



## 第六十一届会议

临时议程 \* 项目 55(b)

与内陆发展中国家特殊需要和问题有关的  
具体行动：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  
题国际部长级会议的结果

### 《阿拉木图行动纲领：在内陆和过境发展中国家过境运输合作 全球新框架下解决内陆发展中国家的特别需要》的执行情况

#### 秘书长的报告

##### 摘要

本报告是依照大会 2005 年 12 月 22 日第 60/208 号决议提交的。该决议要求秘书长就执行《阿拉木图行动纲领：在内陆和过境发展中国家过境运输合作全球新框架下解决内陆发展中国家的特别需要》的进展情况提交报告。按照《阿拉木图行动纲领》第 50 段，秘书长应根据各会员国以及各有关国际、区域和次区域组织就《阿拉木图行动纲领》执行情况提供的资料提出报告。本报告根据收到的资料，对各利益攸关方采取的行动作了说明。报告简要介绍内陆发展中国家的整体经济形势，叙述各利益攸关方为解决它们在执行《阿拉木图行动纲领》所定优先领域方面的特殊需要而从事的各项活动。

\* A/61/150。



## 一. 引言

1. 《阿拉木图行动纲领：在内陆和过境发展中国家过境运输合作全球新框架下解决内陆发展中国家的特别需要》的首要目标是通过建立伙伴关系，克服内陆发展中国家因领土不通海洋、地处偏僻以及与世界市场隔绝而造成的特殊问题。《阿拉木图行动纲领》确定应在五个优先领域采取具体行动：即基本过境政策问题、基础设施建设和维修、国际贸易和贸易便利化、国际支助措施以及联合国系统的执行和审查，以便在确认运输与国际贸易之间的联系的同时，建立高效运输系统，并衡量经济增长。《阿拉木图行动纲领》的目标是：(a) 确保各种运输工具均可根据适用的国际法准则安全地出入海洋；(b) 降低成本，改善服务，以提高出口竞争力；(c) 降低进口品运送费用；(d) 解决贸易渠道中的延误和不确定性问题；(e) 发展适当的国家网络；(f) 减少运送途中的损失、损毁和变质；(g) 为扩大出口开辟道路；(h) 加强公路运输安全和运输走廊沿线人们的安全。

2. 大会 2005 年 12 月 22 日第 60/208 决议第 18 段要求秘书长就执行《阿拉木图行动纲领》的进展情况提交报告。编写本报告期间，曾经与联合国各会员国、联合国系统各机关和组织以及相关国际、区域和次区域组织联系，要求它们提供情况资料，并将它们提供的资料作为有关它们活动情况的信息来源。

## 二. 内陆发展中国家的总体社会经济形势

3. 目前有 31 个内陆发展中国家，人口共有 3.70 亿，陆块面积 1 630 万平方公里。内陆发展中国家在努力实现把极端贫穷减少一半和提高本国人民生活水准的目标方面，继续面临严重的制约。《2005 年人类发展报告》显示，在 20 个排行最低的国家中有 10 个是内陆发展中国家。

4. 2004 年，内陆发展中国家的国内生产总值增长率达到 6.1%，与 2003 年的 4.3% 相比，有了大幅增长。出现增长的主要原因是商品价格提高以及业绩好转。对石油出口国来说，这一点尤其明显，如哈萨克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。这些国家占内陆发展中国家的国内生产总值总数的 36% 以上，占出口总数的 50%。尽管内陆发展中国家之间差距巨大，但是，作为一个群体，每年人均国内生产总值是在上升，从 2003 年的 416 美元增至 2004 年的 487 美元。除津巴布韦外，所有内陆发展中国家的人均国内生产总值都出现正增长。

5. 2004 年，内陆发展中国家收到的外国直接投资从 2003 年的 85 亿美元增至 127 亿美元。投资额剧增的主要原因是，里海油田的大量资本流入通往土耳其的巴库-第比利斯-杰伊汉输油管道的铺设、通往中国的阿塔苏-阿拉山口输油管道以及乍得多巴油田的开采。哈萨克斯坦、阿塞拜疆、乍得和玻利维亚共占流入内陆发展中国家的外国直接投资总数的 70% 以上。

6. 虽然债务对出口额的比率从 2003 年的 222% 降至 2004 年的 191%，但是，内陆发展中国家继续无法为继地高筑债台。2004 年的债务对出口额比率为 59%。截至 2006 年 7 月，按照世界银行和国际货币基金的重债穷国倡议，8 个内陆发展中国家（玻利维亚、布基纳法索、埃塞俄比亚、马里、尼日尔、卢旺达、乌干达和赞比亚）已达到完成点，3 个国家（布隆迪、乍得和马拉维）已到达决定点，2 个国家（中非共和国和老挝人民民主共和国）未到达决定点。截至 2006 年 7 月，5 个内陆发展中国家（布基纳法索、埃塞俄比亚、马里、卢旺达和乌干达）在多边债务减免倡议下获得了债务减免。但是，这些国家依然容易受到出口震荡的影响，而且依赖非常优惠的融资和慎重的债务管理。为出口多样化、体制能力建设和市场准入提供国际援助，是防止这些国家重新陷入外债陷阱所必需的。

7. 内陆发展中国家经济表现很差，反映了地理因素对关键宏观经济变数的直接和间接影响。这些国家的海运贸易不可避免地有赖于经其他国家过境转运。额外的过境点和远离主要市场的情况，加上繁杂的手续和不良的基础设施，大幅度增加了运输服务总费用。港口的距离被视为决定运输费用的主要可变因素，尤其是鉴于陆运费用约为海运的 5-7 倍。

8. 运输费用昂贵损害了内陆发展中国家在国际市场的竞争力以及降低生产成本的能力。运输费用昂贵带来了减少贸易的巨大影响。贸易流动的减少直接不利地影响到国内生产总值。昂贵的运输费用降低了本国居民的购买力和消费水平，影响到依靠进口材料的生产者的活动，可能会刺激通货膨胀。由于不利地理位置而产生的高昂成本降低了投资者在一国境内融资实施项目所要求的资本回报率。

### 三. 为执行《阿拉木图行动纲领》而采取的具体行动

#### 优先重点一：基本过境政策问题

9. 《阿拉木图行动纲领》吁请内陆发展中国家和过境发展中国家审查并修订它们的管制框架，使私营部门得以更大程度地参与；提高过境和边界条例的透明度；制定精简的行政手续；简化边界管制和手续；遵守各项国际公约；扩大区域和次区域的合作。在这方面据报告已出现一些发展。

10. 阿富汗政府在其《国家发展战略》中列出了其过境运输政策改革计划。它决定设立阿富汗贸易运输便利委员会，由有关的政府机构和利益攸关方参与，以便简化和统一边界过境手续，并提高过境作业的效率。阿富汗最近已成为中亚区域经济合作方案和南亚区域合作联盟（南盟）的成员。它也是经济合作组织的积极成员，并签署了关于设立一个与上海合作组织联系的联络小组的议定书。

11. 智利政府报告说，玻利维亚和巴拉圭的过境制度受《和平友好商业条约》（1904 年）、《商业交通公约》（1912 年）、《过境公约》（1937 年）及其他双边业务文书的制约。此外，智利口岸和海关当局采取了措施，目的是为过境交通流动

提供方便，包括对过境货物提供优惠关税并提供仓储设施。2005 年，在安托法加斯塔启用了免税仓储设施，允许巴拉圭在免交进口货物的关税、国税和其他税项的情况下储存过境货物。

12. 阿塞拜疆政府在《运输部门发展战略》框架内拟订了《过境战略》。阿塞拜疆加入了欧洲经济委员会在运输领域订立的 12 项公约。此外，阿塞拜疆政府还与保加利亚、格鲁吉亚、克罗地亚、荷兰、乌克兰及希腊政府签署了有关运输的双边协定。

13. 中国政府于 2005 年 7 月 4 日加入《大湄公河次区域跨界运输协定》。中国与哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、尼泊尔、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦签订了双边过境运输协定。中国还准备加入《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》。中国积极参与了有关上海合作组织国际公路运输便利化政府间协定的磋商。

14. 肯尼亚政府报告说，北方走廊是东非和中非大湖区内陆国（布隆迪、卢旺达和乌干达）连接蒙巴萨海港的运输设施和基础设施主要动脉。北方走廊过境协调局为在乌干达和卢旺达设立贸易运输便利国家委员会提供了帮助。过境协调局正在修订过境协定，以便将北方走廊转变成一个经济发展走廊。双边努力也有助于解决过境政策的根本问题。肯尼亚和乌干达设立了一种全封闭列车服务，将行程从 20 天减少到 5 至 7 天。

15. 吉尔吉斯斯坦政府最近签署或批准了 1968 年《道路交通公约》；1968 年《道路路标和信号公约》；1975 年《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》；1956 年《关于商用道路车辆临时进口的海关公约》；1982 年《协调统一货物边境管制国际公约》；1956 年《国际货物公路运输合同公约》。

16. 老挝人民民主共和国政府 2005 年与中国、越南和泰国就这些国家间签署的双边过境协定的执行进行了双边磋商。老挝人民民主共和国和泰国的过境运输作业自由化导致运输成本减少了 30-40%。

17. 蒙古最近签署或批准了运输领域的 8 项以上国际公约。蒙古国家运输委员会于 2005 年成立。蒙古继续努力进一步发展其与各过境邻国的过境运输合作。蒙古、俄罗斯联邦和中国在 2005 年 11 月 13 日至 18 日举行的第 7 次谈判会议上，就《三方过境交通框架协定》的内容达成了一致意见，该协定为建立牢固的次区域管理框架打下基础。预计三国政府将就该协定的附件举行谈判。

18. 南非已开展有关改革，以确保私营部门更多地参与基础设施发展和维护。尤其是，全非特许权和 Bakwena 白金走廊特许权负责东部通往马普托的 N4 公路和西部通往博茨瓦纳和纳米比亚的 N4 公路。南非一直积极参与各区域一体化小组努力加强现有各项过境运输协定的执行，包括《南部非洲发展共同体（南共体）运输、通信和气象议定书》和《南部非洲关税同盟道路运输谅解备忘录》。南非

与南部非洲关税同盟和南共体的技术专家和管理人员进行了合作，以统一运输方面的技术标准和规范，包括南共体内的车辆技术标准、桥梁建筑标准和驾驶员执照。

19. 欧洲经济委员会（欧洲经委会）制订了一套国际协定和公约，旨在通过简化和统一过境程序，便利和发展国际运输。在欧洲经委会的主持下制订了 56 项国际协定和公约。

20. 西部和中部非洲海事组织（中西非海事组织）对制订次区域一级基本过境政策作了相当大的贡献。该组织提倡使用密封栅条系统将卡车封住，以确保其符合《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》规定的技术性海关标准要求，从而促进了各项国际过境运输公约的执行。这一公约要求货物必须由经海关安全密封保证的车辆或集装箱来运输。

21. 非洲经济委员会（非洲经委会）通过其工作方案和世界银行的《撒哈拉以南非洲运输政策方案》，参与执行《阿拉木图行动纲领》。该方案提倡在非洲建立运输观察站，以收集有关过境运输走廊的延误和成本的信息。

## **优先重点二：基础设施发展与维护**

22. 《阿拉木图行动纲领》规定，运输基础设施和通信设施不足是建立有效过境运输系统的一个主要障碍。

23. 如本文件附件表 5 所示，2003 年内陆发展中国家公路网总长 117 万公里。这些公路网的质量通常很差。例如，铺路面的公路在乍得只占 0.8%，在中非共和国占 2.7%，在蒙古占 3.5%，在玻利维亚占 7.1%，在尼日尔占 7.9%。所有内陆发展中国家的铁路网总长约 40 446 公里。在空运方面，31 个内陆发展中国家共运载旅客 1 230 万，只占世界旅客运载总数的 0.65%。内陆发展中国家空运货物量为每公里 3.687 亿吨，占世界总量的 0.26%。

24. 关于电信基础设施，2003 年内陆发展中国家每百人有 2.9 条电话主线，而世界平均数为 18.3 条。阿富汗、乍得、中非共和国、尼日尔和乌干达每百人只有 0.2 条电话主线。内陆发展中国家在应用移动技术方面也滞后，2003 年每百人平均有 4.3 个移动用户。日益加大的数字鸿沟也是内陆发展中国家关切的一个重大问题。2003 年内陆发展中国家每千人有 8.1 台个人电脑，而世界平均数为 100.8 台。

25. 2005 年，阿富汗政府实施了 114 个公路基础设施项目。总体重建活动包括修复 3 227 公里长的区公路、4 906 公里长的高速公路和 4 500 公里长的省公路。环路建设于 2003 年开始，大多数路段目前仍在施工中，包括连接邻国塔吉克斯坦、巴基斯坦和伊朗伊斯兰共和国的公路。

26. 阿塞拜疆报告说，它已采取步骤，改善路况及铁路运输、管道、港口基础设施、空运和通信。在公路基础设施方面，目前正在采取多项重要措施，使 Baku-Alat-Kurdamir-Yevlax-Ganja-Qazax-格鲁吉亚边界(欧高亚运输走廊阿塞拜疆路段)和俄国边界-Quba-Baku-Alat-Salyan-Lankaran-Astara-伊朗边界公路(北-南国际运输走廊)的技术特性符合国际标准。Baku-Alat-Kurdamir-Yevlax-Ganja-Qazax-格鲁吉亚边界公路 Alat-Qazimammad 路段自 2004 年起一直在营运。目前，Ganja-Qazax 路段正在重建，斥资额为 4 800 万美元。

27. 智利政府报告说，智利继续努力进一步改善为玻利维亚和巴拉圭服务的过境运输基础设施。目前正在建设连接智利和玻利维亚的智利主干线，包括 Arica-Tambo Quemado 过境站。2005 年，智利和玻利维亚同意通过适当投资以及改善协调和规划，更优先关注跨边界公路。

28. 哈萨克斯坦拥有五条铁路运输走廊，其中最重要的是从中国经哈萨克斯坦、土库曼斯坦、伊朗伊斯兰共和国和土耳其到欧洲的跨哈萨克斯坦通道。这一耗资 40 亿美元的项目完成后，将使货物可在 18 天内从中国港口运抵鹿特丹。自 2002 年以来，已耗资 10 亿美元修复了 14 000 多公里的公路。最近，阿斯塔纳和阿拉木图的二个新国际机场投入使用。其结果是，在哈萨克斯坦境内营运的航空公司数目增至 47 家。

29. 在肯尼亚，由于交通量过大和轴荷条例实施不力，北部走廊的公路网状况日益恶化。在欧洲联盟帮助下，有 137 公里的公路已修复，并且有 357 公里的公路被专门指定须在 2009 年之前修复。为进一步加强这条走廊的能力，现已签订一项谅解备忘录，要将从肯尼亚蒙巴萨港至基苏木总站和埃尔多雷特总站的管道延伸。目前，石油是用卡车装运到布隆迪、卢旺达和乌干达的。

30. 吉尔吉斯共和国交通部已开始 Bishkek-Osh 公路的第三阶段施工。全长 258 公里的 Osh-Sarytash-Erkestam 高速公路的修建将为吉尔吉斯斯坦开通进入中国的通道。吉尔吉斯政府颁布了 Osh-Sarytash-Erkestam 高速公路项目特别法律，以此强调该项目对吉尔吉斯共和国的战略重要性。

31. 在老挝人民民主共和国，不久将从友谊桥桥中开始建造一条 3.5 公里的铁路段，以使从老挝人民民主共和国 Thanaleng 至泰国的铁路系统全线贯通。在日本国际合作银行资助下，连接 Savannkhanet (老挝人民民主共和国)和 Mukdahan (泰国)的第二座国际桥梁将于 2006 年竣工。关于公路，沿北南经济走廊全长 193 公里的 3 号路的施工已经开始。在越南资助下，目前正在修建南部经济走廊从 Attapeu 省至老挝人民民主共和国-越南边界的 18 A 号公路，总长 118.2 公里。2006 年初，中部走廊 149 公里长 12 号路的修建工程宣告竣工，该走廊使泰国东北部与越南中部海港相连。



32. 蒙古批准了《亚洲公路网政府间协定》。蒙古与 AH3 号亚洲高速公路相连。沿 AH4 号路修建 725 公里长的公路需要投资 9 190 万美元，沿 AH32 号路修建 873 公里长的公路另需 1. 209 亿美元。

33. 南非政府优先重视六个过境公路走廊，这些走廊构成主要区域网络，以提高过境运输的效率。《南非公路基础设施战略框架》鼓励私营部门在基础设施发展和维护方面发挥更大的作用。在《国家货运后勤战略》框架内制定了《Transnet 公司港口总计划》，以进一步发展港口基础设施并提高效率。在空运方面，制定了《国家机场开发计划》。南非政府继续开展努力，加大双边空运协定和《开放非洲天空亚穆苏克罗决定》的执行力度。

34. 塔吉克斯坦政府批准了《亚洲公路网政府间协定》。亚洲公路网中有三个主要过境走廊 (Hudjand-Dushanbe-lower Pianj; Karamyk-Jirgatal-Dushanbe-Tursunzade-Uzun-Termez 和 Kalaikum-Horog-Murgab-Kulma) 途经塔吉克斯坦。2000 年至 2005 年，塔吉克斯坦政府耗资 8 400 万美元实施了 4 个公路基础设施项目。目前正在实施 13 个共斥资 4. 68 亿美元的运输基础设施项目。

35. 在东部和南部非洲共同市场(东南非共同市场)区域，Katima Mulilo 高速公路和 Shesheke 大桥于 2004 年 3 月竣工，改善了纳米比亚与赞比亚、津巴布韦、马拉维和刚果民主共和国的道路联系。蒙巴萨-坎帕拉高速公路一些路段的修复工程已经完成。连接埃塞俄比亚和苏丹的 Gondar-Metema 公路也已修复。此外，还改建了阿特巴拉-苏丹港公路，使喀土穆至苏丹港的距离缩短了近 400 公里。

36. 2006 年 4 月 12 日，亚洲及太平洋经济社会委员会第六十二届会议通过了 2006 年 4 月 12 日关于《亚洲公路网政府间协定》的第 62/4 号决议。运输问题部长级会预定于 2006 年 11 月在大韩民国釜山举行，届时将举行《协定》的正式签字仪。

37. 欧洲经济委员会通过在其跨欧洲高速公路和跨欧洲铁路项目框架内制定的具有法律约束力的基础设施网络协定，继续推动区域合作，促进国际公路、铁路、内陆水道和联合运输网络(电子网络)的协调发展。高速公路和铁路总计划中确定了 21 个中欧、东欧和东南欧国家的主干公路和铁路网络；并评价和优先安排了 491 个估计总额为 1 020 亿美元的项目。

### **优先重点三：国际贸易与贸易促进**

38. 截至 2006 年 3 月，在 31 个内陆发展中国家和 34 个过境发展中国家中，分别有 9 个和 5 个国家不是世界贸易组织的成员。2004 年，内陆发展中国家的出口额从 2003 年的 423 亿美元增加到 557 亿美元。其主要原因是阿塞拜疆、玻利维亚、乍得、哈萨克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦出口增加，特别是国际石油和汽油价格大幅上扬。这些国家占内陆发展中国家出口总额的 62%。但是，内陆发展中国家在世界商品进出口总数中所占的份额仍然很小，分别为 0. 63%和 0. 66%。

在 2003-2004 年期间，有 28 个内陆发展中国家出现国际收支经常账户逆差。商品是内陆发展中国家最大的出口收入来源。区域内部的贸易量很有限。

39. 除货物的实际运输外，繁琐的手续要求、单据、合同都是影响内陆和过境发展中国家对外贸易情况的重要因素。世界银行在其题为“2006 年商业经营”的报告中指出，内陆发展中国家外贸的最大一项成本是海关手续和运输费用，这一成本要高于其进口关税。据估计，各种手续费用使发展中国家的出口价值损失近 10%，海关和运输能力不足迫使商业库存增加，使生产成本进一步增加 4%至 6%。此外，各种研究还表明，船运上和铁路货运时间每延误一天，货物就贬值 0.5%。

40. 为了办理各种进出口手续，世界范围的进口和出口分别需要 31.9 天和 39.9 天的时间。内陆发展中国家所需时间则分别需要 57.3 天和 72.3 天。与过境发展中国家相比，内陆发展中国家的货物进出口要分别多花 22.9 天和 28.6 天。在拖延的时间中，有形基础设施，即港口和内陆运输，仅占 25%，而抵港前单证、通关和检查则占 75%；其中，抵港前单证占 59%，通关和检查占 16%。在非洲和南亚，进口集装箱通关开检率接近 70%，进一步增加了进口时间。在布基纳法索、马拉维、马里和尼泊尔，每个集装箱都要开箱检查。

41. 在世界上进口商品通关时间最长的 10 个国家中，尼日尔、卢旺达、阿富汗、乍得、中非共和国、布隆迪、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦就是其中的 8 个。内陆发展中国家的进口平均要求 13.4 份单证和 31.3 个签名。过境发展中国家则要求 12.2 份单证和 21.3 个签名。而世界平均数则为 10.8 份单证和 16.5 个签名。

42. 在世界上对出口商品要求单证最多的 10 个国家中，布隆迪、马里、阿塞拜疆、布基纳法索、乍得、哈萨克斯坦和中非共和国就是其中的 7 个。内陆发展中国家的出口平均要求 9.7 份单证和 20.1 个签名。过境发展中国家则要 7.8 份单证和 13.3 个签名。而世界平均数则为 7.4 份单证和 11 个签名。撒南非洲平均要求 18 个签名，与只要求 7 个签名的东亚和太平洋地区形成强烈对比。内陆发展中国家出口商品所需签名的中间数几乎是世界平均数的两倍。

43. 这些调查结果表明，有必要加大贸易促进和改革的力度，提高过境运输的效率。研究显示，繁杂的单证和手续对贸易具有反向作用。过多的出口单证导致降低了贸易占国内生产总值的比例，而贸易中签名的增多也导致加剧腐败。一些内陆和过境发展中国家通过改革简化了过境运输手续：喀麦隆和秘鲁放宽了通关的时间限制，巴基斯坦和乌干达取消了贸易许可证，卢旺达取消了装运前的强制检查，阿富汗改善了公路和港口基础设施，伊朗伊斯兰共和国采用了自动征收贸易税的做法，毛里塔尼亚努瓦克肖特港的作业时间已从每周 60 小时改为每天 24 小时。此外，世行报告还重点阐述了 2004 年的三项有效改革：采用电子单证填写、采取检查风险评估政策以及实行海关区域化和运输改革。



表  
跨境贸易中的隐形壁垒

	内陆发展中国家						过境发展中国家						
	出口 单证 (数目)	出口 签名 (数目)	出口 时间 (天)	进口 单证 (数目)	进口 签名 (数目)	进口 时间 (天)	出口 单证 (数目)	出口 签名 (数目)	出口 时间 (天)	进口 单证 (数目)	进口 签名 (数目)	进口 时间 (天)	
阿富汗	..	..	..	10	57	97	阿尔及利亚	8	8	29	8	12	51
亚美尼亚	7	12	34	6	15	37	安哥拉	..	..	..	10	28	64
阿塞拜疆	7	40	69	18	55	79	阿根廷	6	6	23	7	9	30
不丹	10	12	39	14	12	42	孟加拉国	7	15	35	16	38	57
玻利维亚	9	15	43	9	16	49	贝宁	8	10	36	11	14	49
博茨瓦纳	6	7	37	9	10	42	巴西	7	8	39	14	16	43
布基纳法索	9	19	71	13	37	66	柬埔寨	8	10	43	12	18	55
布隆迪	11	29	67	19	55	124	喀麦隆	10	11	39	14	20	53
中非共和国	9	38	116	10	75	122	智利	6	7	23	8	8	24
乍得	7	32	87	14	42	111	中国	6	7	20	11	8	24
埃塞俄比亚	8	33	46	13	45	57	刚果民主共和国	8	45	50	15	80	67
哈萨克斯坦	14	15	93	18	17	87	科特迪瓦	7	11	21	16	21	48
吉尔吉斯斯坦	..	..	..	18	27	127	吉布提	..	..	..	..	..	..
老挝人民民主共和国	12	17	66	16	28	78	厄立特里亚	11	20	69	17	33	69
莱索托	..	..	..	10	15	50	加纳	6	11	47	13	13	55
前南斯拉夫的马其顿共和国	10	8	32	10	11	35	几内亚	7	11	43	12	23	56
马拉维	9	12	41	6	20	61	印度	10	22	36	15	27	43
马里	10	33	67	16	60	61	伊朗伊斯兰共和国	11	30	45	11	45	51
摩尔多瓦共和国	7	12	33	7	13	35	肯尼亚	8	15	45	13	20	62
蒙古	11	21	66	10	27	74	莫桑比克	6	12	41	16	12	41
尼泊尔	7	12	44	10	24	38	缅甸	..	..	..	..	..	..
尼日尔	..	..	..	19	52	89	纳米比亚	9	7	32	14	7	25
巴拉圭	9	7	34	13	11	31	尼日利亚	11	39	41	13	71	53
卢旺达	14	27	63	19	46	92	巴基斯坦	8	10	33	12	15	39
斯威士兰	..	..	..	..	..	..	秘鲁	8	10	24	13	13	31
塔吉克斯坦	..	..	..	..	..	..	塞内加尔	6	8	23	10	12	26
土库曼斯坦	..	..	..	..	..	..	索马里	..	..	..	..	..	..
乌干达	13	18	58	17	27	73	南非	5	7	31	9	9	34
乌兹别克斯坦	..	..	..	18	32	139	坦桑尼亚	7	10	30	13	16	51
赞比亚	16	25	60	19	28	62	泰国	9	10	23	14	10	25
津巴布韦	9	18	52	15	19	66	多哥	8	8	34	11	14	43
							土耳其	9	10	20	13	20	25
							乌拉圭	9	10	22	9	12	25
							越南	6	12	35	9	15	36
<b>平均</b>	<b>9.7</b>	<b>20.1</b>	<b>57.3</b>	<b>13.4</b>	<b>31.3</b>	<b>72.3</b>	<b>平均</b>	<b>7.8</b>	<b>13.3</b>	<b>34.4</b>	<b>12.2</b>	<b>21.3</b>	<b>43.7</b>
<b>世界平均</b>	<b>7.4</b>	<b>11</b>	<b>31.9</b>	<b>10.8</b>	<b>16.5</b>	<b>39.9</b>	<b>世界平均</b>	<b>7.4</b>	<b>11</b>	<b>31.9</b>	<b>10.8</b>	<b>16.5</b>	<b>39.9</b>

资料来源：世界银行，“商业经营在线数据库”。平均数由最不发达国家高代办计算。

注：两点（..）表示无数据。

44. 阿塞拜疆加入了《关于海关手续简化和统一的国际公约》(京都公约), 并将相应修改海关条例。阿塞拜疆建立了一个自动资料搜寻系统, 并与从事过境事务不同方面工作的政府有关部门连接。
45. 巴西政府报告说, 巴西和巴拉圭两国贸易监测委员会于 2005 年成立, 目的是促进巴拉圭对巴西的出口和出口商品多样化, 并寻求解决巴拉圭向巴西出口时在技术和手续两方面遇到的困难。巴西还在其海港为玻利维亚和巴拉圭的过境货物提供免税仓库。
46. 智利政府报告说, 1993 年智利在拉丁美洲一体化协会框架内签署了《第 22 号经济补充协定》, 给予 585 种商品关税优惠。为加强《第 22 号协定》, 2005 年智利签署了第 15 号附加议定书。议定书规定, 玻利维亚出口智利商品可享受全面特惠准入。智利和玻利维亚的双边贸易额 2005 年达到 2.484 亿美元, 比 2004 年增加 29%。2005 年, 智利从玻利维亚进口商品的 79.4% 和智利出口玻利维亚商品的 33.9% 享受全面关税优惠。智利和巴拉圭的双边贸易额 2005 年达到 1.58 亿美元, 巴拉圭实现了贸易顺差。智利和巴拉圭双边贸易中 80% 的商品免征关税。
47. 蒙古参加了亚洲及太平洋经济社会委员会和铁路合作组织为亚洲和高加索地区 12 个内陆国家开展的联合支助项目。根据这一项目, 目前正在布列斯特(白俄罗斯)、乌兰巴托(蒙古)和波兰之间试点开通一列集装箱列车。试运显示, 列车每天行驶 582 公里, 13 天就可跑完 7 562 公里全程, 说明行驶时间可缩短三分之二以上, 从而大大节省资源和设备。
48. 南非、博茨瓦纳和纳米比亚就卡拉哈里沙漠走廊管理问题缔结了谅解备忘录, 缔约方同意使用统一的行政文件, 以改善过境手续和减少过境文件。
49. 尼日尔政府采取了多项贸易促进措施, 其中包括统一海关手续和原产地规则, 设立毗连的海关关口, 加强部门协调与合作, 成立贸易促进委员会, 采用国与国之间统一的过境运输文件, 即《国际公路货运公约》文件。
50. 亚洲开发银行报告说, 中亚区域经济合作方案在贸易促进方面取得了重大进展, 其中包括: (a) 统一海关手续和海关手续现代化; (b) 2005 年吉尔吉斯斯坦与塔吉克斯坦、阿塞拜疆和中国分别签署了双边过境与合作协定; (c) 哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦在科尔代/阿克诺尔过境点进行联合海关检查试点; (d) 中亚区域合作贸易促进方案网站开通; (e) 向区域各银行提供贸易筹资咨询服务, 保证为贸易融资以促进外贸。
51. 国际海事组织的目标是, 促进国际贸易中的海上运输并为贸易提供便利, 为此简化和减少国际航运船只到港、靠港和离港的单证要求和相关手续。该组织通过其综合技术合作方案, 向发展中国家提供技术援助。

52. 东部和南部非洲共同市场（东南非共同市场）采取了走廊方式。东南非共同市场与撒南非洲运输政策方案、东部非洲共同体和南部非洲发展共同体配合，在各有关走廊沿线成立了走廊管理机构和委员会。比如，在马拉维、刚果民主共和国、坦桑尼亚联合共和国和赞比亚参加的达累斯萨拉姆走廊，利益攸关方签署了《走廊管理委员会章程》。东南非共同市场还推动在东部和南部非洲建立一站式边检站。目前，正在赞比亚和津巴布韦之间的奇龙杜边界建立这种边检站。北部走廊过境运输协调局报告说，现已开展需求评估研究，并起草了肯尼亚和乌干达之间马拉巴边检站的营运计划。美国国际开发署（美援署）为此提供了资金。

53. 内陆和过境发展中国家继续受益于联合国贸易和发展会议（贸发会议）的海关数据自动化系统（海关数据系统）方案，该方案旨在利用信息技术加快通关手续。2005年，在世界各地举办了60多场国家和区域一级培训。新的网上海关数据系统“ASYCUDAWorld”已在摩尔多瓦共和国启用。贸发会议继续在阿富汗执行世界银行出资的海关紧急现代化和贸易促进项目。

54. 联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）编写了一份文书草案，以使涉及国际货物运输的各项法律符合现代要求并在各国普遍采用。文书草案除其他外包括：承运人的责任与义务、电子商务、运送、托运人义务和运输文件。此外，贸易法委员会还编写了《私人融资基础设施项目法律指南》及相关示范条款，以协助各国建立法律框架，吸引私人投资公共基础设施，特别是投资建造和开发港口、收费公路和运输港站等对成功执行《阿拉木图行动纲要》至关重要的基础设施。法律的统一和现代化，将导致全面降低交易费用，提高出现问题时的可预测性，增强各方对国际贸易的商业信心。

55. 欧洲经济委员会（欧洲经委会）继续执行内陆成员国贸易促进项目。委员会在阿塞拜疆、哈萨克斯坦、摩尔多瓦共和国、乌克兰和乌兹别克斯坦举办了多场贸易促进研讨会，并为此建立了公私伙伴关系。委员会还举办了关于加入世贸组织和贸易促进问题的研讨会。欧洲经济委员会与亚洲及太平洋经济社会委员会一道，继续支持联合国中亚经济体特别方案（中亚经济体方案）运输和过境便利化工作组的活动。

56. 世界贸易组织（世贸组织）报告说世贸组织进行的贸易促进谈判给内陆和过境发展中国家带来了独特的机会。世贸组织成员将澄清和改进《关税及贸易总协定》（关贸总协定）中关于过境自由的第五条；关于规费和手续的第八条；以及关于贸易条例出版和管理的第十条，该条规定贸易条例必须做到透明。内陆发展中国家始终积极参加谈判，并提出了若干建议。现已收到下列国家关于过境问题的呈件：玻利维亚、日本、吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦共和国、蒙古和巴拉圭（TN/TF/W/28）、秘鲁（TN/TF/W/30）、大韩民国（TN/TF/W/34）、欧洲共同体（TN/TF/W/35）、巴拉圭、卢旺达、瑞士（TN/TF/W/39）、新加坡（TN/TF/W/47）、古巴（TN/TF/W/64）以及亚美尼亚、加拿大、欧洲共同体、吉尔吉斯斯坦、蒙古、

新西兰、巴拉圭和摩尔多瓦共和国 (TN/TF/W/79)。提出的具体建议有：审查和公布规费和手续费，禁止收取未公布的规费和手续费，有效规范过境手续费，减少和简化过境手续、单证要求，采用国际标准和促进区域过境安排等。

#### **优先重点四：国际支助措施**

57. 《阿拉木图行动纲领》确认，达到建设和维护高效过境运输系统要求的所涉成本极其高昂，内陆发展中国家和过境发展中国家无法独立完成这一艰巨任务。因此，发展伙伴应发挥重要作用，支助过境运输发展方案。

58. 官方发展援助依然是为内陆发展中国家提供外来资金的主要来源。2004 年，内陆发展中国家从经济合作与发展组织（经合组织）那里获得的官方发展援助总额从 2003 年的 101 亿美元增加到 138 亿美元，而 2004 年官方发展援助总额中有大约 7% 划拨给运输、仓储和通信基础设施发展，高于 2003 年的 6.5%。2004 年，划拨给阿富汗运输、仓储和通信业的官方发展援助额大幅增长，从 2003 年的 5 990 万美元增加到 3.261 亿美元。

59. 中国为内陆发展中国家发展运输基础设施提供了支助。尤其是，中国即将完成昆明-曼谷公路老挝人民民主共和国境内路段的工程设计和施工援助工作，援助额为 2.50 亿元人民币。中国正在协助尼泊尔建造穿越中国樟木口岸的 Syafrubensi-Rasuwadhi 公路和建造穿越中国吉隆口岸的 Baglung-Jomson 公路。中国为博茨瓦纳的铁路建设工程提供了 1.8 亿元人民币的优惠贷款，并为 Lethakane-Kang 公路项目的一期和二期施工提供了 3.50 亿元人民币的优惠贷款。

60. 比利时政府报告说，该国已将其官方发展援助的很大一部分分配给 18 个国家，其中包括 6 个内陆国（卢旺达、布隆迪、乌干达、尼日尔、玻利维亚和马里）。另外，老挝人民民主共和国、布基纳法索和埃塞俄比亚也因 2003 年启动的方案而成为官方直接双边援助的受益国。比利时拨给内陆发展中国家的官方发展援助 2003 年为 6.6%，2004 年为 9.8%。比利时为数项内陆发展中国家的基础设施项目提供了支助。例如，比利时是建造玻利维亚 Guayamerin 港的重要发展伙伴，并帮助老挝人民民主共和国制定了港口和海事项目。比利时在赞比亚参加了卢萨卡机场的修复工作，并在玻利维亚、布基纳法索和卢旺达参与旨在发展媒体部门的主动行动。比利时还在贸易政策和管理方面向玻利维亚、布基纳法索和卢旺达提供了援助。

61. 2005 年，墨西哥将其同玻利维亚的技术合作方案延长至 2005-2007 两年期。该方案包括城市发展、旅游、生产力和竞争力、能源以及土地改革等领域的 13 项举措。墨西哥同巴拉圭缔结的科学技术合作基本条约是开展双边技术合作的基础。2005-2007 两年期的方案涵盖了自然资源、社会发展、旅游、公共行政、救灾和卫生等领域的 10 个项目。

62. 亚洲开发银行（亚行）继续通过中亚区域经济合作方案（中亚经合方案），向阿富汗、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦提供援助。中亚经合方案的参与机构有：亚行、欧洲复兴开发银行、国际货币基金组织（基金组织）、伊斯兰开发银行、联合国开发计划署和世界银行。中亚经合方案去年在运输部门采取的措施包括：(a) 实施了 2005-2010 年运输部门路线图；(b) 执行该路线图的行动计划；(c) 实行过了各项绩效指标；(d) 提出了有关中亚航空部门自由化潜力的报告；(e) 处理了重大基础设施投资项目。仅在中亚经合方案运输部门，六个多边机构 2005-2006 两年期的合并投资方案金额预计就会超过 10 亿美元。

63. 国际电信联盟（国际电联）在内陆发展中国家执行了各项商业和电子政务项目，以使它们能够易于进入市场，并利用信息和通信技术促进贸易增长。这要求设立适当的关键公共基础设施，确保网络的完整性与安全，同时为建立适当的法律和框架提供援助。尼泊尔、不丹、马里、卢旺达、乌干达、阿塞拜疆、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦境内均实施了项目。

64. 联合国粮食及农业组织（粮农组织）报告说，已增加对发展中国家的援助，以提高交易员遵守粮食和农业产品国际技术标准的能力。若干内陆发展中国家内有许多技术援助方案在实施之中。2003 年，粮农组织同世界卫生组织（世卫组织）、世界动物卫生组织、世界贸易组织（世贸组织）和世界银行一起，设立了标准和贸易发展基金（标发基金），以协调食品安全和动植物卫生方面的能力建设，同时为各国和各利益攸关方提供一种筹资机制，以满足世贸组织的动植物卫生检疫标准。

65. 欧洲联盟（欧盟）发起的欧洲-高加索-亚洲运输走廊（欧高亚走廊）方案促进了亚美尼亚、阿塞拜疆、保加利亚、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、土耳其、乌兹别克斯坦和乌克兰等参加国的运输基础设施建设和经济发展。该走廊继续在促进区域合作，吸引国际金融机构和私营投资者的投资并为其提供方便。无论其跨区段标准和交通量如何，欧高亚走廊区域的公路等基本基础设施网络均获得发展，对国际和主要国内城市间的交通流动颇有助益。

66. 国际道路运输联盟（路运联盟）通过其国家协会，代表着全世界道路运输行业。该联盟是《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》的国际担保者。路运联盟向来自前南斯拉夫的马其顿共和国、阿塞拜疆、吉尔吉斯斯坦、哈萨克斯坦、乌克兰、塞尔维亚和黑山、罗马尼亚、中国、泰国、巴基斯坦、丹麦、芬兰和阿拉伯叙利亚共和国公共和私营部门的国际公路货运行为者提供了培训协助。在中国当局评估《国际公路货运公约》的惠益之时，该联盟为私营部门、海关当局和其他有关机构的代表开办了培训班。

67. 2005–2006 年期间，美洲开发银行将为玻利维亚拨款 2 000 万美元，用于改善公共行政，并拨款 8 000 万美元，用于改善公路基础设施。该行将为巴拉圭拨款 9 300 万美元，用于支持可持续增长和扩大区域一体化，此外拨款 6 000 万美元，用于一体化走廊的公路修复和保养，并制定一个电力输送和分配方案。

#### **优先重点五：执行和审查**

68. 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在联合国贸易和发展会议（贸发会议）、开发署南南合作特设局和联合国各区域委员会的密切合作下，协助内陆发展中国家于 2005 年 8 月在巴拉圭亚松森举办了内陆发展中国家负责贸易事务的部长会议。部长们在会上通过了《多哈发展会合亚松森纲要》。<sup>1</sup>

69. 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继续努力动员和协调联合国系统各组织和其他有关国际组织，包括各区域委员会、世界银行、世界海关组织和欧洲安全与合作组织（欧安组织），以协助内陆发展中国家努力执行《阿拉木图行动纲领》。比利时外交部长 2006 年 1 月代表欧安组织主席国在安全理事会发言时表示，该组织愿意同该办公室密切合作，以便为《阿拉木图行动纲领》的执行进程提供便利。其后，该办公室同欧安组织秘书处进行了积极协商，导致商定了彼此合作的优先领域。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参加了欧安组织经济论坛 2006 年 1 月和 5 月的第十四次会议。

## **四. 结论和建议**

70. 国际贸易的高昂成本严重阻碍了内陆发展中国家的贸易和经济发展。旨在处理过境问题的各项措施必须触及广泛各种因素，其中包括基础设施不足、贸易失调、运输组织效率低下以及管理、程序、规范和体制系统薄弱不堪。

71. 由于内陆发展中国家依赖其过境邻国出入海洋，因而有效的过境制度要求这些国家同其过境邻国进行更密切和有效的合作与配合。在这方面，区域经济一体化努力及次区域和双边过境合作协议，在建立有效过境运输制度方面发挥着关键作用。应对这些协定的执行工作进行进一步加强和监测。

72. 应该在监测和审查区域和次区域两级执行《阿拉木图行动纲领》的情况方面，进一步加强区域和次区域组织的作用。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公室应加强同这些组织的合作。

73. 应该鼓励对运输成本具有积极影响的各项过境运输政策改革。改革措施应包括过境服务商业化和自由化；努力改善体制、程序、规范和管理制度，以及减少

<sup>1</sup> A/60/308，附件。

过多书面手续和繁文缛节。使用统一的海关文件会大大减少过境作业的成本和耽搁时间。

74. 国际社会应该为产自内陆发展中国家的货物提供更大的市场准入，以减少其不利地理条件所造成的高昂贸易交易成本。应该向内陆发展中国家及时提供更多的技术援助，以确保它们有效参与世界贸易组织的贸易谈判，特别是有关贸易便利化问题的谈判。

75. 官方发展援助仍是内陆发展中国家基础设施发展的主要投资来源。请捐助国和金融及发展机构，特别是世界银行、亚洲开发银行、非洲开发银行和美洲开发银行，为内陆发展中国家和过境发展中国家境内的过境运输基础设施项目提供更多的财政资源。

76. 请捐助国和国际金融及发展机构向为便于后续落实阿拉木图国际部长会议成果而设立的信托基金自愿捐款。



## 附件

## 内陆发展中国家发展和运输指标选编

表 1

## 国内生产总值和国内生产总值增长

	国内总产值 (百万美元)		国内总产值增长率 (年百分比)		人均国内总产值 (美元)		国内总产值人均增长率 (百分比)	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
阿富汗	4 399	5 252	15.7	7.5	162	184	10.1	2.4
亚美尼亚	2 805	3 615	13.9	10	923	1 195	14.4	10.4
阿塞拜疆	7 138	8 281	11.2	9.5	860	991	10.5	8.8
不丹	684	778	6.6	7.3	331	368	4.3	5
玻利维亚	7 867	8 421	2.5	3.8	890	935	0.4	1.8
博茨瓦纳	7 341	8 441	6.7	4.5	4 144	4 771	6.7	4.6
布基纳法索	3 748	4 467	8	4.8	302	348	4.6	1.5
布隆迪	597	677	-0.5	5.4	85	93	-3.6	1.8
中非共和国	1 140	1 313	-7.5	2.3	290	330	-8.6	1
乍得	2 418	4 028	11.9	31	265	426	8	26.6
埃塞俄比亚	6 657	8 038	-3.9	11.6	90	106	-6.2	8.9
哈萨克斯坦	30 834	40 743	9.3	9.4	2 076	2 746	9.6	9.5
吉尔吉斯斯坦	1 911	2 163	6.7	6	372	416	5.4	4.8
老挝人民民主共和国	2 088	2 427	5.3	6	369	419	2.9	3.6
莱索托	1 077	1 373	3.3	3	598	764	3.3	3.1
前南斯拉夫的马其顿共和国	4 666	5 264	3.4	2.5	2 302	2 593	3.2	2.3
马拉维	1 906	2 078	4.4	4.9	155	165	2.1	2.7

	国内总产值 (百万美元)		国内总产值增长率 (年百分比)		人均国内总产值 (美元)		国内总产值人均增长率 (百分比)	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
马里	4 233	4 945	6	4.5	332	377	2.8	1.4
摩尔多瓦共和国	1 981	2 595	6.6	7.3	468	615	7	7.6
蒙古	1 188	1 271	5.5	5.8	460	486	4.3	4.5
尼泊尔	5 860	6 506	2.3	3.3	225	245	0.2	1.2
尼日尔	2 380	2 685	5.3	0.9	182	199	1.8	-2.4
巴拉圭	6 040	7 029	2.6	2.2	1 028	1 168	0.2	-0.2
卢旺达	1 684	1 823	0.7	3.8	192	205	-0.9	2.4
斯威士兰	1 833	2 307	2.2	1.5	1 771	2 231	2	1.5
塔吉克斯坦	1 554	1 911	11	10.6	244	297	9.8	9.4
土库曼斯坦	10 713	12 374	3.3	5	2 281	2 596	1.8	3.5
乌干达	6 435	7 791	6.3	5.9	240	280	2.7	2.2
乌兹别克斯坦	9 975	11 788	4.4	4.5	386	450	2.9	3
赞比亚	4 305	5 315	4.3	3.5	381	463	2.6	1.8
津巴布韦	4 985	4 546	-10.4	-5	388	351	-10.9	-5.6
<b>内陆发展中国家</b>	<b>150 444</b>	<b>180 247</b>	<b>4.3</b>	<b>6.1</b>	<b>416</b>	<b>487</b>	<b>1.9</b>	<b>3.7</b>
<b>发展中国家</b>	<b>7 348 999</b>	<b>8 407 575</b>	<b>5</b>	<b>6.4</b>	<b>1 461</b>	<b>1 648</b>	<b>3.6</b>	<b>4.9</b>

资料来源：贸发会议，《在线贸发会议统计手册》、[国内总产值（按时价、现汇率计算）、国内总产值增长率（按1990年不变美元价值计算）、人均国内总产值（按时价、现汇率计算）、国内总产值人均增长率（按1990年不变美元价值计算）]。

注：两点(.)表示无数据。

表 2

## 用于交通、储存和通信的官方发展援助收款及捐助方援助总额

	官方发展援助收款净额 (百万美元)		官方发展援助/国民总收入 (百分比)		用于交通、储存和通信的 捐助方援助总额 (百万美元)	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
阿富汗	1 595	2 190	34.74	..	59.9	326.1
亚美尼亚	247	254	8.54	7.08	4.45	0.14
阿塞拜疆	301	176	4.49	2.25	0.17	0.31
不丹	77	78	12.75	11.87	8.5	8.28
玻利维亚	930	767	11.94	9.12	2.38	7.87
博茨瓦纳	28	39	0.39	0.47	0.54	0.31
布基纳法索	507	610	12.14	12.65	39.01	18.16
布隆迪	225	351	39.1	54.58	0.08	0.19
中非共和国	50	105	4.16	7.93	2.9	10.44
乍得	247	319	10.58	12.05	28.13	67.85
埃塞俄比亚	1 553	1 823	23.54	22.79	60.39	92.18
哈萨克斯坦	269	265	0.93	0.7	131.14	117.33
吉尔吉斯斯坦	200	258	10.76	12.27	5.1	8.55
老挝人民民主共和国	299	270	14.88	11.7	33.73	20.59
莱索托	78	102	5.89	6	13.29	5.21
前南斯拉夫的马其顿共和国	266	248	5.75	4.8	0.18	0.92
马拉维	518	476	31.2	26.87	27.86	17.89
马里	543	567	12.96	12.22	40.48	48.75

	官方发展援助收款净额 (百万美元)		官方发展援助/国民总收入 (百分比)		用于交通、储存和通信的 捐助方援助总额 (百万美元)	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
	摩尔多瓦共和国	117	118	5.07	4.09	0.18
蒙古	248	262	19.66	17.29	23.3	11.88
尼泊尔	465	427	7.97	6.44	35.88	28.28
尼日尔	457	536	16.83	17.48	16.1	18.27
巴拉圭	51	0	0.84	0.3	11.17	17.65
卢旺达	333	468	20.16	25.77	7.64	18.15
斯威士兰	28	117	1.5	4.82	6.21	0.5
塔吉克斯坦	147	241	10.07	12.06	0.12	0.56
土库曼斯坦	27	37	0.47	0.61	6.33	2.13
乌干达	977	1 159	15.84	17.32	6.37	43.51
乌兹别克斯坦	195	246	1.94	2.06	40.76	32.84
赞比亚	581	1 081	13.88	20.69	47.12	32.91
津巴布韦	186	186	..		0.6	0.7
<b>内陆发展中国家</b>	<b>10 150</b>	<b>13 776</b>	<b>7.29</b>	<b>8.7</b>	<b>660.01</b>	<b>958.57</b>
<b>过境发展中国家</b>	<b>21 620</b>	<b>21 795</b>	<b>0.54</b>	<b>0.46</b>	<b>2 049.09</b>	<b>2 632.45</b>

资料来源：经合组织，《2005 年发展合作报告》统计附件（2003 年官方发展援助收款净额，官方发展援助/国民总收入）；联合国，“在线千年发展目标数据库”（2002 年和 2004 年官方发展援助/国民总收入）；《在线国际发展统计》（用于交通、储存和通信的捐助方援助总额）。

表 3  
**债务可持续性和根据重债穷国倡议承诺的债务减免**

	外债总额相对于 商品出口量 (百分比)		外债总额相对于 国内总产值 (百分比)		2005 年根据重债穷国倡议 承诺的债务减免累计数 (百万美元)
	2003	2004	2003	2004	2005
阿富汗					
亚美尼亚	167	174	40	34	
阿塞拜疆	67	64	24	24	
不丹	316	339	71	76	
玻利维亚	361	286	72	72	2 060
博茨瓦纳	21	19	7	6	
布基纳法索	533	442	46	44	930
布隆迪	3 495	2 948	222	205	1 472
中非共和国	741	714	91	82	
乍得	411	110	66	42	260
埃塞俄比亚	1 426	1 109	108	82	3 275
哈萨克斯坦	176	161	74	79	
吉尔吉斯斯坦	348	292	106	97	
老挝人民民主共和国	514	452	93	85	
莱索托	147	128	66	56	
前南斯拉夫的马其顿共和国	137	123	40	39	
马拉维	675	756	163	164	1 000
马里	335	295	74	67	895

	外债总额相对于 商品出口量 (百分比)		外债总额相对于 国内总产值 (百分比)		2005年根据重债穷国倡议 承诺的债务减免累计数 (百万美元)
	2003	2004	2003	2004	2005
摩尔多瓦共和国	236	189	96	72	
蒙古	239	197	124	119	
尼泊尔	483	444	55	52	
尼日尔	615	526	88	73	1 190
巴拉圭	258	207	53	49	
卢旺达	2 655	1 689	91	91	1 400
斯威士兰	42	41	24	20	
塔吉克斯坦	143	98	73	47	
土库曼斯坦					
乌干达	810	755	71	62	1 950
乌兹别克斯坦	171	138	50	42	
赞比亚	664	617	161	137	3 900
津巴布韦	183	171	90	106	
<b>内陆发展中国家</b>	<b>222</b>	<b>191</b>	<b>62</b>	<b>59</b>	<b>18 332</b>
<b>过境发展中国家</b>	<b>126</b>	<b>103</b>	<b>32</b>	<b>29</b>	<b>..</b>
<b>发展中国家</b>	<b>107</b>	<b>92</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>..</b>

资料来源：贸发会议，《在线贸发会议统计手册》（商品出口量和国内总产值）；世界银行，《在线世界发展指标》（外债总额）；联合国，“在线千年发展目标数据库”（根据重债穷国倡议承诺的债务减免累计数）。

注：两点(..)表示无数据。

表 4  
商品进出口

	商品出口量				商品进口量			
	百万美元		占国内总产值百分比		百万美元		占国内总产值百分比	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
阿富汗	105	105	2.4	2	995	1 240	22.6	23.6
亚美尼亚	678	705	24.2	19.5	1 269	1 318	45.2	36.5
阿塞拜疆	2 592	3 120	36.3	37.7	2 626	3 516	36.8	42.5
不丹	154	175	22.5	22.5	239	275	34.9	35.3
玻利维亚	1 573	2 129	20	25.3	1 630	1 842	20.7	21.9
博茨瓦纳	2 480	2 778	33.8	32.9	2 085	2 300	28.4	27.2
布基纳法索	326	445	8.7	10	940	1 070	25.1	24
布隆迪	38	47	6.4	6.9	157	176	26.3	26
中非共和国	140	151	12.3	11.5	105	120	9.2	9.1
乍得	387	1 548	16	38.4	1 283	1 180	53.1	29.3
埃塞俄比亚	504	593	7.6	7.4	2 686	3 750	40.3	46.7
哈萨克斯坦	12 927	20 093	41.9	49.3	8 409	12 781	27.3	31.4
吉尔吉斯斯坦	582	719	30.5	33.2	717	941	37.5	43.5
老挝人民民主共和国	378	455	18.1	18.7	524	617	25.1	25.4
莱索托	480	595	44.6	43.3	1 113	1 280	103.3	93.2
前南斯拉夫的马其顿共和国	1 363	1 661	29.2	31.6	2 300	2 875	49.3	54.6
马拉维	459	452	24.1	21.8	702	792	36.8	38.1
马里	929	1 123	21.9	22.7	1 130	1 300	26.7	26.3



	商品出口量				商品进口量			
	百万美元		占国内总产值百分比		百万美元		占国内总产值百分比	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
摩尔多瓦共和国	806	986	40.7	38	1 429	1 774	72.1	68.4
蒙古	616	770	51.9	60.6	801	1 002	67.4	78.8
尼泊尔	662	756	11.3	11.6	1 754	1 870	29.9	28.7
尼日尔	339	371	14.2	13.8	490	525	20.6	19.6
巴拉圭	1 242	1 657	20.6	23.6	2 079	2 600	34.4	37
卢旺达	58	98	3.4	5.4	245	284	14.5	15.6
斯威士兰	1 030	1 140	56.2	49.4	1 030	1 100	56.2	47.7
塔吉克斯坦	797	915	51.3	47.9	1 014	1 375	65.3	72
土库曼斯坦	3 632	3 870	33.9	31.3	2 516	3 320	23.5	26.8
乌干达	562	639	8.7	8.2	1 251	1 657	19.4	21.3
乌兹别克斯坦	2 936	3 620	29.4	30.7	2 576	3 440	25.8	29.2
赞比亚	1 044	1 180	24.3	22.2	1 460	1 780	33.9	33.5
津巴布韦	2 450	2 800	49.1	61.6	2 835	3 220	56.9	70.8
<b>内陆发展中国家</b>	<b>42 268</b>	<b>55 697</b>	<b>28.1</b>	<b>30.9</b>	<b>48 392</b>	<b>61 320</b>	<b>32.2</b>	<b>34</b>
<b>过境发展中国家</b>	<b>950 873</b>	<b>1 227 785</b>	<b>24.4</b>	<b>26.7</b>	<b>899 153</b>	<b>1 185 018</b>	<b>23</b>	<b>25.8</b>
<b>发展中国家</b>	<b>2 403 429</b>	<b>3 003 599</b>	<b>32.7</b>	<b>35.7</b>	<b>2 228 228</b>	<b>2 812 718</b>	<b>30.3</b>	<b>33.5</b>

资料来源：贸发会议，《在线贸发会议统计手册》（商品进出口量和国内总产值）。

注：两点(.)表示无数据。

表 5

## 内陆发展中国家交通基础设施指标选编(去年的数据)

	公路网总长度 (公里)	铺设公路 (占公路总 长度百分比)	铁路线 总长度 (公里)	飞机起飞	空运货运量 (每公里 百万吨)	空运载客 人数	水道 (公里)	管道 (公里)
阿富汗	34 789	23.7	..	..	..	..	1 200	387
亚美尼亚	7 633	96.8	711	5 657	7.0	509 904	..	1 871
阿塞拜疆	27 016	47	2 122	11 090	34.4	1 007 000	..	5 969
不丹	8 050	62	..	2 306	0.3	45 820	..	..
玻利维亚	60 762	7.1	3 698	28 522	24.5	1 853 193	10 000	9 200
博茨瓦纳	25 233	35.14	888	7 933	0.3	214 257	..	..
布基纳法索	12 506	16	622	1 426	0.0	61 725	..	..
布隆迪	14 480	7.1	..	..	..	..	..	..
中非共和国	23 810	2.7	..	..	..	..	2 800	..
乍得	33 400	0.8	..	..	..	..	..	205
埃塞俄比亚	33 856	12.9	781	29 546	117.2	1 403 293	..	..
哈萨克斯坦	258 029	95.86	13 770	11 816	12.6	842 837	4 000	21 733
吉尔吉斯斯坦	18 840	90	424	5 552	5.0	245 686	600	380
老挝人民民主共和国	32 620	14.07	..	8 518	2.3	275 501	4 600	540
莱索托	5 940	18.3	..	..	..	..	..	..
前南斯拉夫的马其顿共和国	8 684	..	699	2 398	0.1	210 875	..	388
马拉维	28 400	18.5	710	5 616	1.2	114 328	700	..
马里	15 100	12.1	733	..	..	..	1 815	..

	公路网总长度 (公里)	铺设公路 (占公路总 长度百分比)	铁路线 总长度 (公里)	飞机起飞	空运货运量 (每公里 百万吨)	空运载客 人数	水道 (公里)	管道 (公里)
摩尔多瓦共和国	12 730	86.2	1 120	4 657	0.6	200 615	424	606
蒙古	49 250	3.5	1 810	6 860	6.3	318 315	580	..
尼泊尔	15 905	53.9	59	5 920	7.0	449 025	..	..
尼日尔	10 100	7.9	..	..	..	..	300	..
巴拉圭	29 500	50.8	441	9 104	0	373 456	3 100	..
卢旺达	12 000	8.3	..	..	..	..	..	..
斯威士兰	3 594	..	301	..	..	..	..	..
塔吉克斯坦	27 767	82.7	617	8 494	5.8	498 456	200	579
土库曼斯坦	24 000	81.2	2 523	29 424	16.5	1 779 007	1 300	7 944
乌干达	70 746	23	259	302	26.7	45 711	300	..
乌兹别克斯坦	81 600	87.3	4 126	22 698	83.5	1 588 049	1 100	10 051
赞比亚	91 440	22	1 273	4 877	0.0	49 368	2 250	771
津巴布韦	97 267	19	2 759	4 439	17.4	237 842	..	261
<b>内陆发展中国家</b>	<b>1 175 047</b>	<b>46</b>	<b>40 446</b>	<b>217 155</b>	<b>368.7</b>	<b>12 324 263</b>	<b>35 269</b>	<b>60 885</b>

资料来源：世界银行，《在线世界银行发展指标》（公路总长度、铺设公路占公路总长度的百分比、铁路、飞机起飞、飞机客运；中央情报局，《2006年世界实用手册》（管道和水道）。

注：两点(..)表示无数据。

表 6  
内陆发展中国家通信指标选编(2003 年, 不同处另外注明)

	每 100 名居民 拥有的主要电话线	每 100 名居民中 的移动电话用户	每 1000 名居民 拥有的个人电脑	每 1000 名居民中 的因特网用户	电信投资 (百万美元)	电信设备进口 (百万美元) (2002 年)
阿富汗	0.2	1.0	..	1	..	..
亚美尼亚	14.8	3.0	16	37	29.6	15.8
阿塞拜疆	11.4	12.8	15	43	28.7	39.0
不丹	3.4	1.1	14	20	2.8	..
玻利维亚	7.3	13.1	..	37	162.0	54.0
博茨瓦纳	7.5	29.7	40	23	19.0	87.6
布基纳法索	0.5	1.9	2	4	24.0	8.5
布隆迪	0.3	0.9	2	2	30.0	1.9
中非共和国	0.2	1.0	2	1	0.1	..
乍得	0.2	0.8	2	2	..	..
埃塞俄比亚	0.6	..	2	1	35.3	22.0
哈萨克斯坦	14.1	8.4	..	19	87.5	100.6
吉尔吉斯斯坦	7.6	2.7	14	38	0.9	..
老挝人民民主共和国	1.2	2.0	4	3	29.8	..
莱索托	1.6	4.7	..	14	7.1	2.07
前南斯拉夫的马其顿共和国	25.2	37.2	57	60	..	29.00
马拉维	0.8	1.3	2	3	..	14.27
马里	0.6	2.3	2	3	18.0	..

	每 100 名居民 拥有的主要电话线	每 100 名居民中 的移动电话用户	每 1000 名居民 拥有的个人电脑	每 1000 名居民中 的因特网用户	电信投资 (百万美元)	电信设备进口 (百万美元) (2002 年)
摩尔多瓦共和国	21.9	13.2	21	80	44.3	23.5
蒙古	5.6	13.0	77	58	8.2	10.5
尼泊尔	1.6	..	4	3	21.0	..
尼日尔	0.2	0.6	1	1	..	2.1
巴拉圭	4.7	29.9	34	20	82.0	32.8
卢旺达	0.3	1.6	..	3	..	4.8
斯威士兰	4.4	8.1	29	26	27.6	8.3
塔吉克斯坦	3.7	0.7	..	1	6.5	..
土库曼斯坦	7.7	..	..	4	7.3	..
乌干达	0.2	3.0	4	5	..	28.9
乌兹别克斯坦	6.7	1.3	..	19	41	..
赞比亚	0.8	2.2	8	6	5	18.1
津巴布韦	2.6	3.1	53	68	..	..
<b>内陆发展中国家</b>	<b>2.9</b>	<b>4.3</b>	<b>8.1</b>	<b>11</b>	<b>718</b>	<b>504</b>

资料来源：贸发会议，《在线贸发会议统计手册》（每 100 名居民拥有的主要电话线、每 100 名居民中的移动电话用户、每 1 000 名居民拥有的个人电脑、每 1 000 名居民中的因特网用户、电信投资、电信设备进口）。

注：两点(..)表示无数据。