



第六十三届会议

临时议程* 项目 55(b)

处境特殊的各类国家组：与内陆发展中国家的
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成果

《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 全球新框架下满足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

本报告是根据大会第62/204号决议提交的,大会在该项决议中要求秘书长向大会第六十三届会议提交一份报告,说明《阿拉木图行动纲领》、包括各项建议执行工作的进展情况、获得的经验教训和遇到的种种制约,以便在第六十三届会议期间,于2008年10月2日和3日为期两天的高级别全体会议上对《行动纲领》进行中期审查。如本报告所述,过去五年中,内陆和过境发展中国家在发展伙伴的支持下,在执行《阿拉木图行动纲领》分配给它们的具体行动方面取得了进展。为解决内陆发展中国家特殊需要而建立的伙伴关系得到了进一步加强。

* A/63/150。



目录

	段次	页次
一. 导言	1-4	3
二. 内陆发展中国家的总体社会经济状况	5-12	3
三. 优先重点 1: 基本过境政策问题	13-26	5
四. 优先重点 2: 基础设施发展与维护	27-38	8
五. 优先事项 3: 国际贸易和贸易便利化	39-51	10
六. 优先事项 4: 国际支助措施	52-67	14
七. 《阿拉木图行动纲领》实施情况监测及中期审查的筹备进程	68-76	17
八. 结论和建议	77-83	19
附件		
内陆发展中国家发展和运输指标选编		21

一. 引言

1. 《联合国千年宣言》呼吁建立全球伙伴关系，以解决内陆发展中国家的特殊需要。该宣言通过之后，根据大会第 57/242 号决议，2003 年 8 月在哈萨克斯坦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。会议通过了两项成果文件：《阿拉木图宣言》和《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满足内陆发展中国家的特别需要》。¹

2. 《阿拉木图行动纲领》的总目标是建立伙伴关系，克服内陆发展中国家没有出海口、地处遥远以及远离世界市场所造成的特殊问题。《阿拉木图行动纲领》确认运输、国际贸易和经济增长之间具有直接联系，并确定了在基本过境政策问题、基础设施建设和维修、国际贸易和贸易便利化、国际支持措施以及执行和审查等五个优先领域内，为建立高效率运输系统应采取此具体行动。

3. 在过去五年中，内陆和过境发展中国家在发展伙伴的支持下，在实施《阿拉木图行动纲领》商定的具体行动方面取得了明显的进展。非洲、亚洲和拉丁美洲内陆和过境发展中国家在其发展议程的优先清单上将过境运输问题置于更高的地位。阿拉木图进程为内陆和过境发展中国家提供了解决过境运输问题双赢解决办法的良好框架。这些国家加强了政策改革努力，而发展伙伴提供了更多的发展援助。国际社会认识到，对内陆发展中国家而言，过境运输的高成本是比最优惠国关税更加重大的障碍。自 2003 年以来，实施《阿拉木图行动纲领》最大的进展是各国普遍认识到内陆发展中国家的特殊需要，而且发展合作伙伴进一步大力参与发展运输基础设施和贸易便利化以及提供援助、债务减免和市场准入。多边机构、发展机构和区域组织更加重视建立高效运输系统，并为此提供了更多资源。

4. 大会在第 62/204 号决议第 9 段中决定在大会第六十三届会议期间在纽约举行两天高级别全体会议，专门对《阿拉木图行动纲领》进行中期审查。大会在第 10 段着重指出中期审查应为国际社会提供一个机会，使之能够评估《阿拉木图行动纲领》执行工作取得的进展、获得的经验教训和遇到的种种制约，并商定需要采取何种行动进一步推动全球伙伴关系，以协助内陆发展中国家加强有效参与国际贸易和世界经济。

二. 内陆发展中国家的总体社会经济状况

5. 世界上共有 31 个内陆发展中国家，其人口总数为 3.7 亿，幅员 1 630 万平方公里。内陆发展中国家尽管取得了一些进展，但它们在努力实现将赤贫人口减

¹ 《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报告，2003 年 8 月 28 日至 29 日，哈萨克斯坦阿拉木图》(A/CONF.202/3)，附件一。

少一半以及提高人民生活水平的目标方面依然面临着严重的制约，在世界经济和国际贸易制度中依然处于边缘地位。虽然地处内陆造成的困难在发展进程和减贫工作的各个方面比比皆是，但这些困难对发展外贸造成的影响格外严重。内陆国家必须承担额外的过境运输成本，遏制了出口的发展，因为这项负担限制了以具有竞争性并可以赢利的方式进行货物贸易的潜在出口和市场的范围。运输成本高依然是阻碍内陆国家公平进入全球市场以及与其他国家竞争的最严重的障碍。

6. 内陆发展中国家进口物品昂贵的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，因而提高了国内农业和工业生产的成本。过去5年的研究突显了是否具有充分的运输服务与基于贸易的发展规模两者之间的因果关系，并表明是否有一个运作正常的运输部门与一个国家能在多大程度上参与全球贸易体系这两者之间具有关联。运输费用昂贵带来了减少贸易的巨大影响。贸易流动的减少对国内生产总值直接产生了不利影响。地理位置不利造成的高昂成本降低了投资者在一国投资的回报率，使其不愿意为项目融资。出口结构也是运输成本的一个重要因素，因为运输成本在价值较高的出口品中所占比例比在价值较低的出口品中所占比例要低。另外，如果扩大区域贸易比例，也可能降低平均运输成本，因为区域贸易通常距离较近。

7. 尽管这些问题长期存在，但内陆发展中国家作为一个整体，其经济的总体发展和增长已有明显进展。自从2003年通过《阿拉木图行动纲领》以来，经济环境基本上比较有利，内陆发展中国家已从中受益。全球经济增长已经由发展中国家引导，发展中国家间的贸易增长速度超过了与发达国家贸易的速度。尤其是，中国、巴西、印度、俄罗斯联邦、南非和土耳其等主要过境国的经济增长速度尤其快。临近的内陆发展中国家受益于外溢效应。对原材料需求的增长对有些内陆发展中国家特别有利。

8. 2003-2006年期间，内陆发展中国家的国内生产总值年增长率达到将近8%。出现增长的主要原因是商品价格提高以及业绩好转。尽管内陆发展中国家之间差距巨大，但是，作为一个整体，年人均国内生产总值在上升，2006年增至688美元。2003-2006年期间，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。

9. 2006年，内陆发展中国家获得的外国直接投资从2003年的85亿美元和2000年的39亿美元增至118亿美元。投资额剧增的主要原因是，大量资本流入里海油田，铺设了通往土耳其的巴库-第比利斯-杰伊汉输油管道和通往中国的阿塔苏-阿拉山口输油管道以及乍得多巴油田投入开采。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。2003年之前，地处内陆的乍得不出产石油，但是，2003年7月建成650英里的乍得-喀麦隆输油管之后，该国开始生产石油。此后，乍得的石油产量稳步上升，到2006年日产量达160 000桶。目前正在进行大规模勘探，预计产量将大幅度提高。

10. 内陆发展中国家生产率和投资回报率低下，出口增长迟缓，因此它们债台高筑，难以为继。内陆发展中国家作为一个整体，其外债占国民总收入的比例为 51.1%，是低收入和中等收入国家的将近两倍。然而，它们取得的进步是很明显的。债务对出口额的比率从 2003 年的 2.25 降至 2006 年的 1.37。债务对国民总收入的比率从 2003 年的 64.9% 降至 2006 年的 51.1%。截至 2008 年 2 月，按照世界银行和国际货币基金的重债穷国倡议，9 个内陆发展中国家（玻利维亚、布基纳法索、埃塞俄比亚、马拉维、马里、尼日尔、卢旺达、乌干达和赞比亚）已达到完成点，4 个国家（阿富汗、布隆迪、中非共和国和乍得）已到达决定点，2 个国家（吉尔吉斯共和国和尼泊尔）尚未到达决定点。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的必要前提。

11. 关于社会发展趋势，就人均收入而言，内陆发展中国家仍然不仅是最贫穷的国家，而且迄今其中大多数国家的人类发展和消除贫困指标也最低。2007-2008 年开发计划署人类发展报告表明，在人类发展指数方面排名最低的 20 个国家中，有 10 个是内陆发展中国家。

12. 内陆发展中国家的经济增长和社会福祉仍然非常依赖于国际经济形势，譬如最近全球经济发展速度放缓、粮食危机、商品价格波动以及最近的信用市场危机。

三. 优先重点 1：基本过境政策问题

13. 《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过境运输作业；提高过境和边界条例的透明度；制定精简的行政手续；简化边界管制手续；遵守各项国际公约；扩大区域和次区域的合作。

14. 在内陆和过境发展中国家创造稳定经济政策环境的努力已经对过境运输业务产生积极影响。转变态度和观念有助于使海关、港口和铁路等公用事业更加注重服务，从而创造更好的过境运输作业环境。

15. 过去五年里的政策转变已经对过境运输产生了直接影响，包括：铁路改革（商业化或私有化）；过境服务自由化；私营部门更大地参与过境通道管理和基础设施建设；使用了电子数据交换；建立了更强有力的过境活动机构支助安排；全面的政府间协定生效；加入了更多的多边过境公约；私营部门与公共部门的合作增加；双边、区域和国际各级的合作扩大。

16. 在国家和区域各级的过境运输服务自由化方面已经取得了进展。在国家一级，采取了相关措施打破铁路垄断并允许开展公路竞争。在许多内陆和过境发展中国

家，国家铁路公司现在正平等地与公路运输经营者竞争。许多国家的政府都要求其铁路企业遵守商业规则。铁路私有化方案中通常都包括私营部门主导的财团为获得有时限的开发权或特许权（通常为 10-20 年）而提出的一揽子管理和投资条件。

17. 自《阿拉木图行动纲领》通过以来，西非的过境运输服务自由化加快了速度。从达喀尔延伸到巴马科的铁路线自 2003 年起即已根据私营管理合同投入运营，该合同使加拿大——法国的财团 Transrail 获得为期 25 年的租用权，并有权获得另一 10 年的展期。南非已开始改革，确保提高私营部门参与基础设施发展与维护的程度。尤其是，全非特许经营公司和 Bakwena 白金走廊特许经营公司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。亚洲内陆和过境发展中国家也采取了政策措施使过境服务自由化。例如，老挝人民民主共和国和泰国的公路过境运输服务自由化导致内陆国家的运输成本减少 30-40%。

18. 世界银行最近的报告提到在有些地区，车队老化和车辆使用率低是比公路基础设施状况恶劣更为重要的导致运输成本居高不下的原因，尤其是在西非和中非地区。现已采取各种措施进行补救，包括税收奖励在内。例如马里政府对新车免税，以期促进车队更新换代便于国内的货物运输。尼日尔 80% 的车辆老化严重，尼日尔政府也利用税收奖励措施鼓励运输业者更新车队。在塞内加尔，政府禁止进口车龄 5 年以上的车辆。

19. 在有些区域，国家一级的运输服务自由化动力产生了区域性刺激效果。在东部和南部非洲，国家一级的垄断被打破后造成各种限制全面放松，外国经营者得以进入新市场。东部和南部非洲共同市场（东南非共同市场）在这方面发挥了引导作用。东部和南部非洲的自由环境使得公路运输竞争激烈并且高效，迫使铁路也进行调整和改进。不过，由于缺乏监督机制来实施协议而且资源不足，铁路和港口特许权在新的管理制度下往往运作不佳。有必要建设非洲内陆发展中国家的能力以有效参与特许权谈判。

20. 公共和私营部门均已开展机构改革。正在努力加强私营部门和公共部门之间的对话，以解决过境服务各方面存在的瓶颈问题。许多内陆和过境发展中国家成立了运输和贸易促进委员会，其成员有来自公共部门的代表，包括管理对外贸易、运输、边界过境和海关事务的政府机构的代表，还有来自私营部门的代表，包括全国商会、货运代理及其他运输服务提供者的代表。联合国系统内的各组织，尤其是联合国贸易和发展会议（贸发会议）和联合国各区域委员会为建立国家运输和贸易促进委员会提供了必要的技术支持。

21. 内陆发展中国家的私营部门也建立了越来越多的专业机构，例如公路运输业者协会、货运代理业者协会等，以提供与政府交涉和对话的平台，促进它们的共同利益并改善过境运输作业法律框架。这些全国专业机构附属于区域和次区域机构，这些区域和次区域机构代表并促进其成员的利益。这些改革有助于公共和私营部门妥善处理其新承担的社会职能，并促进实现公私部门紧密合作及协作的环境。

22. 建立高效过境运输制度的前提条件是具备有效的管理框架并形成有利环境。各国政府批准的国际公约及区域和双边协定是实现规章和文件的统一、简化和标准化的主要载体。自《阿拉木图行动纲领》通过以来，已有 23 个内陆和过境发展中国家加入或批准了过境运输领域的 14 项多边公约。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与秘书处法律事务厅及各区域委员会密切合作，继续努力提高对多边公约重要性的认识，并推动内陆和过境发展中国家加入多边公约。为实现这一目的，特定的过境公约被纳入了 2004 和 2008 年的联合国条约活动。

23. 改进过境制度的有效战略首先要求在区域一级采取行动，因为内陆国家及其过境邻国开展合作是切实解决许多过境问题的关键。为了使其具有可持续性，必须在符合内陆国家和过境国家双方利益的基础上促进这种合作。通过联合有限的资源和实现必要的规模经济，涉及内陆和过境发展中国家的区域合作与整合可成一项财富。目前已有多项区域举措旨在区域一级改善内陆发展中国家与贸易有关的过境运输基础设施的可用性和使用状况。在这方面，非洲发展新伙伴关系（新伙伴关系）短期行动计划和撒哈拉以南非洲运输计划在非洲起到了重要作用。发展走廊和空间发展倡议已经在南部非洲扎根。这项倡议把过境运输放在了更广泛的社会经济背景下，承认运输与包括旅游业、农业、采矿业和信息业在内的其他经济部门互相依存。空间发展倡议还把吸引外国直接投资该区域作为优先事项。

24. 区域经济共同体是与多边和双边捐助方开展合作的重要机构，同样也是制订和执行政策改进过境运输的区域性金融机构。西非国家经济共同体以及西非经济和货币联盟正在联手执行公路运输和过境便利方案，该方案旨在通过改善运输系统和消除各种非关税壁垒使区域贸易更为流畅。2004-2009 年期间将尝试执行、测试和评价该方案的各组成部分。随后将于 2009 年全面执行。该方案的各组成部分将与《国家间道路过境公约》的适用保持统一，以便为通过一份单一的《国家间道路过境公约》文件铺平道路；设立观察站查处和打击重要过境运输走廊沿途的不良做法；并建立联合边检站加速边境报关手续。

25. 在拉丁美洲，南美洲区域基础设施一体化倡议的目标是通过桥梁、公路、铁路、水路和天然气管道巩固所涉 12 个南美洲国家的地理一体化。自该计划启动以来的六年间，以作为土地规划和可持续发展管理地缘经济基准的 10 个中心为基础，对南美洲大陆基础设施战略进行了定义。2004 年批准了 31 项主要的一体化项目作为南美洲区域基础设施一体化倡议最重要的优先事项。计划向基础设施项目投资共计 17 亿美元，这些项目包括恢复和铺设道路、改善过境点和桥梁等，将对发展该区域巴拉圭和玻利维亚这两个内陆国家的运输系统产生直接影响。

26. 东非共同体、东南非共同市场、南部非洲发展共同体、北方走廊过境运输协调局（过境运输局）正在发挥越来越重要的作用。便利过境贸易和运输的文书在东部非洲区域适用广泛，这些文书包括：正在取代公路过境证件的单一货物申报

单；海关保税担保制度；机动车辆第三方责任保险制度；统一车辆重量和尺寸；统一公路过境收费。过境运输局对北方走廊沿途实施东南非共同市场贸易和运输文书的情况进行监测。过境运输局还将继续努力促进实现其他目标，例如简化海关和行政手续，统一各边检站的工作时间，并推动就基础设施的发展与维护优先项目达成共识。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。

四. 优先重点 2：基础设施发展与维护

27. 高效率的运输基础设施和服务是内陆发展中国家实现发展和切实融入国际贸易体系和世界经济的重要先决条件。在过境运输作业中广泛使用信息和通讯技术将极大提高现有设施的效率。实现这一目标的关键是采取适当措施制止和扭转内陆和过境发展中国家的有形基础设施恶化。区域间和海外运输及通讯可便利扩大贸易，因为只有当人和物能以竞争性成本实际到达生产和消费地区时才有可能开展贸易。要发展可靠的过境运输通讯基础设施，必须有大量投资；建立公私伙伴关系；建设能力；改革法律法规；开展机构和行政审查。在一个国家调整运输基础设施已经是一项艰巨的工作；跨境调整就更为困难。

28. 要获得可靠的最新数据监测内陆发展中国家过境运输基础设施发展的进展情况并非易事。世界银行的《在线世界发展指标》提供了关于内陆和过境发展中国家基础设施的有用数据，但这些数据不是最新的。作为报告《阿拉木图行动纲领》执行进展的工作的一部分，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汇编了一套宏观经济指标，其中包括选定的运输和通讯统计数字，以阐明内陆发展中国家在阿拉木图优先事项方面取得的进展。

29. 如本报告附件的统计数字所示，内陆发展中国家过境运输基础设施的发展工作鲜有改善。2006年内陆发展中国家的公路网总长为110万公里，比2003年的约974 000公里略有增加。内陆发展中国家公路网的质量很差，铺面公路仅占所有公路的约33%。所有内陆发展中国家的铁路网总长约35 000公里。

30. 航空货运在内陆发展中国家对外贸易中所占比例相对较小。然而在许多内陆发展中国家，航空运输对支持客运部门和旅游部门而言非常重要。内陆国家的机队规模小；航空公司网分散，飞机利用率低；而且成本高。由于缺乏适当的政策管制航空运输业，次区域之间的联系仍然不多。内陆发展中国家整体的飞机起飞次数从2000年的146 139次下降到2006年的135 061次。

31. 管道为原油及其制成品的运输提供了成本效益最高的途径。管道不仅对石油出口国重要，也对进口国有利，因为管道是远距离运输原油及制成品最廉价的方式。2006年内陆发展中国家作为一个群体的管道总长为64 405公里。

32. 非洲的有形联系不尽如人意：非洲的基础设施和服务网络仍然支离破碎。运输费用居全世界最高水平之列，这意味着交易成本高昂，从而降低了产品在国际市场上的竞争力。在非洲，公路仍然是最主要的运输方式，占城市间运输的90%。在非洲200万公里的公路中，柏油路不到三分之一。公路密度为每百平方公里6.84公里，远低于拉丁美洲（每百平方公里12公里）和亚洲（每百平方公里18公里）的水平。而且非洲的路网分布也很低，仅为每万人2.71公里。东非共同体拥有最完整的公路系统，缺失环节所占比例最低，在3841公里的总长中占523公里，即14%。东南非共同市场地区是联系程度第二高的次区域，15723公里中有2695公里为缺失环节（17%）。中非国家经济共同体的公路系统最不完整，10650公里中有4953公里为缺失环节（47%）。其公路网在某些天气状况下无法使用。

33. 据估计，非洲的铁路网总长89390公里，密度为每千平方公里2.96公里。联网程度低，特别是在中非和西非，与世界其他区域相比，车辆的可用性仍然很低。非洲所有的铁路网，包括相互联接的网络，仍需要协调其业务规则和技术标准。2003年以来有一个可喜的进展，即国际捐助者日益认识到，充分的基础设施对非洲实现千年发展目标和参与国家贸易体制是十分重要的。因而，投入发展非洲基础设施的官方发展援助拨款大幅增长。

34. 在亚洲，运输基础设施协调发展取得了重大进步。特别是覆盖32个国家141000公里公路的《亚洲公路网政府间协定》于2005年7月1日生效，为亚洲大陆建立完整、协调和标准化的区域公路网奠定了良好的基础。有了《协定》，获取亚洲公路线路升级所需赠款和贷款变得更为容易。亚洲公路网的升级和发展被认为是国家公路规划的优先事项，并被亚洲及太平洋经济社会委员会（亚太经社会）许多成员国纳入国家计划，包括内陆发展中国家，如不丹、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古、尼泊尔和乌兹别克斯坦。据估计，已经承诺约250亿美元的投资用于亚洲公路线路的发展和升级。2005年和2006年期间，约10000公里的亚洲公路经升级达到最低标准。

35. 亚太经社会第六十二届会议通过了覆盖28个国家81000公里铁路网的《泛亚铁路网政府间协定》，《协定》在大韩民国釜山举行的运输问题部长级会议上开放供签署。可望于2008年生效。该协定的有效执行必然会带来各国铁路网业务的整合以及亚洲货运和客运服务的增加。现在，对泛亚铁路网有形基础设施发展的投资成为一个重要问题。根据亚太经社会的一项估算，约6500公里，相当于该网络81000公里中的8%是缺失环节，主要在东南亚次区域。现在亚太经社会正在执行一个项目，以确定该网络的投资需要和发展的优先事项。

36. 在拉丁美洲，南美洲区域基础设施一体化倡议通过其东西走廊和南北走廊两个网络将玻利维亚和巴拉圭置于大西洋和太平洋海岸之间与南美洲和中美洲之间的中心地带。两国以内河水运和铁路相联系。这两种运输方式本来可以导致运

输费用下降，但是，它们的基础设施严重老化，还存在实际作业的问题，因而使公路成为主要的运输方式。这就造成运输费用增加，从而降低了利润幅度和出口收益，提高了进口成本。玻利维亚正在执行两项重大的公路项目，预计将于 2010 年竣工：从圣克鲁斯到靠近巴西边境的 Puerto 的公路和一条由南向北穿越安第斯山脉从拉巴斯到靠近巴西边境的 Guayaramerin 的公路。巴拉圭在美洲开发银行的援助下，完成了一项 2003-2005 年公路修复方案，对亚松森和 Pillar 以及亚松森和圣佩德罗之间的公路进行了改造。在阿根廷 Encarnacion 和 Posadas 之间的 Parana 河上修建了一座桥梁之后，与布宜诺斯艾利斯的公路联系也有所改善。尽管存在作业上的困难，巴拉圭仍然利用水运，特别是用于谷物的出口。

37. 运输和交通的关系已经进入了一个新的阶段。尖端电信系统的使用不仅使运输业务更为安全，而且使操作员能够运行更多列车或允许更多架次的飞机着陆和起飞，从而提高了现有基础设施的使用效率，产生了更多收入。电子数据交换使得在货物（经船只、火车、飞机等运输）抵达之前就能对报关单进行传输，从而为运输操作人员、港务管理机构、海关和其他机构进行先期规划提供了便利，加快了货物的结关速度，缩短了船只和其他运输途径的通行时间，从而降低了国际贸易的总体成本。

38. 在电信基础设施方面，2006 年内陆发展中国家平均每百名居民拥有 3.2 条主线和 10.5 条移动线路。过去十年，非洲在普及信息和通信技术方面迈出重大步伐，几乎所有国家从无到有建立了相当规模的移动电话网络。因此，移动电话密度从每百名居民 1.9 部增至 16.8 部，GSM（全球移动通信系统）基地台覆盖的人口比例从 1999 年的 5% 增至 2006 年的 50%。日益扩大的数字鸿沟仍然是内陆发展中国家作为一个群体的一个主要关切，2006 年每百名居民中仅有 2.9 名因特网用户。

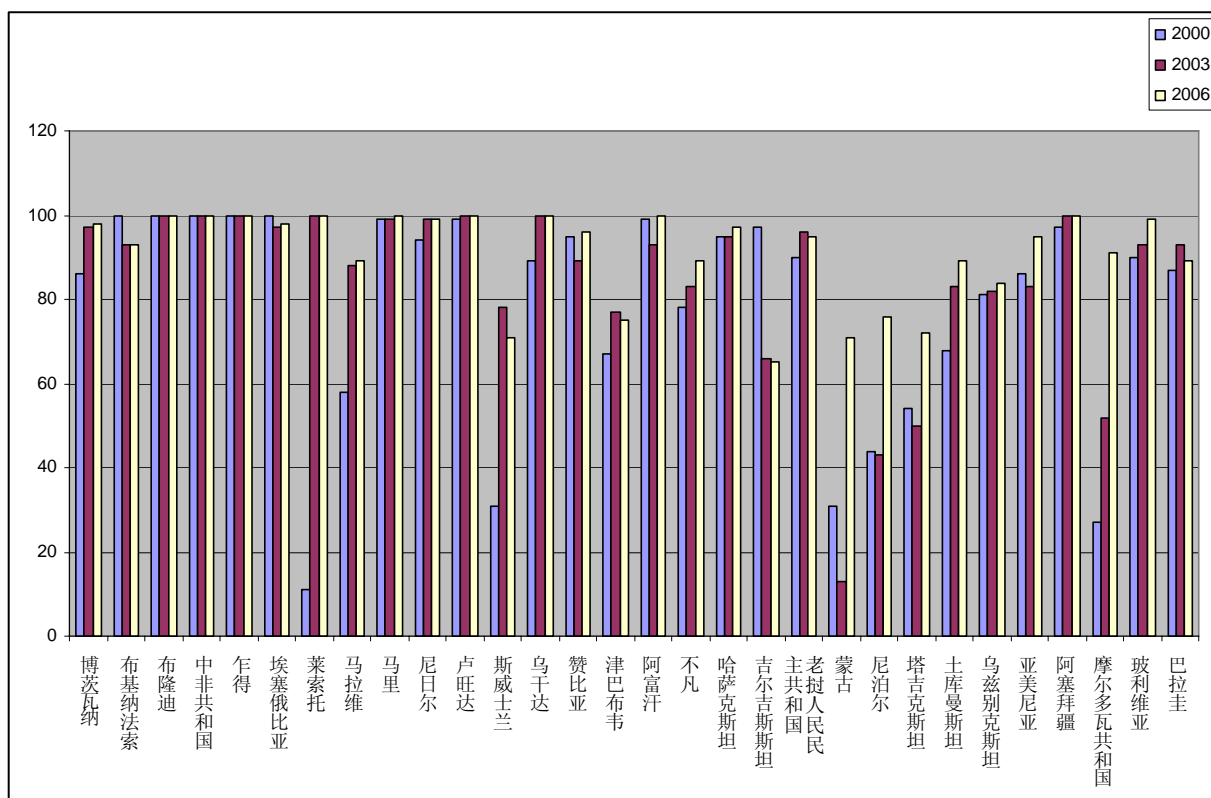
五. 优先事项 3. 国际贸易和贸易便利化

39. 内陆发展中国家能否有竞争力地向国际市场供应货物和服务最终取决于其产品的种类和向国际市场交付的效率。尽管内陆发展中国家总体继续在国际货物贸易中被边缘化，从而无法享受全球化的惠益或将贸易作为实现其发展目标的工具，自 2003 年以来也取得了一定的进展，尽管进展并不均衡。

40. 如下图所示，在此期间，一些内陆发展中国家出口商的贸易条件有所改善。他们得益于主要市场，如欧盟、日本、中国和美国进一步开放市场的措施。特别是最不发达或非洲内陆发展中国家受益于发达市场提供的特惠市场准入待遇。截至 2006 年，内陆发展中国家对发达市场 91% 以上的出口享受免关税准入，与 2003 年的 70% 相比大幅增长。2006 年，内陆发展中国家出口价值从 2003 年的 328 亿美元增至 684 亿美元。这主要是受出口增长推动，出口增长又主要是由于全球石油和汽油价格高涨。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共占内陆发展中国家出口总额的 60%。

表 1

内陆发展中国家免关税进入发达经济体的所有产品出口(按价值计算)(不包括军火)



来源：联合国贸易和发展会议、国际贸易中心和世界贸易组织，千年发展目标，目标 8：国贸中心、贸发会议和世界贸易组织的市场准入指标，指标 38 (<http://www.mdg-trade.org>)。

41. 然而，与其他发展中国家相比，内陆发展中国家的进展仍然微不足道。过去十年，内陆发展中国家在世界商品出口和进口总额中的比重不容乐观，2006 年分别为 0.61% 和 0.57%。初级商品是内陆发展中国家最主要的出口收益来源。1980 年代初，所有发展中国家四分之三的出口是初级商品。现在 80% 是工业制成品。内陆发展中国家发现自己远没有成为这一转型的组成部分。这些国家在全球工业制成品市场上没有取得任何进展，因此其经济仍然受生产要素推动，高度依赖于一些初级商品的出口。同时，高昂的油价最近侵蚀了所取得的进展，这是因为内陆发展中国家极易受运输费用波动的影响，而最近运输费用急剧上扬。

42. 截至 2008 年 6 月，31 个内陆发展中国家中的 9 个国家和 34 个过境发展中国家中的 4 个国家不是世界贸易组织的成员，因此无法享受作为世贸组织成员带来的惠益，包括特殊和差别待遇的惠益。加入世贸组织有助于内陆国家在国际市场上公平竞争，并使这些国家无论大小，都能够借助可执行的国际贸易规则对抗歧视和专横的行为。通过加入世贸组织，它们也通过多边谈判参与现行和未来贸易规则的解释、完善和制订过程。此外，通过加入世贸组织，这些国家为持续改革

创造了关键的条件，同时显示了在实现市场原则方面的实际进步和对市场原则的长期承诺。尽管加入世贸组织具有很多潜在利益，但是，不能忽视达到入世要求的即期成本和（入世后）开放国家经济的调整成本。

43. 内陆发展中国家的一个重要领域是世贸组织进行的贸易促进谈判，该谈判将澄清和改进《关税及贸易总协定》（1994年）中关于过境自由的第五条、关于进出口相关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的有关方面，以期进一步加快包括过境货物在内的货物的流动、放行和结关。关于过境自由的第五条对内陆发展中国家尤其重要。该条的基本目标是允许世贸组织的成员在运输途经某个成员的领土以进出其他成员的领土时，享受过境自由。为实现这一自由，第五条规定了两项主要义务：(a) 不得通过不合理的收费造成不必要的延误或限制，从而阻碍过境运输；(b) 给予所有成员的过境货物最惠国待遇。谈判还旨在加强贸易促进领域的技术援助和能力建设并改善海关和其他主管机构在贸易便利化和遵守海关规则问题上的有效合作。近年来，尽管没有成文的法律，但也取得了进展。内陆发展中国家也努力加强在世贸组织贸易谈判中的集体谈判能力。在此方面，2005年负责对外贸易的部长们在亚松森会晤并通过了《多哈发展回合亚松森纲领》，作为内陆国家群体在国际贸易谈判中的共同立场。

44. 虽然取得了这些进展，但依然存在大量与贸易便利化有关的瓶颈，如：进出口所需单据过多；计划内外关卡数量增加；缺乏邻近的边境管制；不必要的海关护送；结关和检查程序复杂和不规范；信息和通信技术利用不充分，致使海关程序电脑化程度不高或完全不存在；贸易和海关法律、法规及程序不透明；缺少机构能力和训练有素的人力资源；后勤服务不完备，运输系统缺少协作能力，过境运输服务部门缺乏竞争；在建立和（或）加强国家贸易和运输便利化委员会方面进展缓慢；遵守各项过境运输国际公约的程度低。由于离市场的经济距离过大导致商品供应链中出现不可预期性，对内陆发展中国家融入国际贸易网络形成不利影响，特别是考虑到国际投资者对准时交货的需要不断增加。

45. 货物延误往往是因为关卡繁多和其他检查站遍布各地，以至于频繁地被迫停留，导致支付额外的正规和非正规费用。这些都是运输经济的损失。在非洲，关卡尤其是一个严重问题。从拉各斯到阿比让 992 公里的道路上有 69 个检查站，从尼亚美到瓦加杜古 337 公里的路上有 20 个检查站，从洛美到瓦加杜古 989 公里的路上有 34 个检查站，从科托努到尼亚美 1 036 公里的路上有 34 个检查站，从阿比让到瓦加杜古 1 122 公里的路上有 37 个检查站。

46. 在贸易效率方面，内陆发展中国家继续处于十分不利的地位。世界银行在全球《营商环境报告》中按贸易难度对 178 个国家进行排序，除伊拉克和刚果共和国，末十名都是内陆发展中国家。如下表 2 所示，按进出口集装箱成本排序，末十名中有九个是内陆国家。在进出口耗时和所需文件数量方面，内陆发展中国家的情况也不尽如人意。

表 2

谁让出口便捷-谁恰恰相反?				谁让进口便捷-谁恰恰相反?			
文件(份数)				文件(份数)			
最少		最多		最少		最多	
加拿大	3	布基纳法索	11	丹麦	3	塔吉克斯坦	11
爱沙尼亚	3	刚果	11	瑞典	3	刚果	12
密克罗尼西亚	3	毛里塔尼亚	11	加拿大	4	厄立特里亚	13
巴拿马	3	纳米比亚	11	爱沙尼亚	4	斐济	13
丹麦	4	阿富汗	12	中国香港	4	吉尔吉斯斯坦	13
芬兰	4	安哥拉	12	爱尔兰	4	俄罗斯联邦	13
法国	4	哈萨克斯坦	12	以色列	4	津巴布韦	13
中国香港	4	马拉维	12	挪威	4	阿塞拜疆	14
挪威	4	斐济	13	巴拿马	4	哈萨克斯坦	14
新加坡	4	吉尔吉斯斯坦	13	新加坡	4	中非共和国	18
时间(天数)				时间(天数)			
最少		最多		最少		最多	
丹麦	5	厄立特里亚	59	新加坡	3	厄立特里亚	69
爱沙尼亚	5	尼日尔	59	丹麦	5	卢旺达	69
新加坡	5	安哥拉	64	爱沙尼亚	5	阿富汗	71
中国香港	6	吉尔吉斯斯坦	64	中国香港	5	布隆迪	71
卢森堡	6	阿富汗	67	美国	5	吉尔吉斯斯坦	75
荷兰	6	乍得	78	卢森堡	6	哈萨克斯坦	76
美国	6	乌兹别克斯坦	80	荷兰	6	塔吉克斯坦	83
加拿大	7	塔吉克斯坦	82	瑞典	6	伊拉克	101
德国	7	哈萨克斯坦	89	德国	7	乍得	102
爱尔兰	7	伊拉克	102	挪威	7	乌兹别克斯坦	104
费用(集装箱美元单价)				费用(集装箱美元单价)			
最低		最高		最低		最高	
中国	390	乌兹别克斯坦	2 550	新加坡	367	乌干达	2 990
新加坡	416	阿塞拜疆	2 715	马来西亚	385	蒙古	3 197
芬兰	420	哈萨克斯坦	2 730	芬兰	420	伊拉克	3 400
马来西亚	432	乌干达	2 940	中国	430	布基纳法索	3 522
阿拉伯联合酋长国	462	尼日尔	2 945	冰岛	443	布隆迪	3 705
冰岛	469	卢旺达	2 975	阿拉伯联合酋长国	462	乌兹别克斯坦	4 050
文莱达鲁萨兰国	515	塔吉克斯坦	3 000	挪威	468	塔吉克斯坦	4 500
巴基斯坦	515	伊拉克	3 400	中国香港	525	中非共和国	4 534
挪威	518	中非共和国	4 581	丹麦	540	卢旺达	4 970
中国香港	525	乍得	4 867	萨尔瓦多	540	乍得	5 520

资料来源：世界银行 2008 年营商环境数据库，见 www.doingbusiness.org。

47. 根据世界银行《营商环境报告》，海关手续和运输费是对外贸易中最大的一笔开支，高于从内陆发展中国家进口货物的关税。各类手续费使发展中国家的出口价值损失近 10%。船只或铁路运输每延误一天，货物就贬值 0.5%。在所有延误中，只有四分之一是有形基础设施薄弱造成。在非洲，延误费用是非洲出口商支付的关税的四倍。

48. 世界银行还报告，过去三年有 55 个国家开展了 68 项改革来加快贸易速度。这些改革以减少实物检查、应用信息技术、缩短内陆延误和简化过境手续为目标，是减少延误和改善出口机会的主要因素。

49. 2006-2007 年，印度采用了进出口在线报关系统。到港船只现在是以电子方式提交货物清单，使清关过程在船只靠岸之前即可开始。这些改革帮助进出口商缩短了七天延误期。巴基斯坦继续扩大使用在线报关系统，并将风险评估作为贸易改革的优先事项。货物检查率已从改革前的 100% 降至目前不到 5%。海关收入增加了 20%。亚美尼亚采用了贸易单据电子传输系统，将填写并向海关提交单据的时间缩短三天。前南斯拉夫马其顿共和国取消了重复的出入境海关手续，等候时间缩短 75%。巴西升级了在线报关系统，数据要求减少 50%。边检机构可合并队伍以减轻贸易商的负担。肯尼亚建立了电子报关处理系统，两年内清关时间缩短一半。目前几乎所有大宗过境贸易都是在线报关。

50. 有几个非洲国家实行了改革。乌干达将贸易商在线报关系统扩大到全国更多过境点，并将新系统与肯尼亚联网。这将加快通过蒙巴萨港到乌干达的过境贸易。加纳特马港建造了新码头，建立了一个只允许装卸货物的卡车进入港区的系统，使延误期缩短两天。这些变化也缩短了布基纳法索的贸易时间。坦桑尼亚联合共和国实行各类改革措施，2005 至 2006 年对进口商的延误减少了 25%。吉布提海关将工作时间延长至周末和国家节假日，新业主对集装箱码头作了翻修。阿尔及利亚加快核准报关员证书。报关员人数有所增加，海关费用下降了 40%。

51. 内陆和过境发展中国家采取的这些改革措施已初见成效。所有内陆发展中国家的平均出口时间已从 2006 年的 57 天降至 2007 年的 49 天。同期进口时间则从 72 天降至 56 天。

六. 优先事项 4: 国际支助措施

52. 《阿拉木图行动纲领》确认，按要求建立并维护高效的过境运输系统所牵涉的费用极其高昂，内陆和过境发展中国家无法依靠自身力量完成这项艰巨的任务。因此，发展伙伴在支持过境运输发展方案方面发挥着重要作用。这些投资的回报非常低，所以，能够打破这种僵局的关键是外国援助，而不是私人资本。

53. 官方发展援助仍是内陆发展中国家外来资金的主要来源。内陆发展中国家收到的官方发展援助总额已从 2002 年的 101 亿美元增至 2006 年的 161 亿美元。2006

年官方发展援助总额中大约有 8% 用于发展运输、储存和通信基础设施。过境发展中国家收到的官方发展援助总额从 2002 年的 200 亿美元增至 2006 年的 340 亿美元。2006 年过境国也拨出官方发展援助总额的大约 8% 用于发展运输、储存和通信基础设施。

54. 对撒哈拉以南非洲基础设施的官方发展援助自 2005 年联合国格伦伊格尔斯八国集团首脑会议以来已增加 20%。用于基础设施的官方发展援助从 2005 年的 44 亿美元增至 2006 年的 53 亿美元，预计 2007 年将超过 60 亿美元。这主要是因为多边援助方加大了援助力度（特别是非洲开发银行、欧洲开发基金和世界银行），目前总共占到对撒哈拉以南非洲基础设施部门官方发展援助的 78%，其中仅国际开发协会就占到 33%。在双边援助中，日本和美利坚合众国对基础设施项目的直接支出增长最多。但到 2007 年预计增加的大约 20 亿美元仍满足不了在 2005 年非洲经委会报告中确定的 110 亿美元的资金缺口。另外还需从国家预算中拨出 170 亿美元，以确保对基础设施的运行和维护进行可持续的管理。中国在 2006 年中非合作论坛北京首脑会议上作出承诺，未来三年将增加 17 亿美元。

55. 应非洲发展新伙伴关系的要求，对区域基础设施的供资出现了强势增长。用于区域基础设施项目的官方发展援助百分比已从 2000 年勉强达到 1% 升至 2005 年超过 5%（4 亿多美元），2006 年超过 10%（9 亿多美元）。多边援助占区域项目供资的 95%，其中仅官方发展援助就占到 44%。

56. 自 2003 年以来在逐步执行《阿拉木图行动纲领》方面最引人注目的特征是全面确认内陆发展中国家的特殊需要，以及发展伙伴更多地参与发展运输基础设施和促进贸易便利化以及援助、债务减免和市场准入方面的努力。多边和发展机构及区域组织对建立高效过境系统给予了更大关注和更多资源。

57. 自《阿拉木图行动纲领》通过以来，世界银行不断拓宽运输议程，包括过境基础设施和贸易便利化。在新的《2008-2012 年运输营商战略》中，世界银行特别关注内陆发展中国家在区域和国家贷款项目、技术援助及分析研究方面的特殊需要。自 2003 年以来，世界银行提供的与《阿拉木图行动纲领》有关的贷款已超过 8 亿美元，项目超过 30 个。

58. 《撒哈拉以南非洲运输政策方案》由世界银行和非洲经济委员会联合拟订，重点是提供道路维护、农村运输、城市运输、贸易与运输及铁路调整等方面的援助。该方案继续努力处理各类问题，援助非洲内陆国家，包括完成横贯非洲公路网缺失部分的连接、发展过境通道和减少非物质壁垒等。

59. 切实有效、重点突出和协调一致地执行贸易援助倡议，将给内陆发展中国家带来许多好处。随着援助方越来越关注贸易、基础设施和更加广泛的经济增长议程，专门用于改善发展中国家能力使其成为全球经济中更活跃成员的援助可能会大幅增加。如果贸易援助的年增长率保持最近的势头（6%），到 2010 年就将增

加 80 亿美元，使贸易援助承诺总额达到 300 亿美元。贸易便利化、运输效率、后勤改善以及涉贸基础设施是贸易援助筹资的优先领域。2002 至 2005 年期间，有五个内陆发展中国家（埃塞俄比亚、乌干达、玻利维亚、布基纳法索和赞比亚）位居 25 个接受贸易援助最多的国家之列。

60. 联合国开发计划署将支持贸易援助倡议战略的重点放在执行上，通过向发展中国家提供支助，改善贸易与发展政策之间的连贯一致以及政府与援助方的规划和协调。贸易援助需求评估目前已在蒙古、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦以及南部非洲关税同盟国家和巴拉圭进行。需求评估的目的是确定一套政策建议和技术援助项目，用于克服生产能力限制和其他供应方面的限制，建设贸易能力，同时除其他外，改善人类发展和减除贫穷的成果。

61. 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，包括 (a) 实现了海关手续的统一和现代化；(b) 2005 年吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦、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-阿克佐过境点进行海关联检试点；(d) 开通中亚区域经济合作贸易促进方案网站；(e) 向该区域各银行提供贸易融资咨询服务，确保贸易融资为对外贸易提供便利。

62. 世界海关组织制订并维护有关海关手续简化和标准化的各项文书和建议。经修订的《关于海关手续简化和统一的京都公约》尤其为海关改革和现代化确立了蓝图。自 2006 年 2 月生效以来，缔约方已增至 53 个，其中包括 7 个内陆发展中国家。

63. 欧洲经济委员会（欧洲经委会）继续促进区域合作，在跨欧高速公路和跨欧铁路项目的框架内通过制订具有法律约束力的基础设施网络协定，协调发展国际公路、铁路、内陆水道和联运网。跨欧高速公路和跨欧铁路总计划确定了 21 个中欧、东欧和东南欧国家的主干公路和铁路网，共计 491 个项目，已作评估并优先提供的资金约为 1 020 亿欧元。

64. 2003 至 2006 年，联合国五个区域委员会努力实施旨在为发展区域间运输联网进行能力建设的联合国发展账户项目。欧洲经委会和亚太经社会项目的首要重点是欧亚运输联网，包括通过中亚、高加索和东欧内陆发展中国家的运输联网。

65. 内陆和过境发展中国家继续受益于联合国工发组织旨在通过信息技术加快通关手续的海关数据自动化系统方案。新的基于网络的海关数据自动化系统“ASYCUDA World”已被许多内陆和过境发展中国家采用。

66. 欧洲联盟发起的欧洲-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、摩尔多瓦、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与国的运输基础设施建设和经济发展。该方案继续促进区域合作，吸引和便利国际金

融机构和私营投资者提供投资。无论截面标准或交通流量如何，欧高亚走廊地区的公路等基本基础设施网络均已获得发展，对国际和各国主要城市间的交通流动颇有助益。欧高亚走廊方案在执行优先基础设施项目方面提供了机构能力建设和技术支持。

67. 美洲开发银行增加拨款用于改善公共行政以及玻利维亚和巴拉圭的公路基础设施，并推动扩大区域一体化进程，包括修复和维护一体化通道的公路等。

七 《阿拉木图行动纲领》实施情况监测及中期审查的筹备进程

68. 大会在第 61/212 号决议中，要求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为《阿拉木图行动纲领》的中期审查提供总体协调和动员。因此，办事处与联合国有关机构和其他国际组织密切协商，建立起中期审查的组织框架。大会在第 62/204 号决议中注意到该框架。该框架的目标是以能够达成实际、可操作的结果的方式来组织中期审查，使这些结果能够在全球、区域、次区域和国家各级有效地跟进，以进一步加速《阿拉木图行动纲领》的实施。专题和区域评估被选定为高级别中期审查过程的筹备进程的主要组成部分。

69. 高额的内陆运输成本和不必要的长期拖延，都是有形基础设施瓶颈和无形障碍这两大类别的负面因素所表现出的症状和所带来的结果。为评估这些领域的进展，共举行了两次实质性/专题会议，作为《阿拉木图行动纲领》中期审查筹备进程的一个组成部分。2007 年 6 月 18 日至 20 日，关于发展过境运输基础设施的第一次专题会议在瓦加杜古举行。来自捐助国、内陆发展中国家、过境发展中国家和有关联合国组织、国际金融和发展机构以及区域和次区域组织的 130 名部长级和高级别官员参加了会议。会议通过了一份成果文件（参见 A/62/256 及 Corr.1），对所有内陆地区基础设施的发展状况进行了评估，并提供了面向行动的建议。

70. 2007 年 8 月 30 日和 31 日在乌兰巴托举行了有关贸易和贸易便利化问题的第二次专题会议。会前，内陆发展中国家就其协调一致有效参与世贸组织贸易谈判（尤其是贸易便利化）的有关问题开展了为期两天的磋商。来自 27 个内陆发展中国家、30 个过境国和捐助国与诸多联合国机构、国际和次区域组织的 150 多名与会者参加了这次有关贸易和贸易便利化问题的专题会议。会议审查和评估了业已取得的进展，并就贸易和贸易便利化领域需要采取的措施提出了政策建议。乌兰巴托会议的成果文件（A/C.2/62/4，附件）强调了内陆发展中国家和过境发展中国家实施贸易便利化措施的紧迫性，并呼吁作出强有力的政治承诺。

71. 2008 年 4 月 22 日和 23 日，高级代表办事处、欧洲经委会和亚太经社会在曼谷亚太经社会总部联合主办了一次欧亚区域审查会议。约 50 名来自亚洲和欧洲内陆国和过境国的高级官员与捐助国、有关联合国组织及其他相关国际、区域和

次区域组织的代表前来参加了这次区域审查会议。会议的成果文件（E/ESCAP/64/INF/6）明确了《阿拉木图行动纲领》的执行进展和实施障碍，并商定了面向行动的建议和旨在增进法律制度统一的可达成目标。会议还商定要对贸易和运输便利化问题采取统筹办法，消除有形和无形的运输瓶颈，推广综合培训方案，成立国家过境和贸易促进委员会，补全缺失的环节，促成多式联运，发展一体化运输走廊和物流服务，动员国内资源和外部资源。

72. 2008年6月18日至20日，在亚的斯亚贝巴非洲经委会总部召开了非洲区域审查会议。会前，与会各方就包含在2008年联合国条约活动中的过境贸易领域的多边公约举行了为期一天的研讨会。来自几乎所有内陆发展中国家和过境发展中国家以及捐助国、国际、区域和次区域组织的80多名与会者参加了这次非洲区域审查会议。会议通过了最后成果文件（E/ECA/ALMATY/08），其中包含面向行动的具体措施，目标在于确保统一和有效地执行区域和次区域文书，减少导致过境运输成本大幅攀升的港口和边境延误，推动有关国家和地区的私营部门协会参与便利化努力，总体上加强各国政府设计和实施公共和私营部门伙伴关系协定的能力，特别是创建适当的监督机制来监测铁路和其他特许事项的实施情况，并改进边境地区的基础设施布局和引进共用设施。会议要求高级代表办事处、非洲经委会、世界银行、非洲开发银行和非洲联盟支持拟订和缔结一项有关横贯非洲公路的政府间协定的努力。

73. 2008年6月30日，拉丁美洲和加勒比经济委员会和高级代表办事处在布宜诺斯艾利斯召开了拉美区域审查会议。来自拉丁美洲内陆和过境发展中国家的31名官员以及来自有关联合国组织、其他国际金融和发展机构的代表出席了会议。

74. 作为中期审查筹备过程的一部分，有关机构还召开了多次会议前的筹备会议，以进一步增进国际社会对该进程的了解。这些会议包括：(a) 高级代表办事处-世界银行有关监测《阿拉木图行动纲领》实施情况的物流绩效指标的联合研讨会。这次会议考察了内陆国的经济情况、过境国从向内陆邻国提供过境服务中获得的收益、贸易走廊效用的公共监测系统、过境制度和全球标准；(b) 世界贸易组织-高级代表办事处有关内陆发展中国家的贸易便利化和贸易援助方面的特别活动。该活动评估了世贸组织贸易便利化谈判的状况，以及贸易援助倡议的最新发展；(c) 以“投资内陆发展中国家：趋势、经验和前面的道路”为题的投资论坛。贸发会议还在日内瓦主办了一个研讨会，讨论贸易便利化领域的技术援助方案。这些活动的成果意在为打算在未来五年实施《阿拉木图行动纲领》的过程中采取的行动提出建议。

75. 联合国系统各组织继续努力开发一套能够获得国际认可的指标，来衡量实施《阿拉木图行动纲领》的进展情况。高级代表办事处编制了有关关键宏观经济变量、外国直接投资、官方发展援助、债务可持续性、内陆国家参与国际贸易以及运输基础设施和贸易便利化的选定指标等统计资料。亚太经社会秘书处开发了成

本-时间-距离方法，以便对在某个转运路线的各个区段（包括边界过境点）花费的时间和成本作量化说明，并找出需要加以解决的瓶颈因素。

76. 最近，世界银行推出了一套评估供应链绩效的综合方法，即物流绩效指数。该指数采用5分制，在反映当前物流环境的七个领域提供了深入的跨国家评估：(a) 海关和其他边境机构清关程序的效率；(b) 运输和信息技术基础设施对于物流而言的质量；(c) 既简易又低价的国际货运安排；(d) 本地物流业的竞争力；(e) 追踪和跟踪国际货运的能力；(f) 国内物流成本；(g) 货运是否按时抵达目的地。该指数收集了与该国开展贸易的专业人士对多个绩效指标给出的5 000多个国家评价。世界银行的年度《营商环境报告》也包含了有关贸易便利化的有用数据，报告中指明了延误、单证繁多、多次签名要求和许可证等问题以及解决这些问题的改革措施。

八. 结论和建议

77. 国际贸易的高昂成本仍然在严重阻碍着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等问题。几乎毫无疑问，如果不能为这些困扰内陆发展中国家的不利因素找到解决方案，这些国家将继续被排挤到全球经济的外围边缘。

78. 对于通过建立可行和可预见的过境运输系统解决内陆发展中国家特殊需要的全球伙伴关系而言，《阿拉木图行动纲领》仍然是一个稳健的全球性框架，应该进一步加速予以实施。《阿拉木图行动纲领》为内陆发展中国家及其过境邻国提供了一个双赢方案。

79. 自《阿拉木图行动纲领》通过以来，《纲领》的实施已经取得实质性的进展。国际社会开始认识到，对于内陆发展中国家而言，过境运输的高成本构成了比最惠国关税还更重要的障碍。在发展伙伴的支持下，内陆发展中国家和过境发展中国家在《阿拉木图行动纲领》的所有优先领域都取得了值得瞩目的成就。发展伙伴明确认识到内陆发展中国家的特殊需要，并更加积极地参与发展运输基础设施、贸易便利化以及援助、债务减免和市场准入等领域。多边机构、发展机构和区域组织对建立高效的过境运输系统给予了更多的重视，调拨了更多的资源。过境运输合作领域的区域合作安排需要得到进一步加强。

80. 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。区域和次区域组织在执行《阿拉木图行动纲领》方面的作用应得到进一步强化。有关联合国组织和其他国际组织应为这方面的区域倡议提供更大的支持，包括努力发展区域一体化基础设施网络、可行的多式联运、补全缺失环节、贸易便利化措施和信息技术的更广泛应用等。

81. 过境运输政策改革和范围广泛的贸易便利化措施对于降低过境成本有着积极的影响，应在各个层次予以推动。此类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，以及减少过多书面手续和繁文缛节。内陆发展中国家和过境发展中国家应继续努力，加入过境运输领域的有关多边公约。
82. 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。
83. 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。应当在贸易援助倡议的背景下给予内陆发展中国家特别的关注。

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(2000-2006 年)

内陆发展中国家	以 1990 年不变价格估算的国内总产值 (百万美元)			当前人均国内总产值 (美元)	国内总产值年均增长率		
	2000	2003	2006	2006	2000-2003	2003-2005	2006
阿富汗	2 539	3 666	5 105	319	13.03	11.96	11.10
亚美尼亚	1 463	2 069	3 563	2 128	12.25	21.35	16.93
阿塞拜疆	3 835	5 179	9 701	2 362	10.53	18.02	34.47
不丹	466	591	729	1 422	8.24	6.63	8.48
玻利维亚	7 047	7 544	8 510	1 101	2.30	4.10	4.10
博茨瓦纳	5 774	6 834	8 227	4 755	5.78	7.51	4.15
布基纳法索	4 932	5 905	7 057	416	6.19	6.24	5.88
布隆迪	970	1 023	1 143	114	1.79	2.61	6.13
中非共和国	1 453	1 338	1 430	333	-2.71	1.74	3.25
乍得	2 172	3 004	4 485	634	11.42	20.47	2.87
埃塞俄比亚	14 446	15 199	20 985	164	1.71	11.71	10.64
哈萨克斯坦	20 594	28 058	37 305	5 043	10.86	9.64	10.60
吉尔吉斯斯坦	1 006	1 134	1 244	536	4.07	3.38	2.64
老挝人民民主共和国	1 593	1 887	2 323	599	5.81	7.11	7.30
莱索托	867	939	1 022	725	2.69	3.51	1.59
马拉维	3 071	3 183	3 756	164	1.20	4.28	8.52
马里	3 742	4 699	5 335	498	7.89	4.18	4.61
摩尔多瓦共和国	1 380	1 684	2 021	876	6.86	7.44	3.96
蒙古	1 251	1 398	1 658	1 076	3.77	8.87	0.06
尼泊尔	5 738	6 225	6 759	290	2.75	3.24	1.87
尼日尔	3 126	3 671	4 047	247	5.50	3.19	3.53
巴拉圭	5 853	6 200	6 906	1 514	1.94	3.50	3.99
卢旺达	2 646	3 107	3 523	242	5.50	4.92	3.01
斯威士兰	1 185	1 268	1 337	2 399	2.28	2.07	1.21
塔吉克斯坦	1 091	1 472	1 854	424	10.50	8.50	6.98
前南斯拉夫的马其顿共和国	4 215	4 173	4 702	3 096	-0.33	4.09	4.00

内陆发展中国家	以 1990 年不变价格估算的国内总产值 (百万美元)			当前人均国内总产值 (美元)	国内总产值年均增长率		
	2000	2003	2006	2006	2000-2003	2003-2005	2006
土库曼斯坦	2 413	2 606	3 251	1 327	2.60	6.99	8.98
乌干达	7 152	8 479	10 124	346	5.84	6.02	6.22
乌兹别克斯坦	14 469	16 426	20 660	598	4.32	7.42	8.99
赞比亚	4 002	4 523	5 354	938	4.16	5.67	6.02
津巴布韦	9 267	7 743	6 895	133	-5.81	-3.28	-4.80
内陆发展中国家	139 758	161 227	201 011	688	4.88	7.49	7.91
发展中国家^a	6 056 110	6 859 864	8 377 110	2 310	4.24	4.50	7.00

^a 不包括独立国家联合体国家。

资料来源：联合国统计司：国民账户主要总数据库，载于 <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp>（检索日期：2008年2月10日）；增长率系由最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处统计。

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

内陆发展中国家	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(%)	用于交通、储存和通信的捐助方 援助总额(百万美元)		
	2002	2004	2006	2006	2000	2003	2006
阿富汗	1 300	2 171	3 000	35.69	0.21	236.01	267.63
亚美尼亚	293	254	213	3.28	40.01	1.06	67.17
阿塞拜疆	349	176	206	1.18	0.06	0.11	3.31
不丹	73	78	94	10.17	9.71	16.13	4.16
玻利维亚	680	770	581	5.38	31.13	51.06	4.99
博茨瓦纳	37	47	65	0.67	0.31	0.53	0.33
布基纳法索	471	624	871	13.98	1.57	252.81	5.76
布隆迪	172	362	415	52.83	0.04	0.05	31.26
中非共和国	60	110	134	9.02	27.97	68.77	74.68
乍得	228	329	284	5.47	111.06	0.23	0.01
埃塞俄比亚	1 297	1 806	1 947	14.66	35.94	185.37	374.72
哈萨克斯坦	188	268	172	0.25	154.10	0.19	0.51
吉尔吉斯斯坦	186	261	311	11.77	22.19	1.09	6.60
老挝人民民主共和国	278	270	364	12.14	58.46	42.78	24.13
莱索托	76	96	72	4.02	0.91	17.49	16.61
马拉维	376	501	669	30.47	5.20	22.27	34.06
马里	466	568	825	13.44	25.22	2.66	0.98
摩尔多瓦共和国	142	120	228	6.03	0.02	0.08	0.06
蒙古	208	255	203	7.79	34.28	12.61	28.16
尼泊尔	361	428	514	6.25	30.47	6.41	67.37
尼日尔	297	541	401	11.00	33.25	10.77	32.79
巴拉圭	57	22	56	0.61	—	0.39	2.14
卢旺达	354	486	585	23.63	1.20	22.50	47.33
斯威士兰	22	22	35	1.30	0.83	0.08	0.06
塔吉克斯坦	168	243	240	8.82	0.01	0.12	36.67
前南斯拉夫的马其顿共和国	275	250	200	3.21	13.69	0.09	2.30
土库曼斯坦	41	37	26	0.26	—	1.18	—
乌干达	710	1 194	1 551	16.92	57.17	4.30	45.85
乌兹别克斯坦	189	246	149	0.87	0.00	12.57	0.13
赞比亚	639	1 125	1 425	14.30	44.97	5.02	59.96
津巴布韦	199	186	280	—	0.28	0.82	0.83
内陆发展中国家	10 192	13 846	16 116		740.24	975.56	1 240.56
过境发展中国家	19 933	21 881	34 062		3 483.51	2 648.39	2 846.50

资料来源：经济合作与发展组织发展援助委员会，Richard Manning：2007 年发展合作报告(2008 年，巴黎)，表 25；及 CRS 援助活动在线数据库，载于 <http://www.oecd/dac> (检索日期：2008 年 4 月 1 日)。

表 3
债务可持续性和根据重债穷国倡议承诺的债务减免

内陆发展中国家	外债与商品 出口量的比率		外债占国民总收入%		2008年2月根据重债穷 国倡议承诺的债务减免 累计数 (NPV 百万美元)
	2003	2006	2003	2006	
阿富汗	—	4.12	—	21.1	546
亚美尼亚	2.58	2.06	61.0	32.0	
阿塞拜疆	0.67	0.30	25.3	11.1	
不丹	3.66	2.04	78.8	75.9	
玻利维亚	3.63	1.37	74.5	49.0	175
博茨瓦纳	0.18	0.09	6.8	4.1	
布基纳法索	5.41	2.60	40.6	18.5	725
布隆迪	35.25	24.04	230.1	162.2	864
中非共和国	8.11	8.50	87.0	68.4	583
乍得	2.65	0.47	70.2	34.2	214
埃塞俄比亚	14.65	2.29	91.3	17.5	2 446
哈萨克斯坦	1.76	1.83	78.3	103.4	
吉尔吉斯斯坦	3.48	2.99	109.0	85.6	
老挝人民民主共和国	6.11	3.41	108.5	98.6	
莱索托	1.46	0.97	54.9	35.8	
马拉维	5.90	1.57	130.0	27.2	1 278
马里	3.36	1.06	74.1	26.0	707
摩尔多瓦共和国	2.46	2.30	87.7	64.3	
蒙古	2.39	0.94	102.5	47.4	
尼泊尔	4.78	4.49	50.0	37.8	
尼日尔	5.88	1.49	76.2	22.1	853
巴拉圭	2.60	1.80	58.2	36.9	
卢旺达	24.42	3.04	93.0	16.9	872
斯威士兰	0.24	0.26	20.6	20.4	
塔吉克斯坦	1.45	0.82	78.7	42.5	
前南斯拉夫的马其顿共和国	1.36	1.11	40.6	42.8	
土库曼斯坦	0.48	0.17	29.5	8.9	
乌干达	8.07	1.26	74.1	13.6	1 349
乌兹别克斯坦	1.54	0.69	49.1	22.7	
赞比亚	6.93	0.63	162.5	23.9	3 279
津巴布韦	2.68	2.40	62.2	—	
内陆发展中国家	2.25	1.37	64.9	51.1	13 891
过境发展中国家	1.33	0.70	30.8	20.2	14 160
中低收入国家	1.37	0.82	37.3	26.4	45 512

缩略语：NPV：世界银行计算的 2006 年底的净现值。

资料来源：世界银行：《2008 年世界发展指标》(2008 年, 华盛顿市)，表 1.4、4.4、6.8 和 6.9 及《在线世界发展指标》和《在线全球发展金融》数据库，载于 <http://www.worldbank.org>，检索时间：2008 年 4 月 23 日。国家收入类别来源同上。

表 4
国际商品贸易：出口和进口

内陆发展中国家	商品出口量(百万美元)		占全球百分比		商品进口量(百万美元)		占全球百分比	
	2003	2006	2003	2006	2003	2006	2003	2006
阿富汗	—	—	—	—	—	—	—	—
亚美尼亚	670	1 004	0.01	0.01	1 235	2 194	0.02	0.02
阿塞拜疆	2 592	6 372	0.04	0.06	2 626	5 267	0.04	0.05
不丹	—	—	—	—	—	—	—	—
玻利维亚	1 651	4 223	0.02	0.04	1 684	2 825	0.02	0.02
博茨瓦纳	3 802	4 506	0.05	0.04	3 964	3 053	0.06	0.03
布基纳法索	319	—	0.00	—	945	—	0.01	—
布隆迪	66	—	0.00	—	145	—	0.00	—
中非共和国	66	—	0.00	—	100	—	0.00	—
乍得	—	—	—	—	—	—	—	—
埃塞俄比亚	513	1 043	0.01	0.01	2 686	5 207	0.04	0.05
哈萨克斯坦	12 927	38 244	0.18	0.34	8 408	23 663	0.12	0.21
吉尔吉斯斯坦	582	794	0.01	0.01	717	1 718	0.01	0.02
老挝人民民主共和国	—	—	—	—	—	—	—	—
莱索托	—	—	—	—	—	—	—	—
马拉维	502	668	0.01	0.01	785	1 209	0.01	0.01
马里	1 007	—	0.01	—	1 271	—	0.02	—
摩尔多瓦共和国	790	1 052	0.01	0.01	1 399	2 693	0.02	0.02
蒙古	616	1 542	0.01	0.01	801	1 486	0.01	0.01
尼泊尔	653	—	0.01	—	1 802	—	0.03	—
尼日尔	228	—	0.00	—	560	—	0.01	—
巴拉圭	1 242	1 906	0.02	0.02	2 228	5 879	0.03	0.05
卢旺达	50	—	0.00	—	261	—	0.00	—
斯威士兰	1 732	—	0.02	—	1 432	—	0.02	—
塔吉克斯坦	—	—	—	—	—	—	—	—
前南斯拉夫的马其顿共和国	1 367	2 401	0.02	0.02	2 306	3 763	0.03	0.03
土库曼斯坦	—	—	—	—	—	—	—	—
乌干达	532	962	0.01	0.01	1 375	2 557	0.02	0.02
乌兹别克斯坦	—	—	—	—	—	—	—	—
赞比亚	980	3 770	0.01	0.03	1 574	3 074	0.02	0.03
津巴布韦	—	—	—	—	—	—	—	—
内陆发展中国家	32 886	68 489	0.47	0.61	38 305	64 589	0.53	0.57
过境发展中国家	935 778	1 794 712	13.36	16.08	886 136	1 620 790	12.36	14.29
发展中国家^a	2 364 614	4 487 700	33.75	40.21	1 778 316	3 834 462	24.81	33.81
全球	7 006 464	11 161 783	—	—	7 167 501	11 341 309	—	—

^a 包括独立国家联合体国家。

资料来源：联合国统计司：联合国商品贸易统计资料数据库，载于 <http://comtrade.un.org> (检索时间：2008年4月10日)。

表 5
国际商品贸易：出口与进口

	公路		铁路	水道	管道	空运	
	公路网公里数	铺面公路(占公路总长度百分比)	公里数	公里数	公里数	飞机起飞次数	
	2000-2006	2000-2006	2000-2006	2006-2007	2007	2000	2006
内陆发展中国家							
阿富汗	34 782	23.7	..	1 200 (<500 载重吨位)	466	..	..
亚美尼亚	7 515	90.0	711	..	2 036	4 406	6 177
阿塞拜疆	59 141	49.4	2 122	..	6 293	8 012	12 777
不丹	..	..	..	..	..	..	..
玻利维亚	62 479	7.0	..	10 000	9 218	21 566	21 978
博茨瓦纳	24 455	33.2	888	..	..	6 703	6 905
布基纳法索	92 495	4.2	622	..	..	..	..
布隆迪	12 323	10.4	..	坦噶尼喀湖	..	..	..
中非共和国	24 307	..	..	2 800	..	..	..
乍得	33 400	0.8	..	湿季	250	..	..
埃塞俄比亚	37 018	13.4	..	..	..	..	..
哈萨克斯坦	90 800	83.0	14 205	4 000	23 211	8 041	19 160
吉尔吉斯斯坦	18 500	91.1	424	600	..	6 051	4 730
老挝人民民主共和国	31 210	14.4	..	4 600	540	..	..
莱索托	5 940	18.3	..	..	..	..	..
马拉维	15 451	45.0	710	700	..	..	..
马里	18 709	18.0	734	1 800	..	..	..
摩尔多瓦共和国	12 737	86.3	1 075	424	1 980	3 682	4 248
蒙古	49 250	3.5	1 810	580	..	..	..
尼泊尔	17 280	56.9	59	..	..	..	..
尼日尔	18 423	20.6	..	300(湿季)	..	..	..
巴拉圭	29 500	50.8	441	3 100	..	7 556	9 807
卢旺达	14 008	19.0	..	基伍湖(浅)	..	..	..
斯威士兰	3 594	30.0	301	..	..	2 586	..
塔吉克斯坦	27 767	..	616	200	587	3 953	2 976
前南斯拉夫的马其顿共和国	13 182	..	699	..	388	8 047	2 368
土库曼斯坦	24 000	81.2	2 529	1 300	7 802	21 858	15 602
乌干达	70 746	23.0	261	200	..	..	..
乌兹别克斯坦	81 600	87.3	4 014	1 100	10 593	30 075	21 514
赞比亚	91 440	22.0	1 273	2 250	771	..	..
津巴布韦	92 267	19.0	..	卡里巴湖	270	13 603	6 819
内陆发展中国家	1 108 369	32.9	33 494	..	64 405	146 139	135 061

资料来源：世界银行：《2008 年世界发展指标》（2008 年，华盛顿市），表 5.9 及《在线世界发展指标》和《在线全球发展金融》数据库，<http://www.worldbank.org>，检索时间：2008 年 3 月 1 日；美国中央情报局：《世界实况手册》，实地情况——管道，载于 <http://www.cia.gov/library/publicaitons/the-world-factbook/fields/2117.html>（检索时间：2008 年 2 月 1 日）。

表 6
通信指标选编

内陆发展中国家	每 100 名居民拥有的主要电话线和移动电话				每 1 000 名居民 中的因特网用户	年电信总投资 (百万美元)	电信设备进口 (百万美元)	
	主要电话线		移动电话					总计
	2000	2006	2006	2006				
阿富汗	0.1	0.3	8.1	8.4	1.7	165.1	..	
亚美尼亚	17.3	19.7	10.5	30.3	5.8	34.3	62.8	
阿塞拜疆	9.8	14.0	39.2	53.3	9.8	32.6	173.4	
不丹	2.2	3.8	9.8	13.5	3.6	16.9	..	
玻利维亚	6.1	7.1	30.8	37.9	6.2	17.7	36.4	
博茨瓦纳	8.3	7.8	46.8	54.6	4.6	404.0	53.2	
布基纳法索	0.5	0.7	7.5	8.2	0.6	202.6	21.1	
布隆迪	0.3	0.4	2.0	2.4	0.8	..	10.1	
中非共和国	0.3	0.3	2.5	2.8	0.3	0.1	3.1	
乍得	0.1	0.1	4.7	4.8	0.6	..	..
埃塞俄比亚	0.4	0.9	1.1	2.0	0.2	60.2	89.5	
哈萨克斯坦	12.2	19.8	52.9	72.6	8.4	87.5	468.2	
吉尔吉斯斯坦	7.7	8.6	23.7	32.3	12.2	3.5	85.1	
老挝人民民主共和国	0.8	1.5	16.7	18.2	1.2	30.0	..	
莱索托	1.2	3.0	20.0	23.0	2.9	1.8	12.5	
马拉维	0.5	0.8	1.8	2.6	0.5	..	29.0	
马里	0.4	0.6	10.9	11.5	0.6	93.9	37.3	
摩尔多瓦共和国	13.7	24.3	32.4	56.7	17.4	90.2	48.9	
蒙古	5.0	5.9	28.9	34.9	11.6	24.9	35.2	
尼泊尔	1.2	2.2	4.2	6.4	1.1	25.2	44.3	
尼日尔	0.2	0.2	3.4	3.5	0.3	..	17.1	
巴拉圭	5.2	5.3	51.3	56.6	4.1	81.5	204.6	
卢旺达	0.2	0.2	3.4	3.6	0.6	..	9.5	
斯威士兰	3.2	4.3	24.3	28.6	4.1	27.6	15.7	
塔吉克斯坦	3.6	4.3	4.1	8.4	0.3	6.5	2.8	
前南斯拉夫的马其顿共和国	25.3	24.1	69.6	93.7	13.2	45.1	52.6	
土库曼斯坦	8.2	8.2	4.4	12.7	1.3	7.3	45.6	
乌干达	0.3	0.4	6.7	7.1	5.0	67.3	121.0	
乌兹别克斯坦	6.7	6.7	9.3	16.0	6.3	118.5	..	
赞比亚	0.8	0.8	14.0	14.8	4.2	42.5	76.4	
津巴布韦	2.2	2.6	6.5	9.1	9.3	..	..
内陆发展中国家	2.7	3.2	10.5	13.7	2.9	1 686.8	1 755.5	
中低收入国家^b	..	13.0	31.0	44.0	8.0			

^a 或可获得资料的最近一年。

^b 世界银行集团：《2008 年世界发展指标》（华盛顿特区），表 5.10。

资料来源：国际电信联盟：按地区分类的（在线）国家数据和世界电信/信息和通信技术指标：载于 <http://www.itu.int/ITU-D/icteye/Indicators/Indicators.aspx>，检索日期：2008 年 4 月 21 日；联合国统计司：联合国商品贸易统计资料数据库，载于 <http://comtrade.un.org>（检索时间：2008 年 4 月 14 日）

表 7
外国直接投资，净流入

(百万美元)

内陆发展中国家	2000	2003	2004	2005	2006
阿富汗	0.17	2.01	0.62	3.61	2.08
亚美尼亚	104.20	120.90	218.80	258.20	343.48
阿塞拜疆	30.00	3 227.00	3 535.00	1 679.00	-601.00
不丹	0.00	2.53	3.46	9.00	6.10
玻利维亚	736.40	197.40	65.40	-238.60	240.10
博茨瓦纳	57.32	418.77	391.55	281.32	274.13
布基纳法索	23.11	29.12	14.35	34.15	25.87
布隆迪	11.68	-0.01	0.04	0.58	290.00
中非共和国	0.84	19.44	24.80	28.63	24.29
乍得	114.75	712.66	495.38	612.93	700.00
埃塞俄比亚	134.64	465.00	545.10	221.10	364.40
哈萨克斯坦	1 282.52	2 092.03	4 157.21	1 977.34	6 143.09
吉尔吉斯斯坦	-2.40	45.54	175.40	42.60	182.00
老挝人民民主共和国	34.00	19.48	16.90	27.70	187.40
莱索托	31.50	41.90	53.30	57.30	57.00
马拉维	39.60	7.40	22.00	26.50	29.70
马里	82.44	132.26	101.00	223.80	185.00
摩尔多瓦共和国	127.54	73.75	148.94	198.70	222.29
蒙古	53.70	131.50	92.90	182.30	166.50
尼泊尔	-0.48	14.78	-0.42	2.44	-6.55
尼日尔	8.44	11.47	19.71	30.29	20.49
巴拉圭	104.10	27.40	37.70	97.80	130.30
卢旺达	8.10	4.72	7.70	10.50	14.97
斯威士兰	90.70	-60.90	70.60	-49.60	36.30
塔吉克斯坦	23.54	13.57	272.03	54.48	385.20
前南斯拉夫的马其顿共和国	174.53	96.29	157.01	99.84	350.52
土库曼斯坦	131.00	226.00	354.00	418.21	730.93
乌干达	180.81	202.19	222.21	257.06	306.70
乌兹别克斯坦	75.00	70.00	187.00	88.00	164.00
赞比亚	121.70	172.00	364.00	380.00	350.40
津巴布韦	23.20	3.80	8.70	102.80	40.00
内陆发展中国家	3 802.66	8 520.01	11 762.39	7 117.99	11 365.68
过境发展中国家	105 291.23	94 779.51	118 013.09	145 472.67	169 700.66
发展中国家	265 127.87	202 886.37	323 288.15	355 484.29	448 353.16

资料来源：联合国贸易和发展会议；在线《统计手册》（检索时间：2008年6月15日）。