



第五十六届会议

议程项目 95 (a)

宏观经济政策问题：贸易和发展

与发展中内陆国的特殊需要和问题有关的具体行动

秘书长的说明 *

1. 大会 1999 年 12 月 22 日第 54/199 号决议请秘书长同联合国贸易和发展会议秘书长一起编制一份关于该决议实施情况的报告，提交贸易和发展理事会和大会第五十六届会议。
2. 根据该项要求，秘书长谨递交上述报告给大会。

* 大会第 54/248 号决议要求的脚注未编入所提交的报告内。

与发展中内陆国的特殊需要和问题有关的具体行动

联合国贸易和发展会议秘书处的进度报告

目录

	段次	页次
一. 导言	1-5	3
二. 2001年7月30日至8月3日在总部举行的发展中内陆国 和过境国政府专家与捐助国及金融和发展机构代表第五次 会议通过的商定结论和建议	6-29	3
A. 运输费用、出口情况和可持续发展	6-9	3
B. 基础设施的发展	10-13	4
C. 为了降低成本和提高过境业务效率而简化贸易和过境手续	14-19	5
D. 后继行动	20-29	6
三. 联合国贸易和发展会议的活动	30-52	7
A. 审查内陆和过境发展中国家制订过境运输系统的进展情况	30-40	7
B. 技术合作活动	41-52	10
附件： 内陆和过境发展中国家的过境运输系统：最新发展情况 和对今后行动的建议——贸发会议秘书处的报告		13

一. 导 言

1. 大会在第 54/199 号决议第 16 段中请联合国秘书长同联合国贸易和发展会议（贸发会议）秘书长协商，编制一份关于本决议实施情况的报告，提交贸易和发展理事会第四十八届会议和大会第五十六届会议。本报告就是根据这一要求编写的。

2. 大会在同一决议第 2 段中欢迎 1999 年 8 月 24 日至 26 日在纽约举行的发展中内陆国和过境国政府专家与捐助国及金融和发展机构代表第四次会议通过的商定结论和建议；大会在决议第 11 和 12 段中请联合国秘书长在 2001 年再召开一次发展中内陆国和过境国政府专家与捐助国及金融和发展机构代表会议，审查发展中内陆国和过境国开发过境运输系统的进展，并审议 1999 年第四次会议提出的关于在 2003 年召开适当重视发展中内陆国和过境国问题的过境运输问题部长级会议的建议。第五次会议于 2001 年 7 月 30 日至 8 月 3 日在纽约联合国总部由贸发会议主持召开。该会议的商定结论和建议载于下文第二节。

3. 大会在决议第 14 段中赞赏地注意到贸发会议在制订国际政策和措施以处理发展中内陆国家的特殊问题方面的贡献，并促请贸发会议除其他外，不断审查过境运输基础设施、机构和服务的逐步发展，监测商定措施的实施情况，合作推行所有有关的倡议，包括私营部门和非政府组织的倡议，并充当发展中内陆国感兴趣的跨区域性问题的协调中心。大会在第 15 段中请贸发会议秘书长采取适当措施，使本决议所要求的活动得到有效实施。贸发会议最近在这方面为发展中内陆国开展的活动载于本报告 A 和 B 节。

4. 大会在决议第 5 段中请发展中内陆国及其毗邻过境国实施它们之间的合作措施以加强进一步的安排。决议第 10 段请捐助国、联合国开发计划署和多边金融机构向这些国家提供适当的财政和技术援助。

5. 决议第 13 段请贸发会议秘书长设法寻找自愿捐款，以确保发展中内陆国和过境国代表参加发展中内陆国和过境国政府专家与捐助国及金融和发展机构代表第五次会议。贸发会议秘书长吁请捐助国和有关金融机构为上述目的提供财政援助。日本政府应此一要求慷慨解囊，使发展中内陆国政府专家和顾问得以参加会议。

二. 发展中内陆国和过境国政府专家与捐助国及金融和发展机构代表第五次会议通过的商定结论和建议

2001 年 7 月 30 日至 8 月 3 日在总部举行

A. 运输费用、出口情况和可持续发展

6. 尽管在过境运输制度方面有了某些积极发展，但由于缺乏领土上的出海口、加以地处偏远、孤悬世界市场之外，转口成本高昂、风险又大，这些因素都对内

陆发展中国家的整个社会——经济发展形成严重的限制。这些国家因而不能充分受惠于自由化和全球化进程带来的新的贸易和投资机会。它们需要更多援助以便有效、有利地融入全球经济。

7. 大多数的过境国家本身是发展中国家，面临严重的经济问题，包括缺乏适当的过境运输基础设施。

8. 会议强调运输在总的发展进程中的重要性，特别是在推进国家、区域和国际贸易方面，对消除贫穷的目标能作出重大贡献。由于基础设施薄弱、政策环境不良导致运输服务效率低下、运输成本过高，对许多内陆和过境发展中国家扩大贸易、提升竞争力、甚至持续发展的目标形成了重大障碍。发展连贯的国家、区域和国际运输网络，结合有效率的运输服务是对在各别国家内刺激经济活动、开辟生产领域，甚至与国家、区域和国际市场取得联系而言，都是十分必要的。

9. 各国政府应优先重视运输部门，拟订和加强其政策，以吸引对基本设施和有关服务的投资。在这方面，私营部门的参与，包括经由公私合营的方式，可在改进运输质量和服务上发挥重要作用。

B. 基础设施的发展

10. 有效的调节框架和建立有利的环境是发展基础设施的先决条件。发展基础设施，包括提高现有的资产，需要一笔超过内陆和过境发展中国家现有手段的资金。官方发展援助(官方发展援助)下降，私营融资不足对内陆发展中国家和过境国家的过境系统均会产生消极影响，因为这些国家大多数属发展中或最不发达国家，需要国外融资。因此有必要增加官方发展援助和私营投资。

11. 让内陆和过境发展中国家参与的区域合作和一体化可成为一项资产，用以汇集有限的资源，取得必要的规模经济。区域合作的倡议种类繁多，诸如南欧——东欧的促进贸易和运输项目，以及在南部非洲已生根发展的《发展走廊和分布发展倡议》。分布发展倡议更是把一般的运输，特别是过境运输放在更广阔的社会——经济范畴内考虑，从全面的角度看待运输问题。它认识到运输同其他部门的相互依赖性。例如，没有适当的运输系统就不可能有旅游业与农业或矿业的好景，反之，过境系统可服务其他经济部门的需要，而其持续发展要依赖这些部门的不断需求。因此，必须采取更加协调的方式，以各种广泛的活动与方案，包括运输基础设施和有关的项目，来吸引投资。

12. 关于运输发展项目的各项决定，应酌情与相关的利益有关者协商后作出。为确保对基础设施发展达到适宜、有效率的投资分配，极其重要的是，当地和国家当局必须对这些方案和项目行使真正的所有权。

13. 最后，会议呼吁：

(一) 扭转对内陆和过境发展中国家运输发展目前面临的官方发展援助和私营融资下降的趋势；

(二) 捐助国家、开发计划署和多边金融和发展机构向内陆和过境发展中国家以赠款或减让贷款的形式提供财政和技术援助，以供其进行建造、保养和改进它们的运输、储存及其他过境有关的设施；

(三) 加速改革运输部门及其他有关的服务，包括支助运输部门自由化以及让更多私营部门参与提供运输服务；

(四) 让相关的利益有关者更多地参与基础设施项目的规划和甄选工作；

(五) 对过境走廊的缺失因素提供指定资金；

(六) 确立区域倡议行动以支助多国家项目和高级的区域整体化；

(七) 通过推动营业纪律和建立竞争市场的方式，改进基础设施服务的管理工作；

(八) 以全方位的方式处理运输问题，考虑到实体、政策、程序和体制各个方面。

C. 为了降低成本和提高过境业务效率而简化贸易和过境手续

14. 过境手续必须同实物的移动协调，以确保货物快速通行，穿过过境多。复杂的手续、多重的文件要求和各国之间的手续和文件要求回异都是在过境运输时引起可避免的额外费用和导致效率不高的重要来源。旨在使手续简化、合理化和协调一致的便利措施提供了手段，改善过境的质量和消除了过境系统中许多可以避免的费用，特别是间接的过境费用，例如在安排过境业务时引起的行政指出、运送的延误和盘点费用。

15. 各国政府批准的国际公约、区域和双边协定都是主要的工具，规则和文件的协调、简化和标准化都要通过它们才能实现。许多内陆和过境发展中国家已经采取措施，加强其过境运输合作安排。国际社会在支助规模性法律和制度改革程序方面发挥了重大作用，但还需要提供更多的财力和技术援助，以协助内陆和过境发展中国家有效执行其合作协定和安排。

16. 进出海洋应当依照双边、区域和国际协定和公约行事。

17. 许多内陆和过境发展中国家也接受了下一种看法：不断变动的过境贸易结构导致在国家 and 区域各级需要有更有效率的体制安排。私营部门的参与日益增长是

这种变动的一种重要表现。尽管公私营部门伙伴关系不断增多，此一程序仍然处于成长阶段，在其能够普遍发展之前需要得到国际社会的支助。

18. 过境贸易不断变化就需要那些参与决策、管理职能以及那些负责日常业务的人员通过培训，包括向现有专业人员不断提供进修教育来加强它们的知识和技能。区域过境运输合作涉及采用共同的规则和技术标准，这就需要各国政府和私营部门开始采用新的措施和行动，旨在执行各种承诺。

19. 总结而言，会议呼吁：

(一) 通过符合国际公约的双边和/或区域协定和安排，加强和加速执行过境运输合作；

(二) 消除损害进出内陆和过境国家贸易竞争能力的无形壁垒；

(三) 依照双边、区域和多边协定降低高关税；

(四) 在国家和区域各级建立和/或加强贸易和专业协会；

(五) 依照双边、区域和国际协定和公约，促进和保证执行关于简化贸易手续的区域倡议和有助于区域一体化的过境运输系统；

(六) 加强各国政府和有关机构的能力，以便有效地进一步推进过境手续和文件的简化、协调和标准化，包括通过战略规划、监测政策和管制改革改善海关过境制度；

(七) 在国家和区域各级，依照公营和私营部门过境业者之间的双边和区域协定，促进磋商和对话，目的是解决过境和其他有关的业务问题；

(八) 在政策、管制和业务各级，为能力建设提供赠款和优惠资金。

D. 后继行动

20. 尽管内陆和过境发展中国家担负起主要的责任，执行旨在加强其合作与协作努力的各种措施，国际社会，包括金融和发展机构应当提供更多支助，使得这些国家能够有效地处理其过境运输问题和要求。

21. 许多内陆和过境发展中国家已经订立了双边和区域协定，并且正在致力加以执行。国际社会应当提供技术和资金支助，以便加速这些协定和安排的实施。

22. 有关的内陆和过境发展中国家应维持规章和体制方面的改革，以便在国家和区域一级使过境运输系统现代化及提高其工作效率。国际社会应支持这些努力。

23. 应鼓励公营和私营部门加强人的能力。发展伙伴应鼓励外国直接投资帮助提高内陆和过境发展中国家的专业和管理技能。外国直接投资应支持建立公营部门的能力，以促进经济发展。

24. 贸发会议应根据其任务规定协助实施上述建议和《内陆和过境发展中国家与捐助界间过境运输合作全球框架》。

25. 贸发会议的技术合作方案，包括海关数据输入、控制和管理自动化系统、货物信息预报系统，都已对改善内陆发展中国家及其邻接的过境国的过境运输作出重要的贡献，它们应继续适当地优先考虑这些国家，尤其是适当优先考虑尚未从此种方案获得利益的国家。贸发国家还应在有关国家提出要求时，就有关内陆和过境发展中国家的运输组织问题进行新的个案研究，并向下次会议提出报告。

26. 国际社会，包括捐助国以及金融和发展机构应加强支持国家、双边和次区域级的基础设施及过境运输项目和方案，包括向全部问题在一处解决的边界站提供适当的财政和技术支助、改进提供经费的方式和采用新的融资设施，例如共同融资、银行间的放款和保证金。

27. 会议建议在 2003 年召开一个内陆和过境发展中国家和捐助国部长及国际金融和发展机构代表关于过境运输合作的国际会议，以强调建立有效率的过境运输系统的重要性。要求贸发会议秘书处，在世界银行、各区域开发银行及其他有关国际和区域组织的合作下，为该会议进行实质性和组织性的筹备工作。应在所有主要的利益攸关者，包括私营部门的必要参与下在次区域一级和区域一级进行必要的筹备。在这方面，会议对哈萨克斯坦政府表示愿意担任会议的东道国表示欢迎。

28. 会议深为赞赏地注意到日本政府对本次会议的组织提供了慷慨的财务捐助。这项捐助使内陆发展中国家的国家专家和顾问得以参加会议，他们对会议能够有高质的讨论和成果作出了重要的贡献。

29. 会议赞赏地注意到贸发会议和世界银行提供了大量的投入和支助。

三. 联合国贸易和发展会议的活动

A. 审查发展中内陆国和过境国开发过境运输系统的进展

30. 为了便利审查发展中内陆国和过境国开发过境运输系统的进展，贸发会议编制了一系列研究报告，以突出过境运输部门的最新发展情况并对今后行动提出建议。向下列政府间会议提交了研究报告：

- 大会第五十五届会议，2000 年 9 月；¹
- 第三次联合国最不发达国家问题会议，2000 年 5 月；²

¹ 中亚内陆国家及其毗邻过境国的过境环境 (A/55/320)。

² 关于运输的概念文件。

- 发展中内陆国和过境国政府专家与捐助国及金融和发展机构代表第五次会议，2001年7月；³
- 贸易和发展理事会第四十八届会议，2001年10月；⁴
- 大会第五十六届会议，2001年9月。⁵

31. 上述研究报告强调了运输对整个发展进程尤其是对促进国家、区域和国际贸易的重要性。分析性研究证实，基础设施薄弱和过境作业能力不足造成了高昂的运输成本，因而是许多发展中内陆国和过境国扩大贸易及持续发展的主要障碍。研究报告指出，发展连贯的乡村、国家和国际运输网络是刺激经济活动、开拓个别国家生产地区并将其连接到全国、区域和国际市场的先决条件。

32. 研究报告使用的数据表明，主要发达国家(美国、加拿大、欧洲联盟和日本)后乌拉圭回合最惠国关税约为3.7%，但发展中内陆国出口的平均运费要高出三倍(约为14.1%)，几乎是整个发展中国家(约为8.6%)的两倍。发展中内陆国同时也受到高昂进口费用的不利影响。发展中内陆国面临的过境费用劣势可从其国际收支统计数字中略见一斑，其中运费是作为按到岸价格计算的进口值的一部分列出的。在1995年，发展中国家整体的运费约占到岸价格进口值的4.4%。发展中内陆国所占的比例则分别为：西非24.6%；东非16.7%；拉丁美洲14.6%。抽样内陆国家的运费超过这些国家所在大陆所有国家的运费分别为6和11个百分点。⁶

33. 此外，由于主要市场的竞争加剧，企业不得不采用“准时生产和管理”办法，因此交货方面的灵活性、速度和可靠性也具有重要的战略意义：需要具有灵活性是因为运输物流必须能够适应消费者需求的变化和意料不到的环境；需要具有速度是因为运输作业速度快可减少产品——也就是资本被冻结的时间；需要具有可靠性是因为这样做可以减少货物供应或经销出现故障的风险，从而减少建立安全/缓冲储存的必要。

34. 领土不通海洋，加上远离世界市场并与之隔绝，过境费用高昂和风险很大，这些因素继续使发展中内陆国的整个社会经济发展努力受到严重制约。它们无法

³ 发展中内陆国和过境国的过境运输系统：最新发展情况和对今后行动的建议(TD/B/LDC/AC.1/17)；审查东南亚开发过境运输系统的进展(UNCTAD/LDC/110)；发展中内陆国和过境国基础设施发展：发展中内陆国的外援、私人投资以及运输成本负担(UNCTAD/LDC/112)；审查拉丁美洲开发过境运输系统的最新进展(UNCTAD/LDC/114)；审查东非和南部非洲开发过境运输系统的进展(UNCTAD/LDC/115)。

⁴ 与发展中内陆国的特殊需要和问题有关的具体行动(TD/B/48/13)。

⁵ 本报告。

⁶ 见本报告附件。

充分利用自由化进程提供的新贸易和投资机会。它们需要更多的援助，才能有效地融入全球经济并从中获益。

35. 改进过境运输系统的有效战略首先要求在次区域一级采取行动，因为内陆国及其毗邻过境国之间的合作是有效解决许多过境问题的关键。这种合作若要能持久，就必须对内陆国和过境国双方都有利。改进过境运输系统的行动不能只针对货流，而是应当把目标放在发展有效、灵活和管理良好的过境系统，以满足发展中内陆国和过境国进出口商的需要。

36. 建立有效的规章制度和提供有利的环境是发展基础设施的一个先决条件。1990年代期间，流入发展中国家基础设施项目的官方发展援助总额减了一半，这主要是由于私人流动激增所致。在一些大的发展中国家尤其是在电信和能源部门，私人资本流动便弥补了官方发展援助损失还有余，但对多数发展中内陆国和过境国来说，私人资本流动并不足以弥补官方发展援助的损失。这些国家的亏损仍然很大，尤其是将预测人口增长和加速都市化的因素考虑在内。何况仅仅是维持现状，这些国家所需的投资便须大大增加。发展基础设施，包括增强现有资产的融资需要超出了许多发展中内陆国和过境国的能力。世界银行估计单是非洲的基础设施投资每年便需要180亿美元。因此必须扭转外资，尤其是官方发展援助的下降趋势。

37. 研究报告还强调必须处理损害内陆国和过境国竞争力的无形障碍、降低高昂的运费率，并采取行动建立和加强国家和区域一级的贸易和专业运输协会。为此目的，应加强各国政府和区域机构进行改革的能力，包括进一步简化、协调过境手续和单据并使之标准化的能力。

38. 许多发展中内陆国和过境国也接受过境贸易结构的变化是由于要求国家和国际一级体制安排更加有效的结果。私营部门的参与增加就是这方面的一个重大变化。尽管公私合营的做法正在增加，但这种做法仍处于萌芽阶段，在普及之前需要国际社会的支持。

39. 此外，过境贸易不断变化的性质要求通过培训、包括现有专业人员的继续教育以提高决策者、管理者以及负责日常作业者的知识水平和技能。区域过境运输合作涉及制定共同规则和技术准则，这要求各国政府和私营部门为履行各种承诺采取新的措施和行动。

40. 最后，专家们强调指出，虽然发展中内陆国和过境国必须为实施所建议的措施承担主要责任，但国际社会应支持国家、双边和次区域基础设施和过境运输项目，包括一次作业的边卡。为此目的，国际社会应改进现有的融资方法并采用新的信贷机制，如共同筹资、银行间贷款和担保等。

B. 技术合作活动

1. 起草或谈判双边或区域过境运输协定或安排方面的援助

41. 贸发会议为中国、蒙古和俄罗斯联邦之间分别在 2000 年 5 月和 2001 年 1 月举行的《过境运输框架协定》草案第一和第二次谈判会议提供了实质性和组织方面的支助。第三次谈判会议定于 2001 年 10 月举行。

42. 《过境运输框架协定》可为牢固的次区域规章制度奠定基础，使东北亚的过境作业更为有效和更具有成本效率，从而促进该次区域的对外贸易和经济增长。将《过境运输框架协定》界定为“框架协定”是因为它预见到就多项附件开展谈判，这些附件将成为协定的一部分。正如有关条款——如第 7 条和第 8 条——所指出，这些附件将在较迟阶段谈判和议定，并将处理海关手续、车辆尺寸和最高重量等技术问题。

43. 有关国家政府曾在不同场合向贸发会议提供的支助表示感谢。开发计划署署长在(2001 年 5 月)致贸发会议秘书长的信中指出上述谈判是开发计划署资助的“最有效的项目之一”。

2. 发展中内陆国及其毗邻过境国之间的协商会议

44. 应老挝人民民主共和国的请求，贸发会议于 2000 年 12 月在万象为该国与捐助国及金融和发展机构的代表组织了一次协商会议。贸发会议编写的背景文件“审查东南亚开发过境运输系统的进展”(UNCTAD/LDC/110)便利了会议的审议工作。会议通过了一个旨在改进老挝人民民主共和国过境运输系统的《行动计划》(见 UNCTAD/LDC/Misc. 53)与会者对开发计划署和贸发会议主办这个协商会议表示感谢。

3. 旨在提高过境系统效率的信息技术

(a) 海关过境

45. 缺乏对过境运输设备和货物进行有效控制削弱了过境运输安排的效用。在这个背景下，1997 年在企业、工商促进和发展委员会的赞助下召开了一个专家会议。会议请贸发会议为过境手续开发一个计算机化系统。作为这次专家会议的结果，为管理海关过境手续于 1999 年开发出了海关数据自动化系统(ASYCUDA++)软件的新模块：称为过境模块(MODTRS)的试验模块于 1999 年 4 月发放给某些使用国实际测试，全操作模块已纳入软件的 1.15 版本提供给所有使用国。这一模块处理三种过境单据，即：过境表格(T1)、国际公路运输证(TIR carnet)和第一识别程序(FIP)。这一模块适用于《京都公约》中所列一切形式的过境手续，覆盖下列关卡之间的货运：

- 入境海关至内地海关(进口过境)；

- 入境海关至出境海关(全程过境运输);
- 内地海关至出境海关(出口过境);
- 内地海关至内地海关(国内运输)。

46. 三种单据各不相同,各有各的特点,但都适用下列原则:该系统允许贸易商和/或海关人员用 DTI 模块收集的数据。单据验证后,通过国家电信网络使用适当的 ASYCUDA 软件—— A++ GATE (ASYCUDA 贸易效率全球存取系统)自动向目的地海关发出信息。信息告知目的地海关货物将在一定时间抵达。货物抵达目的地后,过境运输信息被收回,交易完成,发放的信息自动发送到起运地海关。这种功能使海关能够及时掌握所有作业的完整信息。

47. 该模块在全国范围内运作良好,最近还通过开发诸如改道发送(改变目的地海关)等新功能予以加强。由于海关事先收到关于所有作业的完整及时的信息,因此没有必要在目的地海关将信息二次加密——这样做可大大减少边界信息处理的延误从而促进贸易。该系统的技术设计允许今后将其范围扩大到国际过境作业上(国家之间信息的数据交换)。

(b) 货物预报信息系统 (ACIS)

48. ACIS 是一个旨在提高运输效率的物流信息系统,其做法是跟踪以所有形式(铁路、公路、湖泊/江河)运输以及位于接口港口和内地验关站的设备,在货物抵达之前预先提供信息。ACIS 向运输经营人提供关于运输业务的可靠、实时数据,如货物及运输设备所在地点,从而改进日常管理和决策。目前使用 ACIS 铁路跟踪系统(Rail Tracker)的铁路得到的好处包括:

- 运输管理人和其他管理人现在可以取得联机综合数据。数据包含下述信息:铁路网络中车厢的位置;破旧车厢、负载超过三天的车厢和在车间的车厢数目;
- 铁路管理局各级管理人员每周/每月报告现在可以不费力地编制。报告包含下述信息:每周装卸数据、顾客/商品成绩、平均配给的机车/公里燃料以及火车运输时间;
- 顾客信息提供效率发生了惊人的变化,先前用纸面信息系统将有关顾客车厢所在地点的信息提供给顾客需要 4 至 5 天时间,现在提供的是实时信息。

(c) 坦桑尼亚联合共和国和赞比亚的公路运输信息系统

49. 贸发会议正在协助坦桑尼亚联合共和国和赞比亚落实南部非洲发展共同体开发“公路运输信息系统”的承诺。该承诺规定:

- 成员国应开发可兼容的国家公路运输信息系统,以支持对其本国和区域公路运输的管理和执行公路运输质量制度;

- 公路运输信息系统应包含下列各方面的信息：车辆的注册登记；驾驶执照和专业驾驶执照考试设施；违反交通规章事件及起诉；交通事故。

50. 此外，每个国家采用的系统必须能够相互联络以协助法律的实施。包括博茨瓦纳、莱索托、马拉维、纳米比亚、南非和津巴布韦在内的一些国家已经采用或正在采用计算机化车辆登记和驾驶执照颁发系统。总的来说，将计算机化系统与具有内在安全保护特性的单据结合使用有下述优点：

- 记录准确及现时；
- 舞弊行为大为减少；
- 税款征收方法更为健全。

4. 尼泊尔的多式过境运输和简化贸易手续项目

51. 贸发会议正在为尼泊尔政府执行一个旨在促进贸易和运输部门的技术援助项目(Project NEP/97/A53)。这个由该国政府通过世界银行贷款融资的项目为最有效利用沿着印度边界建造三个内陆验关站提供了实质性支助。项目包含的主要活动包括执行海关数据自动化系统(ASYCUDA)和货物预报信息系统(ACIS)，并为高效运输作业建立适当的法律和商业环境。在这方面，贸发会议为尼泊尔和印度修订彼此之间的过境条约进行的谈判提供了咨询意见。

52. 在尼泊尔政府和印度政府续展它们之间的过境条约时(1998年12月)，曾要求上述项目提意见。提出的建议如下：

- 纳入1996年关于集装箱化货物运输的协定；
- 将过境运输性质的转变考虑进去；
- 改变做法放松对过境货物的海关管制；
- 纳入关于过境货物运输的国际建议；
- 考虑到以上三项，简化海关过境管制的要求和手续。

附件：

内陆和过境发展中国家的过境运输系统： 最新发展情况和对今后行动的建议

贸发会议秘书处的报告 *

目录

	页次
导 言	15
一. 运输费用、竞争力与出口效绩	15
A. 国际运输费用高的影响	15
B. 低效和不可靠的过境运输服务对竞争力和出口效绩的影响	19
二. 减少实际开支和改善过境运输的效率	19
A. 发展运输基础设施	20
1. 铁路过境	21
2. 公路过境	22
3. 海运港口	22
4. 空中运输	22
5. 通讯	23
6. 管道	23
7. 用于内陆和过境发展中国家基础设施的 官方发展援助和私人资本	24
B. 克服无形障碍以增加对现有过境运输系统的有效利用	26
1. 管理框架	26
2. 体制框架	29
3. 放松管制、自由化、私有化和竞争	29

* 先前以 TD/B/LDC/AC.1/17 号文件印发。

三. 进一步改善内陆和过境发展中国家过境系统面临的挑战与机会	30
A. 国家和区域一级的措施	30
1. 过境环境	30
2. 管理框架	30
3. 体制安排	31
4. 人的能力建设	31
5. 基础设施的发展	32
B. 国际一级的措施	34
附录	36

导 言

1. 大会 1999 年 12 月 22 日第 54/199 号决议第 11 段请联合国秘书长于 2001 年再度召开一次内陆和过境发展中国家政府专家与捐助国及金融和发展机构，包括有关区域和亚区域经济组织及经济委员会代表的会议，审查发展过境运输系统的进展，其中包括根据大会第 54/199 号决议，审议 1999 年上一次会议提出的关于在 2003 年召开一次过境运输问题的部长级会议并侧重注意内陆和过境发展中国家的问题的建议。

2. 本报告着眼于改善内陆和过境发展中国家过境系统的挑战与机会。报告分为三章。第一章审查了运输成本、竞争力与出口效绩之间的关系并认为这些变量之间有着密切的关系，它们使地理环境不利的国家，例如内陆发展中国家面临极为不利的运输费用问题，为了打入出口市场必须承担这一费用。第二章审视了改善内陆和过境发展中国家过境系统的主要发展情况。关于有形基础设施的发展，报告指出了朝着利用私人资本发展基础设施的转变。虽然少数发展中国家私人资本的流入不止弥补了在发展基础设施方面官方发展援助的减少，但对于多数内陆和过境发展中国家来说情况并非如此。如果能就推动新的融资方式采取更多的行动，私人资本可以在这些国家发挥越来越重要的作用。第三章突出强调了这类融资方法。它鼓励国际社会支持发展这类方法和增加官方发展援助，以便满足内陆发展中国家的融资需要。

一. 运输费用、竞争力与出口效绩

A. 国际运输费用高的影响

3. 以往运输费用只是隐藏在诸如高关税和非关税壁垒这类更沉重的商业负担后面的次要问题。但形势已发生了改变，在乌拉圭回合之后主要发达市场(美国、加拿大、欧盟和日本)的最惠国关税将调降为约 3.7%，但内陆发展中国家出口的平均运输费用要比这一数字高出三倍(约为 14.1%)，并且比发展中国家作为一个整体的运输费用(约 8.6%)也高出一倍。

4. 《关税和贸易总协定》(《关贸总协定》)条款要求按照同样的最惠国待遇评定关税，但同样商品的国际运输费用在各国之间差别很大。如表 1 所显示的，虽然 1995 年运输和保险费占发展中国家总的商品和服务出口的 8.6%，但却占内陆发展中国家的 14.1%，占最不发达国家的 17.2%，而内陆最不发达国家的这两项费用则高达 47.1%。表 1 给出的平均数字掩盖了不同国家之间的重要差别，其范围由博茨瓦纳较低的运费(不到 8%)到马里的 35%以上不等。

**表 1. 运输和保险费占内陆国家总的商品和服务出口的百分比，1997 年
(或所能掌握的最近年份)**

国 家	运输和保险费 (百万美元)	商品和服务的出口 (百万美元)	比 率 (%)
阿富汗 ^a	92.1	260.5	35.4
亚美尼亚	103.1	330.2	31.2
阿塞拜疆	114.7	1150.1	10.0
不丹
玻利维亚	284.4	1 413.8	20.1
博茨瓦纳	229.6	3030.0	7.6
布基纳法索 ^b	70.4	271.9	25.9
布隆迪	22.9	96.1	23.8
中非共和国 ^b	58.7	179.0	32.8
乍得 ^b	98.5	190.1	51.8
哈萨克斯坦	391.9	7 741.2	5.1
吉尔吉斯斯坦	104.0	675.8	15.4
埃塞俄比亚	239.6	979.0	24.5
老挝人民民主共和国	50.0	424.1	11.8
莱索托	43.3	283.0	15.3
马拉维 ^b	213.7	384.8	55.5
马里	229.0	643.6	35.6
蒙古	73.3	621.2	11.8
尼泊尔	62.2	1279.5	4.9
尼日尔 ^c	92.5	321.4	28.8
巴拉圭	472.1	4 535.0	10.4
卢旺达	69.8	144.3	48.4
斯威士兰	30.4	1 084.6	2.8
塔吉克斯坦
前南斯拉夫的马其顿共和国	175.2	1 329.7	13.2
土库曼斯坦	164.8	1 045.9	15.8
乌干达	268.8	757.2	35.5
乌兹别克斯坦
赞比亚 ^d	215.5	1 255.2	17.2
津巴布韦 ^b	379.3	2 344.3	16.2
内陆国家 ^c	3 706.0	26 314.0	14.1
最不发达国家 ^c	4 276.6	24 839.5	17.2
发展中国家 ^c	109 054.6	1 268 580.9	8.6

资料来源：贸发会议根据国际货币基金《2000 年收支平衡统计数据》(光盘)作出的计算。

注：^a 1989 年；^b 1994 年；^c 1995 年；^d 1991 年。

5. 总的说，内陆发展中国家所面临的国际运输费用可解释为其出口在一个或多个过境国引起的额外费用(结关费用、道路使用费等)。⁷ 然而，发展中国家之间

⁷ 改善内陆和过境发展中国家的过境运输系统：供审议的问题，贸发会议秘书处的报告，TD/B/LDC/AC.1/13(1999)。

运输费用的差异还有其他因素，主要是出口结构(见附录表 B)，其中运输费用在高价值出口中所占的比例要小于低价值出口；以及区域贸易在总贸易中所占的比例的影响，因为区域贸易所占的比例大就有可能降低平均运输费用，这是因为通常区域贸易的距离较短(见附录表 A)和过境运输系统效率之间的差别(见第 8 和第 9 段)。

6. 内陆发展中国家还受到其进口成本高的不利影响。通过国际收支平衡统计可大致衡量一下内陆发展中国家在过境费方面所面临的不利情况，它显示了运费占按到岸价格计算的进口值比例。1995 年，运费约占发达国家按到岸价格计算的进口价值的 4.4%(见表 2)。而西非内陆发展中国家的这一比例约为 24.6%；中非约为 16.7%；拉美约为 14.6%。根据同一抽样调查，内陆国家的运费超过各自所在大洲所有国家运费的 6-11 百分点。

表 2. 选定类国家运费和保险费占按到岸价格计算的进口值的百分比

	1985	1990	1995	1997
1 全球总计	4.6	5.5	4.4	4.1
2 发达市场经济国家	3.8	4.2	3.5	3.4
3 发展中国家总计：其中	7.7	11.2	7.4	6.5
非洲	11.3	10.6	11.3	10.0
美洲	6.7	12.8	6.4	5.6
亚洲	7.7	11.2	7.4	6.5
4 内陆发展中国家：其中	14.8	15.8	10.7	..
东非 ^a	17.9	20.2	16.7	14.6
南非 ^b	12.5	11.5	9.9	..
西非 ^c	30.0	30.2	24.6	..
拉美 ^d	16.4	18.5	14.6	11.4
欧洲 ^e	-	-	-	8.3
亚洲其它 ^f	3.3	9.3	8.1	4.2
独联体国家 ^g	-	-	6.0	9.6
5 最不发达国家	13.8	14.6	12.5	..

资料来源：贸发会议秘书处根据货币基金《2000 年国际收支统计》(光盘)数据作出的计算。

注：缺阿富汗、不丹、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦的数据。

^a 布隆迪、埃塞俄比亚、卢旺达和乌干达。

^b 博茨瓦纳、莱索托、马拉维、斯威士兰、赞比亚和津巴布韦。

^c 布基纳法索、中非共和国、乍得、马里和尼日尔。

^d 玻利维亚和巴拉圭。

^e 前南斯拉夫的马其顿共和国。

^f 老挝人民民主共和国、蒙古和尼泊尔。

^g 亚美尼亚、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和土库曼斯坦。

7. 内陆发展中国家进口的高昂运输费用不仅抬高了消费品价格，而且抬高了燃料、资本货物和中间投入的价格，因而增加了国内农业和工业生产的成本。所以，大幅度减少其进口的运输费用不仅能提高这些国家的购买力，而且还能促进其国内生产，巩固它们的多样化努力和提高其出口的竞争力。

8. 过去 30 年的研究突显了充足运输服务的可利用程度与立足贸易的发展规模两者之间的因果关系，使功能运输部门的利用程度与国家参与全球贸易体制的程度之间呈比例关系。⁸ 这些关于改善过境系统对贸易流通所产生的效果的实证研究现正在得到经济模型的补充，这些模型试图算出例如贸易相对于运输费用的弹性。

9. 世界银行最近的一份经济研究报告拿沿海国家作比较，分析了内陆国家运输费用的决定因素。⁹ 据计算，典型的内陆国家的运输费用比典型的沿海国家运输费用高出 50%，而其贸易量却低 60%，因而对这类国家的相对收入造成严重影响。这份研究强调了对基础设施投资以减少这一障碍的重要性。研究显示运输费用既取决于地理条件(距离和边界)也取决于运输和通讯基础设施的水平和质量(既包括有形基础设施，也包括其使用的效率)。这一研究认为，贸易流量相对于运输成本弹性很大，约为-3，这意味着如果运输费用上扬 10%，贸易量就会下降约 20%。的确，内陆国家及其过境邻国设施的改善可产生令人印象深刻的效果——例如，如使在所有抽样国家基础设施质量分布坐标上位于 75%位数的一个内陆国家移至 25%的位数，就会减少其因地处内陆而造成的高昂运输费用的一半，进而使其贸易量增加 100%以上。

10. 许多内陆和过境发展中国家的国际贸易包含海运和陆运运费。陆运(铁路/公路)远比海运昂贵。对于需远途陆运的内陆发展中国家来说，例如中亚国家(其距最近港口的最短距离为 3,500 公里)和赞比亚、蒙古和乍得(约距 2,000 公里)，成本负担极高。拿集装箱进口的海运运费与内陆过境费用加以比较即显示出了后者的相对重要性。差别巨大，陆地系数为 1 到 4，它表明任何力图减少内陆发展中国家进出口运输费用的尝试必须主要着眼于影响内陆过境运输业务的费用水平。¹⁰

⁸ Amjadi A. Reinke U. 和 Yeats A.: 《是否外部壁垒造成了撒哈拉以南非洲在世界中的边缘化?》世界银行政策研究工作文件第 1586 号, (1996); Amjadi A. 和 Yeats A.: 《运输费用是否造成撒哈拉以南非洲出口的相对衰退?》世界银行政策研究工作文件第 1559 号, (1995)。

⁹ Limão N 和 Venables A.: 《基础设施, 地理上的不利条件与运输费用问题》。世界银行政策研究工作文件第 2257 号(1999)。

¹⁰ 《改善发展中内陆国和发展中过境国运输系统: 要考虑的问题》。贸发会议秘书处的报告, TD/B/LDC/AC.1/13(1999)。

B. 低效和不可靠的过境运输服务对竞争力和出口效绩的影响

11. 随着各主要市场日益激烈的竞争迫使公司企业按适时生产和管理制度作出调整，交货方面的灵活性、速度和可靠性已具有了极大的重要战略意义：灵活性，因为运输物流必须能够根据消费者的需求和无法预见情况的变化作出调整；速度，因为运输作业的速度可减少产品的滞留时间，因此可节省资本；可靠性，因为它减少了商品供应和销售出现中断的风险，因此减少了安全/缓冲库存的需要。

12. 内陆发展中国家的出口竞争力因缺乏灵活性而受到损害。有时进口商因世界某一地区的作物歉收(例如咖啡)而要求从其它供应商那里大量采购，但内陆发展中国家的出口商却因缺乏完成额外出口量的运输能力而常常坐失这类机会。缺乏足够的运输能力和灵活性还影响到这些国家的进口战略。为了避免出现生产中断，它们必须保持大量关键投入的存货(多达 3 个月)，但这样就积压了大量资本，因而增加了生产成本和减少了利润率。

13. 内陆发展中国家的出口竞争力还因无法按时交货而受到影响。出口商可从具体注明“即期装船”的合同中赚到好的价格，而如果延误交货，价格则要打折扣。即时送货不只是一个适用于制造商的概念，它还与初级商品有关，特别是那些在出口之前需要一定程度的加工并作为投入出售给制造厂商的初级商品。

14. 内陆和过境发展中国家缺乏基础设施，运输组织落后和政府层层管卡使得难以保障及时交货和确保商品供应的可靠性和灵活性。内陆发展中国家国境以外可能发生的延误意味着这些国家单枪匹马是无法克服实际障碍的。

15. 的确，虽然在过境运输的任何阶段都可能发生延误，但是最声名狼藉的延误发生在主要运输的连接点或转运点，即在海运与内陆运输之间，铁路网联结点 and 国境两边。海运港口的铁路/公路吞吐能力不足可能而且事实上造成重大的延迟，耽误船舶的周转时间，而后者常常使港口的所有使用者都得付滞期费。各铁路网之间机车车皮的缓慢互挂不仅造成过境货物的滞留，因而积压了资本，而且还造成铁路资产的低效使用，因而减少了收入来源。边境检查站也常常是迟缓过境交通的主要制肘。在南非作出的一项研究发现，一辆重型运货卡车结关的时间通常需要 3 天。南部非洲发展共同体 1996 年单因卡车生产率的减少就损失了 5,000 万美元。¹¹

二. 减少实际开支和改善过境运输的效率

16. 孤立和远离全球生产和消费网妨碍了内陆发展中国的经济和社会发展，但通过加强其过境运输系统的效率可以缓解远离市场的消极影响。实现这一目标的关键在于采取措施，遏制和扭转内陆和过境发展中国家有形基础设施的进一步恶

¹¹ 《南部非洲发展共同体的边境检查站设计、运作和方便过境》，(1998 年)。

化，对国家和区域一级的政策、立法和体制改革继续给予支持，其中包括在人力资源开发方面加以协调和协作，并加强国际合作。

A. 发展运输基础设施

17. 直至 1990 年代，内陆和过境发展中国家的有形基础设施如同全世界其它地区一样主要是由公共部门提供的。铁路服务通常为公共部门所垄断，大部分国家拥有并经营国家航空公司和海运公司。私营部门一般经营卡车和公共汽车运输，但国有企业也提供这类服务，通常准国家企业本身拥有的车队。政府常常靠管理私营部门能否入业提供服务和管制价格而发挥关键的作用。¹² 然而，由于金融危机、预算赤字、国际调整方案和紧缩开支方案、公共部门无法保持恰当的投资水平以维持基础设施的良好运作并使之现代化。这一形势因近年来对所有发展中国家总的减让性援助的减少而更加恶化。总的官方发展援助由 1991 年高峰时的 613 亿美元急剧下降为 1997 年 483 亿美元这一低谷，而 1999 年仅恢复到 516 亿美元。多边官方发展援助甚至下降得更为迅速，由 1994 年高峰时的 186 亿美元，跌入 1999 年 135 亿美元这一低谷。经济合作与发展组织(经合发组织)发展援助委员会国家的双边官方发展援助 1991 年高峰期曾达到 432 亿美元，1997 年跌到 324 亿美元，1999 年又回升为 379 亿美元(代表了某种由多边援助向双边援助的转变)。同期，流入 30 个内陆发展中国家的全部官方发展援助 1995 年达到最高水平(106 亿美元)，随后急剧下跌直至 1999 年的 76 亿美元。

**表 3. 内陆/最不发达国家、发展中国家和发达国家
基础设施平均覆盖率一览表**

指 标	内陆国家/最不发达国家	发展中国家	发达国家
发电能力(万千瓦/百万人)	53	373	2,100
电信(主要线路/每千人)	3.2	81	442
铺设的道路(千米/每百万人)	396	1,335	10,106
水(可使用者占人口的百分比)	62	74	95
卫生设施(可使用者占人口的百分比)	42	44	95

资料来源：世界银行，1994 年世界银行报告：用于发展的基础设施(纽约，牛津大学出版社，1994)。

18. 如表 3 所显示的内陆发展中国家基础设施现状那样，对横跨若干部门的基本基础设施(铁路/公路、运输设备、电信)需要庞大的投资。对内陆国家基础设施覆盖情况加以比较显示，为缩短这些国家同其它发展中国家(更不用提发达国家)之间的巨大差距，作出巨大的投资开支是必不可少的。

¹² 《非洲的运输基础设施、贸易和竞争力》，贸发会议秘书处的报告，TD/B/46/10，(1999 年)。

19. 如以上第 17 段所表明的，面对官方发展援助的下降并须记住需要弥补基础设施方面的鸿沟(如表 3 所示)，内陆发展中国家顺应全球趋势，在发展公共基础设施方面对于公共部门和私营部门形成伙伴这个新的模式的兴趣日趋浓烈，例如采用承包出去或签订管理合同，对公共设施进行私人融资、租赁、合资、建造——经营——转让(建营转)等办法和实行私有化或资本化。

1. 铁路过境

20. 数年前已在内陆和过境发展中国家开始的铁路私有化或租让正在加速进行。自 1994 年阿比让——瓦加杜古铁路由西塔铁路公司(一家由法国领导的财团)收购之后，类似的安排正在智利、玻利维亚、喀麦隆、马拉维、莫桑比克和巴西实施。在智利和玻利维亚，Cruz Blanca 公司诞生于 1996 年对国有铁路公司(Enfe)的私有化。喀麦隆国有铁路经营者，喀麦隆国家铁路局(Regifercam)1998 年被私有化，而租让者喀铁公司，系一家由法国 SAGA—Ballore 和南非的 COMAZAR 联合的财团，于 1999 年 3 月接管了其运营。国有马拉维铁路由中东非铁路公司(CEARC)接管，这是一家由莫桑比克铁路公司 CFM 和一家总部设在美国的公司——铁路开发公司(RDC)领导的财团。

21. 现在许多国家的政府要求铁路公司按商业原则行事，在许多情况下这意味着裁减员工，关闭不盈利的线路以及停办和减少造成损失的服务，例如旅客服务。这类措施政治上难以执行。整顿铁路的工作得到了世界银行的支持。例如，2000 年 11 月，赞比亚政府从世界银行获得 2,700 万美元贷款，用于更新资产和支付冗员裁减费。赞比亚铁路公司以及若干其它铁路公司，例如坦桑尼亚铁路公司正在利用改革作为迈向私有化的踏脚石。但其它铁路公司正在采取类似的措施以改善资金状况，因为它们已不再能够得到政府的补贴。¹³

22. 典型的铁路私有化方案通常是由私营部门主导的财团提出的一揽子管理和资本投资条件以换取在一定时间范围内的开发利用或租让权，通常为 10—20 年。拿马拉维的情况来说，新的经营——投资者中东非铁路公司同意在 15 年内投资 2,600 万美元，其中包括在 2000 年投资 480 万美元以便改造公司的机车车辆。在玻利维亚，新的经营——投资者，特内斯大陆铁路公司是田纳西——约明铁路公司(美国)的一个分公司，2000 年从 Cruz Blanca 铁路公司手里接管了智利——玻利维亚铁路的租让权，并表示有兴趣对这一风险投资投入约 10 亿美元。

23. 有一些证据表明，铁路租让正在取得积极的成果。据报道，在收购阿比让——瓦加杜古铁路四年之后的 1998 年，共运送了 32.2 万吨过境货物——比 1994 年的吨数提高了 20%。还据报道，承租人正在持续恢复基础设施，改进列车速度并减少出轨事故。虽然初步印象较为积极，但在全世界范围内对租让结果作出确切评价为时尚早，因为这项活动才刚刚开始。

¹³ 欧盟国家报告，2001 年 1 月。

2. 公路过境

24. 铁路运输的衰落增加了公路网的负担，但由于缺少修筑和维持公路网的充足公共资金，因而为吸引新的伙伴参与打开了大门，导致私营部门更多地参与公路和有关基础设施及服务设施的开发和维持工作。

25. 内陆和过境发展中国家的建营转项目，主要集中于拉美和亚洲。在非洲，这类项目的例子包括阿比让的里维耶拉——莫卡里收费大桥，1997 年将它批给了法国工程集团勃依格斯——赛塔斯的依沃里安分公司，和马普托——温特班克公路的修筑，后者是由贯非租让公司经营的。签订公路维持养护合同已成为扩大公营——私营部门伙伴关系的又一新的领域。

26. 尽管内陆发展中国家本身的建营转项目很少，但部分内陆发展中国家受益于设在过境国中的建营转设施，因为许多这类设施沿主要的过境走廊而建，它们用来为区域和国际贸易服务。

3. 海运港口

27. 为了提高港口能力，已动员私营部门建造港口和/或管理港口运营。在若干国家，吸引私营部门的措施包括批准 100% 的外资独资从事港口和泊位的建造。在科特迪瓦，一个由荷兰劳埃德有限公司主导的英荷财团最近获得了一项为期 30 年的建营转特许权，由它在阿比让洛克德约罗环湖礁对面建造一座新的终点站。一些国家，其中包括吉布提和坦桑尼亚联合共和国，选择将其所有或部分港口设施用于租让。坦桑尼亚联合共和国达累斯萨拉姆的一个集装箱终端码头租给了一家菲律宾公司，即国际集装箱终端服务有限公司，它是通过其在当地的附属公司——坦桑尼亚国际集装箱终端服务有限公司完成的。后者承诺到 2010 年合同结束时将把装卸的集装箱总数由 10 万个提高到 20 万个。该公司向坦桑尼亚联合共和国支付租赁费，转让费和码头费。

4. 空中运输

28. 空中运输只占内陆发展中国家外贸的较小一部分，只有少数国家除外，例如对于尼泊尔出口的地毯和其他量少却价值高的产品来说，空中运输十分重要。然而，空中运输对于维持许多内陆发展中国家的旅客运输和旅游部门均十分重要。尽管许多这类国家的空中交通量很小，但营运的中心向外辐射区域系统确保了这些国家能够利用国际空运服务。近年来许多内陆和过境发展中国家的政策发生了改变，为私营部门投资机场设施提供了机会，这类变化可望扩大这些国家的能力和改善其机场的运营绩效。

29. 关于国有航空公司，目前许多内陆和过境发展中国家的形势混乱不堪。许多国家为了避免严重的财政损失大幅度削减了国内航线。区域联营的效绩也不好。例如，1994 年开创的南非航空公司、乌干达航空公司和坦桑尼亚航空公司的航线联盟 1998 年就解体了。主要为西非国家所拥有并且为西非“旗舰”航空公司的

非洲航空公司正在重组以待私有化。然而在内陆和过境发展中国家阴云密布的天空出现了一条小的闪亮银线。许多这类国家已经在航空这一分部门进行了政策、规章制度和体制改革。最近在科特迪瓦亚穆苏克罗达成的为非洲航空公司开放天空的协议可能为非洲的航空业创造一种结构更合理、协调更密切和更具有效力的新的出发点。同时，若干内陆发展中国家，其中包括玻利维亚、赞比亚、布基纳法索和马里已将其国有航空公司私有化。其他考虑采用私有化办法的国家作为第一步已部分开放了它们的天空，允许私营部门新的从业者同既定公营部门所有的国家航空公司竞争。

5. 通讯

30. 运输和通讯已进入了其相互关系的一个崭新阶段。尖端通讯系统的采用不仅使运输业务更安全，而且使经营人能够调派更多的列车，或允许数量更多的飞机起降，从而对现有的基础设施加以更有效的利用并赚取更多的收入。电子数据交换的问世使得象海关申报单之类的文件能够在(船只、列车、飞机等)抵达之前先传送到手，从而使运输经营人、港口当局、海关和其他机构提前作出计划，使货物能够更快地通关并改善船只和其他运输手段的过境时间，进而可减少国际贸易总的成本。

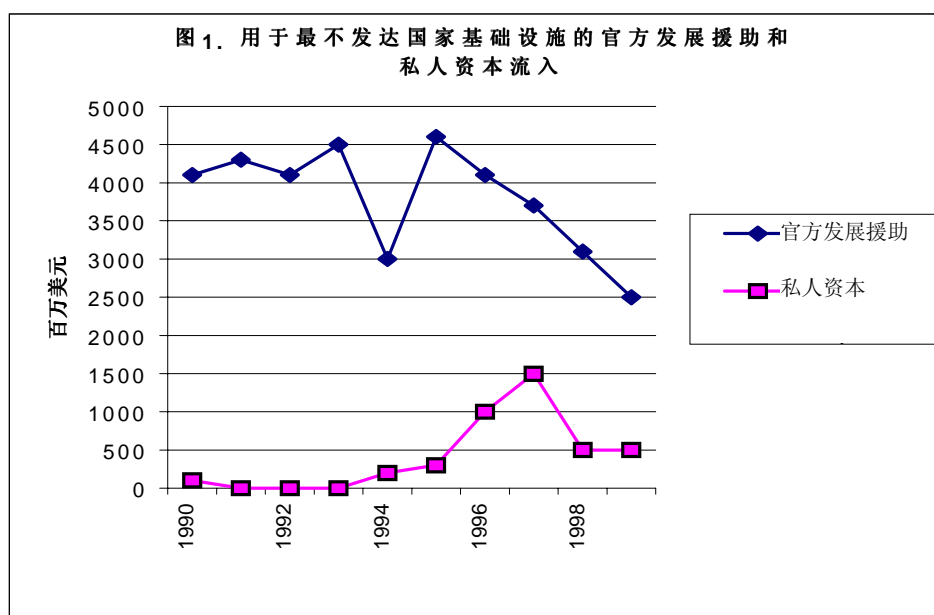
31. 因缺乏足够的公共投资和需要吸引管理技能和新技术，已为许多内陆和过境发展中国家的私营部门投资敞开了大门。1995年在玻利维亚，意大利电信公司以承诺投资 6.1 亿美元(其中计划于 1999 年底投资 4.58 亿美元)为交换条件，赢得了直至 2001 年 11 月的为期六年的长途电话和国际电话独家经营权。所有城市地区的地方电话服务现由 18 家地方合作公司提供，其中最大的为 Cotel(拉巴斯)、Costas(圣克鲁兹)和 Comtel(科恰班巴)。由 Nuevatel 2000 年 11 月启用的 GSM 蜂窝系统促使国有国家电信公司(Entel)在随后的一个月采取同样方式以便保持其市场份额。在许多其他国家，包括巴西、马拉维、坦桑尼亚联合共和国、科特迪瓦、尼日尔和印度对移动电话网也批准了转让经营。Detecom-MSI 财团出资 1.2 亿美元收购了坦桑尼亚电信公司 35% 股权。该财团承诺增加电话接通线路，由目前的 162,000 条增加到 2004 年的 800,000 条。

6. 管道

32. 管道是运输原油及其成品的最具成本效益的方式。由于铺设管道需要大量资本投资，私营部门的作用持续增加。可举例子说明这种资本投资的规模，国际管道财团建造从哈萨克斯坦田吉兹油田通往黑海新罗西斯克(俄罗斯联邦)的管道要花费 22 亿美元。管道不仅对于石油出口国来说十分重要，而且对于进口国来说也受益匪浅，因为管道是远距离输送原油以及制成品的最便宜的方式。一些内陆发展中国家，例如，津巴布韦和赞比亚多年来一直通过管道进口石油。近来，肯尼亚已同意将其管道延伸到乌干达。

7. 用于内陆和过境发展中国家基础设施的 官方发展援助和私人资本

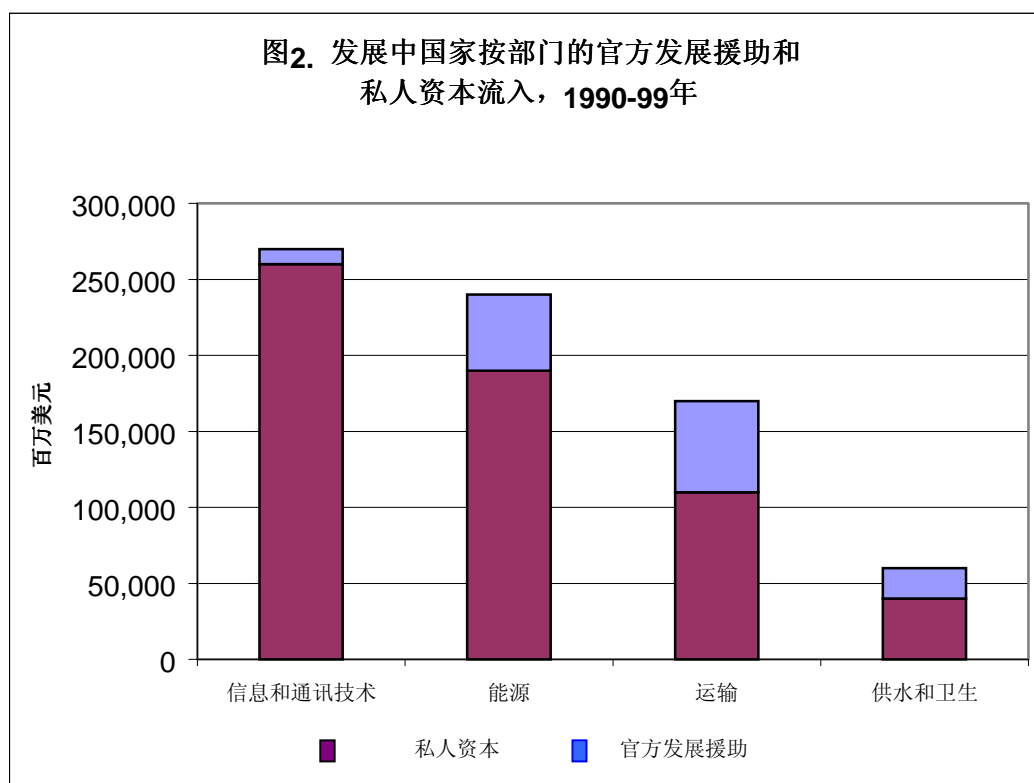
33. 私人资本流入主要集中于少数发展中国家。1990年代约80%的私人资本流入了六个国家：巴西、阿根廷、墨西哥、大韩民国、匈牙利和马来西亚。仅巴西就站去了总流入的近三分之一。尽管若干内陆发展中国家成功地吸引了某种程度的私人投资，但流入这一类国家的私人投资总的来说低于1%。因此，官方发展援助是内陆和最不发达国家基础设施融资的最大来源，在过去十年中其总额超过350亿美元，而与之相比，私人资本流入低于50亿美元(图1)。然而，在这整个十年中，私人融资对内陆和最不发达国家的相对重要性无疑在上升。私人资本与官方发展援助的比率由1990年的10%上升到1997年的50%，而1999年又跌回到20%。



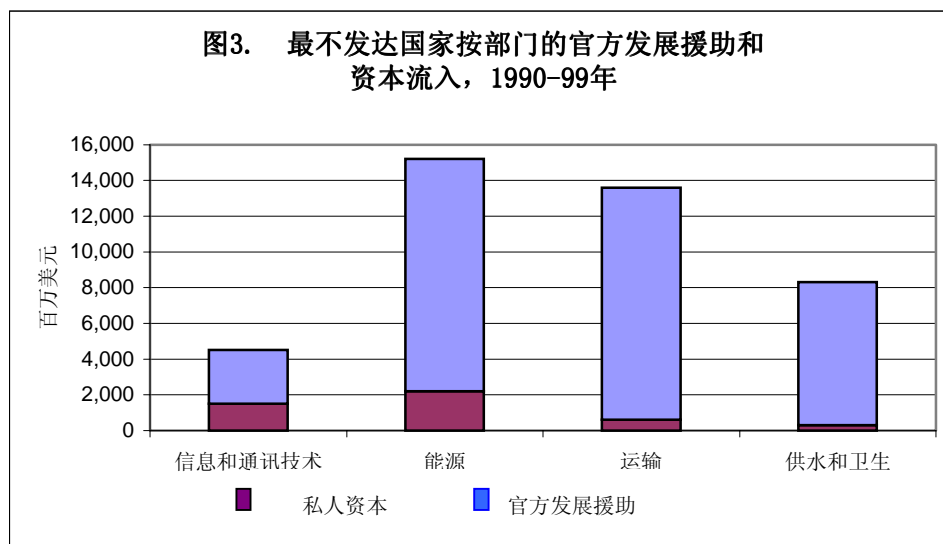
资料来源：世界银行私人参与基础设施数据库(2001)；经合发组织国际数据库服务资料库(2001)。

34. 私人资本还高度集中于部门一级，并主要流向通讯和能源。这基本反映了将新的基础设施两分法用于运输和供水部门所遇到的巨大困难。从总体上看，43%的私人资本流向信息和通讯技术部门，32%的私人资本流向能源部门，19%的私人资本流向运输部门，流向供水和卫生部门的私人资本只占5%(图2)。官方发展援助在总的部门融资方面的相对重要性与私人资本流入每一部门的规模成反比。然而，按绝对值计，象能源和运输这类部门各自获得的官方发展援助额均高于供水和卫生部门，尽管这两个部门成功地吸引了大量的私人投资。在内陆和最不发达国家，部门私人资本流入的格局也有类似性(图3)。然而，特别引人注目的是内

陆和最不发达国家信息和通讯技术部门只赢得全部外部融资的 10%，而整个发展中国家作为一个整体这一部门占外部融资的比例却为 45%。



资料来源：世界银行私人参与基础设施数据库(2001年)；经合发组织互联网数据库服务资料库(2001年)。



资料来源：世界银行私人参与基础设施数据库；经合发组织互联网数据库服务资料库(2001)。

B. 克服无形障碍以增加对现有过境运输系统的有效利用

1. 管理框架

35. 尽管许多国家的政府退出了商业运输的运作，但它们仍然保持在有形运输基础设施供资，保持和管理这一基础设施以及制定和执行运输管理规定方面的关键作用。由政府签署的国际公约和区域、亚区域和双边协议是实现规则和文献的协调一致、简化和标准化的主要手段。行业一级的行动，例如缔结铁路间的协定和实施非正式安排，其中包括海关当局之间的定期协商和交换信息也是十分重要的。

36. 一些国际公约为处理与过境运输业务有关的各种问题奠定了宝贵的基础。中亚国家在执行亚太经社会 1992 年 4 月 23 日的第 48/11 号决议方面作出了值得称道的工作。该决议建议成员国努力加入各项基本公约(见表 4)。本报告采用了其中一项国际公约——《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》(1975 年)(国际公路货运公约)——作为例子说明运输和过境公约对于过境运输的促进作用。

表 4. 截至 2000 年 2 月中亚国家及其过境邻国加入国际公约的情况

国家	CMR ^a	TIR ^b	集装箱	边境 相互 协调	公路 交通	公路 标志	ADR ^c	ATP ^d	AETR ^e	AGR ^f	TEMP ^g
亚美尼亚		X		X							
阿塞拜疆	X								X	X	
中国			X								
格鲁吉亚	X	X	X	X	X			X			
伊朗伊斯兰共和国	X	X			X	X					
哈萨克斯坦	X	X			X	X			X	X	
吉尔吉斯斯坦	X	X		X		X					X
蒙古					X						
俄罗斯联邦	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
塔吉克斯坦	X	X			X	X					
土耳其	X	X	X								X
土库曼斯坦	X				X	X			X		
乌兹别克斯坦	X	X	X	X	X	X		X	X		X

资料来源：欧洲经济委员会

- a 《国际货物公路运输合同公约》,1956年。
- b 《关于国际公路货物通行证制度下国际货运海关公约》(国际公路货运公约),1975年。
- c 《欧洲国际公路运输危险货物协定》,1957年。
- d 《国际易腐食品运输及其所用特制设备的协定》,1970年。
- e 《欧洲国际公路运输车辆从业员工作协定》,1970年。
- f 《欧洲国际交通主要干线协定》,1975年。
- g 《关于商用公路车辆临时进口的海关公约》,1956年。

37. 1975年《国际公路货运公约》(它替代了1973年通过的文本)的范围,起初仅限于公路货物运输,但目前的内容涵盖其他运输方式(空运、铁路运输和多式联运),但条件是行程的一部分包括道路运输。《国际公路货运公约》使特定海关文件,即国际公路货运通行证所涵盖的车辆或集装箱由离境点到终点的整个路程在中途跨越国界时无须受任何海关检查。

38. 国际公路货运通行证是由设在日内瓦的国际公路运输联盟颁发的,它分发给《公约》缔约国中代表该联盟的全国协会。要想得到国际公路货运通行证,承运人必须隶属于一国家协会,由该协会提供专业和经济担保并授权它颁发这一通行证。此外,使用的车辆和集装箱必须符合《公约》规定的技术和其他条件。

39. 按照与海关当局达成的协定,每一协会作为由其或由链式国际保障协会任何其他成员颁发的国际公路货运通行证范围内所运货物的关税和其他须交税项的担保人。同样,国家担保协会必须与国际公路运输联盟签署一项承诺,对在国际公路货运通行证制度下运作所隐含的相互权利和义务作出规定。

40. 为了充分担保赔偿对国际公路货运作业中的违规行为提出的索赔额,国际公路运输联盟已同一批国际保险公司达成了一项保证契约。

41. 国际公路货运过境系统的支柱为:(a) 运输货物的车辆或集装箱应当可靠;(b) 有风险的关税和税项应由全程有效的国际担保保赔;(c) 货物应配有国际接受的通行证,其在出境国使用并为过境国和目的国接受;(d) 由出境国采取的海关检查措施应为过境国和目的国所接受。

42. 中亚的许多内陆和发展中国家已加入了《国际公路货运公约》。¹⁴ 它为海关当局、国家的经济和运输业带来了好处。过境国只检查密封情况和车辆或集装箱的外部状况以及处理区域海关过境文件,而省去了对货物的实际检查(就人力和设施而言实际检查费用昂贵)。使用区域海关过境系统可省去车辆或集装箱的临时进口程序,因为这类程序可包括在这一系统中。它废除了国家担保和国家单据

¹⁴ 亚美尼亚、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、土耳其和乌兹别克斯坦。

配齐制度，因为这些均包含在一份区域承认的海关文件中和一项链式区域担保中了，后者确保由运输营运人或一国家担保组织在任何时候负担全部关税和其他税项。商业和运输经营人得到的好处十分明显：由于货物在过境运输过程中受到海关当局干扰的程度降至最低点，因而促进了区域和国际贸易。通过减少过境时的延误，这一制度加快了周转时间，使车队能够创造更多的收入。

43. 西非、南部非洲和东非已采取了最初步骤实施区域海关过境制度。在西非，虽然《跨国公路运输公约》1982年就获得批准，但尚未落实；同样，目前在执行东南非共市/南部非洲发展共同体海关文件和在南部和东部非洲实行区域海关保税担保制度方面仍遇到许多障碍。区域海关过境制度的运作对于促进许多区域的过境运输十分关键。但这类制度的及早落实需要国际社会提供资金和技术支持。

44. 在便利过境的其他方面也取得了一些成就，包括第三者车辆保险计划，协调确定轴负荷限制和公路过境收费。例如，在南部和东部非洲，因协调轴负荷限制所带来的好处如下：(一) 运输作业者能按照卡车最大限度的商务载重装货；(二) 协调一致的轴负荷限制为执行统一的轴负荷规定提供了便利；(三) 这些限制还有助于就超载和经常违反轴负荷限制的违规者的情况交换信息；和(四) 根据商定的路面损失计算公式对超载和车辆总重过重采用统一罚款。

45. 在南部和东部非洲，东南非共市承运人执照带来的好处如下：(一) 拥有东南非共市承运人执照的人可自动进入区域道路运输市场；(二) 东南非共市承运人的执照费用按照车辆登记国的当地货币支付，因此节省了外汇；(三) 有效期为12个月的承运人执照为公路运输服务业带来了稳定性和可预测性；(四) 开放区域货运行业因取缔了颁发公路服务许可证鼎盛时期所特有的货运垄断和配额，因而带来了有竞争性的货运费率；(五) 由于避免了别国当局签发道路服务许可证延误所造成的车辆无法利用而改善了货车的使用和生产率。

46. 在拉丁美洲，拉丁美洲南部共同市场(南锥共市)¹⁵已承诺采用若干协议中所载的共同过境程序。这些协议包括(一)《南锥共市国家国际公路运输协议》，它在公路运输方面采用了国际公认的原则；(二)《从事国际运输职业的一般原则及其在南锥共市国家的应用》，它以折衷方式解决管理措施以保证在南锥共市国家中的货物运输；(三)《基本统一过境规则协议》，它为运输者制定了统一过境规则；和(四)《促进南锥共市多式联运协议》，它包含为跨越边界提供便利的促进贸易概念。

¹⁵ 阿根廷、巴西、巴拉圭和乌拉圭。

2. 体制框架

47. 过境运输管理需要有效的国家和政府间支持安排。为了有效地处理过境运输所涉及的跨部门问题，许多内陆和过境发展中国家加强了彼此部际之间的协商进程。贸发会议基于国家贸易和运输促进委员会的构想协助发展中国家加强它们的体制框架。该委员会汇集了一国中与促进国际贸易和运输有关的所有国营和私营方面的代表：政府实体、服务供应商和运输业的用户。作为一个协商机构而成立的国家贸易和运输促进委员会充当制定用于国际运输和贸易的手续、程序和文件的国家论坛，其任务是制定提交给有关机构和政府执行部门的关于发展贸易和运输的建议。

48. 为做到切实有效，国家和政府间的安排必须能够对运输和贸易不断变化的需要作出反应。在这方面，如同在以下第 57 和第 58 段中所述的那样，在一些内陆和过境发展中国家正在出现过境方面新的方式和体制结构，以便对私营部门在过境服务领域日益扩大的作用作出回应。

3. 放松管制、自由化、私有化和竞争

49. 放松管制、自由化、私有化和竞争是减少实际成本和改进过境运输效率努力中所采用的新的手段。目前正在对各种运输方式进行改革。然而，在落实的步骤方面各区域之间和同一区域内的各国之间有很大差别。

50. 使所有运输方式能够在一种国家和过境运输的商业环境中公平竞争的政策对于促进低成本高效益的运输服务和加强过境系统正在发挥着重要的作用。业已对运输部门产生影响的放松管制的一个典型例子就是取消对铁路的保护，它也触发了同公路运输的激烈竞争。然而，只放松管制而无配合措施的话，例如成立专业机构(运输者协会)以确定专业标准和维持成员之间的纪律，就可能造成一种真空，为从事不法或违法行为的无所顾忌的从业者所利用。

51. 自由化对于运输部门也起着重要的影响。不同措施，从赋予国营公司，例如铁路以更大的管理自主权和租赁公共资产，到签署管理合同和彻底改变所有权，均已取得了不同程度的成就。例如，更大的铁路自主权已使管理部门精简了业务，减少了劳力成本并达成了铁路网之间的互利安排。对过境运输起到最积极影响的措施莫过于过境编组列车的运营。改善铁路业务的其他措施包括将某些类别的服务，例如餐饮和保养加以租让或私有化。

三. 进一步改善内陆和过境发展中国家过境系统面临的挑战与机会

A. 国家和区域一级的措施

1. 过境环境

52. 改善过境系统的一项确实有效的战略要求首先在亚区域一级采取行动，因为内陆国家与其过境邻国之间的合作是有效解决过境问题的关键所在。只有基于内陆国家和过境国家的相互利益才能推动这一合作。必须制定或加强定期审查和监督过境协议执行情况的安排和公营与私营部门之间的对话安排。

53. 改善过境系统的行动应以发展有效、灵活和妥善管理的过境系统以满足内陆国家进出口商的需要为目标。不应当单纯着眼于货物运输本身，而应当将着眼点放在促进过境作为内陆国家公私企业国际贸易后勤运输关键环节的全套运作方面。这一行动应以解决特定走廊和特定亚区域问题为目标。

54. 两国或两国以上过境交通和车组人员面临着范围广泛的艰巨任务。车组人员必须能应付外语，履行不同的过境手续和承受艰苦的工作条件，其中包括在跨越国界时的长时间延误。内陆和过境发展中国家应当尽最大努力改善过境环境，尤其是保障路途安全和提供基本服务设施，例如边界附近的住宿和餐馆，因为来往的车辆常常要在那里滞留数小时甚至几天。的确，一些过境走廊常常因道路障碍而受拖累，那里的不规范路面并不罕见，因而大大增加了总的运输成本。¹⁶

55. 需要作出更多的努力以便通过边境检查站为过境交通提供便利。应当作出努力确保海关、移民、卫生、动植物检疫等所有边检人员协调他们的工作以避免给过境车辆和人员造成不必要的延误。还应当作出努力提供基本设施，例如电话、复印机和基本的医疗设施。应对边境两边检查站的办公时间加以协调，如果交通量很大，应考虑 24 小时办公。应鼓励内陆和过境发展中国家建立一次性完成的边境检查站。

2. 管理框架

56. 许多内陆和过境发展中国家已采取了广泛的措施更新立法，以便为有效的过境运营和吸引私营部门的管理技能和资本提供一种扶持环境。在这方面，以上第二章中讨论的运输和过境便利文书中的亚区域和区域行动已成为这一改革进程的一部分。国际社会在支持成文法改革的进程中发挥了重要的作用(法律的起

¹⁶ Evlo K. (贸发会议顾问)，对西非和中非过境运输系统发展进展情况的述评，1999 年。

草)，但内陆和过境发展中国家需要更多的资金和技术援助以协助它们有效地执行双边和区域协议及安排。

3. 体制安排

57. 许多内陆和过境发展中国家已承认正在改变的过境服务结构要求作出新的体制安排。在国家一级，正在出现的是三种有区别但又相互补充的体制结构，它们反映了私营部门作为运输和连带商业服务主要提供者的作用正在日益扩大。首先，随着公营部门退出商业服务，因而使私营部门能够发挥主导作用，而公营部门则承担了管理者的作用，以确保服务供应商之间公平竞争，保护消费者以防滥用垄断，并监督执行质量和安全标准以保护消费者。第二，另一方面，私营部门通过成立职业团体和协会将自身组织起来。这一做法符合如下信念：私营部门在决策方面的有效代表和参与要求有某种结构和组织。第三，根据这一演进，许多内陆和过境发展中国家已发起了公营部门——私营部门之间的对话和协商，许多这类安排仍属临时性质，但在一些国家(如乌干达、加纳和坦桑尼亚联合共和国)正在出现的公营部门——私营部门的伙伴关系已经体制化，并定期举行协商。实际上，一些国家政府与私营部门联合举办的研讨会正在扩大，其着眼点放在传播信息，集思广议和政策落实的审评方面。部分国家(在南部非洲发展共市地区)已商定在政府条条部委中成立公私联合委员会，以审查规定时间范围内的政策执行情况。

58. 在区域一级激发政府间协议和安排的关键要素有三种：(a) 签署国政府遵守商定承诺的政治和资金保证；(b) 政府派出有技能的官员，他们能够制定恰当的文书并监督和审查这些文书的执行进展情况；和(c) 凡协议涉及到许多国家和范围广泛的承诺时，应设立常设秘书处，以协调这类文书的执行。

59. 一些政府间安排，例如《南部非洲发展共市地区关于运输、通讯和气象议定书》规定私营部门可参与政府间的机构。该议定书第 3.5 条规定，“成员国应促进成立跨界多式联运走廊规划委员会，其组成应包括成员国或上述走廊穿越其国境的国家公营和私营部门的利害相关者”。许多内陆和过境发展中国家需要作出更多的努力加强它们的体制框架。国际社会应提供资金和技术支持以帮助它们。

4. 人的能力建设

60. 如以上讨论的，公营和私营部门角色的变化要求通过培训使参与决策者以及负责日常工作的人提高技能，其中包括使现有的专业人员继续接受教育。在许多内陆和过境发展中国家提高中小学教育(质量/数量)是奠定投资的吸收能力和推行改革的根本所在。缺乏技能劳力是吸引和受益于外国直接投资的主要瓶颈。私营部门，其中包括外围投资应当为提高内陆和过境发展中国家的专业技能作出贡献。私营部门可提供有效的链式管理，而技术的扩散也具有波导效应。但要使私

营部门充分参与，必须在政策框架、态度和做法方面明显地表现出一种长期承诺并创造有利的扶持气氛。

61. 包含通过共同规则和技术标准的区域过境运输合作要求政府和私人过境从业者采用旨在落实各种承诺的许多新的政策措施和行动。这需要提高参与决策者的知识和技能并执行新的体制。部分培训可通过国家和/或区域讲习班进行，但专项培训则要求进行恰当的职业训练。应鼓励内陆和过境国家集资成立区域培训学院，现有的例子包括在坦桑尼亚联合共和国的阿鲁沙东南非管理学院和肯尼亚蒙巴沙的班达里学院。

5. 基础设施的发展

62. 如以上第二章所指出的，私人资本流入主要集中于少数发展中国家。这主要是因为单个国家的市场狭小——通过促进区域项目可克服这一障碍。区域合作有助于克服市场规模狭小的问题。的确，非洲作出的许多铁路租让(布基纳法索——科特迪瓦和马拉维——莫桑比克铁路)所涉及的不止一个国家。

63. 走廊形发展概念是区域合作的又一种方式。它解决的是低收入国家所面临的基础设施问题——鸡和蛋谁先谁后的难题。一方面，基础设施投资只有当经济活动证明有此必要时才可行；即运输属于一种衍生的需求。而另一方面，除非有充分的运输设施否则经济活动就无法出现；而且，其发展受到了成本高的障碍直至交通流量增加到能够实现规模经济和竞争变得有效为止。

64. 走廊形发展的办法力求通过以下方式解决这一问题：在对基础设施进行投资的同时集中开发连接内陆生产地区和港口的选定走廊地区内的可行工业投资项目。这些生产活动和基础设施同步发展，确保收入源源不断，从而使基础设施投资对私人企业具有吸引力。同时，基础设施投资吸引经济活动并有助于推动聚集进程。政府政策目的在于吸引确保基础设施具备基本生命力的“支撑点投资”，尔后力求吸引其他投资。在这一过程中特别注意到了中小企业，即所谓“增加密度”。¹⁷

65. 就马普托走廊而言，走廊形发展的概念十分成功。南部非洲发展共市地区的其他发展走廊包括莫桑比克与津巴布韦之间的贝拉发展走廊和坦桑尼亚联合共和国境内的姆特瓦拉发展走廊，后者的目的在于沟通赞比亚、马拉维、莫桑比克北部和坦桑尼亚联合共和国的南部(以下方框作了进一步的讨论)。

¹⁷ 非洲的运输基础设施、贸易和竞争力，同前引书。

关于南部非洲地区发展走廊和空间发展计划的综述

1. 背景

空间发展计划是五年前由莫桑比克政府和南非政府发起的一项计划。之所以能够发起这项计划是因为在 20 世纪 90 年代的头五年该地区发生了重大的政治变革。

随着南非民主政府的掌权和该地区总的“和平”前景的改善，南部非洲地区的一些国家终于能够协力解决该地区的社会经济挑战了，具体表现为能够制定区域发展计划和战略以保持可持续的长期经济增长并创造就业。

在这样一种背景下，恢复和加强区域运输走廊(已存在了几十年)成为集中注意的优先领域。马普托发展走廊/空间发展计划的成功实施推动了南部非洲发展共市内对多部门经济发展走廊构想的支持(不同于纯粹的运输走廊)，以及对空间发展计划内所包含的规划和投资筹集做法的支持。空间发展计划做法所包含的关键原则、目标和战略在所有发展走廊(无论是否属于空间发展计划的一部分)的设计和 implementation 方面均得到广泛的采用。

2. 一般发展战略

第一，重建每一走廊作为运输通道和经济发展走廊发挥切实有效职能所必不可少的道路、铁路、港口、通讯和港口周围的基础设施。

第二，在基础设施的恢复、运营和维护方面力促私营部门的投资者和经营者与公共部门结成伙伴。

第三，作为扩大发展走廊内和周边地区发展势头的一种手段，查明可持续利用的(经济、财力和环境方面)的经济发展机会。

第四，查明适用私营部门发展和运作的发展机会并拟订查明和调动这类投资者的具体战略。

第五，促进已活跃和/或将来可能活跃在这一地区的各种采掘业，确保当地人口能够受益。

第六，找出并支持使当地受益于采掘业所获取的各种资源的机会和以创造附加值出口为基础的活动。

第七，凡有可能，寻找在外国投资者、本国当地的私营部门和当地社区之间建立可行和可持续保持的伙伴关系的机会。

第八，加强各发展走廊周围大城市和省份之间的联系。

第九，促进创造一种扶持/投资环境，使当地、区域和国际私营部门能够利用这类投资机会。

资源来源：改变运输以利南部非洲的增长和一体化。

66. 促进跨境检查站的过境交通也是区域合作的一个关键领域。在南部非洲发展共市地区已同意设立由私营部门供资/或管理的“一次完成边境检查站”。这一

做法的好处包括减少了货车和旅客在边境检查站的滞留时间。由于两国政府官员一道工作并分享信息和基础设施资源而使边境检查工作能够更有效地进行。

B. 国际一级的措施

67. 在 20 世纪 90 年代，流入发展中国家基础设施项目的总的官方发展援助减少了一半，主要回应私人流入引人注目的增长。在少数大的发展中国家，尤其是在通讯和能源部门，私人资本的流入不止补偿了官方发展援助的减少，但对于大多数内陆和过境发展中国家来说，官方发展援助的下降并未能得到私人资本流入的补充。这些国家因而一直为巨额赤字所困扰，尤其是如将预期的人口增长和都市化的加速纳入考虑的话，更是如此。在这些国家中，即便只是为了保持现状也需要大幅度增加投资。世界银行估计，仅非洲每年的基础设施投资就需要 180 亿美元。因此，要扭转外部资金，尤其是官方发展援助的下降。在这方面，请捐助国和金融和发展机构优先支持采用亚区域/走廊发展和空间发展计划的项目和方案。

68. 由于在许多内陆和过境发展中国家单凭私人融资计划行不通，因而请国际社会支持新的融资方式，例如：

- 设立区域风险基金——区域风险的构想是利用多边组织的赠款支付选定国家或项目的开发和管理费用，通过减少开发风险以促进对高风险基础设施项目的投资兴趣；
- 对当地金融机构参股——由外国机构购买为小型基础设施项目贷款的选定银行的股权；
- 共同融资——它包括由一多边金融机构和地方银行对基础设施项目平行贷款；
- 银行之间贷款——由外国机构对给小型基础设施项目远期贷款的当地银行作出长期贷款。

69. 多边和双边机构针对传统和非传统政治风险应该继续作为担保人，并直接或通过当地银行作为优惠资金和软贷款的主要提供者。这种多边贷款辅之以私人借贷可保持公共服务设施的价格，使国营和地方企业能够付得起。投资担保是一种日益受欢迎的手段，它可以吸引私人投资者涉足风险相对较高的环境。多边投资担保机构 1990 年发放了 1.32 亿美元的担保，到 2000 年则上升到 16.05 亿美元。该机构承担的每一美元的担保平均支持 5 美元的私人投资。基础设施部门占多边投资担保机构有价证券组合的近三分之一，而用于最不发达国家的担保则占总额的近 12%。在最近一次对投资者的调查中，73% 的投资者报告说，多边投资担保机构的担保在促进投资项目方面发挥了关键的作用。

70. 国际社会应当继续支持国家和区域一级的政策、立法、管理制度和体制改革，建立独立负责的运输管理部门，加强私营部门的协会并促进公营和私营部门之间的有效对话。

71. 国际社会在改进公营和私营部门效绩方面可成为一个切实的伙伴。发展伙伴应鼓励外国直接投资为提升内陆和过境发展中国家私营部门的专业技能和管理技能作出贡献。支持公共部门能力建设的官方发展援助在加强良好的施政和经济发展以及保持和平与稳定方面将发挥重要的作用，舍此商业发展就无从谈起。

72. 鉴于信息技术、通讯和集装箱化在有效的国际贸易/运输业务中起着日益重要的作用，捐助界应特别重视上述地区沿过境走廊的项目。

73. 贸发会议应当继续为内陆和过境发展中国家改善本身过境系统的努力提供技术援助，进而为上述各领域作出贡献。这一援助包括：

(a) 收集、评估和传播有关过境问题方面的资料，吸取不同地区和亚区域过境系统设计和改进方面的经验教训；

(b) 开展对决策者有帮助的有关过境方面的研究，特别是找出能够迅速和以最小的代价予以消除的关键瓶颈；

(c) 按照过境政策制定者、管理者和操作者的需要制定培训方案；

(d) 监督国际社会在落实解决内陆发展中国家过境需要和问题方面的措施的进展情况；

(e) 根据不断变化的经济和政治环境制定国家、亚区域和区域一级采取的改善过境系统的措施。

附录

表 A. 内陆发展中国家区域内部的贸易，1998 年和 1999 年：
目的地和来源为同一地区或大陆的国家进出口总额的比例

(百分比)

国 家	出 口		进 口	
	1998	1999	1998	1999
阿富汗	36.0	54.9	56.1	55.8
亚美尼亚	33.8	24.5	26.1	25.5
阿塞拜疆	48.8	22.7	40.0	32.6
玻利维亚	44.4	37.7	35.1	46.4
布基纳法索	8.4	13.8	27.7	30.6
布隆迪	2.8	2.0	17.6	19.7
中非共和国	2.3	2.0	17.2	17.9
乍得	5.1	6.0	31.8	34.3
埃塞俄比亚	9.2	14.5	2.7	2.4
哈萨克斯坦	17.2	27.0	14.6	24.7
吉尔吉斯斯坦	33.0	34.0	44.1	41.4
老挝人民民主共和国	5.8	21.5	84.9	86.9
马拉维	9.3	5.4	21.6	21.7
马里	8.4	8.1	23.9	24.2
蒙古	40.9	53.9	27.1	35.9
尼泊尔	36.5	31.4	79.4	73.7
尼日尔	31.9	32.8	28.3	33.2
巴拉圭	63.6	65.9	52.4	54.6
卢旺达	2.2	4.1	24.2	24.9
塔吉克斯坦	30.0	32.2	48.3	60.8
前南斯拉夫的马其顿共和国	8.8	8.6	11.5	12.7
土库曼斯坦	59.2	23.7	47.7	46.1
乌干达	2.3	2.2	38.5	41.5

国 家	出 口		进 口	
	1998	1999	1998	1999
乌兹别克斯坦	40.9	45.9	38.4	40.4
赞比亚	13.2	14.4	17.2	12.5
津巴布韦	21.7	18.2	5.6	5.7

资料来源：国际货币基金贸易统计数字说明，光盘(2001年4月)。

注：缺不丹、博茨瓦纳、莱索托和斯威士兰的数据。

**表 B. 内陆发展中国家按平均值排列的出口结构
1997 年—98 年的价值**

国 家	前三项主要的初级商品	占总出口的 百分比
阿富汗	057 水果和干果, 水果及坚果, 鲜的或干制的	18.4
	268 羊毛及其他动物毛(毛条除外)	10.8
	247 其他未加工的木材或方材	7.9
亚美尼亚	667 珍珠、宝石和次等宝石	21.4
	288 有色贱金属废料及碎屑	11.8
	112 含酒精饮料	8.8
阿塞拜疆	334 精炼石油产品	30.0
	263 棉花	14.4
	333 原油	11.1
不丹	523 其他无机化学品	21.3
	634 胶合板、改良木、再生木和其他未另列明的 已加工木材	19.6
	057 水果及坚果, 鲜的或干制的	17.2
玻利维亚	287 未另列明的贱金属及其精矿	15.6
	081 牲畜饲料	8.6
	971 非货币用黄金	8.6
博茨瓦纳	缺数据	
布基纳法索	263 棉花	72.0
	971 非货币用黄金	6.7
	611 皮革	6.4
布隆迪	071 咖啡及其代用品	82.1
	074 茶及马黛茶	12.0
	263 棉花	1.9
中非共和国	667 珍珠、宝石和次等宝石	34.5
	277 未另列明的天然研磨料	25.6
	263 棉花	19.4
乍得	263 棉花	87.2
	292 未另列明的植物原料	8.2
	792 飞机和有关设备及其未另列明的零件	1.9
埃塞俄比亚	071 咖啡及其代用品	67.7
	611 皮革	7.1
	222 油籽及含油果实	4.9
哈萨克斯坦	333 原油	30.5
	682 铜	10.4
	674 齐边中厚钢板和薄钢板	6.3

国 家	前三项主要的初级商品	占总出口的百分比
吉尔吉斯斯坦	351 电流	14.5
	061 糖及蜂蜜	11.2
	263 棉花	6.8
老挝人民民主共和国	248 简单加工木材	18.1
	845 没有松紧, 未上胶的针织或钩编的外衣及其他制品	12.4
	071 咖啡及其代用品	10.7
莱索托	缺数据	
马拉维	121 未加工的烟草; 烟草废料	64.4
	074 茶和马黛茶	8.3
	061 糖及蜂蜜	4.6
马里	263 棉花	86.9
	611 皮革	1.3
	667 珍珠, 宝石和次等宝石	1.1
蒙古	287 未另列明的贱金属矿及其精矿	24.7
	334 精炼石油产品	11.1
	268 羊毛及其他动物毛(毛条除外)	8.8
尼泊尔	659 室内铺地用品	42.0
	842 男用外衣(针织品或钩编制品除外)	16.5
	931 未按品种分类的特种交易和商品	8.8
尼日尔	333 石油原油和自沥青矿物中提出的原油	47.5
	524 放射性材料及有关材料	33.2
	541 医药品	6.6
巴拉圭	222 油籽及含油果实(不包括粉及粗粉)	43.5
	081 牲畜饲料	9.4
	263 棉花	6.5
卢旺达	071 咖啡及其代用品	37.6
	971 非货币用黄金	34.4
	074 茶和马黛茶	8.9
斯威士兰	缺数据	
塔吉克斯坦	263 棉花	40.7
	684 铝	17.2
	057 水果及坚果, 鲜的或干制的	9.4
前南斯拉夫的马其顿共和国	843 纺织品制的女用外衣	9.6
	674 齐边中厚钢板和薄钢板	7.7
	844 纺织品制的内衣	6.6

国 家	前三项主要的初级商品	占总出口的 百分比
土库曼斯坦	263 棉花	25.9
	334 精炼石油产品	19.9
	341 天然气及人造气	18.6
乌干达	071 咖啡及其代用品	73.2
	034 鱼, 鲜的、冷藏的或冷冻的	8.9
	263 棉花	2.9
乌兹别克斯坦	263 棉花	51.3
	971 非货币用黄金	5.0
	341 天然气及人造气	4.7
赞比亚	682 铜	70.8
	689 未用于冶金的各种有色贱金属	7.7
	651 纱	3.6
津巴布韦	121 未加工的烟草; 烟草废料	26.7
	671 生铁、海绵铁、铁纱及铁合金	8.3
	263 棉花	6.6

资料来源: 贸发会议秘书处根据联合国统计司的数据和《贸发会议 2000 年统计数据手册》作出的计算。