



## 第六十四届会议

临时议程\* 项目 58(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 2008 年 12 月 19 日第 63/228 号决议提交的，其中，大会请秘书长就《阿拉木图行动纲领》和关于中期审查的《宣言》的执行进展情况向大会第六十四届会议提出分析报告。

缺少出海口、远离主要国际市场、过境手续繁琐和交通基础设施不足仍然是内陆发展中国家外贸交易成本高的主要因素。此外，这些国家的结构脆弱性使其受到了当前全球经济危机、粮食保障问题和气候变化的严重影响，有可能会危及迄今取得的进展。

在本报告所述期间，在联合国系统和其它发展伙伴的支助下，内陆和过境发展中国家继续努力实施《阿拉木图行动纲领》呼吁采取的具体行动。这些国家进行了重要的政策改革，以减轻有形的和无形的屏障对其有效参与国际贸易的影响。

然而，仍存在巨大的资金缺口，不能确保改善连通性或确保有充分的基础设施，作为维持全世界内陆区域经济和社会发展的基础。就此，联合国系统各组织和阿拉木图其它发展伙伴增加了技术和金融支助，以协助内陆发展中国家努力加速实施《阿拉木图行动纲领》。

\* A/64/150。



## 目录

	页次
一. 导言 .....	3
二. 内陆发展中国家的整个社会和经济状况 .....	3
三. 优先事项 .....	6
A. 基本过境政策问题 .....	6
B. 基础设施的发展和维持 .....	9
C. 国际贸易和贸易便利化 .....	11
D. 国际支助措施 .....	14
四. 执行和审查 .....	18
五. 结论和建议 .....	19
附件	
内陆发展中国家发展和运输指标选编 .....	21

## 一. 导言

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满足内陆发展中国家的特别需要》<sup>1</sup> 于 2003 年通过，当时，国际社会日益认识到内陆发展中国家在实现其发展目标方面的具体需要和面临的挑战，该《纲领》即是联合国针对这一情况作出的应对。使内陆发展中国家不能直接通海的内在地理问题阻碍了它们消除贫穷、保持经济增长和更好地融入世界经济的努力。
2. 《阿拉木图行动纲领》的首要目标是，在与过境发展中国家互惠合作的基础上，在发展伙伴的支助下，促进在世界所有内陆区域建立有效的过境运输系统。自该《行动纲领》通过以来，其全面均衡的议程使国际社会把注意力转为解决内陆发展中国家的特殊需要。《纲领》侧重于五个优先领域，即 (a) 基本过境政策问题；(b) 基础设施的发展和维持；(c) 国际贸易和贸易便利化；(d) 国际支助措施；(e) 执行和审查。《行动纲领》得到了全面认可，被视作真正的过境运输合作全球基本框架，向内陆和过境发展中国家提供了一个双赢解决办法。
3. 执行《阿拉木图行动纲领》取得进展五年后，2008 年 10 月 2 日和 3 日，大会在一个高级别全会期间进行了中期审查，旨在评估上半个执行期间取得的进展情况、吸取的教训和遇到的制约。

## 二. 内陆发展中国家的整个社会和经济状况

4. 世界上 31 个内陆发展中国家中，大多数是最穷国。19 个内陆发展中国家人均国内总产值仍远低于 1 000 美元。在联合国开发计划署(开发署)人类发展指数表中，20 个排名最低的国家中，有 10 个是内陆发展中国家。
5. 这组国家的经济效益继续受到不能直接进行海运贸易的内在地理劣势的阻碍。这些国家地处内陆，加上远离主要市场、地形恶劣以及热带或沙漠生态等因素，因而情况往更为严峻。此外，基础设施差、后勤系统没有效率和机构运作不力加剧了地理劣势的影响，导致了高贸易成本。而内陆发展中国家对其沿海过境国家的政治稳定及基础设施和机构运作的依赖又加剧了这种严峻性。
6. 过去十年中，地处内陆的挑战降低了这些国家的国内经济经营者的竞争力，结果，若按国内总产值、外国直接投资流入和商品进出口情况计量，其整个经济效益一直比邻国差。高交易费用和没有效率严重阻碍了贸易和外国直接投资，也因而阻碍了经济增长和扶贫，这些仍是内陆发展中国家继续在全球经济中被边缘化的主要原因。

<sup>1</sup> 《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 日和 29 日，哈萨克斯坦阿拉木图》(A/CONF.202/3)，附件一。

7. 作为一个群体而言，在 2008 年年中之前，内陆发展中国家得益于普遍有利的全球经济氛围，当时，发展中经济体平均增长快于发达经济体。2003-2007 年间，这一群体的国内总产值平均每年增长 7.7%，而其人均国内总产值由 2003 年的 725 美元增至 1 419 美元(见附件，表 1)。推动这种显著增长的主要因素是包括石油、煤气和金属等初级商品的价格上涨，加之宏观经济管理有所改善且进行了体制改革。然而，高经济增长没有伴之以生产能力的多样化，初级商品仍在所有的出口品中占有很大比例。因此，这一群体仍然非常易受外贸震荡的影响。

8. 为了吸引外国直接投资，许多内陆发展中国家进行了战略政策改革，如投资保障、财政刺激、国民待遇规定、利润汇出简便和简化行政程序。他们还继续实行经济自由化，且开放了新的部门供私人投资。这些措施极大增加了这些国家获取的外国直接投资额，2007 年达到了 140 亿美元的记录(见附件，表 7)。尽管如此，甚至这些创记录的资金流入额仍很低，在全球外国直接投资中只占几乎可以忽略的 0.8%。此外，主要因商品价格不断上涨，有些来自有大量经常账户顺差的发展中经济体为寻求资源把资金流入了石油和天然气部门和基础设施项目。2007 年流入总额中，有 73%就进入了哈萨克斯坦一国。在开展多样化战略的同时，内陆发展中国家应进一步加大工作力度，吸引能带来更多增长和就业的外国直接投资。

9. 这一组国家改善宏观经济管理后也降低了外债与国民总收入的比率，从 2003 年的 66%降至 2007 年的 48%(见附件，表 3)。2007 年，过境发展中国家平均外债总额占国民总收入的 19%。近年来，在内陆发展中国家中，只有哈萨克斯坦和前南斯拉夫的马其顿共和国的外债与国民总收入之比有所增加。2009 年，布隆迪根据重债穷国倡议符合减免全部债务的资格：取消了约 8.3 亿美元的债务。10 个内陆发展中国家达到了重债穷国完成点，根据多边减债倡议进一步减免了债务。尽管取得了进展，但许多内陆发展中国家的债务负担仍很沉重。22 个国家中有 7 个还本付息与出口比很高，2006-2007 年平均超过出口的 10%。绝大多数内陆发展中国家没有很大的外汇储备可经受住甚至是短期性的外部震荡而无需求助于外部资源，这损害了其债务状况的可持续性。因此，在宏观经济管理方面继续保持审慎至关重要。

10. 尽管有这些积极的变动，但内陆发展中国家仍特别易于受到外部震荡的影响，原因是出口不多样化、依赖非常有限的商品带来的出口收入、贸易费用令人望而却步、出口商品集中针对发达经济体、依赖官方援助、外债高、外汇储备水平不足以及依赖国外移民的汇款。

11. 一系列全球经济危机对内陆发展中国家的发展前景构成了巨大威胁。在当前的全球经济危机中，内陆发展中国家的内在脆弱性使其经济受到了信贷紧缩、贸易供资问题、投资资金流动缩减、官方援助流动可能减少、特别是出口需求和商品价格暴跌带来的严重负面影响。

12. 由于内陆发展中国家依赖商品出口创汇，因此，2008 年商品价格极端波动对其经济产生了重大影响。非能源商品价格在急剧上升后，于 2008 年下半年下降了 38%，农业原材料及金属和矿石也降幅很大。同期，石油价格下跌了 69%。这种物价骤降极大损害了内陆发展中国家出口商的收入，他们也面临着因全球流动资金枯竭和商业银行重新评估风险造成的外国直接投资剧减和贸易资金日益短缺问题。这极大削弱了困扰这些国家的地理劣势和高贸易成本造成的本已脆弱的竞争力。没有有效的外部支助，内陆发展中国家会继续被推到全球经济的外缘。

13. 由于出口量下降，且短期内商品价格不可能恢复，因此，国际货币基金组织(基金组织)对 27 个内陆发展中国家的增长预计是，与前一年相比，2009 年的增长率会骤减。对其中一些国家而言，下降将达到两位数，导致收支差额急剧恶化。内陆发展中国家在今后一年要努力获取资金摆脱衰退将面临严峻的经济挑战，捐助者的支助对减轻最严重的后果至关重要。对这些国家而言，有必要保护实施《阿拉木图行动纲领》取得的进展，避免骤减用于重要的公共服务和发展项目的支出，如投资于运输和有关基础设施且对其进行维护，这突出捐助者亟须增加援助、减免债务和实施优惠贷款。要避免内陆发展中国家宏观经济的进一步不稳定，须实施逆周期政策，且及时注入外部资源。

14. 因此，至关重要的是，国际社会应特别重视消除全球金融和经济危机对内陆发展中国家的负面影响。2009 年 4 月，二十国集团承诺通过复兴世界经济的一个方案再提供 1.1 万亿美元，这一步骤受人欢迎，尽管只有很有限的一部分资源(500 亿美元)用于低收入国家。基金组织、世界银行和区域开发银行在不同层面提出了援助受危机重创的发展中国家的方案。基金组织的资源增加了两倍，包括在接下来的几年中，对低收入国家新分配 2 500 亿美元的特别提款权以及 60 亿美元的额外优惠和灵活资金。今后的挑战是确保在有所改善的贷款框架内及时落实所有这种承诺，以充分协助面临资金短缺的内陆发展中国家。

15. 气候变化对内陆发展中国家的经济和社会发展可能是一个严峻的长期威胁，尽管其根源绝不是这些国家本身的原因。全球气温上升、荒漠化、降雨减少、供水减少、严重的干旱以及极端的气候事件是内陆发展中国家面临的共同的气候变化后果。

16. 内陆发展中国家的任务是通过以更可持续性的方式长期管理经济和自然资源，均衡结合并应对发展和气候变化这两项挑战，而这一任务在危机期间更为困难。需要强有力的政治承诺推动综合性的气候政策和发展目标，且确保加强应对不可避免的气候变化影响的适应能力和承受力。资金需求巨大严重阻碍了最脆弱发展中国家在气候方面取得进展。国际社会须予以充分支助，利用改善的有效筹资机制，对减少温室气体排放和促进国家一级建设适应能力的项目提供技术支助且进行至关重要的技术转让。内陆发展中国家应关注气候变化对运输系统的潜在影响。旨在减少国际航运产生的温室气体排放的拟议碳税计划可能会增加这些国家的运输费用。

### 三. 优先事项

#### A. 基本过境政策问题

17. 跨境贸易效率不高继续阻碍内陆发展中国家的竞争力。世界银行最近对 126 个经济体的研究估计，因出口延误造成的损失每延误一天可损失约 1% 的贸易额；易腐品约为出口量的 3%。为了消除这种效率不高问题且促进贸易流动，内陆和过境发展中国家日益着手修订适用于过境运输和贸易的本国规范框架。

18. 消除内陆发展中国家有效参与国际贸易的有形和无形障碍需要许多政府机构的参与。贸易和运输便利战略须成为政策改革方案和减贫战略的一个整体部分，能否有效执行取决于适当的机构间协调机制的设立和有效运作，让参与边境管制的所有众多政府权力机构参与进来。

19. 公私部门利益攸关方在过境运输中开展协作对顺利管理走廊、发展基础设施和投资、采用新的信息和通信技术(信通技术)及过境服务业务也至关重要。私营部门有效参与政策制定和决策不仅可促进采纳合适的措施，还可确保部门合作实施新措施。

20. 由于许多最重要的贸易和运输便利化问题超出单一个国家的控制，因此，有必要在双边、区域和全球层面开展更广泛的合作，确保协调一致地制订、实施和监测跨界贸易和运输便利化政策改革。

21. 自《阿拉木图行动纲领》通过以来，旨在加强公私部门对话以提升国内竞争力的机构改革取得了进展。特别是亚洲区域越来越多的内陆和过境发展中国家，如亚美尼亚、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古、尼泊尔和塔吉克斯坦以及柬埔寨、中国、巴基斯坦和泰国等过境发展中国家设立了公私部门均衡参与的国家贸易和运输便利化委员会并予以支持。

22. 国家委员会的职能各国都有不同，但总体目标是：(a) 确定影响本国国际贸易成本和效率的问题；(b) 制订措施降低国际贸易的成本且提高效率；(c) 协助实施这些措施；(d) 提供一个国家协调机构，收集和散播关于最佳做法的资料；(e) 参与提高贸易效率的国际工作。例如，成立于 2007 年的蒙古贸易和运输便利化国家委员会通过了一个详细的“过境蒙古”发展方案。该方案通过加大利用公私伙伴关系，旨在使蒙古的运输和后勤服务市场现代化，最终把蒙古从内陆发展中国家变成高效的过境发展中国家。东南欧贸易和运输便利化区域方案通过促进这一次区域各国更有效、较低廉的贸易流动鼓励贸易，且致力于提供与欧洲联盟(欧盟)一致的海关标准。实施该方案的一个重要部分是，所有参加国设立的全国公私工作组每季度进行交流和联系，其中包括摩尔多瓦共和国和前南斯拉夫的马其顿共和国。

23. 根据世界银行 2009 年《营商环境报告》，<sup>2</sup> 塞内加尔是 2007/2008 年度率先改革者之一，放松了对过境贸易的行政要求，内陆邻国也因此受益。一个新的电

<sup>2</sup> Basingstoke, United Kingdom, Palgrave Macmillan, 2008.

子单一窗口制度把海关、关税经纪人、银行、财政部、交易商和有关政府部委等所有参与审核程序的方面联系在一起。塞内加尔和马里签署了一个边境合作协定，协调统一了贸易文件，这样一来，货物一旦在达喀尔结关，则马里的商人无需其它文件。达喀尔和巴马科之间的检查站数量从 25 个降至 4 个，两个首都之间的平均运输时间减少了一个星期。马里还废除了所有运输出口品的货车需要官方护送至边境的规定，从而减少了延误情况。

24. 蒙古除电子发送文件外还采取了风险检查做法，极大降低了平均受检的集装箱的数量，因而结关程序效率有所提高。博茨瓦纳向更多的关税经纪人发放了许可证，促进了竞争，降低了海关经纪费用。乌拉圭完成了自动化海关系统，贸易商可直接从办公室发送海关文件。巴西采用了电子清单系统，可以在货物到达前就开始结关。肯尼亚把港口的工作时间延长至 24 小时。尼日利亚特许私营运营商经营集装箱终端后开始获利。

25. 截至 2009 年 6 月，运输泰国货物的商用货车首次得以进入老挝人民民主共和国和越南，这是由于这三个国家正式交换了通行权且采用了区域海关过境制度。这一制度按照《大湄公河次区域跨境运输协定》在这些国家之间实施，这是亚洲开发银行设立东西经济走廊方案的一部分。以前，泰国货品需要在老挝人民民主共和国领土上卸货再装。这一新举措连同最近实施的单一窗口和一站式边境检查，将极大减少地面运输时间，促进次区域的贸易和经济发展。

26. 内陆和过境发展中国家在改革其过境运输政策方面取得的广泛进展带来了积极结果。2005-2008 年期间，内陆发展中国家完成出口手续平均所需时间减少七天，这是一个引人注目的成就。同期，进口所需时间减少了六天。与 2003 年相比，过境发展中国家进出口分别减少了 16 天和 11 天。

27. 与这些积极变动相比，非洲内陆发展中国家则继续面临很高的运输费用。根据 2009 年《营商环境报告》，在集装箱出口费用这一类别中，10 个表现最差的国家中有 9 个是内陆发展中国家，其中，大多数是非洲国家。《2009 年非洲竞争力报告》<sup>3</sup> 强调，与非洲以外的内陆国家相比，非洲内陆国家支付的内地运输费用高出近三分之一。这些费用可观，使非洲大陆的公司处于不利地位。

28. 世界银行的最近一次分析表明，基础设施网络覆盖范围差可能不是非洲运输服务价格特高的主要原因。特别是在中部和西部非洲，道路运费高与其说与费用高有关，倒不如说与高利润率有关。在这些次区域，尽管效率低下，但货车运输公司的利润率可达到 60-160%，原因是这一部门竞争有限。规定了配额、货运分配和排队制度的双边过境条约导致服务质量差和生产率低下，不能激励公司提高效率。这种条约以保护内陆国家的车队为理由。然而，只有设立卡特尔的少数几方获取了预期收益。车队的年龄和车辆的低利用率也增加了运输费用。为降低运

<sup>3</sup> 日内瓦，世界经济论坛，2009 年。

输价格、提高服务质量且让道路使用者有效获取对恢复基础设施进行高额投资的收益，建议加强竞争和放开货车运输服务。在作出这种政策变动时应该制订一个减轻影响计划，把开展竞争所引起的社会影响降低到最低限度，包括货车运输经营者数量的减少。

29. 在撒哈拉以南非洲，贸易和运输便利化委员会的作用总体上已被积极、广泛参与的运输走廊集团取代，其中有几个委员会是 20 世纪 90 年代设立的(在马拉维、坦桑尼亚联合共和国和赞比亚)。这些走廊集团由参与基础设施投资和管理的的所有走廊国家的公私部门利益攸关方组成。它们提倡采用旨在促进走廊及内地贸易和运输业务的简化程序和做法。

30. 沃尔维斯湾走廊集团建立了公私伙伴关系，与运输管理机构和运输经营者等资源当局有直接联系，协调和促进沃尔维斯湾走廊的贸易。该集团是促进整修和定期维护沃尔维斯湾港口的主要力量，该港口吸引了赞比亚和刚果民主共和国越来越多的铜出口。这一港口提供了更直接的路线，只有一个过境点，在 Katima Mulilo 桥，且过境时间短于到达累斯萨拉姆和德班等较远港口的传统线路。纳米比亚也与博茨瓦纳和津巴布韦订立了协定，提供土地建设陆港和储存设施。在横贯卡普里维走廊，所进行的改革统一了纳米比亚和赞比亚之间的轴负荷及边境工作时间，减少了检查站的数量，把商用车辆司机的签证从 3 个月延至 12 个月。

31. 北方走廊过境运输协调局一直在敦促东部和南部非洲共同市场(东南非共同市场)所有成员国采用区域统一的海关保税担保制度，取消每个过境国家都必须进行保税担保的规定，因而将节约很多运输费用且较快地让车辆通行。南部非洲发展共同体(南共体)与东南非共同市场一道一直带头提倡区域便利化措施，包括采用一站式边管构想、统一的海关过境文件、区域驾驶员培训手册、道路交通标识标准化以及道路和桥梁标准及规格。大多数成员国也进行了改革，设立了道路基金和自治的道路管理机构。赞比亚国家道路基金机构制订了一个为期十年的 16 亿美元方案，扩展、提升和维修道路，包括利用公私伙伴关系建设收费公路。计划在奇龙杜修建的一站式边检站预计 2009 年 9 月正式开放，此前在相邻的赞比亚和津巴布韦之间进行了为期两年的复杂谈判，最后拿出一个双边协定，包括为改善通行所需的法律框架、程序和对基础设施的调整。在先结关、结关后审计、自我评估、风险简介和风险管理办法及内地结关制度等贸易便利化举措的支助下，预计一站式边检站会缩短结关时间，到达边检后结关时间不超过 2 小时，与去年记录的平均三天相比有明显改善。

32. 2008 年 10 月 22 日在乌干达举行的三方首脑会议强有力地推动了撒哈拉以南非洲的区域一体化工作，出席会议的有国家元首和政府首脑，旨在讨论在非洲三个主要的区域经济共同体——东南非共同市场、东非共同体和南共体——设立自由贸易区。推动这一历史性进展的因素是解决这三个组织相互重叠的贸易安排的必要性，由于区域一体化不断深化，这些安排引发了越来越多的问题。2008 年 8 月，南共体推出了一个自由贸易区；2009 年 6 月，东南非共同市场推出了一个关



税同盟。这两个集团也有东非共同体的成员，而东非共同体于 2004 年推出了关税同盟，定于 2010 年 1 月 1 日实施一个可行的共同市场，允许货物、人员、资本和服务在集团内自由移动。这三个区域经济共同体拟议的自由贸易区将生成一个新的贸易集团，其人口加在一起有 5 亿多人，国内总产值加在一起有 6 240 亿美元。除了贸易自由化和海关合作外，对这一广大区域而言大有潜力的一个重要合作领域是制订基础设施联合方案和跨境项目，包括与之有关的筹资和实施工作。

33. 在加入运输和过境问题国际公约方面，须鼓励越来越多的内陆和过境发展中国家加入主要的国际过境运输公约。值 2008 年联合国条约活动“实现普遍参与和普遍实施”之际，老挝人民民主共和国加入了《协调统一货物边境管制国际公约》(1982 年 10 月 21 日)。<sup>4</sup>

34. 亚洲在区域内协调统一过境运输法律框架的工作已有进展。由亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)主办制订的《泛亚铁路网政府间协定》于 2009 年 6 月 11 日生效。柬埔寨、中国、印度、蒙古、大韩民国、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦和泰国是《协定》缔约国。泛亚铁路网和 2005 年 7 月 4 日生效的《亚洲公路网政府间协定》是落实有效的联运制度的一个主要组成部分。这两个网及其技术标准成为大湄公河次区域各次区域方案和东南亚国家联盟(东盟)、中亚区域经济合作方案、上海合作组织和经济合作组织等组织促进制订基础设施合作方案的依据。例如，东盟公路网和中亚区域经济合作方案倡议道路网是在亚洲公路网的基础上制订的，有同样的技术和设计标准。经济合作组织、伊斯兰开发银行和亚太经社会 2009 年 3 月签署了一个关于发展运输的三方谅解备忘录，以共同促进发展这两个网且实施经济合作组织《过境运输框架协定》。

## B. 基础设施的发展和维护

35. 对于世界各地的内陆发展中国家而言，基础设施发展不足以及对改善过境路线以便有机会开展海运贸易的投资不足仍是制约其提升竞争力的主要因素之一。内陆发展中国家的运输费用位居世界前列。道路仍是最主要的运输形式。铁路网覆盖范围总体而言稀疏，连接水平低，而内陆水道没有得到充分利用(见附件，表 5)。对内陆发展中国家而言，调动资源投资于有区域重要意义的优先项目仍是一个主要挑战。金融和经济危机带来了新的国际金融局势，特别是对低收入内陆国家而言有所恶化。有鉴于此，应继续特别关注有区域重要意义的基础设施项目，确保完成、提升和维护连接内陆国家的战略性过境走廊。下文论述了在发展过境基础设施领域的一些积极进展。

36. 非洲联盟和非洲发展新伙伴关系(新伙伴关系)(A/57/304, 附件)承认发展区域基础设施对保持区域经济发展和贸易的重要作用。为了促进协同增效，在非洲开发银行和非洲经济委员会(非洲经委会)的支助下，这两个机构合并了战略框架

<sup>4</sup> 联合国，条约汇编，第 1709 卷，第 23583 号。

(新伙伴关系短期行动计划和中长期战略框架；非洲联盟基础设施总计划)，以确立一个共同的大陆倡议《非洲基础设施发展方案》。《非洲基础设施发展方案》的目标是：(a) 制订一个战略框架，发展区域和非洲大陆的基础设施(能源、运输、信息和通信技术(信通技术)及跨界水资源)；(b) 制订一个短期、中期和长期的基础设施投资方案；(c) 根据优先行动计划编制实施战略。

37. 南共体走廊发展战略的推出表明开始重新致力于发展区域基础设施，且可以看出跨境合作水平有所提高。安哥拉的和平促进融入了大量资金，为政府雄心勃勃的基础设施发展方案提供支助。这一方案的两个主要部分是：恢复和更新本格拉铁路项目，估计有 20 亿美元；更新洛比托港口的 18 亿美元项目。目前正研究 Moçambedes 铁路连通纳米比亚的可行性，同时，纳米比亚政府最近核准把铁路延伸一公里通入安哥拉。安哥拉和赞比亚商定了一个计划，扩大现有的铁路线，把这两个国家连在一起，且连通公路以促进贸易。坦桑尼亚联合共和国正在制订一个达累斯萨拉姆港口总计划，这一扩展和更新港口基础设施的蓝图预计 2010 年开始。该港口对内陆国家布隆迪、卢旺达和乌干达至关重要。私营投资者承诺为建设莫桑比克-马拉维燃油管和储存设施供资，此前，莫桑比克政府和莫桑比克国家石油公司 Oilmoz 签署了一项 80 亿美元的交易，建立一个炼油厂，日生产能力为 350 000 桶精炼油。

38. 在规划和建设横贯亚洲铁路网全线贯通方面取得了重大进展。阿塞拜疆政府、伊朗伊斯兰共和国政府和俄罗斯联邦政府签署了一个三边协定，在阿塞拜疆阿斯塔纳和伊朗伊斯兰共和国加兹温之间建造一段铁路，完成从圣彼得堡至阿巴斯港 4 200 公里的铁路走廊。在东盟次区域，2008 年完成了建设泰国 Nongkhai 和老挝人民民主共和国 Thanaleng 之间铁路线的工作，这是连接万象铁路项目的第一阶段。在南亚，贯通缅甸仍差 325 公里，印度政府把建设其中的 180 公里路段作为在其境内发展横贯亚洲铁路网的优先项目。此外，印度政府资助了一项把不丹五个边境城镇与印度铁路最近的终点站相连的可行性研究。

39. 在发展和提升亚洲公路网方面也取得了进展。为达到最低标准，提升了约 10 000 公里线路。公路总长 141 236 公里，其中，达不到最低标准的路段从 22 263 公里降至 12 256 公里。最近，印度和不丹之间的路段也纳入了这一网中，实现了连接这一区域所有国家的目标。

40. 就在中亚有次区域影响的众多国家一级的举措而言，哈萨克斯坦开始实施一项 75 亿美元的国际过境通道发展方案，在其境内提升中亚区域经济合作方案运输走廊——约 2 800 公里路段，把中国霍尔果斯与俄罗斯联邦 Zhaisan 相连。这一项目部分由世界银行和亚洲开发银行贷款供资，将包括建设新的路段和恢复现有路段，这将提升哈萨克斯坦的竞争力，还将对邻近的吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦带来巨大的经济收益。在另一个中亚区域经济合作走廊，吉尔吉斯斯坦与亚洲开发银行(可能有其它捐助方)共同资助了提升比什凯克-Torugart 道

路一段 39 公里长的路段，把吉尔吉斯斯坦与中国和中亚其它内陆经济体相连。这一项目还将致力于改善 Torugart 边境陈旧、笨重的跨境设施，这些设施拖延了旅行时间且阻碍了跨境贸易。这一重要的过境路线是连接中国喀什至吉尔吉斯斯坦北部、哈萨克斯坦和俄罗斯联邦消费市场的最短路线，也是连接古代中国和西方世界的著名丝绸之路的一部分。

41. 2009 年 1 月在南美洲，玻利维亚和巴西在玻利维亚举行了 Arroyo Concepción-El Carmen 和 El Carmen-Roboré (圣克鲁斯) 两个路段的落成典礼，这是连接 Santos 港口(巴西)与智利 Arica 和 Iquique 港口、总长 4 700 公里海洋间路线的一部分。这些路段通过 Pailón-Puerto Suárez 公路把玻利维亚与东西海岸相连，投资达 16 990 万美元。这一道路项目的预计收益包括，在这一区域定居者有更多的发展机会，运输费用降低，边境贸易加强且密切了与南方共同市场(南共市)的联系。

42. 安第斯开发公司是一个次区域开发银行，曾资助过 Posadas(阿根廷)和 Encarnación(巴拉圭)等边境城市周边的道路基础设施和城市改善方案，由于这家公司大量供资，旨在连接阿根廷和巴拉圭的铁路基础设施方案也取得了进展。部分由阿根廷赞助的铁路基础设施方案计划在 Posadas 和 Parada Leis 之间建造一条新的铁路和相关场所，促进这两国之间的货运和客运服务。

43. 内陆发展中国家的电信基础设施有所改善。2007 年，每 100 个居民平均有 3.6 条电话主机线，2000 年是 2.7 条(见附件，表 6)。尤为显著的是，2007 年，每 100 个居民平均有 18.2 条移动电话线，而 2000 年只有 1.1 条。然而，因特网用户比率仍很低。为了消除这一数字鸿沟，几个内陆国家联手规划、建设和管理一条跨欧亚的信息高速公路，其中包括阿富汗、阿塞拜疆、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、巴基斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。

44. 在非洲，大容量的国际主干网项目力求在开放获取的基础上把非洲与世界各地相连。在东海岸，首批海底光纤电缆将于 2009 年末完工。在西海岸，在非洲私人资本以及与国际投资者结成的公私伙伴关系的支助下，宣布了五个海底光纤电缆项目和两个卫星项目。就区域一体化而言，正在建造内陆区域主干网，把东部非洲和南部非洲以及内陆中部非洲的主要城市连接起来。博茨瓦纳和卢旺达正在实施项目，以便成为信通技术区域中心。泛非移动运营商正促进免费漫游服务，使非洲成为世界上第一个提供这一新服务的区域。

### C. 国际贸易和贸易便利化

45. 直到 2007 年以及 2008 年大部分时间，世界贸易和投资流动迅速扩张，贸易增长往往超出了产出收益。内陆发展中国家得益于急速发展的全球经济。2003-2007 年间，内陆发展中国家商品出口年平均增长率为 26%，总额达到了 846

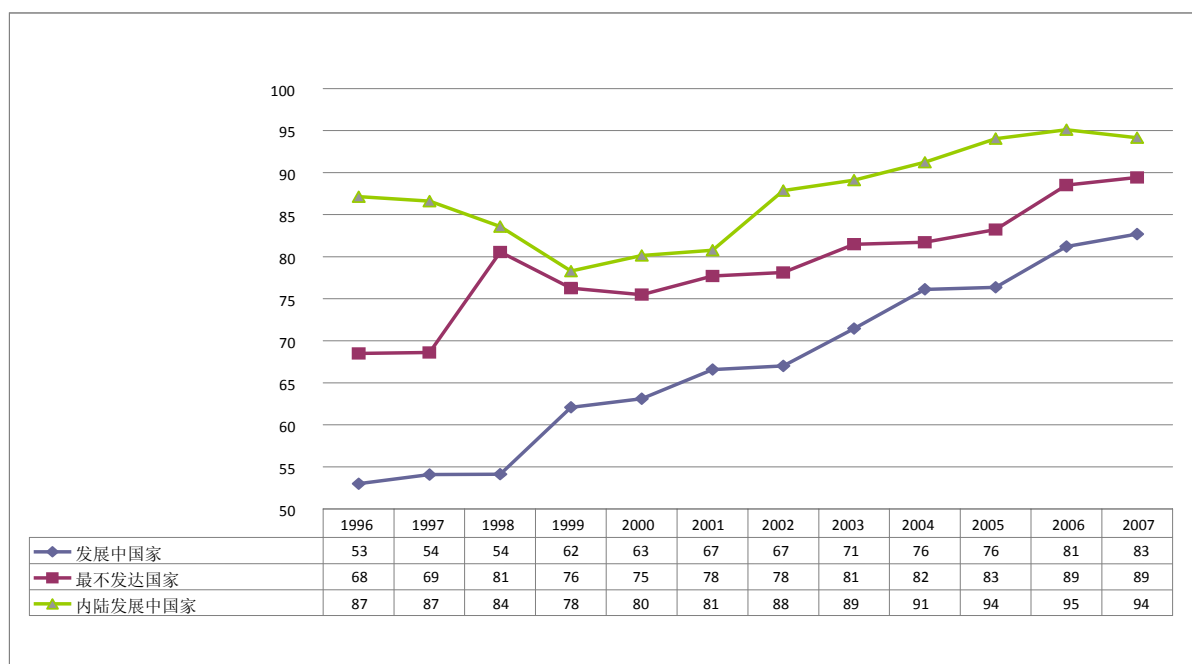
亿美元(见附件,表 4),其出口业绩的增长多来自于商品价格的上涨。然而,出口缺乏多样化使这一群体受到了很不利的贸易条款的震荡,如 2009 年世界经济受到的震荡。由于目前经济滑坡且商品价格下降,中期贸易增长前景仍然黯淡,预计 2009 年世界商品出口量会减少 9%之多,这是几个世代来下降最大的。

46. 主要发达国家和较先进的发展中国家继续向内陆发展中国家的出口产品提供有利的关税特惠待遇。如图所示,2007 年,发达国家向进口自内陆发展中国家不包括武器在内的平均 94%的产品给予了免税待遇,而 2000 年则为 80%。许多内陆发展中国家受益于赋予最不发达国家的特惠市场准入待遇,其中包括欧洲联盟(欧盟)“除武器之外的一切产品”倡议和美国的非洲增长和机会法。此外,内陆发展中国家的大多数出口品是发达国家不征收关税的商品。

47. 2009-2011 年间,欧盟决定根据所谓的“普惠制扩展”机制再给予关税减免,支持一些已批准且有效实施人权、劳动标准、可持续发展和善政领域的主要国际公约的发展中国家。受益国家包括亚美尼亚、阿塞拜疆、玻利维亚、蒙古和巴拉圭。然而,经验表明,单边贸易优惠的利用率仍很低或限于几个产品,且往往受到与受益方发展水平不相称的繁重的原产地规则的阻碍。

### 1996-2007 年发达市场从内陆发展中国家进口的免税入关产品(不包括武器)所占比例

(百分比)



资料来源:千年发展目标,目标 8:国际贸易中心(国贸中心)、联合国贸易和发展会议(贸发会议)和世界贸易组织(世贸组织)的市场准入指标,载于 [www.mdg-trade.org](http://www.mdg-trade.org) (检索日期:2009 年 5 月 4 日)。

48. 尽管内陆发展中国家有市场准入机会且出口增长显著，但 2007 年，这些国家在世界商品交易中所占份额仅有 0.7%，2003 年为 0.5%。内陆发展中国家所占份额一直这样可怜，突出了这些国家在努力获益于技术进步、运输费用降低和多边贸易谈判成功带来的新机会方面仍有困难，不能利用国际市场促进经济增长和发展。

49. 过去十年中，全球及时生产分担增加，农产品生命周期缩短以及全球竞争加剧，所有这些都促进了及时、讲究成本效益且可预测地跨界运输货物，突出表明物流是竞争优势的一个战略源泉。无论是发达国家还是发展中国家，要在很有竞争力的出口市场取得成功日益取决于公司是否有能力提供高质量、低成本的贸易服务和物流。在这个很有竞争力的世界中，物流质量可对公司的决定产生重大影响，如在哪个国家设立公司、从哪个供应商购买产品、要进入哪个消费市场。就内陆发展中国家等与全球物流网联系差且不可靠的国家而言，被排除在外的代价在增加，失去机会的风险很大。

50. 世界贸易组织正在进行的贸易便利化问题多哈回合谈判提供了提升贸易竞争力和消除当前经济危机一些影响的重要契机。新的贸易便利化协定预计可为商业、消费者和政府带来双赢局面，可望从现代化的、更简化的边境程序中获取更高收益。内陆发展中国家在很大程度上依赖与邻国作出有效的过境安排以获准进入外国市场，对这些国家而言，完善《关税及贸易总协定》（总协定）<sup>5</sup> 第五条所述规定特别迫切。就此提交讨论的提案旨在加强责任，允许免费过境通行，严格限制各种收费、手续和文件要求，利用保税运输限制检查和管制，促进区域过境安排且加强不歧视规定。拟议修改《总协定》第八条以降低边境各种收费，规定制订收费要依照边境管理的实际费用。应采用共同标准简化文件要求，且尽可能促进国际一致。

51. 贸易便利化对内陆发展中国家的极端重要性体现在其积极参与谈判。自 2004 年开始谈判进程以来，这些国家提交了众多谈判提议，甚至与主要的工业化和过境发展中国家联手。例如，蒙古与挪威、南非和瑞士共同提交了一个关于采用国际进出口程序标准的提议；摩尔多瓦共和国、卢旺达、斯威士兰、瑞士和前南斯拉夫的马其顿共和国提交了一个包括关于过境的基本自由的内容广泛的提议；亚美尼亚、吉尔吉斯斯坦、巴拉圭和摩尔多瓦共和国加入了加拿大、欧洲共同体、日本和其它 16 个发展中国家，共同提出了一个与实施事项有关的详细案文建议。

52. 与遇到了重大阻碍的多哈回合其它领域谈判相比，贸易便利化谈判进展不错。目前正审查案文建议，对其予以完善，作为法律规定草案。在世界贸易组织秘书处的领导下，正在提供一个广泛的需求评估和技术援助方案。能充分得益于贸易便利化最终协定极大增加了内陆和过境发展中国家加入世界贸易组织可获得的预期利益清单。

<sup>5</sup> 《总协定》秘书处出版物，出售品编号：GATT/1986-4。

53. 获得世界贸易组织成员资格就获益于基于规则的贸易体制而言有重要意义。这对确保国家贸易政策和发展战略的稳定及可预测性以及有机会积极参与世贸组织贸易谈判也必不可少。然而，这一团体有三分之一的成员尚未加入世贸组织。这方面的进展极其缓慢。在最近几年中，阿塞拜疆、不丹和哈萨克斯坦在加入议定书的谈判中取得了进展。

54. 一国加入世贸组织获取的益处在很大程度上基于加入进程中议定的条款。因此，为了确保内陆发展中国家以支持发展的方式加入世贸组织，在这一进程的各个阶段应提供有针对性的技术援助，帮助这些国家按照与其发展水平一致的条款加入世贸组织，同时要考虑到其地理劣势带来的特殊问题和需要等，且提高它们履行与世贸组织成员资格有关的义务的能力。经验表明，加入国在筹备加入世贸组织时征询民间社会和私营部门的意见、向其提供信息且视情况让其参与进来很有益处。此外，在国际组织和捐助者的支助下，还应进一步鼓励对等协作，世贸组织内陆发展中成员国可借以分享经验且视情况提供咨询意见和技术援助。

#### **D. 国际支助措施**

55. 国际公认，实现《阿拉木图行动纲领》制订的特别是关于发展和维护运输基础设施的优先事项，可为世界各地内陆发展中国家的经济和社会发展提供基础。对区域运输走廊、信息系统和边境上的现代海关设施进行投资可增加货物和旅客的移动，这提供了一个创造就业、可持续经济发展和消除贫穷以及帮助推动从经济危机中复苏的平台。现代化的基础设施也支持依赖商品的经济体进行必要的多样化，进入旅游业、制造业或信息技术等其它部门。

56. 填补内陆发展中国家基础设施资源需求的缺口仍很大。在撒哈拉以南非洲，道路仍是最重要的运输形式，承担了这一区域 80-90% 的客运和货运，也是进入最边远乡村社区的唯一形式。在这一区域，要完成横贯非洲公路重要线路的贯通，则所需资金总数估计约为 43 亿美元(非洲联盟)。要提升和改善约 26 000 公里的亚洲公路，包括完成线路贯通和联运连接点，则所需资金短缺 180 亿美元。要实施南美洲区域基础设施一体化倡议确定的优先项目以保持区域经济增长且提升竞争力，则需要投资约 102 亿美元。

57. 采用赠款和优惠贷款形式的官方发展援助仍是内陆发展中国家最重要的外部供资来源。双边捐助者以及多边和区域发展和金融机构增加了对发展基础设施的支助，更侧重于区域项目和方案，把其作为这一供资的主要工具。

58. 自《阿拉木图行动纲领》通过以来，流入内陆发展中国家的官方发展援助总额以平均约 12% 的年增长率增长，从 2003 年的 120 亿美元增至 2007 年的 186 亿美元(见附件，表 2)。如前几年一样，增加的官方发展援助大多数用于减免债务、技术援助和紧急救济，并非是对提高国内生产力的长期投资。所有援助只有 4% 分配用于发展内陆发展中国家的运输、储存和通信基础设施。2003-2007 年间，过境发展中国家收到的官方发展援助总额以平均 6% 的年增长率增长，援助总额中约 7% 分配用于运输、储存和通信部门。

59. 在撒哈拉以南非洲，双边官方发展援助中近 70%分配用于社会部门，基础设施所占份额不太大，约 10%。但是，显然，目前开始转向基础设施支出，因为主要的双边和多边捐助者增加了对基础设施的承付款，包括得到了非洲基础设施联合会的赞助，这一联合会于 2005 年 7 月格伦伊格尔斯 8 国集团首脑会议期间设立，现设在非洲开发银行内。2005-2007 年间，非洲基础设施联合会成员增加了优惠和非优惠性基础设施承付款，增加幅度超过 75%，达到 124 亿美元：双边官方发展援助从 22 亿美元增至 35 亿美元，多边官方发展援助从 29 亿美元增至 59 亿美元。若干其它发展中国家，如中国和印度，日益成为向内陆发展中国家提供外部金融支助的重要源泉，特别侧重于尤其是石油输出国的基础设施发展项目，特别是道路、铁路和能源部门。

60. 私营部门参与发展基础设施仍大量集中于信通技术。全球经济危机将对私营部门参与发展基础设施产生不利影响。世界银行报告，私营部门参与基础设施项目有所放缓，2008 年的承付款额较 2007 年减少了 15%，已调查的私营部门参与基础设施项目情况表明，约 20%延误、取消或有可能取消。

61. 过去十年中，运输在亚洲开发银行的贷款和技术业务中所占份额增至约占每年贷款的三分之一。非洲开发银行增加了对多国项目的支助，从 2006 年的 24.6 亿美元增至 2007 年的 27.8 亿美元，增加了 12.9%。这些资源绝大部分进入了运输部门，其次是通信和能源。非洲开发银行还设立了新伙伴关系基础设施项目筹办机制特别基金，以努力促进调动所需的技术和金融资源，加强非洲区域经济体和各国政府拟订可行的、能吸引公私投资的基础设施发展项目和方案的能力。起初，这一特别基金由加拿大政府提供种子资金，是一个多方捐助者筹资机制，包括丹麦、国际发展部(大不列颠及北爱尔兰联合王国)、挪威、德国和非洲开发银行。新伙伴关系基础设施项目筹办机制特别基金核准了 42 亿美元，用于资助筹办运输、能源和通信部门的 7 个项目。

62. 贸易援助倡议提供了实施《阿拉木图行动纲领》的新契机，因为其旨在帮助发展中国家建设供应方的能力以及所需的贸易相关基础设施，以有效与全球经济挂钩。鉴于只有扩大整个官方发展援助，贸易援助才可增加，因此，要确保增加可预测的优惠供资，包括贸易援助，以避免全球经济衰退造成最坏后果且振兴内陆发展中国家的经济增长前景。2007 年，贸易援助实际增加了 10%以上，双边和多边捐助者新承付款额达到了 254 亿美元。大多数增加额(26 亿美元)分给了撒哈拉以南非洲，以应对基础设施需要，主要供资方有世界银行、美利坚合众国、日本和欧洲联盟委员会。头 20 名接收国包括埃塞俄比亚、马里、乌干达、玻利维亚和阿富汗。

63. 新的贸易援助最佳做法表明，成功在很大程度上取决于各国主管贸易、金融和发展的政府当局之间进行更密切的合作。相应地，在国际和区域一级，在这些领域负有核心责任的政府间组织及其成员国政府之间应密切合作。

64. 贸易援助南北走廊模式方案为实施贸易援助确立了一个切合实际的成功例子。这一方案是 2008 年 10 月在乌干达举行的东南非共同市场-东非共同体-南共体三方首脑会议所做决定的结果，制订该方案是为了促使这三个区域经济共同体及其成员国以及国际社会实施以经济走廊为基础的办法，减少撒哈拉以南非洲的跨境贸易费用。南北走廊包括两个新伙伴关系优先走廊：(a) 把达累斯萨拉姆港口与 Copperbelt 相连的达累斯萨拉姆走廊；(b) 把 Copperbelt 与南非南部港口相连的南北走廊。该走廊为 8 个国家提供服务，其中四个是内陆国家。国际发展部资助的区域贸易便利化方案采取有序的多式办法确定了改善运输系统和消除走廊贸易瓶颈的一揽子项目。各种供资机制可使各种资金与旨在吸引公私资金和发展资金的不同项目适当匹配。2009 年 4 月在卢萨卡举行的高级别会议促进了对南北走廊强有力的金融和技术支持，发展伙伴承诺供资约 12 亿美元。东南非共同市场-东非共同体-南共体成员国一致认为国家一级作出高级别政治承诺带头实施和监测实施深化区域一体化所需的商定政策改革有至关重要的意义，强调有必要就其它的区域优先运输和过境走廊制订类似的贸易援助方案，特别是改善坦桑尼亚联合共和国至卢旺达和布隆迪的中央走廊、肯尼亚至乌干达、卢旺达、布隆迪和刚果民主共和国的北部走廊以及南部苏丹-埃塞俄比亚走廊的方案。

65. 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更多调动国际和联合国全系统的支持且开展提高认识活动，加强了援助内陆发展中国家的的工作力度。高级代表办事处向内陆发展中国家集团提供了实质性援助，帮助评估全球金融和经济危机对其经济的影响。在筹办 2009 年 6 月 24 日至 30 日在纽约举行的世界金融和经济危机及其对发展的影响会议时，高级代表办事处委托开展一项研究，侧重于对内陆发展中国家发展前景的影响。高级代表办事处还继续支持内陆发展中国家集团加强其在全球论坛、包括多边贸易会谈的集体谈判能力，且提供了实质性支助和组织支助，以筹办负责贸易的部长第三次会议，这一会议将于今年稍后时期在非洲举行。

66. 联合国开发计划署(开发署)继续通过其作为世界贸易组织总干事的贸易援助咨询机构和经济合作与发展组织(经合组织)贸易援助技术工作组成员的身份，积极支持贸易援助倡议。开发署带头开展协作，协作方面包括联合国贸易和发展会议(贸发会议)、欧洲经济委员会(欧洲经委会)和伊斯兰开发银行，以协助参加联合国中亚经济体特别方案的成员国(阿富汗、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦)进行国家需要评估且制订贸易发展计划，作为确定为优先领域筹资的依据。开发署率先编制了关于《贸易援助和人类发展：开展贸易援助需求评估做法指南》的出版物，<sup>6</sup> 作为其在联合国系统行政首长协调理事会贸易和生产能力机构间小组的工作的一部分。

<sup>6</sup> 联合国出版物，出售品编号：E.09.III.B.28。



67. 贸发会议继续在中多边贸易谈判、加入世贸组织、贸易便利化措施和外国直接投资等领域提供技术援助和咨询服务。贸发会议扩大实施了海关数据自动化系统这一计算机化的海关管理系统，覆盖了 20 个内陆发展中国家。2009 年，阿富汗连同自动化的海关和过境程序一道采用了单一行政文件。2009 年 3 月，贸发会议为设在日内瓦的内陆发展中国家代表团就外国投资发展基础设施问题举办了一次《阿拉木图行动纲领》中期审查后续会议，其中包括跨国公司的作用、全球危机对外国直接投资的影响、用公私伙伴关系和贸易援助补充私人对发展基础设施的投资的挑战。

68. 各区域委员会继续加强对内陆发展中国家过境运输政策和贸易便利化领域的支助。非洲经济委员会通过其技术援助和咨询服务以及撒哈拉以南非洲运输政策方案的工作促进进一步实施《阿拉木图行动纲领》。对吉布提港口以及埃塞俄比亚和吉布提之间的 Dewaleh 和 Galafi 边境点的考察提供了一个平台，主要利益攸关方可就在亚的斯亚贝巴-吉布提走廊限制货物移动问题交流意见和经验，且加速设立走廊便利运输委员会。撒哈拉以南非洲运输政策方案继续支持撒哈拉以南非洲各区域经济共同体运输协调委员会，且资助实施区域经共体运输活动，如设立走廊委员会和异常做法观测站、一站式边境点且协调统一边境点的法律/规范安排。

69. 欧洲经委会内陆运输委员会继续努力促进实施 50 多个国际协定和公约。欧洲经委会的这些法律文书为发展欧洲经委会区域以外的国际道路、铁路、内陆水道和联运网提供了法律和技术框架。这些文书涉及到范围广泛的各种必要的运输问题，如协调一致的国际基础设施网、简化了的统一过境程序和统一规章制度，以确保高效、安全地开展运输且保护环境。若加入且有效实施这些国际法律文书，则可极大促进实现《阿拉木图行动纲领》各项目标，这已得到广泛认可。在贸易便利化领域，欧洲经委会的贸易标准、建议和工具，如联合国行政、商业和运输电子数据交换条例这一仅有的电子数据交换方面的国际标准，提供了改善与信息控制有关的贸易程序的具体方式。

70. 欧洲经委会与亚太经社会一道在欧亚运输通道项目中促进了对运输投资的洲际协调。项目第一阶段的高潮是，2008 年 2 月在日内瓦举行了部长级会议，19 个国家的部长和高级别代表签署了一个联合声明。确定了约 400 亿美元的 230 多个项目，其中有一半已在实施。

71. 2009 年 3 月，亚太经社会和欧洲经委会推出了联合国亚太区域无纸贸易专家网，以加强对最不发达国家和内陆发展中国家实施贸易便利化措施方面的网络联系和能力建设支助。这一网络设立了共享知识和做法社区，帮助决策者更好地理解重大问题，其将作为分享经验教训的交流中心。亚太经社会与亚洲开发银行协作，制订了一个《贸易便利化手册》，旨在消除决策者和实践者之间的信息差距，且提供与采用一些贸易便利化措施有关的经验证据和案例研究。亚太经社会还设

立了一个亚洲运输部长论坛，预计该论坛在为过境运输区域发展提供战略指导方面可发挥重大作用。

72. 拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)参与分析了玻利维亚和巴拉圭特别感兴趣的一些货物贸易方面的物流成本，以评估对其经济发展的影响，且制订政策建议。拉加经委会还贯彻实施了贸发会议/拉加经委会改善玻利维亚、巴拉圭和乌拉圭之间运输条件的M4项目提出的滚装提议。

73. 在现行的贸易便利化谈判范围内，世贸组织秘书处来自世界银行、贸发会议和世界海关组织等其它政府间机构的海关专家以及世贸组织成员国行政当局的帮助下，制订了一个广泛的技术援助方案。根据发展中国家、包括加入国提出的请求，提供了专家支助，以帮助参与边境管理的不同国家机构审查其现行的贸易便利化做法，且评估他们还须做些什么以充分实施目前正在讨论的一整套拟议草案。这一方案鼓励不同的国家边境机构改善合作且密切合作。截至2009年5月，世贸组织16个内陆发展中国家、包括加入的阿富汗，得到了这种需求评估方案支助，另外5个国家正在排定时间。15个过境发展中国家也得到了这种支助。对于其它内陆和过境发展中国家，也鼓励它们利用世贸组织领导的需求评估方案。

74. 2008年，世界银行对发展中国家运输基础设施的金融支助超过了8.7亿美元。最近，推出了多方捐助者信托基金这样一个贸易便利化机制，目的是支持发展中国家的竞争力，加强贸易便利化系统的质量且减少贸易费用。技术援助和咨询服务将侧重于实施改善边境管理、机构发展、贸易程序、物流服务市场和通道基础设施领域的切合实际的举措，还将为贸易走廊和其它区域便利化倡议提供支助。

#### 四. 执行和审查

75. 大会第六十三届会议关于《阿拉木图行动纲领》中期审查的高级别会议宣言这一中期审查成果文件由大会2008年10月3日第63/2号决议通过。宣言确定了内陆和过境发展中国家在发展伙伴的支助下有待采取的具体行动，以便在十年中的后五年中加速执行《阿拉木图行动纲领》各项目标。宣言使整个国际社会成员再次迫切感到须侧重于内陆发展中国家在同其过境邻国合作设立有效的过境运输系统时面临的具体挑战。联合国系统及国际和区域一级其它相关的发展和金融组织已做好了行动准备，且在《阿拉木图行动纲领》中确定的优先领域加强了对内陆和过境发展中国家的支助。

76. 为直接应对关于中期审查的宣言，2009年3月2日，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在日内瓦召集了关于《阿拉木图行动纲领》执行情况的第五次机构间协商会议。会议核准了联合国系统和其它国际组织为确保在以下领域改善工作协调和协同增效在最近的将来要实施的活动和方案总表：政府间进程；过境政策问题；过境运输基础设施；国际贸易和贸易便利化；调动资源。该表将予以定期审查以监测进展情况。

77. 联合国系统各组织继续努力制订国际公认指标，衡量《阿拉木图行动纲领》执行进展情况。高级代表办事处利用最新数据编制了关于宏观经济变量、官方发展援助、债务可持续性、参与国际贸易情况和一些运输基础设施指标的修订统计数据。亚太经社会扩大了关于时间/成本-距离法切实应用的培训和咨询服务，该法是一个重要工具，可识别、隔离和应对阻碍平稳、有效过境运输的主要瓶颈问题(还有阿拉伯文、中文、法文和俄文文本)。该法工具包已升级，分析功能更便于用户使用。

## 五. 结论和建议

78. 内陆和过境发展中国家内在的地理劣势、发展不足的运输、通信和边境管理及物流系统阻碍了生产率、增长和减贫。贸易费用高是内陆发展中国家在世界经济中继续被边缘化的核心因素。缺少出口多样化，出口商品集中在少数几样品种，加之外汇储备低，且依赖外部资金流动，使这些国家容易遭受严重的外部冲击。

79. 《阿拉木图行动纲领》仍是双边、区域和国际一级结成真正的伙伴关系建立有效的过境运输系统以应对内陆发展中国家特殊需要的可靠全球框架，应进一步加速实施《阿拉木图行动纲领》和该行动纲领中期审查宣言。

80. **要大力推行提高内陆发展中国家国内竞争力的政策，应投资建设生产能力，减少商品依赖，改善过境运输基础设施，改革过境政策，放开运输服务且在国家和区域一级实施贸易便利化措施。**

81. **由于重大的贸易和运输便利化问题超出了内陆发展中国家的控制范围，内陆和过境发展中国家之间有必要扩大合作且提高合作效率，确保协调一致地制订、实施和监测跨境贸易和运输便利化政策改革。应进一步加强区域和次区域组织在实施《阿拉木图行动纲领》方面的作用，因为它们对发展区域一体化基础设施网络、完成路线贯通、执行贸易便利化措施和推广应用信息技术至关重要。**

82. **联合国有关机构和其它国际组织应向内陆和过境发展中国家提供更多支助，包括实施协调一致的过境运输和贸易便利化技术援助方案。关于《阿拉木图纲领》执行情况的第五次机构间协商会议通过了总表，这令人欢迎，应进一步予以推行。**

83. **应拿出强烈的政治意愿协调统一区域一级过境运输合作法律框架，特别是在实施阶段。内陆和过境发展中国家还应继续努力加入过境运输和贸易领域的相关多边公约。**

84. 当前的全球经济危机紧跟在粮食和能源危机之后，直接严重威胁到内陆发展中国家的发展前景。**国际社会亟需增加可预测的发展援助，提供灵活、优惠且可快速付款的资金，协助面临资金短缺的内陆发展中国家。**

85. 官方发展援助仍是内陆发展中国家外部资金的主要源泉。对这些国家基础设施发展的投资需要大量的国际支助。**双边和多边捐助者应继续增加财政支助，提**

供赠款和优惠贷款，填补内陆和过境发展中国家基础设施方面的巨大差距，以改善区域内的连通水平，确保完成、改善和维护延伸到内陆国家的战略通海走廊。

86. 就贸易援助计划而言，应特别关注内陆发展中国家。这些国家应采取基于走廊的办法，加力发展贸易和运输一体化基础设施项目。鼓励双边和多边捐助者提供更多的贸易援助流动，支持与贸易有关的能力建设请求，且支助内陆发展中国家实施贸易便利化措施。

87. 应确保内陆发展中国家能以有利于发展的方式加入世贸组织，在加入进程的所有阶段提供有针对性的技术援助。因地理劣势造成的特殊问题和需要应予以考虑，以加强其履行作为世贸组织成员的义务的能力。在贸易便利化谈判中，内陆发展中国家应加强共同努力，确保改善过境贸易条件。联合国有关组织和其它国际组织应提供更多支助，加强内陆发展中国家的谈判能力及其执行贸易便利化措施的能力。

88. 气候变化对内陆发展中国家的经济和社会发展构成了令人畏惧的挑战。要推动气候和发展综合目标且确保加强适应不可避免的气候变化后果的能力，需要作出强有力的政治承诺。财政和技术资源以及能力建设对帮助内陆发展中国家应对这种挑战是必不可少的。

## 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(2000-2007 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)			人均国内总产值 (美元现值)	国内总产值年均增长率(百分比)		
	2000 年	2003 年	2007 年	2007 年	2000-2003 年	2003-2006 年	2007 年
阿富汗	2 713	5 420	8 202	345	25.9	10.4	12.4
亚美尼亚	1 464	2 070	3 285	3 057	12.2	12.6	11.1
阿塞拜疆	3 835	5 179	12 130	3 691	10.5	23.3	25.1
不丹	466	591	893	1 982	8.2	7.2	22.5
玻利维亚	7 047	7 542	8 991	1 378	2.3	4.5	4.6
博茨瓦纳	5 774	6 834	8 525	5 739	5.8	5.5	6.2
布基纳法索	5 181	6 318	8 019	483	6.8	5.9	6.7
布隆迪	970	1 023	1 194	118	1.8	3.4	5.5
中非共和国	1 752	1 630	1 829	394	-2.4	2.5	4.2
乍得	2 172	3 004	4 514	692	11.4	14.3	0.6
埃塞俄比亚	14 417	15 168	23 279	201	1.7	11.4	11.2
哈萨克斯坦	20 594	28 058	40 541	6 753	10.9	10.0	8.7
吉尔吉斯斯坦	740	834	994	704	4.1	3.3	8.3
老挝人民民主共和国	1 593	1 887	2 531	711	5.8	7.5	8.0
莱索托	874	939	1 131	797	2.4	4.7	4.9
马拉维	3 149	3 265	4 163	257	1.2	5.9	7.4
马里	3 742	4 699	5 501	554	7.9	4.5	2.5
蒙古	1 448	1 671	2 366	1 481	4.9	8.8	9.9
尼泊尔	6 676	7 273	8 100	419	2.9	2.8	2.5
尼日尔	2 996	3 651	4 216	289	6.8	3.8	3.1
巴拉圭	5 442	5 765	6 856	1 959	1.9	3.8	6.4
摩尔多瓦共和国	1 380	1 684	2 098	1 158	6.9	6.5	3.0
卢旺达	2 646	3 094	3 902	354	5.4	6.0	6.0
斯威士兰	1 185	1 268	1 392	2 520	2.3	2.4	2.4
塔吉克斯坦	1 091	1 472	1 970	555	10.5	7.5	7.8
前南斯拉夫的马其顿共和国	4 163	4 121	4 874	3 703	-0.3	4.0	5.0
土库曼斯坦	2 413	2 585	3 518	1461	2.3	7.8	8.5
乌干达	7 152	8 476	10 678	403	5.8	5.8	6.5

	以 1990 年不变价格估算的国内总产值 (百万美元)			人均国内总产值 (美元现值)	国内总产值年均增长率(百分比)		
	2000 年	2003 年	2007 年	2007 年	2000-2003 年	2003-2006 年	2007 年
内陆发展中国家							
乌兹别克斯坦	14 469	16 448	21 876	704	4.4	7.4	7.4
赞比亚	4 002	4 523	5 679	974	4.2	5.9	5.8
津巴布韦	9 267	7 743	6 650	159	-5.8	-2.9	-6.1
<b>内陆发展中国家</b>	<b>140 813</b>	<b>164 235</b>	<b>219 897</b>	<b>1 419</b>	<b>5.3</b>	<b>7.5</b>	<b>7.7</b>
<b>过境发展中国家</b>	<b>3 562 612</b>	<b>4 157 966</b>	<b>5 661 139</b>	<b>2 432</b>	<b>5.3</b>	<b>7.9</b>	<b>8.2</b>
<b>发展中国家</b>	<b>6 365 500</b>	<b>7 203 000</b>	<b>9 441 300</b>	<b>2 710</b>	<b>4.2</b>	<b>7.0</b>	<b>7.1</b>

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：2009 年 5 月 1 日)；增长率系由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统计。

表 2

## 2003、2006 和 2007 年用于交通、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(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 年	2006 年	2007 年	2007 年	2003 年	2006 年	2007 年
阿富汗	1 591	2 999	3 951	34	59.9	171.5	168.7
亚美尼亚	249	213	352	4	4.4	0.4	1.7
阿塞拜疆	301	206	225	1	0.2	1.8	1.6
不丹	77	94	89	8	8.5	13.7	7.8
玻利维亚	939	844	476	4	2.4	2.4	15.4
博茨瓦纳	28	66	104	1	0.0	0.3	0.4
布基纳法索	522	870	930	14	39.0	39.7	92.0
布隆迪	227	415	466	50	0.1	3.6	12.9
中非共和国	51	133	176	10	2.9	5.2	2.6
乍得	251	284	352	6	28.3	20.9	13.5
埃塞俄比亚	1 600	1 948	2 422	12	60.3	138.9	149.9
哈萨克斯坦	270	172	202	0	59.0	4.2	1.3
吉尔吉斯斯坦	200	311	274	8	1.1	2.6	6.6
老挝人民民主共和国	301	364	396	11	33.7	33.8	41.0
莱索托	79	72	130	7	13.3	2.2	0.5
马拉维	515	684	735	21	27.9	7.3	14.2
马里	554	825	1 017	15	37.1	46.1	98.9
蒙古	250	202	228	6	23.3	8.2	12.9
尼泊尔	463	512	598	6	35.8	27.3	34.3
尼日尔	461	514	542	13	16.1	5.4	44.3
巴拉圭	51	56	108	1	2.4	2.1	0.7
摩尔多瓦共和国	118	224	269	5	0.1	0.1	0.2
卢旺达	335	586	713	22	7.6	13.0	14.0
斯威士兰	34	35	63	2	1.1	9.7	4.8
塔吉克斯坦	148	240	221	6	..	0.5	2.8
前南斯拉夫的马其顿共和国	266	200	213	3	0.2	1.7	2.0
土库曼斯坦	27	26	28	0	..	0.4	..
乌干达	999	1 549	1 728	16	6.3	21.5	40.9
乌兹别克斯坦	195	149	166	1	1.5	9.3	2.0
赞比亚	755	1 426	1 045	10	47.1	60.4	16.7
津巴布韦	186	279	465	..	0.7	0.9	0.4
<b>内陆发展中国家</b>	<b>12 043</b>	<b>16 498</b>	<b>18 684</b>		<b>520.3</b>	<b>655.2</b>	<b>805.0</b>
<b>过境发展中国家</b>	<b>21 701</b>	<b>33 505</b>	<b>27 506</b>		<b>1 339.7</b>	<b>1 766.5</b>	<b>1 816.7</b>

资料来源：经济合作与发展组织发展援助委员会，关于援助和其它资源流动的国际发展统计网上数据库-发援会年度总量和贷方报告制度，载于 [www.oecd.org/dataoecd/50/17/5037721.htm](http://www.oecd.org/dataoecd/50/17/5037721.htm) (检索日期：2009年5月1日)。

表 3

## 债务可持续性和根据重债穷国倡议和多边减债倡议承诺的债务减免

内陆发展中国家	外债总额 (国民总收入百分比)		还本付息总额(货物和服务 出口以及收入百分比)			截至 2009 年 2 月债务 减免总额(百万美元)		截至 2009 年 2 月 重债穷国倡议状况	
	2003 年	2007 年	2003 年	2006 年	2007 年	重债穷国倡议	多边减债倡议	决定点	完成点
阿富汗	..	..	..		..	571	..	X	
亚美尼亚	64.2	30.5	10.8	6.8	7.1	..	..		
阿塞拜疆	25.3	11.6	6.4	1.6	0.7	..	..		
不丹	78.8	68.6	..	..	..	..	..		
玻利维亚	74.6	38.2	20.0	8.4	12.0	1 856	1 596		X
博茨瓦纳	6.8	3.5	1.3	0.9	0.9	..	..		
布基纳法索	40.7	21.7	..	..	..	772	603		X
布隆迪	230.1	154.6	63.6	39.9	43.6	908	53		X
中非共和国	91.7	57.2	..	..	..	611	..	X	
乍得	67.1	29.2	..	..	..	227	..	X	
埃塞俄比亚	85.6	13.6	7.0	6.8	4.1	2 575	1 458		X
哈萨克斯坦	78.3	103.7	34.8	33.7	49.6	..	..		
吉尔吉斯斯坦	109.0	65.0	19.8	5.4	6.8	..	..		
老挝人民民主共和国	107.8	84.4	21.5	19.5	18.9	..	..		
莱索托	54.3	33.7	8.0	3.9	7.0	..	..		
马拉维	129.9	24.6	..	..	..	1 310	705		X
马里	74.1	30.6	5.8	4.4	..	752	1 043		X
蒙古	82.9	41.5	29.3	2.1	..	..	..		
尼泊尔	50.1	35.0	6.1	5.1	4.5	899	519		X
尼日尔	76.3	23.0	7.5	26.6	..	..	1 596		
巴拉圭	58.2	28.7	11.8	7.2	6.2	..	..		
摩尔多瓦共和国	87.7	66.5	10.3	12.2	10.5	..	..		
卢旺达	88.1	14.9	13.7	9.7	3.2	908	..		X
斯威士兰	21.0	13.3	1.3	1.6	1.9	..	225		
塔吉克斯坦	78.6	34.0	7.2	2.6	2.3	..	..		
前南斯拉夫的马其顿共和国	41.5	49.2	12.9	16.8	..	..	..		
土库曼斯坦	29.6	5.9	..	..	..	..	..		
乌干达	70.1	14.0	7.2	4.8	3.1	1 434	..		X
乌兹别克斯坦	49.2	17.3	..	..	..	..	1 805		
赞比亚	160.7	27.9	42.3	3.8	3.5	3 489	..		X



内陆发展中国家	外债总额 (国民总收入百分比)		还本付息总额(货物和服务 出口以及收入百分 <sup>a</sup> )			截至 2009 年 2 月债务 减免总额(百万美元)		截至 2009 年 2 月 重债穷国倡议状况	
	2003 年	2007 年	2003 年	2006 年	2007 年	重债穷国倡议	多边减债倡议	决定点	完成点
津巴布韦	62.2	..	..	..	..	..	1 632		
<b>内陆发展中国家</b>	<b>66.4</b>	<b>48.2</b>	<b>20.7</b>	<b>18.7</b>	<b>26.6</b>	<b>16 312</b>	<b>9 639</b>		
<b>过境发展中国家</b>	<b>30.0</b>	<b>19.3</b>	<b>18.9</b>	<b>10.6</b>	<b>8.5</b>				

资料来源：世界银行，《2009 年世界发展指标》(2009 年，哥伦比亚特区华盛顿，世界银行)，表 6.10；《在线世界发展指标》(2009 年，哥伦比亚特区华盛顿)(检索日期：2009 年 6 月 1 日)。

<sup>a</sup> 国家系列包括工人的汇款(若适用)；总额不包括工人汇款。

表 4  
2003 和 2007 年国际商品贸易：出口和进口

内陆发展中国家	商品出口(百万美元)		占全球百分比		商品进口(百万美元)		占全球百分比	
	2003年	2007年	2003年	2007年	2003年	2007年	2003年	2007年
阿富汗	..	..	..	..	..	..	..	..
亚美尼亚	670	1 121	0.01	0.01	1 235	3 053	0.01	0.01
阿塞拜疆	2 592	6 058	0.04	0.05	2 626	5 712	0.04	0.02
不丹	..	..	..	..	..	..	..	..
玻利维亚	1 651	4 813	0.02	0.04	1 684	3 522	0.02	0.01
博茨瓦纳	3 802	5 073	0.05	0.04	3 964	3 987	0.05	0.03
布基纳法索	324	397	0.00	0.00	1 008	1 267	0.00	0.01
布隆迪	66	156	0.00	0.00	145	423	0.00	0.00
中非共和国	66	116	0.00	0.00	100	186	0.00	0.00
乍得	..	..	..	..	..	..	..	..
埃塞俄比亚	513	1 277	0.01	0.01	2 686	5 809	0.01	0.02
哈萨克斯坦	12 927	47 755	0.18	0.37	8 408	32 756	0.18	0.06
吉尔吉斯斯坦	582	1 134	0.01	0.01	717	2 417	0.01	0.01
老挝人民共和国	..	..	..	..	..	..	..	..
莱索托	479	..	0.01	..	1 115	..	0.01	..
马拉维	502	869	0.01	0.01	785	1 378	0.01	0.01
马里	1 007	1 440	0.01	0.01	1 271	2 185	0.01	0.01
蒙古	616	1 887	0.01	0.01	801	2 117	0.01	0.01
尼泊尔	653	..	0.01	..	1 802	..	0.01	..
尼日尔	228	473	0.00	0.00	560	958	0.00	0.00
巴拉圭	1 242	2 785	0.02	0.02	2 228	5 845	0.02	0.02
摩尔多瓦共和国	..	..	..	..	..	..	..	..
卢旺达	50	183	0.00	0.00	261	697	0.00	0.00
斯威士兰	1 732	1 082	0.02	0.01	1 432	1 164	0.02	0.01
塔吉克斯坦	..	..	..	..	..	..	..	..
前南斯拉夫的马其顿共和国	1 367	3 356	0.02	0.03	2 306	5 228	0.02	0.02
土库曼斯坦	..	..	..	..	..	..	..	..
乌干达	532	1 337	0.01	0.01	1 375	3 493	0.01	0.01
乌兹别克斯坦	..	..	..	..	..	..	..	..
赞比亚	1 576	..	0.02	..	2 152	980	0.02	0.02
津巴布韦	..	3 310	0.03	..	..	3 594	..	0.03
<b>内陆发展中国家</b>	<b>33 177</b>	<b>84 622</b>	<b>0.47</b>	<b>0.65</b>	<b>38 661</b>	<b>86 771</b>	<b>0.5</b>	<b>0.66</b>
<b>过境发展中国家</b>	<b>935 920</b>	<b>2 168 813</b>	<b>13.3</b>	<b>16.7</b>	<b>886 147</b>	<b>1 984 657</b>	<b>12.3</b>	<b>15.0</b>
<b>世界</b>	<b>7 018 511</b>	<b>13 005 441</b>			<b>7 178 426</b>	<b>13 204 710</b>		

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> (检索日期：2009年5月1日和6月22日)。

表 5  
2000-2007 年运输指标选编

内陆发展中国家	道路		铁路	水道	管道	空运	
	公里	已铺设(百分比)	公里	公里	公里	起飞	
	2000-2007 年 <sup>a</sup>	2000-2007 年 <sup>a</sup>	2000-2007 年 <sup>a</sup>	2006-2007 年 <sup>a</sup>	2007 年	2000 年	2007 年
				1 200(<500 载重吨位) <sup>b</sup>	466	3 400	..
阿富汗	42 150	29.3	—	..	2 233	4 400	..
亚美尼亚	7 504	89.0	711	..	4 785	8 000	13 000
阿塞拜疆	59 141	49.4	2 122	..	..	1 100	..
不丹	8 050	62.0	..	..	8 994	21 600	24 100
玻利维亚	62 479	7.0	..	10 000	..	6 700	7 400
博茨瓦纳	25 798	32.6	888	..	..	3 400	1 600
布基纳法索	92 495	4.2	622	..	..	..	..
布隆迪	12 322	10.4	..	坦噶尼喀湖	..	..	..
中非共和国	24 307	..	..	2 800	..	1 500	..
乍得	40 000	0.8	..	季节性	250	1 500	..
埃塞俄比亚	42 429	12.8	..	..	..	26 600	37 500
哈萨克斯坦	91 563	91.4	14 205	4 000	24 740	8 000	19 100
吉尔吉斯斯坦	18 500	91.1	424	600	270	6 100	4 900
老挝人民民主共和国	29 811	13.5	..	4 600	540	6 400	10 000
莱索托	5 940	18.3	..	..	..	..	..
马拉维	15 451	45.0	710	700	..	4 800	5 900
马里	18 709	18.0	734	1 800	..	1 500	..
蒙古	49 250	3.5	1 810	424	..	6 200	6 200
尼泊尔	17 280	56.9	59	..	..	12 100	6 900
尼日尔	18 550	20.6	..	300(季节性)	..	1 500	..
巴拉圭	29 500	50.8	36 <sup>c</sup>	3 100	..	7 600	10 400
摩尔多瓦共和国	12 838	86.3	1 075	580(季节性)	1 906	3 700	4 000
卢旺达	14 008	19.0	..	基伍湖(浅)	..	..	..
斯威士兰	3 594	30.0	301	..	..	2 600	..
塔吉克斯坦	27 767	..	482	200	587	4 000	7 900
前南斯拉夫的马其顿共和国	13 182	..	947	..	388	8 000	..
土库曼斯坦	24 000	81.2	2 440	1 300	7 864	21 900	15 600
乌干达	70 746	23.0	261	lakes	..	300	..
乌兹别克斯坦	81 600	87.3	4 014	1 100	10 574	30 100	22 300

	道路		铁路	水道	管道	空运	
	公里	已铺设(百分比)	公里	公里	公里	起飞	
内陆发展中国家	2000-2007年 <sup>a</sup>	2000-2007年 <sup>a</sup>	2000-2007年 <sup>a</sup>	2006-2007年 <sup>a</sup>	2007年	2000年	2007年
赞比亚	91 440	22.0	1 273	2 250	771	6 100	6 400
津巴布韦	97 267	19.0	..	卡里巴湖	270	13 600	7 300
<b>内陆发展中国家</b>	<b>1 147 671</b>	<b>38.4</b>	<b>33 078</b>		<b>63 002</b>	<b>222 700</b>	<b>210 500</b>

资料来源：世界银行：《2009年世界发展指标》（2009年，哥伦比亚特区华盛顿，世界银行），表 5.9；世界银行，《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>；美国中央情报局：《世界实况手册》（哥伦比亚特区华盛顿），实地情况：水道、管道和铁路，载于 <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html>（检索日期：2009年5月1日）。

<sup>a</sup> 数据是该期间最近一年的数据。

<sup>b</sup> 载重吨位。

<sup>c</sup> 旅游服务。

表 6  
2000、2006 和 2007 年通信指标选编

内陆发展中国家	每 100 名居民拥有的电话线和移动电话				每 100 名居民中的 因特网用户	年电信总投资 (百万美元)
	主要电话线		移动电话			
	2000 年	2007 年	2000 年	2007 年	2006 年	2006 年 <sup>a</sup>
阿富汗	0.1	0.3	0.1	17.2	1.8	..
亚美尼亚	17.8	19.7	2.3	62.5	5.7	..
阿塞拜疆	11.2	14.8	9.6	53.4	10.9	195
不丹	1.0	3.4	—	17.2	4.6	..
玻利维亚	6.8	7.1	11.8	34.2	10.5	..
博茨瓦纳	8.4	7.3	18.8	61.2	5.3	369
布基纳法索	0.5	0.7	0.9	10.9	0.6	..
布隆迪	0.3	0.4	0.8	3.2	0.8	..
中非共和国	0.2	0.3	0.3	3.0	0.3	..
乍得	0.1	0.1	0.4	8.5	0.6	..
埃塞俄比亚	0.5	1.1	0.1	1.4	0.3	..
哈萨克斯坦	14.0	21	7.0	79.9	12.3	677
吉尔吉斯斯坦	7.8	9.1	1.0	40.8	14.1	..
老挝人民民主共和国	1.1	1.6	1.0	25.2	—	..
莱索托	1.6	3	7.7	22.7	3.5	..
马拉维	0.6	1.3	0.8	7.5	1.0	..
马里	0.5	0.6	0.4	20.5	0.8	122
蒙古	5.0	6.8	8.5	34.4	12.0	..
尼泊尔	1.3	2.5	0.1	11.6	1.4	..
尼日尔	0.3	0.2	0.5	6.3	0.3	..
巴拉圭	4.8	6.4	29.0	76.6	8.6	..
摩尔多瓦共和国	16.9	28.5	8.0	49.6	18.5	158
卢旺达	0.3	0.2	1.0	6.5	1.1	16
斯威士兰	3.4	4.3	6.6	33.3	4.0	..
塔吉克斯坦	3.8	5.0	0.2	34.9	7.2	..
前南斯拉夫的 马其顿共和国	27.7	22.7	18.1	95.5	27.3	221
土库曼斯坦	8.1	9.2	0.2	7	1.4	..
乌干达	0.2	0.5	1.5	13.6	2.5	..
乌兹别克斯坦	6.6	0.6	0.7	21.5	4.4	..
赞比亚	0.7	0.8	1.2	22.1	5.0	..

	每 100 名居民拥有的电话线和移动电话				每 100 名居民中的 因特网用户	年电信总投资 (百万美元)
	主要电话线		移动电话			
	2000 年	2007 年	2000 年	2007 年		
内陆发展中国家					2006 年	2006 年 <sup>a</sup>
津巴布韦	2.2	2.6	2.7	9.2	10.1	..
<b>内陆发展中国家</b>	<b>2.7</b>	<b>3.6</b>	<b>1.1</b>	<b>18.2</b>	<b>3.5</b>	
<b>发展中国家</b>	<b>8.0</b>	<b>13.3</b>	<b>5.2</b>	<b>38.6</b>	<b>12.7</b>	

资料来源：国际电信联盟(国际电联)，2008 年信通技术观察和世界电信/信通技术指标数据库，载于 <http://www.itu.int/ITU-D/ict/> (检索日期：2009 年 5 月 1 日)，国际电联统计股 2009 年 6 月 2 日提供的最新总数。

<sup>a</sup> 或可获得资料的最近一年。

表 7  
2000、2003、2005、2006 和 2007 年外国直接投资，净流入

(百万美元现值)

内陆发展中国家	外国直接投资净流入				
	2000 年	2003 年	2005 年	2006 年	2007 年
阿富汗	0	58	273	242	288
亚美尼亚	104	121	239	453	661
阿塞拜疆	30	3 227	1 679	-601	-4 817
不丹	0	3	9	6	78
玻利维亚	736	197	-288	281	204
博茨瓦纳	57	420	281	489	495
布基纳法索	23	29	34	34	600
布隆迪	12	0	1	0	0
中非共和国	1	13	17	18	27
乍得	115	713	613	700	603
埃塞俄比亚	135	465	265	545	254
哈萨克斯坦	1 283	2 092	1 971	6 224	10 259
吉尔吉斯斯坦	-2	46	43	182	208
老挝人民民主共和国	34	19	28	187	324
莱索托	32	42	57	92	106
马拉维	40	66	27	30	55
马里	82	132	224	83	360
蒙古	54	132	182	290	328
尼泊尔	0	15	2	-7	6
尼日尔	8	11	30	51	27
巴拉圭	104	27	54	170	190
摩尔多瓦共和国	128	74	197	242	459
卢旺达	8	3	14	16	67
斯威士兰	106	-61	-50	36	37
塔吉克斯坦	24	14	54	339	401
前南斯拉夫的马其顿共和国	215	118	97	424	320
土库曼斯坦	131	226	418	731	804
乌干达	181	202	380	400	368
乌兹别克斯坦	75	70	88	195	262
赞比亚	122	347	357	616	984

	外国直接投资净流入				
内陆发展中国家	2000年	2003年	2005年	2006年	2007年
津巴布韦	23	4	103	40	69
<b>内陆发展中国家</b>	<b>3 858</b>	<b>8 823</b>	<b>7 401</b>	<b>12 506</b>	<b>14 026</b>
<b>过境发展中国家</b>	<b>5 858</b>	<b>10 826</b>	<b>9 406</b>	<b>14 512</b>	<b>16 033</b>
<b>发展中国家</b>	<b>256 624</b>	<b>180 114</b>	<b>316 407</b>	<b>412 972</b>	<b>499 720</b>

注 由于四舍五入，各部分相加后不一定与总额相符。

资料来源：联合国贸易和发展会议，外国直接投资在线，外国直接投资数据库，载于 [www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923](http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923) (检索日期：2009年5月1日)。