



第六十六届会议

临时议程* 项目 22(b)

处境特殊的各国家组：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 65/172 号决议提交的，其中大会请秘书长就《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》和中期审查阿拉木图宣言的执行进展情况向大会第六十六届会议提出分析报告。报告提出了内陆国家经济发展伙伴在执行《阿拉木图行动纲领》方面所取得最新进展，并介绍了联合国和其他国际组织所作各项努力。报告提出了加快实施《纲领》所面临的主要困难并提出了建议。

* A/65/150。



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满足内陆发展中国家的特别需要》于 2003 年获得通过，这是联合国针对国际社会逐步看到 31 个内陆发展中国家的特别发展需要和困难所提出的对策。领土不通海洋，远离世界市场并与之隔绝等因素使内陆发展中国家推动和维持经济发展以及实现千年发展目标的努力受到严重制约。

二. 内陆发展中国家经济及社会状况概览

2. 由于全球金融和经济危机，内陆发展中国家作为一个国家群体的经济增长从 2008 年的 5.8% 下降到 2009 年的 3.6% (见附件表 1)。根据 2011 年世界经济形势与展望，秘书处经济和社会事务部估计，这一群体在 2010 年的经济增长为 5.8% 左右，表明内陆发展中国家各经济体正在迈上复苏之路。

3. 在 2008 年经历了高通货膨胀率之后，由于国内需求疲软以及特别是能源和食品方面的商品价格下跌，多数内陆发展中国家总体通货膨胀于 2009 年有所下降。在非洲和南亚的多数内陆发展中国家 2010 年通货膨胀率维持在较低水平，甚是有所下降。

4. 2009 年，由于全球金融和经济危机的影响，所有内陆发展中国家的进出口均有所下降。内陆发展中国家作为一个整体于 2009 年经历了外国直接投资数额的减少。传统捐助国对内陆发展中国家的官方发展援助资金转移净额依然在上升，从 2008 年的 226 亿美元到 2009 年增长到 248 亿美元。外债占国民总收入的百分比从 2008 年为 43%，增加到 2009 年的 48%。

5. 汇款于 2009 年下跌。这在某些内陆发展中国家是主要资本来源，尤其是在吉尔吉斯斯坦、莱索托、尼泊尔和塔吉克斯坦都占国内生产总值的 20% 以上。

6. 在金融和经济危机之前，内陆发展中国家在社会发展的某些方面取得一些进展：在 25 个具备统计数字的内陆发展中国家中，有一半国家在 2002-2008 年期间将生活在赤贫中的人口数字减少 20% 以上 (见附件表 8)。由于危机导致就业机会和收入的下降，在主要出口行业尤为如此，陷入赤贫的人数有所上升。在内陆发展中国家，青年人失业也是一个重大问题。必须采取各项政策，促进创造就业机会并充分调动资源，建立有效的社会保障系统。

7. 内陆发展中国家生活在饥饿之中的人口比例依然相对较高：其中有一半国家在 2005-2007 年有 20% 以上的人口营养不良。内陆发展中国家所处的地理位置使得他们因运输成本较高，更易于受到粮食价格攀升的影响。根据联合国粮食和农

业组织，因与粮食安全有关的重大问题而需要外部援助的 29 个国家当中，有 12 个是内陆发展中国家。

8. 在 2000 年至 2010 年之间，内陆发展中国家有一半经历了森林砍伐，其中五个国家的森林覆盖面减少 15% 以上。气候变化依然是一个重大问题，并且加剧了森林砍伐、沙漠化和生物多样性的丧失，并且对交通运输基础设施造成不利影响。内陆发展中国家还易于受到自然灾害的影响。例如，蒙古经济在 2009–2010 年受到严冬灾害影响，损失了 1 000 万头家畜。2010 年，包括马里、布基那法索、乍得、尼日尔和埃塞俄比亚在内的萨赫勒区域遭受了一场干旱。

9. 总体而言，在实施《阿拉木图行动纲领》八年之后，内陆发展中国家在实现千年发展目标方面取得一些进展，特别是小学入学率、小学教育中的男女比例和国家议会中的妇女代表权；然而，实现粮食保障、消除贫困并降低婴儿和孕妇死亡率等依然是主要的社会发展挑战。同时有必要消除由于城乡的位置、收入和性别等因素而造成的差异。全球金融和经济危机造成了严重的衰退。通过官方发展援助加强对内陆发展中国家的国际支持是为实现各项目标而进一步作出努力的关键因素。

10. 由于领土不通海洋，远离主要市场，过境设施不健全，海关和边境手续繁杂，以及其他服务和业务费用昂贵等因素，内陆发展中国家在参与国际贸易方面受到制约。

11. 为确定内陆发展中国家在何种程度上受到运输和贸易成本的影响，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努力根据国际货币基金组织国际收支数据，来估算这方面费用。办事处计算了国际收支中的运费总额（其中包括向海外企业支付以及由本国企业从国外收到的所有进口和出口运费）在进出口总值中所占比例（见附件表 4）。数据显示，由于 2009 年进出口总额中运费比例较高，对非洲内陆国而言尤为如此，在某个非洲国家更是高达 21.4。内陆非洲国家作为一个整体，运输费用在进出口总额中占比例较高：与过境发展中国家相比高出 45%。这明显表明，内陆发展中国家支付的运输和贸易成本较高——这一资源本可用于其生产能力建设。

12. 数据还与世界银行公布的 2011 年《世界营商报告》所载信息相吻合，信息表明除排名 100 以外的十个国家以外（亚美尼亚、阿塞拜疆、博茨瓦纳、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、摩尔多瓦共和国、卢旺达、前南斯拉夫的马其顿共和国和赞比亚），在世界上总共 183 个国家当中，有 20 个内陆发展中国家的数据由于进出口方面成本较高，排在 104 至 183 位。

三. 重点领域

A. 最基本的过境政策议题

13. 国际公约与条约¹ 提供了同意和简化过境手续和程序的框架, 而有效实施这些公约和条约则会极大推动内陆发展中国家打开通往海洋的道路。这些公约的核准进程十分缓慢(见下文表 1)。自《阿拉木图行动纲领》的中期审评以来, 少数几个内陆发展中国家批准和加入了国际运输协定, 这其中有哈萨克斯坦、布基那法索、摩尔多瓦共和国和老挝人民民主共和国。

表 1

内陆发展中国家加入联合国运输公约的情况^a

公约	内陆发展中国家成为公约缔约方的数字 (总数为 31 个国家)
道路交通公约(1968 年)	13
路标和信号公约(1968 年)	8
关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约(1975 年)	11
关于商用公路车辆临时进口的海关公约(1956 年)	5
集装箱关务公约(1972 年)	6
协调统一货物边境管制国际公约(1982 年)	10
国际货物公路运输合同公约(1956 年)	10

资料来源: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html。

^a 亚太经社会 1992 年第 48/11 号决议建议, 本地区各国应考虑加入表中所列七项公约。

14. 在区域和次区域两级, 内陆发展中国家及其邻国正在努力与过境国家统一运输和过境政策、法律、程序和做法, 并且在制定协议方面取得重大进展。亚洲在制定和实施政府间亚洲公路网协定和政府间泛亚铁路网协定方面取得很大进展。亚洲已经达成若干区域和次区域协定。

15. 非洲正在就横贯非洲公路制定区域一级统一规范和标准的框架方面取得进展。在次区域一级, 区域性经济共同体各成员国达成关于促进运输、过境和贸易政策的各种协定。区域共同体通过达成共同安排在统一标准和政策方面也取得进展。例如, 东非和南部非洲共同市场、东非共同体和南部非洲发展共同体所建立的三方工作队统一了他们的运输、能源和水等方面的政策与规定, 以及实际基础设施的发展。在西部非洲, 西非国家经济共同体和西非经济和货币联盟也正在统一其过境便利化方案。

¹ 在欧洲经济委员会之下, 有 57 项国际公约、协定和议定书, 为统一和简化国际运输和过境方面的手续和程序提供了框架。

16. 南美的内陆发展中国家在南方共同市场和安第斯共同体及其关于过境运输和贸易协定中占有一席之地。

17. 在制定区域和次区域协定作为简化和统一手续和程序的基础方面虽然取得一些进展，许多协定未能得以充分执行。其有效执行对于内陆发展中国家十分重要，因为改进过境措施可以使这些国家受益。

18. 部分内陆发展中国家在国家一级增强了促进贸易和运输便利化、基础设施发展和维护方面的国家政策。这些国家还通过各项举措，加强和制定了国家过境运输便利化的协调体制机制。例如，东南亚国家联盟(东盟)和大湄公河次区域的成员国，作为区域协定的一项义务或一项自发措施，设立了国家贸易和运输便利化机构。这些机构推动了主管国际贸易和运输便利化的所有相关机构的有效协调与合作。这些机构在有效运作方面遇到的问题包括财务资源不足、其作用和职能未得到充分承认以及关键利益攸关方没有代表。

19. 在精简行政程序和简化边境检察措施方面正在取得持续进展。东非和南部非洲共同市场、东非共同体和最近的西非国家经济共同体等次区域的运输走廊沿线若干边境站均已设立一站式边境管制。2009年12月在赞比亚和津巴布韦边境设立的第一个一站式边境检查站推动了边检手续的简化，并将商业卡车在边境逗留时间从5天减少到不满24小时。

20. 在南美洲，加入关于综合控制的累西腓协定的南方共同市场各国商定，在16个边检点采用综合控制措施。巴拉圭在其与巴西的边境建立了一个综合控制，而与多民族玻利维亚国之间边境站的建造工作目前进度已过半。

21. 在东南亚，大湄公河次区域跨界运输协定包括实施一站式检查和建立单一窗口检查点，以及在边境工作中发挥最大效力。联合处理举措也是由亚洲开发银行管理的多方捐助者中亚区域经济合作方案的一部分。一站式边境站使得内陆发展中国家受益，并且是应当推广的有效举措。

22. 就非洲而言，东非和南部非洲共同市场次区域设立了一个黄卡制度，这是一个在所有参与国都有效的汽车保险计划，同时促进了东非和南部非洲共同市场成员国之间的汽车跨界通行。卡片制度能有助于减少在边境单个的时间，因为运输者和驾车人不必在每个边境站都购买保险。

B. 基础设施发展和维护

23. 道路是大多数内陆发展中国家的重要交通形式，尤其在非洲，道路交通在非洲内部贸易中占90%。然而，铺设道路的比例依然很低，仅有九个内陆发展中国家铺设道路都在一半以上，都是有八个国家为20至49%之间(见附件表5)。有些国家在道路使用者收费、燃料税或预算拨款的基础上设立了国家一级道路维修都独立经费。总共有27个非洲国家设立了道路基金。其他区域的一些内陆发展中

国家拥有可用于道路维修的职能基金。例如，摩尔多瓦共和国最近对其 1996 年 2 月的道路基金法做了修订，并增加了道路保养和维修经费。

24. 有些国家设立了独立于主管部委的道路机构，其主要职责是分配公共工程活动的外包合同。世界银行的一个研究表明，设有道路基金和燃料税较高的国家会将较大比例的开支用于维修，而且与借助于传统预算拨款的国家相比，部门开支的起伏波动较小。²

25. 在区域一级，亚洲在改造升级亚洲公路网 22 263 公里 (15.8%) 的道路方面取得进展，其中包括：(a) 阿塞拜疆重建了亚洲公路 AH5 号线(巴库-阿拉特-哈萨克-红桥)；(b) 蒙古正在建设 AH3 号、AH4 号和 AH32 号公路并进一步计划将 AH3 号线路提升至一级公路标准；(c) 老挝人民民主共和国和泰国之间沿 AH3 号公路江港-会晒和 AH15 号公路他曲-那空帕依路段沿线两座桥梁的建造；(d) 在亚美尼亚计划重建 AH82 号线路(埃里温-阿什塔拉克路段)；(e) 重建从伊朗伊斯兰共和国到亚美尼亚和格鲁吉亚边境的 AH82 号公路。根据亚洲及太平洋经济社会委员会以及亚洲成员国 2006 年所作估算，25 个成员国的 121 个优先投资项目整合清单表明，为修建亚洲公路路段所作出或承诺作出的投资为 250 亿美元，而亚洲公路网 26 000 公里的改造升级和改进工作所需资金尚有 180 亿美元的短缺。

26. 南美洲区域基础设施一体化倡议协调了该地区的交通、能源和通信基础设施的发展。根据这一倡议，正在实施总共 524 个项目，总投资额为 546.1 亿美元。³ 到 2010 年中期，根据倡议执行了 44% 的基础设施项目。

27. 2010 年，非洲联盟启动了非洲基础设施发展方案，其宗旨是由非洲开发银行牵头，将有关道路和铁路运输、信通技术和能源方面的各区域和各洲的基础设施举措综合到一起。这一方案的主要目标是协调基础设施发展方面的各项努力和资源的使用。横贯非洲公路在非洲内陆国家发挥着维持经济的重要作用，而目前却依然有着缺失路段，需要大量资源才能得以填补。非洲的一些国家和不同区域经济共同体正在执行着改善公路网络的若干主要项目。

28. 虽然在发展和维护道路基础设施方面取得一些进展，尚待解决的问题包括道路基金资源不足，车辆超载和道路基础设施发展资金短缺。

29. 在内陆发展中国家，铁路依然是未能得以充分利用的运输形式，只有九个内陆发展中国家拥有可供货运服务的铁路超过 1 000 公里以上。全长 114 000 公里的泛亚铁路网有 8 000 公里的缺失路段 (7%)。阿塞拜疆、老挝人民民主共和国、蒙古和乌兹别克斯坦均在规划和建设缺失路段方面取得一些进展。

² Ken Gwilliam 等人，维护的负担：非洲撒哈拉以南地区的道路(华盛顿特区，世界银行，2008 年)。

³ 拉丁美洲和加勒比经济体系，在拉丁美洲和加勒比地区有形基础设施的一体化(2011 年)。

30. 74 775 公里长的非洲铁路网密度非常低，而且主要集中在北非和南部非洲。基础设施发展的重大研究。非洲发展新伙伴关系和非洲联盟于 2006 年进行了一项基础设施发展研究，估计缺失路段为 26 362 公里。在这一分部门所取得的进展不大，但是非洲可能会恢复西部、中部、东部和南部的一些铁路项目。
31. 南美洲的铁路一体化在取得进展。2010 年 5 月，巴西和巴拉圭正式展开一个由巴西开发银行提供资金的项目，将巴拉圭的铁路系统与从巴西巴拉那瓜到智利安托法加斯塔城的铁路连接起来，从而形成一条洋际铁路走廊。
32. 发展铁路网络所面临的主要问题包括投资于缺失路段的资源有限以及铁路轨距的差异，后者导致货物不时地搬上卸下，从而增加了拖延时间和运输成本。
33. 兴建陆港的工作取得一些进展。陆港发挥着与海港类似的功能，推动了多式联运走廊的发展。例如在亚洲，蒙古计划沿泛亚铁路修建四个陆港，尼泊尔则已经修建四个陆港，包括哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦在内的其他国家都计划修建陆港。在非洲，布基那法索、埃塞俄比亚、尼日尔和乌干达都修建陆港。而在南美洲，巴拉圭修建了一个陆港。
34. 内陆发展中国家在改进通信基础设施，尤其是移动电话和互联网连通性方面取得了大幅度进展。作为一个整体，他们从 2008 年到 2009 年在移动电话和互联网使用方面所占份额从 25% 上升到 37% (见附件表 6)。只有通过实现通信部门自由化以及随后增加对私营部门投资才有了这种可能性。
35. 能源基础设施在降低内陆发展中国家货运过境的拖延方面发挥着至关重要的作用。然而，这一基础设施依然不够健全，不够完善，例如在作为能源净进口国的五个内陆发展中国家就是如此。国家和区域两级的能源基础设施的资金需求量相对较大，需要国内、双边、区域和多边的所有方面投入资源，而且必须加强与私营部门的伙伴关系。
36. 世界银行所做研究⁴显示，在运输基础设施方面的困难不仅限于基础设施硬件的匮乏，而且还包括基础设施软件不完善，主要是指为改进运输和过境走廊沿线服务所需的物流服务市场。许多内陆发展中国家采取各项举措，为指导和协助发展有竞争力的货运和多式联运及物流服务而制定各项政策。然而在许多国家，货运和物流服务供应商规模很小，整个行业都很分散。
37. 私营部门的参与程度在各个分部门参差不齐：在移动电话领域的参与程度最高，接下来是运输业，私营部门可以承包道路保养并获得集装箱终端和铁路的经营特许。在能源部门，虽然对于发电和配电方面私有化兴趣较大，但公用事业依

⁴ Jean-Francois Arvis 等人，连接内陆发展中国家与市场：在 21 世纪的贸易走廊(世界银行，2011 年)。

然普遍是国营的。内陆发展中国家应当考虑通过打造有力的政策环境，推动与私营部门的积极有效合作。

C. 国际贸易和贸易便利化

38. 尽管在推动内陆发展中国家融入全球贸易体系方面取得一些进展，在 31 个内陆发展中国家当中，只有 22 个成为世界贸易组织(世贸组织)成员。除一个国家之外，其他所有国家均为世贸组织的观察员、并正在进行入世谈判。除国内的机构改革之外，还应在多边一级为协助和促进内陆发展中国家加入世贸组织努力提供有利于发展的条件。

39. 内陆发展中国家整体的出口有所增长，出口商品的面值从 2003 年的 330 亿美元增至 2008 年的 1 530 亿美元。但其出口却从 2008 年到 2009 年下跌 42%(见附件，表 4)。内陆发展中国家在全球商品出口额中所占比例保持在 1%之下。虽然他们在世界出口中所占的份额从 2003 年的 0.45%，升到 2008 年的 0.96%，但在 2009 年则跌到 0.75%。与此相反，过境发展中国家所占比例从 2003 年的 13% 增长到 2009 年的 18%。

40. 由于全球金融和经济危机，内陆发展中国家的商品进口于 2009 年下跌 16.5%。国际货币基金组织的估计数字显示，21 个内陆发展中国家于 2010 年恢复其进口水平。内陆发展中国家已经签署越来越多的区域优惠贸易协定，从而通过单边措施和执行区域一体化议定书降低了平均关税。非洲有着 13 个次区域集团的贸易协定。其中东非和南部非洲共同市场、东非共同体和南部非洲发展共同体等三个区域经济共同体正在为实现一个共同市场而努力。欧洲联盟与非洲区域经济共同体之间的经济合作伙伴协定谈判正在取得缓慢的进展。南美洲目前正在通过建立南美洲国家联盟进一步实现区域一体化，这是一个将该区域的区域协定(南方共同市场和安第斯国家共同体)结合在一起的政府间联盟。

41. 然而，虽然有着众多区域特惠贸易协定，区域内贸易却没有迅速增长。2009 年，南方共同市场和安第斯国家共同体内的出口分别占区域总出口额的 8%和 15%。而在非洲，南部非洲发展共同体内和西非国家经济共同体内的平均出口额在 2000 年至 2007 年之间分别为 12%、9%和 13%。⁵ 为增进区域内贸易，必须改善区域基础设施—运输、能源和通信；切实执行区域贸易协定；增强区域监管框架的协调一致以推动私营部门活动；并提高贸易和过境便利化以降低物流成本。

42. 内陆发展中国家在继续采取贸易便利化举措。然而，与沿海国家相比，内陆发展中国家的物流绩效指数较低(见下文表 2)。物流绩效指数较低表明，在其国内经济与世界市场相联系的过程中存在着重大障碍，包括清关时间较长，贸易和

⁵ 非洲经委会，“非洲内部贸易的发展”(亚的斯亚贝巴，2011 年)。

运输方面的基础设施质量较差，物流服务效率没有竞争力，过界海关手续繁杂，跟踪和查看货物困难，而且交货时间不确定。必须继续努力提高贸易便利化。

表 2

物流绩效指数方面业绩欠佳的内陆发展中国家所在区域

背景资料	撒哈拉以南非洲地区		南亚	
	内陆	沿海	内陆	沿海
整体物流绩效指数	2.22	2.43	1.84	2.64
物流绩效指数的选定项目				
物流能力	2.21	2.45	1.84	2.69
基础设施	1.97	2.11	1.61	2.41
海关和贸易程序	2.10	2.30	1.69	2.34
物流绩效指数输入数据				
清关(天数)	3.2	4.7	2.6	2.2
实物检查(%) (越高越差)	62	42	56	27

资料来源：Jean-Francois Arvis 等人，位处内陆的代价(华盛顿特区，世界银行，2010年)。

43. 世贸组织关于贸易便利化的谈判，旨在加快包括过境货物在内的货物流动、放行和清关，加强贸易便利化的技术援助和协助能力建设。根据世贸组织贸易便利化谈判小组 2011 年 4 月的综合谈判案文草稿，⁶ 谈判力图改进关于过境自由的第五条、关于费用和手续的第八条以及关于 1994 年关税与贸易总协定贸易法规的出版和管理的第十条的有关问题和特殊和差别待遇的有关问题。

D. 国际支助措施

44. 自从通过《阿拉木图行动纲领》，传统捐助方所提供的官方发展援助从 2003 年的 120 亿美元增长到 2007 年的 189 亿美元，而到 2009 年则达到 248 亿美元。这样自 2003 年以来相当于每年增长 10% 以上。但是受援国主要是两个国家：阿富汗和埃塞俄比亚，2009 年分别占总受援额的 24% 和 15%。官方发展援助依然是外来资金的主要渠道，在 2009 年九个内陆发展中国家国民总收入当中占 10% (见附件，表 2)。

45. 运输、储存和通信方面的官方发展援助在 2003–2009 年期间从 7.75 亿美元增长到 18 亿美元，援助的主要部分(40%) 给了阿富汗和其他三个国家。

46. 内陆发展中国家作为一个整体的外国直接投资总额在 2009 年减少 17%，跌至 2 190 万美元(见附件，表 7)。虽然这一数字下降，但内陆发展中国家在全球外

⁶ 参见 http://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/chair_textsl1_e/chair_textsl1_e.htm。

国直接投资额中所占比例在从 2008 年的 1.5% 上升到 2009 年的 2%。⁷ 外国直接投资的地理分布依然不均衡。这一投资主要集中在少数资源丰富的国家。仅哈萨克斯坦便在 2009 年的内陆发展中国家得到外国投资总额中占 58%，25 个非洲内陆发展中国家则仅得到 40 亿美元。

47. 由于商品价格的反弹和经济与金融环境的改善，预期内向外国直接投资尤其是对资源丰富的国家将进一步增长。例如，与 2009 年第一季度相比，对哈萨克斯坦的外国直接投资额在 2010 年同期上升 16%。对蒙古的外国直接投资额于 2010 年超过 10 亿美元，与 2009 年相比上升 25%，⁸ 而对赞比亚的外国直接投资额于 2010 年也超过 10 亿美元。尽管如此，多数内陆发展中国家作为外国直接投资接受国业绩不佳，主要原因在于其经济表现继续受到自身地理条件恶劣的影响，再加上基础设施落后、物流系统乏力以及机构能力较弱等因素。

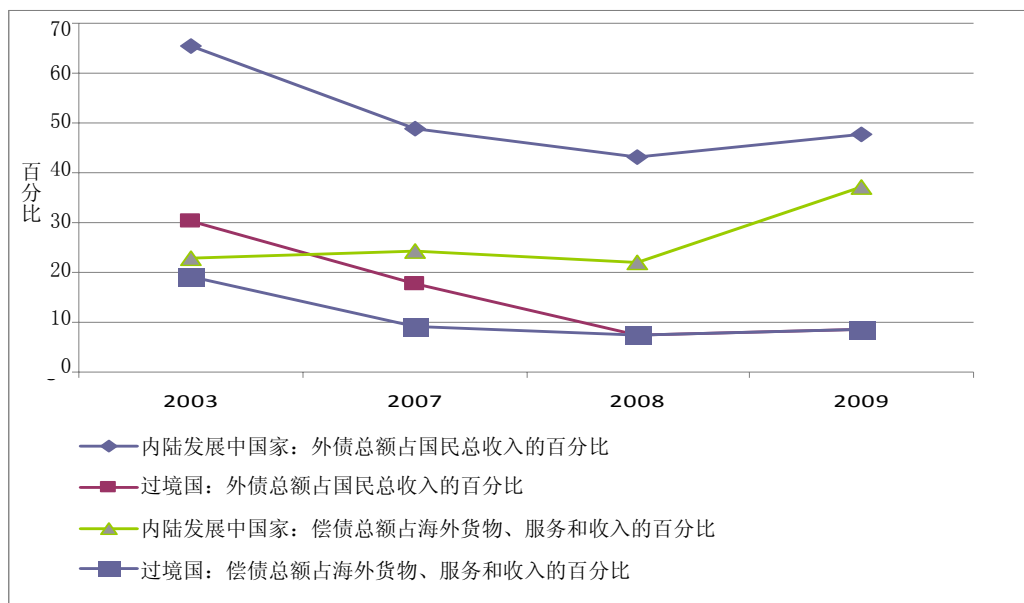
48. 内陆发展中国家作为一个整体从 2003 年至 2009 年大幅度提高了其债务与国民总收入的比例和债务清偿率(见下文，图一)。然而，这两项比率在 2009 年均有所上升。与过境发展中国家相比，内陆发展中国家的债务总额和债务清偿率还是偏高。债务总额对国民总收入比率超过 100 的内陆发展中国家从 2003 年的六个降低到 2009 年的一个，而这一比率在 74 到 100 之间的国家从 2003 年的 11 个下降到 2009 年的两个(见附件，表 3)。这一进展在一定程度上是由于重债穷国债务倡议和多边减债动议，这两项举措帮助了 13 个内陆发展中国家。目前必须向尚未受益于这些举措的其他内陆发展中国家提供类似形式的债务减免援助。

⁷ 《2010 年世界投资报》，投资于一个加勒比经济体(联合国出版物，销售编号。E. 10. II. D. 2)。

⁸ 由蒙古政府提供的内容。

图一
内陆发展中国家和过境发展中国家

外债和偿债

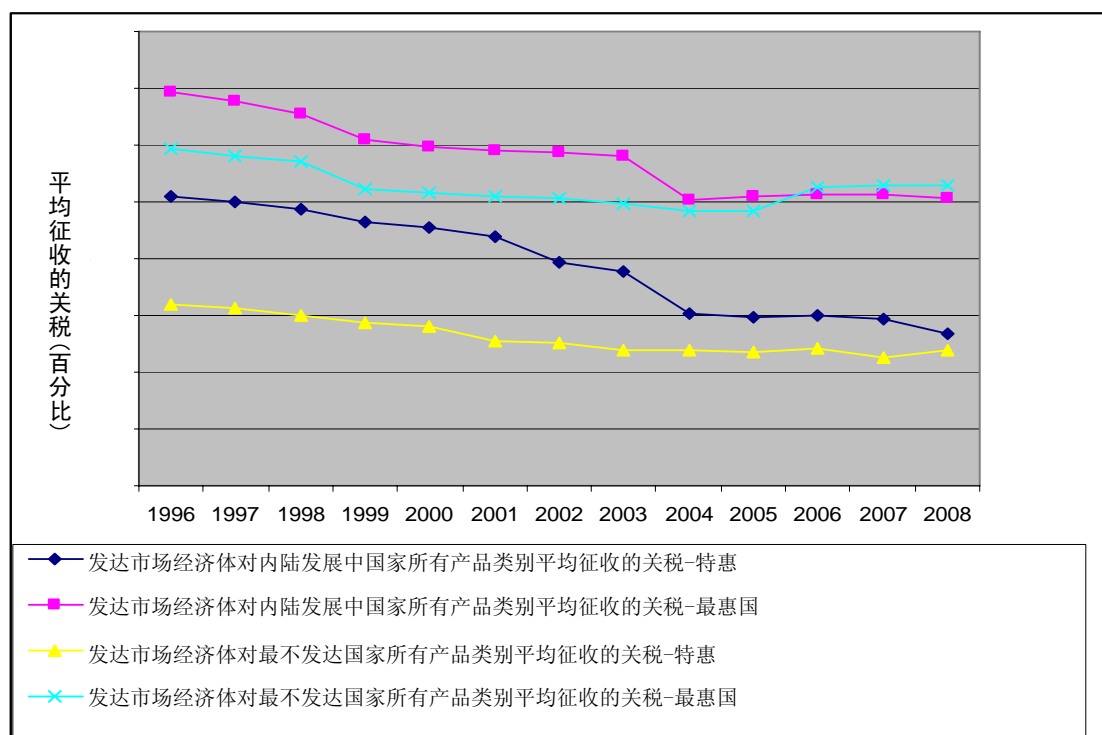


资料来源：世界银行，2011年世界发展指标(华盛顿特区，世界银行，2011年)。

49. 世界贸易组织多边贸易体制多哈回合谈判进展缓慢。国际社会必须加紧努力，就符合内陆发展中国家的贸易、发展和金融方面需要的条款完成贸易谈判。

50. 发达国家所提供使内陆发展中国家受益的关税特惠计划取得一定发展(见下文图二)。关税优惠使内陆发展中国家的产品在发达国家市场上得到极为需要的价格优势。不过，由于缺乏多样性、申请手续繁琐、原产地规则不统一、运输成本较高以及其他供应方面的局限性，优惠关税的利用依然还是十分有限。

图二
发达市场经济体对内陆发展中国家所有产品类别平均征收的关税



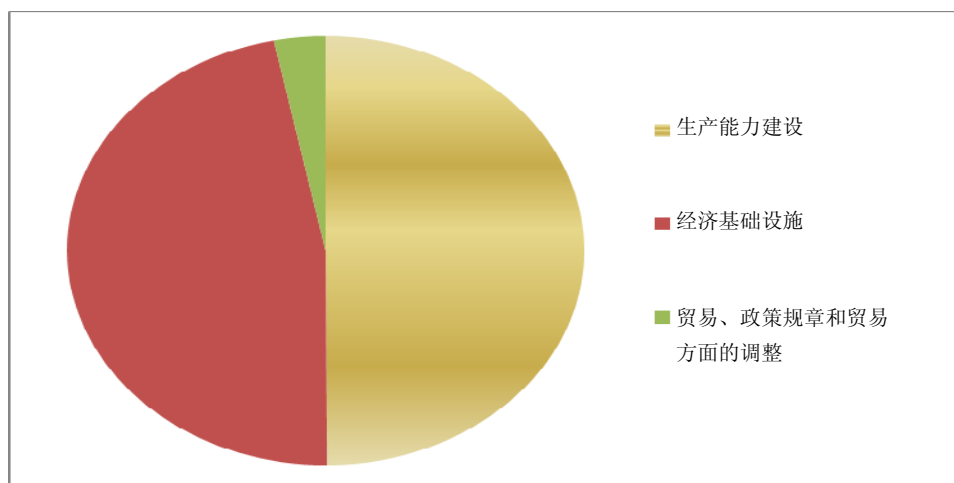
资料来源：国际贸易中心数据库。

51. 向内陆发展中国家提供的贸易援助持续增长，从2008年的47亿美元增加到2009年的60亿美元。有五个内陆发展中国家(阿富汗、乌干达、埃塞俄比亚、马里和布基那法索)排在2009年得到贸易援助最多的20个国家之内。在全球范围，贸易援助总额有一大部分用在了生产能力建设，⁹ 接下来是基础设施发展投资¹⁰和制定贸易战略的能力建设援助以及谈判、政策管理和贸易方面的调整费用(见图三)。

⁹ 例如，业务发展，对银行和金融服务业、农业、林业、渔业、工业、矿产资源和采矿业及旅游业的援助。

¹⁰ 修建有形基础设施，如公路、铁路、港口和电信。

图三
全球贸易援助总额的使用类别



资料来源：经合组织/发援会数据库。

52. 还有一些发展中国家日益成为向内陆发展中国家提供外来资金的重要来源，特别是在重要基础设施的恢复和发展方面，例如道路和发电。发展中国家的跨国公司，特别是中国、印度和南非的跨国公司在 2009 年是内陆发展中国家获得外国直接投资的主要来源。

E. 执行和审查

53. 最不发达等国家高代办的任务是增强与联合国系统和其他利益攸关方的合作与协调，以确保行动纲领的有效实施。行动纲领的实施分为国家、次区域、区域和全球等层次(另见下文第四节)。

54. 就监督和审查而言，各成员国编写了关于执行阿拉木图行动纲领的报告，是对中期审查的贡献以及秘书长就这一问题编写年度报告的投入。在全球一级，内陆发展中国家每年在大会会议前后举行一次部长级会议。

55. 各区域委员会在区域一级协调区域审查。亚太经社会与蒙古政府合作于 2011 年 4 月在乌兰巴托举办了一个《阿拉木图行动纲领》执行工作及内陆发展中国家面对的其他发展差距问题高级别亚太政策对话会议。非洲经济委员会贸易、区域合作及一体化委员会于 2011 年 6 月举行其第七次会议，审查了该区域在执行阿拉木图行动纲领中期审查会议成果方面所取得进展。

56. 大会关于行动纲领中期审查的第 63/2 号决议第 32 段邀请大会在适当时候考虑对《行动纲领》的执行情况进行全面审查。由于行动纲领第一个十年将在 2013 年结束，审议筹备工作应该开始。

57. 应该进一步努力制订监测指标，以及通过降低运输和其他成本，衡量在执行《行动纲领》方面所取得进展情况。目前不同的国际组织正在制定衡量走廊监测指标的不同办法，例如在走廊方面的时间-成本-距离模式，物流成本与可靠性办法以及时间-成本办法。将这些指标综合起来，就可以对贸易走廊进行跨国和跨区域的监测。

58. 最近的全球金融和经济危机、食品与能源价格变化以及气候变化的影响都显示出内陆发展中国家在社会、经济和环境方面的脆弱性。因此，必须针对内陆发展中国家易于受到外界影响的问题进行研究，制定一系列脆弱性指数，以便由内陆发展中国家用来做早期预警之用。

四. 联合国系统和其他国际和区域组织为执行《阿拉木图行动纲领》所采取的行动

59. 最不发达等国家高代办通过调动国际上和联合国整个系统的支持和提高认识，继续对内陆发展中国家提供援助。为加强发展中国家的分析和谈判能力，高代办支持在乌兰巴托设立一个内陆发展中国家国际智囊团，并与法律事务办公室合作起草了一份内陆发展中国家国际智囊团多边协定，这一协定于 2010 年 9 月在纽约举行的内陆发展中国家部长级会议上获得核可。协定目前已在联合国开放供内陆发展中国家签字。高代办继续在利用内陆发展中国家的主要经济、社会和运输基础设施指数方面的最新资料，编制年度统计。高代办与经社部合作，发行了 2010 年世界统计袖珍手册：内陆发展中国家。

60. 非洲经济委员会、非洲联盟委员会、非洲开发银行和最不发达等国家高代办继续合作，通过进行各项研究推动发展法律框架，从而制定一项作为横贯非洲公路网基础的政府间协定。

61. 各区域委员会通过能力建设方案、咨询服务、协助发展运输基础设施和推动贸易和运输便利化方面的法律文书，协助各成员国执行《阿拉木图行动纲领》。实质性贡献包括非洲经济委员会 2010 年出版的“非洲区域一体化第四次评估：促进非洲内部贸易”，其中有一章专门论述非洲内陆发展中国家发展贸易过境走廊。欧洲经济委员会和欧洲安全与合作组织将于 2011 年发行“边境最佳做法手册”，而且非洲经济委员会、世界银行和非洲联盟委员会将出版一本关于运输和贸易便利化方面法律文书的汇编。

62. 非洲经济委员会在主要过境港口为内陆发展中国家举办了贸易便利化讲习班和考察，并协助设立了非洲电子商务联盟，一个交流贸易便利化方面信息和经验的框架，并主办了其第一次技术讲习班和第二次大会。同样，由亚太经社会和欧洲经济委员会所设立的联合国亚太区域无纸贸易专家网以作为亚太发展中国

家和过境经济体专家的知识和实践社区，协助国家、次区域和州际的单一窗口和无纸贸易举措。

63. 欧洲经济委员会支持根据跨欧洲高速公路和跨欧洲铁路项目发展运输基础设施，并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工作。亚太经社会还继续努力促进各成员国、国际融资机构和其他利益攸关方之间的协同效应，以期在亚洲公路和泛亚铁路沿线的重点基础设施项目中寻求筹措资金的机会。2010年10月，拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)为拉丁美洲各国举办了一场关于可持续运输政策的国际研讨会。拉加经委会目前在对多民族玻利维亚国的物流成本及其对该国经济发展的影响进行分析。欧洲经济委员会管理着运输领域的57个国际协定和公约，提供了发展国际道路、铁路、内陆河道和综合运输的法律及技术框架。

64. 在贸易援助领域，非洲经济委员会与非洲开发银行、世贸组织和西非经共体对西非国家的贸易援助进行了审查，非洲经济委员会还与中非区域经济共同体合作，举办了一次贸易援助审查筹备讲习班，结果提出一个路线图，作为中非成员国和区域组织在重点跨界基础设施方案调动资源的捐助国圆桌会议上的指南。

65. 联合国开发计划署完成了对哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦的贸易援助需求评估，并且开始了对阿塞拜疆和土库曼斯坦的评估。2010年3月，开发计划署发表了题为“如何在转型期国家进行贸易援助需求评估”的指南。开发计划署还在协助蒙古政府进行内陆国智囊团的启动活动。

66. 联合国贸易和发展会议在其联合国贸发会议2010年世界投资报告中利用一节专门分析了对内陆发展中国家所作外国直接投资的最新趋势，并在贸易和运输便利化方面提供了能力建设和技术援助。

67. 联合国工业发展组织(工发组织)与非洲经济委员会、粮农组织、农发基金、非洲开发银行和非洲联盟委员会合作制定的一项农业、农商和农工发展举措，其重点是发展农村基础设施、技术、土地管理和水技术系统，并强调了在农民和农商方面增强私营公共部门投资与合作伙伴关系的重要性。工发组织还在区域和次区域两级进行了贸易能力建设。

68. 世界银行通过国际复兴开发银行和国际开发协会的贷款技术援助和知识产品推动《阿拉木图行动纲领》的执行。2010年，在海关改革、道路和铁路走廊及航空项目或针对其他有关内陆环境的具体制约因素项目方面向内陆发展中国家或过境国提供了相当于9.88亿美元的贷款。贸易便利化贷款机制是2009年成立的4000万美元多方捐助信托基金，其宗旨是在低收入国家通过能力建设加快实施贸易和运输便利化项目和改革，尤其针对的是内陆发展中国家的需要。正在执行的项目包括对非洲和亚洲的走廊国家的支助。世界银行还执行了一系列知识产

品，包括“作为内陆国的代价：供应链的可靠性和物流的成本”，以及“将内陆国与市场将连通：21 世纪的贸易走廊”。

69. 世贸组织秘书处与其他国际组织合作，根据要求就世贸组织成员国和观察员的贸易便利化需要和优先事项做出评估。截至 2010 年 10 月，有 19 个内陆发展中国家进行了此类评估。

70. 世界海关组织尤其通过其哥伦布方案继续进行着海关能力建设活动，方案的宗旨是充分执行《全球贸易安全与便利标准框架》以及海关管理领域的其他国际最佳做法。国际海关组织于 2010 年为非洲、亚洲和欧洲的内陆发展中国家举办了区域讲习班和国家讲习班及特派团。

71. 国际贸易中心制定和实施了促进贸易和能力建设的项目，诸如乍得的综合框架实施方面的国家能力建设，和马拉维的南部非洲共同体供应链和物流方案。已经实施的若干多国方案重点都是在一个或多个与贸易有关的领域，例如“非洲企业界妇女参与国际贸易的机会”方案，为消除非洲企业界妇女所面临的具体障碍，向他们提供了一整套贸易辅助服务的计划。所有联合国会员国都可以得到关于贸易和出口竞争力的信息和通信基础资料。

72. 2010 年，欧洲安全与合作组织举办了欧安组织经济和环境论坛第十八次会议，其主题是“促进欧安组织区域内过境点的良好治理，改善陆路运输的安全，使区域内的公路和铁路国际运输更为便利”。作为一项直接后续行动，而且为了提高对目前在过境点打击贪污工具的认识并为有机会提出具体国家后续行动，欧安组织与世界海关组织和阿斯塔拉的欧安组织中心合作，举办了关于促进海关和边境廉正服务的区域研讨会。设在杜尚别的欧安组织边境管理人员学院继续举办有关边境管理各种问题的培训活动。

73. 国际公路运输联盟在欧亚道路运输新举措框架内实施了阿富汗过境项目，其宗旨是通过吸引对辅助基础设施的国际投资和实施统一海关程序，发展从欧洲和中国到阿富汗的公路运输。欧洲经济委员会和国际公路运输联盟合作制定了适用于在中亚执行《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》的最佳做法，并将这些做法纳入了更新的《国际公路货运公约手册》。国际公路运输联盟与贸发会议于 2010 年 4 月签署了一项谅解备忘录，以最新的国际公路货运风险管理工具更新海关数据自动化系统，之后由海关数据自动化系统的过境模块采用最新工具，推动和确保公约的执行。

74. 国际电信联盟通过了一项尤其侧重于内陆发展中国家优先事项的方案，其中涉及到协助各国从公用电话交换网转换为因特网，建立多功能电信服务中心并引进宽带技术。其他项目则侧重于在许多内陆发展中国家推动广泛电子应用和服务，以及这些国家能将信通技术用作贸易的催化剂。

75. 亚洲、南美和非洲的区域银行与区域经济共同体在调整和协助各区域基础设施方案的执行方面发挥了主导作用。亚行实施了各种技术援助投资项目：在南盟方案之下，亚行到目前为止已经在交通和贸易便利化部门投资 40 亿美元，并在能源部门投资 10 亿美元。在非洲，非洲开发银行在调动和支持非洲基础设施发展方案方面发挥了积极作用。在南美，美洲开发银行、世界银行和中美洲经济一体化银行都在配合南美洲区域基础设施一体化倡议。

76. 东非和南部非洲共同市场为协助内陆发展中国家推动区域通信和贸易，进行研究、提出方案并作出区域一体化安排。比如，为评估各项走廊的情况，对北方和中部走廊进行了一项东非走廊诊断性研究，以及制定一项消除运输物流方面障碍的行动计划。过境数字转移模块是用于协助海关管理部门相互交换过境申报和过境担保信息的工具，在津巴布韦的奇龙杜边检站和刚果民主共和国的 Kasumalesa 边检站进行试用。区域关税转口担保制度是根据过境贸易和设施议定书制定一项推动东非和南部非洲共同市场区域一体化的有益工具。2008 年在北部走廊国家进行了一次试点计划，由于结果比较理想，所以在 2010 年和 2011 年提出了推广举措。

五. 结论和建议

77. 处于内陆位置对于经济增长和实现发展目标都是一个重大制约。内陆发展中国家的经济体一直十分脆弱，由于出口多样化方面的局限性、生产能力的局限性、出口竞争力较差而运输和过境成本较高，这些国家十分容易受到外界冲击的影响。

78. 国际社会应当及时向内陆发展中国家提供更多可持续的财政支助，帮助它们加快实现各项千年发展目标，和加强它们减轻及适应气候变化的能力。

79. 内陆发展中国家和过境发展中国家应当通过制定和统一相关政策，确定在过境运输基础设施的保养和恢复方面资源分配的轻重缓急，加强有效合作。对于实践证明成功的举措，应当予以推广并提供充分资金，诸如一站式边境站、陆港、清关的黄卡和信通技术的使用。

80. 内陆和过境发展中国家批准和有效执行关于运输和贸易便利化方面的国际公约和协定，以及区域和次区域协定。

81. 国际社会应当加强对内陆和过境发展中国家在过境运输基础设施、能源和信息技术基础设施以及贸易便利化等项目的财政援助，以加强区域内连通性，完全修复缺失路段，从而确保海洋战略通道的正常运作。

82. 目前必须建立一个网络机制，其宗旨是推动经验交流并向所有相关利益攸关方传播信息。

83. 国际社会应当进一步支持内陆发展中国家加强其分析能力，以及制定和执行协调与全面的运输政策，从而推动贸易便利化所需的过境走廊，并加强其有效参与国际贸易的谈判技巧。
84. 非洲经济委员会、非洲联盟委员会、世界银行、非洲开发银行和高级代表办事处应当加强它们的支助努力，协助拟订和缔结关于横贯非洲公路的政府间协定。
85. 非洲经济委员会、非洲联盟委员会、世界银行、非洲开发银行和高级代表办事处应当加强它们的支助努力，协助拟订和缔结关于横贯非洲公路的政府间协定。
86. 世贸组织关于贸易便利化的谈判对于内陆发展中国家的国际贸易意义重大。国际社会应当予以支持，加强内陆发展中国家在贸易便利化方面的谈判能力。
87. 请发达国家考虑向内陆发展中国家所生产的货物提供更宽的市场准入，并加强技术转让以减轻其地理不利条件所造成的高昂贸易交易成本。
88. 国际社会应当进一步支持贸易援助措施，因为这是对协助内陆发展中国家实施国际协定、从战略上加强其生产能力、发展基础设施和提高在全球市场竞争力的一种至关重要的援助。
89. 鼓励资本输出国采取各种政策和刺激措施推动对内陆发展中国家的外国直接投资。内陆发展中国家应当促进吸引外国直接投资和私营部门参与的有利环境。
90. 谨邀请捐助国及国际金融和发展机构向为了推动落实在阿拉木图举行的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和采取后续行动而设立的信托基金作出自愿捐助。
91. 根据大会第 63/2 号决议的要求，大会应当考虑举行一次《阿拉木图行动纲领》执行情况十年全面审查会议。

附件*

表 1
2000 年至 2009 年国内生产总值

内陆发展中国家	按 1990 年不变价格计算的估计数 (百万美元)			人均国内总 产值 (现值美元)	平均年增长率 (%)		
	2000	2008	2009	2009	2000-2003	2008	2009
阿富汗	2 733	9 037	11 075	457	25.9	2.3	22.5
亚美尼亚	2 764	6 748	5 793	2 770	12.3	6.9	-14.2
阿塞拜疆	7 040	24 664	26 949	4 871	10.5	10.8	9.3
不丹	559	1 076	1 144	1 783	7.6	5.0	6.3
多民族玻利维亚国	8 201	11 107	11 480	1 758	2.3	6.1	3.4
博茨瓦纳	7 945	11 651	11 226	5 959	6.2	3.1	-3.7
布基纳法索	3 999	6 199	6 398	517	6.6	4.5	3.2
布隆迪	967	1 218	1 260	151	1.8	4.3	3.5
中非共和国	1 233	1 669	1 697	448	0.8	5.5	1.7
乍得	2 944	5 912	5 818	610	11.4	0.3	-1.6
埃塞俄比亚	8 994	16 844	18 512	345	2.5	11.3	9.9
哈萨克斯坦	34 877	70 914	71 770	6 981	10.9	3.3	1.2
吉尔吉斯斯坦	2 043	2 985	3 055	835	4.1	8.4	2.3
老挝人民民主共和国	2 016	3 781	4 065	884	5.8	7.8	7.5
莱索托	1 162	1 505	1 527	780	3.2	4.4	1.4
马拉维	2 359	3 513	3 778	318	1.1	9.0	7.5
马里	4 026	6 322	6 603	679	7.9	5.0	4.4
蒙古	1 685	3 006	2 957	1 577	4.9	8.9	-1.6
尼泊尔	6 960	9 255	9 856	436	3.2	4.7	6.5
尼日尔	2 677	3 899	3 863	343	5.4	5.9	-0.9
巴拉圭	6 587	8 811	8 410	2 314	1.9	5.8	-4.5
摩尔多瓦共和国	2 122	3 478	3 252	1 500	6.9	7.8	-6.5
卢旺达	1 783	3 383	3 585	527	7.2	11.6	6.0
斯威士兰	2 295	2 790	2 824	2 668	2.3	0.5	1.2
塔吉克斯坦	1 457	2 864	2 962	716	10.5	7.9	3.4
前南斯拉夫的马其顿共和国	5 421	6 735	6 685	4 662	-0.3	5.0	-0.7
土库曼斯坦	6 768	11 922	12 414	3 397	2.6	10.5	4.1
乌干达	7 296	12 680	13 576	523	5.7	9.2	7.1
乌兹别克斯坦	10 490	17 638	18 873	1 199	4.4	9.0	7.0
赞比亚	5 758	8 703	8 998	985	4.2	6.0	3.4
津巴布韦	5 804	3 562	3 705	324	-5.8	-14.5	4.0
内陆发展中国家	160 963	283 875	294 112	1 061	6.3	5.8	3.6
过境发展中国家	4 937 668	8 433 400	8 793 363	2 808	5.0	6.1	4.3

来源：联合国统计司，见 <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (2011 年 3 月 24 日查得的数据)。

* 关于表中所用过境发展中国家清单和发达区域及发展中区域的构成，见 www.ohrlls.org/en/orphan/349/。

表 2
收到的官方发展援助和捐助者提供给运输、储存和通信的援助

内陆发展中国家	收到的官方发展援助净值 (百万现值美元) ^a			官方发展援助/国民总收入 (%)	捐助者提供给运输、 储存和通信的援助 (百万现值美元) ^b		贸易援助支付额 (不变价值百万美元) ^c	
	2005	2008	2009	2009	2003	2009	2007	2008
阿富汗	2 818	4 865	6 070	..	94	764	984	1 711
亚美尼亚	170	303	528	5.9	14	27	85	234
阿塞拜疆	217	235	232	0.6	3	21	87	118
不丹	90	87	125	9.5	11	16	29	40
多民族玻利维亚国	643	628	726	4.4	27	75	136	221
博茨瓦纳	48	720	280	2.4	0	13	15	22
布基纳法索	693	1 001	1 084	13.5	46	57	283	226
布隆迪	364	509	549	41.2	3	48	102	88
中非共和国	89	256	237	11.9	3	15	30	26
乍得	380	419	561	9.2	29	45	32	77
埃塞俄比亚	1 927	3 328	3 820	13.4	125	256	502	1 117
哈萨克斯坦	228	333	298	0.3	59	5	108	88
吉尔吉斯斯坦	268	360	315	7.1	9	7	54	58
老挝人民民主共和国	302	496	420	7.2	55	27	138	106
莱索托	67	144	123	5.8	18	6	18	10
马拉维	573	924	772	17.5	32	24	43	28
马里	704	964	985	11.0	50	45	117	120
蒙古	215	246	372	9.4	33	35	317	262
尼泊尔	424	697	855	6.7	40	51	44	53
尼日尔	520	607	470	8.9	22	39	65	123
巴拉圭	51	134	148	1.0	2	24	117	174
摩尔多瓦共和国	169	298	245	4.2	1	22	101	86
卢旺达	577	933	934	18.7	9	29	26	83
斯威士兰	47	70	58	2.1	2	0	93	158
塔吉克斯坦	251	291	409	8.3	0	21	10	12
前南斯拉夫的马其顿共和国	227	205	193	2.2	0	1	46	75
土库曼斯坦	30	18	40	0.2	0	1	1	3
乌干达	1 192	1 641	1 786	11.6	31	108	426	457
乌兹别克斯坦	170	187	190	0.6	1	43	26	71
赞比亚	1 172	1 116	1 269	11.1	55	36	108	129
津巴布韦	373	612	737	..	1	0	19	50
内陆发展中国家	14 999	22 624	24 831	..	775	1 862	4 159	6 021

来源：经济合作与发展组织发展合作局，《2011 年发展合作报告统计附件》。经济合作与发展组织“贸易援助一览表：显示成果”（COM/DCD/TAD(2011)3/ANN，2011 年 6 月）。

^a 包括来自发展援助委员会国家、多边组织和非发展援助委员会成员国家的官方发展援助净流入额。

^b 经合组织发展援助委员会和多边组织捐助者。

^c 不包括多国方案和活动。

表 3
外债、还本付息和重债穷国倡议与多边减债倡议下的债务减免

	外债总额 (占国民总收入%)			还本付息总额 (占货物及服务输出和收入%)			债务减免总额 (百万美元)	
	2003	2008	2009	2003	2008	2009	重债穷国 倡议	多边减债 倡议
内陆发展中国家								
阿富汗	..	20	..	..	0.2	0.4	654	20
亚美尼亚	64	28	55	10.8	13.3	20.9	..	..
阿塞拜疆	25	12	12	6.7	0.9	1.7	..	..
不丹	82	57	58	5.1	21.3	11.4	..	..
多民族玻利维亚国	75	34	35	21.3	13.0	14.4	1 967	1 953
博茨瓦纳	7	3	14	1.2	1.1	1.2	..	..
布基纳法索	41	21	23	..	..	..	812	764
布隆迪	230	24	39	63.5	13.3	..	1 009	58
中非共和国	92	49	20	..	..	..	675	435
乍得	67	26	29	6.0	3.2	2.8	241	..
埃塞俄比亚	86	11	18	7.2	3.1	3.1	2 735	1 862
哈萨克斯坦	78	94	113	34.9	42.0	80.2	..	..
吉尔吉斯斯坦	109	49	66	21.6	11.8	14.0	..	..
老挝人民民主共和国	114	94	96	21.8	..	..	..	..
莱索托	56	34	33	8.1	2.5	3.0	..	..
马拉维	130	59	60	..	..	..	1 379	898
马里	74	24	30	6.5	2.6	..	792	1 308
蒙古	103	36	56	33.9	2.7	4.8	..	651
尼泊尔	50	29	29	10.1	8.3	10.4	..	..
尼日尔	78	17	19	8.6	2.5	4.5	947	283
巴拉圭	58	25	30	12.3	5.0	6.1	..	..
摩尔多瓦共和国	88	52	60	11.4	14.8	14.9	..	..
卢旺达	88	15	15	15.1	3.6	4.7	956	234
斯威士兰	21	13	15	1.3	..	2.1	..	..
塔吉克斯坦	79	46	51	8.3	7.1	38.4	..	..
前南斯拉夫的马其顿共和国	41	50	62	13.5	9.1	14.8	..	..
土库曼斯坦	30	4	3	..	..	..	..	..
乌干达	79	16	16	9.8	2.1	2.0	1 509	2 245
乌兹别克斯坦	49	14	12	..	..	..	..	..
赞比亚	161	22	27	43.5	3.1	3.8	3 697	1 962
津巴布韦	62	..	..	..	..	..	..	..
内陆发展中国家	66	43	48	22.8	21.9	37.1	11 709	12 673

来源：世界银行《2010年世界发展指标》。

表 4
国际商品贸易，出口和进口，以及国际货运费用

	商品(百万现值美元)						国际收支 中运费占 贸易 ^a %	运输设备		
	出口总额			进口总额				占总进口额%		
	2003	2008	2009	2003	2008	2009		2003	2008	2009
内陆发展中国家										
阿富汗	..	540	403	..	3 020	3 336	..	..	16	16
亚美尼亚	670	1 055	684	1 237	4 101	3 175	9.5	4	7	4
阿塞拜疆	2 592	47 756	14 689	2 626	7 162	6 119	3.2	13	17	13
不丹	..	521	496	..	543	529	..	..	9	10
多民族玻利维亚国	1 651	6 899	5 297	1 684	5 006	4 409	2.7	10	14	13
博茨瓦纳	3 802	4 951	3 456	3 964	5 211	4 728	5.5	13	11	13
布基纳法索	314	..	796	786	..	1 870	9.7	11	..	8
布隆迪	66	142	113	145	315	345	18.5	15	12	11
中非共和国	66	114	81	100	185	212	..	9	9	7
乍得	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
埃塞俄比亚	513	1 602	1 618	2 686	8 680	7 974	9.5	10	6	7
哈萨克斯坦	12 916	71 172	43 196	8 402	37 815	28 409	4.4	15	12	10
吉尔吉斯斯坦	582	1 618	1 178	717	4 072	2 974	3.6	7	15	9
莱索托	479	..	..	1 115	..	..	2.7	5	..	..
马拉维	502	879	1 188	785	2 204	2 022	..	12	16	10
马里	1 007	1 918	..	1 271	3 339	..	11.9	11	7	..
蒙古	616	..	..	801	..	..	5.3	11	..	..
尼泊尔	653	..	886	1 802	..	3 754	..	6	..	8
尼日尔	259	503	..	566	1 247	..	16.5	7	6	..
巴拉圭	1 306	4 463	3 167	1 921	9 033	6 940	2.4	6	11	9
摩尔多瓦共和国	790	1 591	1 288	1 402	4 899	3 278	7.1	5	8	5
卢旺达	51	250	261	262	1 036	1 112	21.4	12	7	6
斯威士兰	1 655	..	..	1 457	..	..	0.6	8	..	..
塔吉克斯坦	..	..	..	..	..	..	3.8	..	..	..
前南斯拉夫的马其顿共和国	1 367	..	2 692	2 306	6 852	5 043	4.9	5	7	7
乌干达	532	1 724	1 568	1 375	4 526	4 247	11.6	9	8	9
乌兹别克斯坦	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
赞比亚	980	5 099	4 312	1 574	5 060	3 793	5.5	8	10	8
津巴布韦	..	1 694	2 269	..	2 832	3 527	..	..	16	15
内陆发展中国家	33 368	154 492	89 635	38 984	117 139	97 796	5.2	10	11	10
过境发展中国家	933 854	2 647 218	2 173 467	883 065	2 495 852	2 057 021	3.6	6	6	6

来源: <http://comtrade.un.org>; www.infostatistics.org/bop。

^a 在国际收支中的货运费用包括向境外企业支付或由本国企业从国外获得的所有进出口货运费用，除以所有进出口总值，乘以 100。不包括国内企业之间支付的货运费用。

表 5
部分运输指标

	公路		铁路	航道	管道	空运起飞次数	
	公里	铺筑路面 (%)	公里	公里	公里	(千次)	
内陆发展中国家	2000/2008 年	2000/2008 年	2000/2009 年	2007/2011 年	2006 年	2000 年	2009 年
阿富汗	42 150	29	..	1 200	466	3.4	..
亚美尼亚	7 515	90	845	..	2 233	4	7.6
阿塞拜疆	59 141	49	2 099	..	4 785	4.4	10.3
不丹	8 050	62	..	..	..	1.1	2.7
多民族玻利维亚国	62 479	7	2 866	10 000	8 994	21.6	19
博茨瓦纳	25 798	33	888	..	..	6.7	6.1
布基纳法索	92 495	4	622	..	..	3.4	1.4
布隆迪	12 322	10	..	坦噶尼客湖	..	..	..
中非共和国	24 307	..	..	2 800	..	1.5	..
乍得	40 000	1	..	季节性	250	1.5	..
埃塞俄比亚	42 429	13	..	..	..	26.6	44.2
哈萨克斯坦	93 123	90	14 205	4 000	24 740	8.0	18.8
吉尔吉斯斯坦	34 000	91	417	600	270	6.1	5.5
老挝人民民主共和国	29 811	13	..	4 600	540	6.4	9.8
莱索托	5 940	18	..	..	..	..	..
马拉维	15 451	45	797	700	..	4.8	4.4
马里	18 709	18	734	1 800	..	1.5	..
蒙古	49 250	4	1 810	580	..	6.2	4.8
				(季节性)			
尼泊尔	17 280	57	59	..	..	12.1	6.8
尼日尔	18 951	21	..	300	..	1.5	..
				(季节性)			
巴拉圭	29 500	51	36 ^a	3 100	..	7.6	9.8
摩尔多瓦共和国	12 755	86	1 156	424	1 906	3.7	5
卢旺达	14 008	19	..	基伍湖	..	..	..
				(浅水)			
斯威士兰	3 594	30	300	..	..	2.6	..
塔吉克斯坦	27 767	..	616	200	587	4.0	9.8
前南斯拉夫的马其顿共和国	13 840	..	699	..	388	8.0	1.4
土库曼斯坦	24 000	81	3 181	1 300	7 864	21.9	15.3
乌干达	70 746	23	261	湖泊	..	0.3	0.4
乌兹别克斯坦	81 600	87	4 230	1 100	10 574	30.1	23.2
赞比亚	66 781	22	1 273	2 250	771	6.1	..
津巴布韦	97 267	19	2 583	卡里巴湖	270	13.6	5.9
内陆发展中国家	1 141 059	36	34 192		63 002	221.6	212.2

来源：《2011 年世界发展指标》，世界银行和美国中央情报局，《世界实况资料》。

表 6
部分电信指标

内陆发展中国家	每 100 人拥有的电话线和手机用户				每 100 人中的 因特网用户
	电话主线		手机		
	2000	2009	2000	2009	2009
阿富汗	0.1	0.5	0.0	42.6	3.6
亚美尼亚	17.3	20.4	0.6	85.0	6.8
阿塞拜疆	9.9	15.9	5.2	87.8	27.4
不丹	2.5	3.8	0.0	48.6	7.2
多民族玻利维亚国	6.1	8.2	7.0	72.5	11.2
博茨瓦纳	7.9	7.0	12.9	96.1	6.2
布基纳法索	0.5	1.0	0.2	24.3	1.1
布隆迪	0.3	0.4	0.3	10.1	1.9
中非共和国	0.3	0.3	0.1	13.6	0.5
乍得	0.1	0.5	0.1	20.4	1.5
埃塞俄比亚	0.4	1.1	0.0	4.9	0.5
哈萨克斯坦	12.3	24.7	1.3	109.1	18.2
吉尔吉斯斯坦	7.6	9.1	0.2	81.8	40.0
老挝人民民主共和国	0.8	1.6	0.2	51.2	6.0
莱索托	1.2	1.9	1.1	32.0	3.7
马拉维	0.4	1.1	0.4	15.7	4.7
马里	0.4	0.7	0.1	34.2	1.9
蒙古	4.9	7.1	6.5	84.2	3.6
尼泊尔	1.1	2.8	0.0	19.1	2.0
尼日尔	0.2	0.4	0.0	17.0	0.8
巴拉圭	5.3	6.1	15.3	88.5	17.4
摩尔多瓦共和国	14.2	31.6	3.4	77.3	37.0
卢旺达	0.2	0.3	0.5	24.3	4.5
斯威士兰	3.0	3.7	3.1	55.4	7.6
塔吉克斯坦	3.5	4.2	0.0	70.5	10.1
前南斯拉夫的马其顿共和国	25.2	21.4	5.8	95.1	51.8
土库曼斯坦	8.1	9.4	0.2	29.4	1.6
乌干达	0.3	0.7	0.5	28.7	9.8
乌兹别克斯坦	6.7	6.8	0.2	59.7	17.1
赞比亚	0.8	0.7	0.9	34.1	6.3
津巴布韦	2.0	3.1	2.1	23.9	11.4
内陆发展中国家	2.8	3.9	1.1	34.7	7.1
发展中区域	8.0	12.2	5.5	58.3	18.1

来源：国际电信联盟；见 www.itu.int/ITU-D/ict/。

表 7
外国直接投资，净流入额

(百万美元)

内陆发展中国家	外国直接投资净流入额		
	2000	2008	2009
阿富汗	0	300	185
亚美尼亚	104	1 132	838
阿塞拜疆	130	14	473
不丹	0	30	36
多民族玻利维亚国	736	513	423
博茨瓦纳	57	521	234
布基纳法索	23	137	171
布隆迪	12	14	10
中非共和国	1	117	42
乍得	115	234	462
埃塞俄比亚	135	109	94
哈萨克斯坦	1 284	15 775	12 649
吉尔吉斯斯坦	(2)	265	60
老挝人民民主共和国	34	228	157
莱索托	32	56	48
马拉维	40	170	60
马里	82	180	109
蒙古	54	683	437
尼泊尔	(0)	1	39
尼日尔	8	566	739
巴拉圭	100	109	184
摩尔多瓦共和国	128	708	86
卢旺达	8	103	119
斯威士兰	106	106	66
塔吉克斯坦	24	376	8
前南斯拉夫的马其顿共和国	215	587	248
土库曼斯坦	131	820	1 355
乌干达	181	787	799
乌兹别克斯坦	75	711	750
赞比亚	122	939	959
津巴布韦	23	52	60
内陆发展中国家	3 956	26 340	21 900

来源：联合国贸易和发展会议，见 unctadstat.unctad.org。

表 8
部分千年发展目标指标

内陆发展中国家	赤贫: 收入低于每天 1.25 美元的人口 (%)	营养不良人口	小学入学比例	性别差异指数	产妇死亡率 (每 10 万活产)	森林覆盖面积 (占土地比例)	
	2003-2008	2005-2007	2009 ^a	2009	2008	2000	2010
阿富汗	..	..	..	0.67	1 400	2	2
亚美尼亚	1.3	22	93	1.03	29	11	9
阿塞拜疆	0	11	86	0.99	38	11	11
不丹	26.2	..	88	1.01	200	67	69
多民族玻利维亚国	14	27	95	0.99	180	55	53
博茨瓦纳	..	25	87	0.97	190	22	20
布基纳法索	56.5	9	64	0.89	560	30	21
布隆迪	81.3	62	99	0.97	970	8	7
中非共和国	62.8	40	69	0.71	850	37	36
乍得	61.9	37	..	0.70	1 200	10	9
埃塞俄比亚	39	41	84	0.91	470	13	11
哈萨克斯坦	0.2	8	100	1.00	45	1	1
吉尔吉斯斯坦	1.9	10	91	1.00	81	5	5
老挝人民民主共和国	33.9	23	82	0.91	580	72	68
莱索托	43.4	14	73	1.00	530	0.2	1
马拉维	73.9	28	91	1.03	510	38	34
马里	51.4	12	80	0.84	830	11	10
蒙古	22.4	26	100	0.99	65	7	7
尼泊尔	55.1	16	..	..	380	27	25
尼日尔	65.9	20	59	0.80	820	1	1
巴拉圭	5.1	11	86	0.97	95	49	44
摩尔多瓦共和国	1.9	..	90	0.98	32	10	12
卢旺达	76.8	34	96	1.01	540	14	18
斯威士兰	..	18	83	0.93	420	30	33
塔吉克斯坦	21.5	30	98	..	64	3	3
前南斯拉夫的马其顿共和国	0.3	..	93	1.01	9	36	39
土库曼斯坦	..	6	..	..	77	9	9
乌干达	28.7	21	92	1.01	430	21	15
乌兹别克斯坦	46.3	11	90	0.98	30	8	8
赞比亚	64.3	43	92	0.99	470	60	67
津巴布韦	..	30	..	..	790	49	40
内陆发展中国家			81	0.92	..	18	17

来源: 世界银行, 2011 年世界发展指标; 粮农组织, 世界粮食不安全状况; 教科文组织, 见 <http://stats.uis.unesco.org/unesco/ReportFolders/ReportFolders.aspx>; 联合国, 2010 年千年发展目标报告; 和粮农组织, “2011 世界森林状况”。

^a 在某些情况下, 如果无法提出 2009 年的估计数字, 可能会提出 2007 年或 2008 年的数据。