到支持 360 万个工作岗位（比 2016 年增加 33%），并为 GDP 贡献 547 亿美元（增加 162%）⁸。

1.6 航空运输为内陆发展中国家提供了一种手段，可避免与陆路和海上货物运输相关的各种过境问题。

2. 讨论

2.1 为应对内陆发展中国家面临的挑战，2014 年 11 月在由联合国大会授权召开的第二届联合国内陆发展中国家会议上通过了《2014—2024 十年期内陆发展中国家维也纳行动纲领》（VPoA）。该行动纲领是一项全局性发展计划，旨在通过整个国际社会在六个优先领域（即基本过境政策问题、基础设施开发、国际贸易和贸易便利化、区域一体化、经济结构转型和实施手段）采取行动，应对内陆发展中国家的挑战。该行动纲领旨在通过开发高效的过境系统、提高竞争力和区域合作等方式，帮助内陆发展中国家转变为陆地连通国家。

2.2 然而，于 2019 年进行的《2014—2024 十年期内陆发展中国家维也纳行动纲领》实施情况高级别中期审查显示，自 2014 年该《行动纲领》通过以来，内陆发展中国家经济增长率下降，且经济结构转型进展甚微。尽管在各级做出了许多努力，但内陆发展中国家仍有四分之一的人口低于每天 1.90 美元的国际贫困线⁹，中度至严重粮食无保障现象持续广泛存在，内陆发展中国家的平均人类发展指数落后于世界平均水平。

2.3 内陆发展中国家在扩大国际贸易方面继续面临比沿海国家更大的困难。由于贸易成本高，是过境发展中国的两倍，内陆发展中国家的竞争力仍然有限。联合国贸发会议 2019 年的评估表明，进展远远达不到实现《行动纲领》目标所需的水平。在某些领域，内陆发展中国家已经倒退。具体来讲，贸易一体化仍然很低，内陆发展中国家占全球出口的比例不到 1%，且其出口的 80% 以上是商品和自然资源；基础设施仍然不足；外国直接投资仍然相对较低，集中在少数部门和少数国家。其制造业在总增值中的平均份额已下降。GDP 平均增长率从 2014 年的 5.2% 急剧下降至 2016 年的 3.1%。虽然 2018 年增长率恢复到 4.4%，但仍低于《行动纲领》之前十年中已实现的 6% 的平均水平。同样，尽管目标是大幅增加内陆发展中国家在贸易中的参与度，但它们的全球商品出口中的份额从 2014 年的 1.1% 下降到 2021 年的 0.98%。

2.4 COVID-19 大流行加剧了这一国家群体先前存在的脆弱性，例如严重依赖过境国进行贸易、公路、铁路和航空基础设施分布零散、信息通信技术连通性不足以及出口高度依赖于初级商品等。虽然在大流行之前情况已经很复杂¹⁰，但我们现在看到内陆发展中国家多年来取得的发展成果出现严重逆转的风险。鉴于内陆发展中国家的地理局限性，边境关闭和限制等预防和缓解措施对这一国家群体产生了确定无疑的影响。COVID-19 极大地影响了货物和服务进出内陆发展中国家的流动。相邻过境国为遏制病毒传播而实施的边境限制极大地影响了向内陆发展中国家及时运送和获得急需的商品，例如医疗用品和粮食。为应对内陆发展中国家及其主要贸易和过境伙伴的 COVID-19 疫情而引入的额外跨境管

⁸ https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag_abbb-2020-publication-digital.pdf

⁹ <https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.DDAY>

¹⁰ [COVID-19对内陆发展中国家的影响及其应对](#)。

制和检查可能会加剧内陆发展中国家业已很高的贸易和运输业务成本。在所有地区，这导致许多货运卡车在边境延误，从而影响了急需的必需品的及时交付，包括药品、医疗用品、粮食和燃料。大多数内陆发展中国家严重依赖进口来满足其基本需求。¹¹

2.5 在对《行动纲领》实施情况进行高级别审查之后，联合国大会通过了《2014—2024 十年期内陆发展中国家维也纳行动纲领》实施情况高级别中期审查政治宣言¹²并呼吁内陆发展中国家和过境国作出更多努力，缩短运输走廊沿线的旅行时间，并采取综合和可持续的方法来管理国际运输走廊，以避免重复努力，促进区域连通，并使相关的经济机会最大化。大会呼吁联合国系统、区域和国际发展伙伴以及其他国际组织支持内陆发展中国家和过境国利用区域倡议和一体化提供的机会。大会进一步敦促联合国系统及其他国际和区域组织推动做出努力，以便获取可靠、高质量和及时的数据，以监测《行动纲领》具体目标的进展情况。

2.6 此外，大会第 76/217 号决议决定，根据《2014—2024 十年期内陆发展中国家维也纳行动纲领》实施情况高级别中期审查政治宣言第 66 段，将于 2024 年举行第三届联合国内陆发展中国家会议，其任务是全面审查《维也纳行动纲领》的实施情况，并制定和通过一个经更新的国际支持框架，以处理内陆发展中国家的特殊需求并加强内陆发展中国家和过境国及其发展伙伴之间的伙伴关系。大会指出如有必要，在该会议前应以最有效、有条理和广泛的参与方式进行国际和地区一级审查和主题筹备，并呼吁联合国系统各实体为筹备进程和会议本身提供必要的支持和积极贡献。

2.7 在国际民航组织 COVID-19 高级别会议期间，部长们认识到 COVID-19 大流行造成的持续、前所未有的全球危机及其严重的公共卫生、社会和经济后果，和航空货运业务运行对于保持基本供应链运行所发挥的关键作用，以及制定机制以协助和向各国及其专业人员提供技术性航空支持以克服 COVID-19 疫情、不让任何人掉队的重要性。国际民航组织和发展伙伴需要紧急加强对内陆发展中国家的能力建设和技术援助，以支持航空运输作为内陆发展中国家最关键的生命线。

2.8 要强调可靠的航空运输研究和数据是修订和跟进《行动纲领》实施情况以及进一步制定有效政策的一个关键挑战。在这个关键时刻，有必要与内陆发展中国家特定卓越研究中心即内陆发展中国家国际智库（ITLLDC）一起进行全面的内陆发展中国家航空需求分析研究，以更好地了解这些国家面临的挑战的性质和程度，并进一步建议协调统一的政策，以促进内陆发展中国家的航空连通性、航空自由化和降低航空运输成本。

2.9 在这方面，本文件呼吁大会特别关注并优先考虑在内陆发展中国家发展安全、正常、可靠和具有成本效益的航空运输系统。本文件敦促国际民航组织开展内陆发展中国家航空需求分析研究，以更好地了解这些国家所面临的挑战的性质和程度，并进一步为内陆发展中国家提供数量充足的预算资源和其他必要的技术援助。

— 完 —

¹¹ [COVID-19对内陆发展中国家的影响及其应对](#)。

¹² 74/15号决议