



## 第六十五届会议

临时议程\* 项目 23(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 2009 年 12 月 21 日第 64/214 号决议提交的，其中大会请秘书长就《阿拉木图行动纲领》和中期审查宣言的执行进展情况向大会第六十五届会议提出分析报告。

《联合国千年宣言》通过至今已经 10 年了，因此本报告同时也对内陆发展中国家在实现各项千年发展目标方面取得的进展作一次审查，并着重提出所经历的一些挑战，包括气候变化。

\* A/65/150。



## 一. 引言

1. 2003年通过的《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>和大会2008年10月3日第63/2号决议所载的中期审查成果，凸显出为了应对内陆发展中国家在努力消除贫穷、保持经济增长和更好地融入世界经济方面的特殊需要和所遭遇到的挑战而加强全球伙伴关系的必要性。

2. 内陆发展中国家有天然的地理困难，无法直接投入海运贸易，所以在发展路上处于不利条件，再加上远离主要的国际市场、过境程序繁琐、运输基础设施不足等问题，又要依赖于沿海过境国的政治稳定以及基础设施和体制机构的素质，种种挑战，不仅影响到它们的经济增长，而且在发展的社会和环境方面，包括在实现各项千年发展目标方面，也引起很多衍生问题。

3. 以建立伙伴关系来克服内陆发展中国家的特殊问题为核心总目标的《阿拉木图行动纲领》，对帮助这组弱势国家实现千年发展目标有直接的作用。《行动纲领》确认运输、国际贸易和经济增长之间的直接联系，其目的在于推动阿拉木图所有利益攸关方在仅仅五个优先领域采取具体行动，确保内陆发展中国家更全面、更有效地融入全球经济。这些优先领域是：(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》构成开展真正的过境运输合作的健全有效的全球基本框架，向内陆和过境发展中国家双方提供一个双赢解决办法。

## 二. 内陆发展中国家在落实千年发展目标方面取得的进展

4. 由于每个有关国家所达到的发展水平不同，内陆发展中国家在实现千年发展目标方面的进展也参差不齐。不过，根据现在掌握的数据，可以得出这组国家的共同趋势。

5. 内陆发展中国家的经济在2003-2007年期间的平均年增长率为7.8%，在2008年减缓到6%（见附件，表1）。促成这种良好表现的因素包括：一般来说比较慎重的宏观经济政策，急剧上涨的商品价格，出口高需求，债务减免，和持续的援助和外国直接投资流入。国内资源本来被认为是用来加快实现千年发展目标进程的财政资源的一大来源。但是，由于这组弱势国家处在内陆，加上过境运输效率低、基础设施不足，所以仍须克服很大的挑战，才能提升为实现千年发展目标所需的国内消费。有18个内陆发展中国家的人均国内生产总值（国内总产值）仍然不到1 000美元。内陆发展中国家的人均收入一直这么低，已经形成恶

<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。

性循环：对运输基础设施的投资是死路一条，因为对运输服务的需求太少；而与此同时，由于基础设施不足，所以经济活动减少，导致可以用来投资于为实现千年发展目标所需的社会部门的国内收入也减少。

6. 总的来说，内陆发展中国家在实现千年发展目标的某些具体目标方面，取得了值得赞扬的进展。特别是，内陆发展中国家在提高初等教育入学率、初等教育两性均等、防止艾滋病毒/艾滋病蔓延、提高能从改善水源获得用水的人比例等方面，都取得了进展。在降低儿童死亡率方面，虽然各国取得了一些进展，但死亡率仍然很高，许多内陆发展中国家不大可能到 2015 年实现千年发展目标。

7. 内陆发展中国家在提高初等教育净入学率方面取得了进展，大多数这类国家应该都能够实现千年发展目标的这一具体目标。在初等教育完成率方面，内陆发展中国家也有了显著改进，在 2000-2008 年期间，它们之中有 80% 的初等教育完成率有所提高。<sup>2</sup> 在大多数内陆发展中国家，初等教育两性均等的情况都有显著改善，这方面的具体目标很有可能会实现。自 2000 年以来，内陆发展中国家妇女在国家议会的代表性也取得了可观的进展。在 2000-2007 年期间，有 21 个国家的妇女所占席位比例显著增加，提高了超过 15%，其中 1 个国家提高了 56.3% 之多(卢旺达)，4 个国家提高了 30% 或更多(尼泊尔、前南斯拉夫的马其顿共和国、乌干达、布隆迪)。<sup>3</sup>

8. 在大多数受到艾滋病严重影响的内陆发展中国家，艾滋病毒流行率或则稳定下来，或则有所下降，不过在 20% 的国家，流行率还是高过 10%。针对艾滋病毒/艾滋病的抗逆转录病毒治疗覆盖率显著提高，虽然治疗缺口还是非常大。在 2000-2008 年期间，除了两国之外，所有内陆发展中国家都在减少 5 岁以下儿童和婴儿死亡率方面取得了一定的进展。不过，大多数这类国家的 5 岁以下儿童死亡率都很高，超过 50 每 1 000 活产，其中非洲内陆发展中国家的儿童死亡率最高。

9. 在 2000-2008 年期间，在使更多人能从改善水源获得用水方面，有 83% 的内陆发展中国家取得了进展。

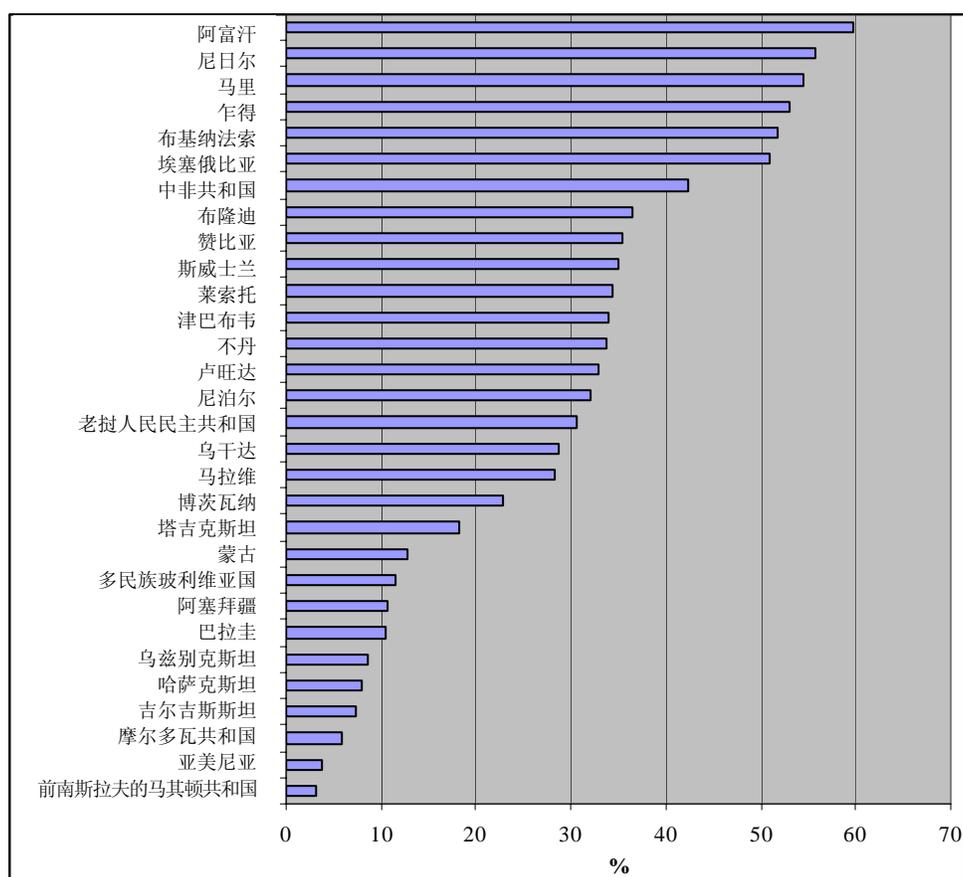
10. 通信基础设施对于内陆发展中国家融入全球经济十分重要。在 2003-2008 年期间，固定电话线的数目在 87% 的内陆发展中国家有所增加。同期内，在所有这类国家，手机和因特网使用者的比率都显著增加(见附件，表 6)。

<sup>2</sup> 除另有注明外，所有有关千年发展目标的数据都来自联合国统计司数据库；见 <http://mdgs.un.org/unsd/mdg/Data.aspx>。

<sup>3</sup> 各国议会联盟，2010 年；见 <http://www.ipu.org/parline-e/ParliamentsAtaGlance.asp>。

11. 与上述的那些千年发展目标所取得的显著进展相比，在减少贫穷、饥饿和产妇死亡率，和改进森林覆盖率、使用改善卫生设施的人口比例及中等和高等教育两性均等这几方面，进展缓慢得多。内陆发展中国家生活在极端贫穷之中的人口比例仍然很高(见图 1 和附件，表 8)。最受贫穷影响的是妇女和儿童。贫穷与失业有高度相关性，而在非洲和东南亚的许多内陆发展中国家，平均失业率仍然超过 10%。<sup>4</sup>

图 1  
内陆发展中国家的人的贫穷指数(2007 年)



来源：联合国开发计划署，《人类发展报告》(2009 年)。

<sup>4</sup> 见国际劳工组织数据库 <http://laborsta.ilo.org> (2010 年 6 月 20 日查得的数据)。

12. 在降低挨饿人口比例方面，内陆发展中国家的进展缓慢。大多数内陆发展中国家不是没有进展，就是进展甚微，不足以达到千年发展目标中关于降低 5 岁以下儿童体重不达标率的具体目标(见附件，表 8)。所有内陆发展中国家，特别是其中的粮食净进口国，由于运输费用高昂，所以粮食价格上涨给它们带来的伤害也最严重。

13. 在大多数这类国家，中等教育两性均等方面的进展都比较缓慢，而在高等教育水平，两性均等的程度仍然非常低。在降低产妇死亡率方面，最近的估计显示，在 2000-2008 年期间，虽然内陆发展中国家取得了一些进展，但是这类国家有 42%的产妇死亡率仍然超过 500 每 10 万活产，其中 4 个国家的产妇死亡率非常高——超过 1 000 每 10 万活产(见附件，表 8)。在提高使用改善卫生设施的人口比例方面，进展缓慢，一些国家的覆盖率仍然很低。在所有这些国家，城乡之间仍有巨大差距，城市地区比乡村人口有更多这种设施。

14. 内陆发展中国家在努力实现千年发展目标方面所面临的巨大挑战包括：财政资源和人力资源有限；缺少用来衡量进展情况和作出决策的数据，特别是关于失业等某些指标的数据；在就业等某些部门始终存在两性不平等的情况；城乡差别和收入差别；以及财政和经济危机、气候变化等多种危机。这些挑战由于内陆发展中国家远离主要国际市场、运输基础设施不足、贸易成本高昂等基本特点而倍为严重。

15. 国际合作和全球伙伴关系对于千年发展目标的实现具有关键重要性。在这方面取得了一些进展。自从《阿拉木图行动纲领》通过以来，流向全体内陆发展中国家的官方发展援助总额有每年约 13%的可观增长，从 2003 年的 1 200 万美元，到 2008 年增至 2 260 万美元(见附件，表 2)。在 2008 年，阿富汗、埃塞俄比亚、乌干达和赞比亚是这组国家中得到官方发展援助最多的国家。

16. 外债作为国民总收入的百分比显著地减少，在 2003 年为 66%，到 2008 年降至 42%(见附件，表 3)。在 2010 年，阿富汗达到了增加优惠的重债穷国倡议所定的完成点，因此也有资格在多边减债倡议下获得进一步债务减免。阿富汗与另外 11 个内陆发展中国家都处在该倡议的同一个最后阶段。到 2010 年 2 月，内陆发展中国家在重债穷国倡议和多边减债倡议之下获得的债务减免总额超过 270 亿美元。不过，内陆发展中国家的债务问题必须通过继续实行审慎的宏观经济政策和加强努力来解决，因为有几个这类国家在全球财政和经济危机之下，有沦为债务困扰国的危险。

17. 在 2003-2008 年期间，流入内陆发展中国家的外国直接投资以可喜的 23%年增长率上升，从 2003 年不到 90 亿美元，增至总额 250 亿美元(见附件，表 7)。不过，这些投资在这组国家之间的分配仍然很不平均，2008 年的总额超过一半流入哈萨克斯坦一个国家。另两个得到最多投资的国家是亚美尼亚和赞比亚。而且，

流入内陆发展中国家的总额仍然只占全球外国直接投资的 1.4% 而已。内陆发展中国家应当加强努力，通过为外国直接投资的进入、设立和保护提供便利，实行有特定目标的奖励计划，与研究和发展机构建立伙伴关系，提供赠款资助创造就业，为购置工业和商业房地产提供财政援助，增强当地的劳动力队伍以及国家的技术和行政机构的质量和数量等措施，吸引更多有利于促进增长和就业的外国直接投资。不过，财政刺激应要慎重细致地运用，以免对政府收入造成长期影响。

18. 世界贸易组织多边贸易制度谈判多哈回合只取得了有限的进展。一定要充分考虑到内陆发展中国家的发展需要。如果各主要发达国家能够减少或者消除农业补助，同时改善非农业市场的准入，将会给内陆发展中国家带来正面的好处。在这方面，世界贸易组织多哈回合谈判先前达成的关于贸易便利化的协定，对内陆发展中国家有特别重要的意义。

19. 在使贸易援助计划展开运作方面，正在取得进展。该计划的用意，是作为建设贸易和营销能力与推动贸易基础设施的工具，内陆发展中国家将会特别从中受益(见第 4.D 节)。

20. 全球衰退凸显出，内陆发展中国家越来越迫切地需要对其经济进行战略性改革，扩充它们的生产基础，以增强它们在全球市场上的竞争力和遭遇外来冲击后的复原力，实现较高速和可持续的经济增长。这是促进社会和人的发展的必要条件。及时、有效地落实《阿拉木图行动纲领》几个密切相连的优先领域各项目标，将会朝着那个战略政策方向作出贡献，帮助内陆发展中国家在实现千年发展目标道路上向前迈进。

### 三. 气候变化与内陆发展中国家

21. 气候变化给内陆发展中国家实现可持续发展、减贫和千年发展目标带来了重大威胁。气候变化加剧了内陆发展中国家土地退化、荒漠化、森林消失等问题。在 1990-2005 年期间，65% 的内陆发展中国家经历了森林消失(联合国统计司数据库)。严重的干旱导致粮食短缺，例如 2002-2005 年间在马拉维、赞比亚、津巴布韦、莱索托、斯威士兰、<sup>5</sup> 尼日尔和埃塞俄比亚经历的情况，或者像在赞比亚那样，压低水力发电量。中亚的内陆发展中国家，包括哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦，由于缺水情况日益严重，都受到了荒漠化的影响，尼泊尔则由于遭受洪水和风暴，可耕地大规模退化。<sup>6</sup> 气候变化又使非洲原本已经干燥的地区进一步旱化，例如，乍得湖的旱化已经导致

<sup>5</sup> 联合国环境规划署和世界复合农林业中心，《气候变化与南部非洲的变化：对农业部门的影响和适应改造》(2006 年)。

<sup>6</sup> 亚洲开发银行，《亚洲荒漠化的防治》，见 [www.adb.org/Environment/desertification.asp](http://www.adb.org/Environment/desertification.asp)。

缺水和生物多样性消减。整个非洲大陆的温度自 1960 年代以来一直上升，例如在非洲热带森林曾经录得 0.29° C 的 10 年暖化率。温度上升威胁到咖啡、茶等一些作物品种，从而加重了内陆发展中国家的脆弱性，因为它们的经济十分依赖一两种农产品。气候变化还影响到内陆国家的淡水渔业，因为它会改变水温和营养物质含量，降低旱季水线，使鱼产量下降。例如，马拉维和乌干达的内陆渔场产量都减少了，而这些渔场是这两国人口重要的粮食和就业来源。

22. 为了有效地应对气候变化，内陆发展中国家既要采取减少灾害的措施，也要采取适应措施。在这方面，国际社会的支持能起关键作用，通过提供可靠的财政资源、技术发展和转让及能力建设，使政策与落实之间的差距得以消除。内陆发展中国家应当竭力利用各种现有的机会，例如全球环境基金以及国际气候变化体制所提供的绿色增长和绿色工作倡议。属于最不发达国家的 17 个内陆发展中国家应当利用按照《联合国气候变化框架公约》第 4 条第 9 款提供的国家适应行动方案支助。不过，也需要为不属于最不发达国家的其他内陆发展中国家拟订支助措施，所以内陆发展中国家应当作为一个集团，为筹措气候变化特别经费进行谈判。

## 四. 优先领域

### A. 基本过境政策问题

23. 繁琐、低效率的条例，对车辆跨界往来的限制，在边界的货物转载、实物检查和卸载，在运输途中无正当理由的检查，相邻国家之间不同的车辆标准，司机和货物的安全保障不足，和贪污腐败，已成为内陆发展中国家连接到海港的跨界运输和物流网络的可靠性、速度和安全受到妨碍的主要瓶颈。

24. 最近的分析发现，与在滨海过境国境内走同样的距离比较，在内陆国地面发送出口货物要多花 4 天时间，进口货物要多花 9 天。更大的问题是，过境链条、过境间接费用(如不必要的条例和贪污腐败)都缺少可预测性，可能使运输费用增加 30 至 100%，加上区域过境协定得不到有效执行，使内陆发展中国家从事国际贸易时面对的问题变得更加严重。联合国贸易和发展会议(贸发会议)报告说，在撒哈拉以南非洲，运货卡车只有 21%的时间在行驶，其余时间都花在边界通关手续、在过境港口动身前的拖延、称重桥秤以及路途上的其他警察截停点。据欧洲经济委员会(欧洲经委会)报告，从中亚到欧洲的路上，过境时间超过一半是花在边界上的等候。

25. 内陆发展中国家在跨界贸易中遇到的无形障碍，只能通过双边和区域一级，在内陆发展中国家和过境发展中国家之间，在各国政府内从事边界管制工作的所有多个机构和管理部门之间，开展更广泛、更大力度的合作，才能消除。包含过境运输业公私部门利益攸关方在内的恰当机构间协调体制，对成功的运输走

廊成功管理、基础设施发展和投资及过境服务运作，都至为重要。为了能够在贸易和运输便利化政策改革的设计、执行和监测方面采取统一的做法，这种合作是必不可少的。这些方面的法律框架必须统一起来，并以有力的政治意愿和决心予以实行，特别是在实行阶段，因为它们是在内陆发展中国家与其区域过境伙伴之间协调一致的过境运输合作战略的单个最重要的构成部分。

26. 这种战略应该涵盖所有各种运输方式。例如在铁路部门，为了改进长距离运输，一个迫切需要处理的方面，是国内与国际运输法的互用适用性问题。以中亚为例，目前有两个法律制度各自制定关于国际铁路和多式联运、包括铁路运单和其他文件的规则。国内铁路运输法的互用适用性很难实现，不过最近拟定的《国际铁路货物运输合同统一规则》（《国际铁路货物运输公约》附录 B）/《国际铁路货物运输协定》联合铁路运单证明，无形障碍是可以通过谈判克服的。但尽管如此，这两个法律制度之间的重要差别仍然存在。例如，上述《统一规则》和《协定》关于赔偿责任的条款几乎完全相同，但是赔偿额却相差很大。如果欧亚各大走廊沿途的所有国家都实行统一的铁路运输法，将有利于发展互相竞争的区域间服务。互补性铁路系统的好例子，是科特迪瓦-布基纳法索之间和塞内加尔-马里之间的两国间铁路，以及由一个特许公司（东非中部铁路公司）在相邻两国（莫桑比克和马拉维）之间经营的铁路。

27. 在公路部门，非洲经济委员会（非洲经委会）响应《阿拉木图行动纲领》2008 年非洲区域中期审查成果文件<sup>7</sup>所载的建议，将会协同非洲联盟委员会和最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处，进行一项关于适用于横贯非洲公路的规范和标准的统一问题的研究，以支持为拟定和缔结一项关于横贯非洲公路的政府间协定而作的努力。据亚洲及太平洋经济社会委员会（亚太经社会）报道，从亚洲公路网和横贯亚洲铁路网的成功实施所获得的证据表明，以有关的政府间协定使这些网络正规化，能吸引成员国作出更坚定的承诺，从国际银行和双边捐助国获得更多资金，和增强同私营部门的协作，从而促进了运输基础设施的协调发展。

28. 为过境运输中的瓶颈问题找出关键性的解决办法，能为内陆和滨海发展中国家双方都带来直接利益。解决办法包括改革过境制度，简化和统一文件要求；创设一站式边境站，以免手续重复；实行海关自动化，减少与官员的直接接触；改革卡车货运条例，促进竞争；和设立内陆清关中心或陆港，预先办理清关手续。

29. 认识到过境政策改革的重要性，所有区域的内陆和过境发展中国家都继续在跨界运输和贸易便利化方面取得较大的进展。根据世界银行的《2010 年营商环境报告》，卢旺达和吉尔吉斯斯坦已跻身最佳表现国之列。吉尔吉斯斯坦取消了 6

<sup>7</sup> 见 E/ECA/ALMATY《阿拉木图行动纲领》/08。

份以前必须提供的文件，并简化了检查程序，使跨界贸易通行得更快。卢旺达是跻身最佳表现国行列的第一个撒哈拉以南非洲经济体，从 2001 年起，就一直在稳步改革其商业法和机构体制，实行种种行政改革，如延长边境办事时间和增强合作，并取消了要求进出口商提供的一些文件，贸易通行时间得到改进。马里通过采用电子数据交换系统，改进贸易商所用的终端设施，和简化文件要求，减少了边界上的延误。马拉维通过实行基于风险的检查制度，和对经过事先核可的贸易商实行抵达目的地才清关的计划，也减少了延误。喀麦隆改善了杜阿拉港，并采用货物追踪系统和扫描机，缩短了进出口时间，改进了货物的过境安全。塞内加尔也受益于其集装箱码头管理工作的私有化。

30. 巴拉圭通过采用电子出口系统，和改进了基于风险的检查制度，缩短了贸易通行时间。在南亚，贸易商受益于孟加拉国吉大港采用的自动化进出口清关系统。随着物流业竞争的增加，越南通过采用了海关才进行清关审核的办法，和安装软件让贸易商自己几对清关货物适用的关税，提高了清关效率。这些改革是越南加入世界贸易组织的成员改革方案的一部分。亚美尼亚通过鼓励银行业和海关经纪服务业的竞争，以及减少要检查的货物数目，和精简货物清关所需的文件数量，加快了跨界贸易。阿塞拜疆将多个机构合并成一个海关服务窗口，缩短了货物清关和运过边界所需的时间。

31. 年复一年，内陆和过境发展中国家这两组国家，通过广泛改革其过境运输政策，渐渐看到了为了减少边境拖延和效率低下的情况，使贸易更顺利地流通而作出的努力取得了成果。从 2005 年到 2009 年，内陆发展中国家完成出口正式手续所花的平均时间缩短了 9 天，即 16%。在同期内，进口所需的时间从 60 天减至 52 天，即缩短了 13%。不过，进口到一个内陆发展中国家通常比进口到其滨海邻国至少多花一星期时间，而且国与国之间的差别可能很大，特别是在非洲和中亚。这两个区域的进出口费用仍然是最高的。以尼日尔为例，出口商从签订销售合同之时起到货物装到船上，要用 59 天时间和花费 3 545 美元，才能完成所有正式手续。在贝宁，出口商只需花一半那么多时间和三分之一的费用。

32. 参与包含政策统一、过境改革、基础设施改造、贸易物流及便利化项目的协调一致区域一体化努力，是内陆发展中国家受益于国际贸易的关键所在。虽然所有各个区域都在取得进展，但是还需要作出很大努力，才能消除在《阿拉木图行动纲领》实施上的不足。应该制订公认的走廊监测指标，用来检查内陆发展中国家主要贸易路线上的进展情况。走廊指标详细显示延误和过境时间变化在哪里发生，以及内陆发展中国家的过境费用与滨海国的相比如何。目前不同的国际组织采用的走廊监测指标计量办法并不一致。将这些指标统一起来，就可以对贸易走廊进行跨国和跨区域的监测。

33. 特别是在非洲，内陆发展中国家之间的联合跨界举措渐渐深入人心。在肯尼亚与乌干达边界的马拉巴(这个次区域最繁忙的边境站之一)、赞比亚与津巴布韦

边界的奇龙杜、津巴布韦与莫桑比克边界在横贯卡拉哈里沙漠走廊沿线的福布斯/马奇潘达，以及在西非加纳、布基纳法索、多哥和马里的一些边境，开始实行一站式边境站举措。此外，越来越多内陆发展中国家，例如在西非，在过境邻国的港口设有保税仓库。一些特许铁路公司正在建设设施来加快过境运输，例如布基纳法索瓦加杜古的 Sitarail 国际终点站提案，和赞比亚与津巴布韦之间的维多利亚瀑布过境点的 ZRS 公司海关担保设施。

34. 在亚洲，上海合作组织的成员国（其中 4 个是内陆国）在亚太经社会和亚洲开发银行的协助下，正在致力于拟订一项国际公路运输便利化协定。老挝人民民主共和国、缅甸、泰国和越南也正在加强相互间的经济合作，通过执行《大湄公河次区域便利货物及人员跨境运输协定》各个附件和议定书来减少运输费用，提高货物和人员往来效率，以支援农村和边境地区的发展，提高低收入群体的收入，提供就业机会，和促进旅游业，为减贫作出贡献。经济合作组织最近的一项倡议，目的是推动在港口或者最接近港口的地方创建自由经济区，向其内陆成员国提供特别服务和设施。作为支持，还会在过境国的港口为内陆发展中成员国提供行政设施和许可证及投资机会，在港口建立“经济合作组织区”，以及成立内陆国和过境国对话论坛。

## B. 基础设施的发展和维护

35. 对内陆发展中国家来说，由于它们的不利处境，就是无法控制境外的运输情况，同时要依靠贸易走廊才能通往港口或区域贸易伙伴，所以贸易走廊基础设施的状况、重建的需要，以及最重要的是，是否能够持续获得维护这些设施的资源，都是引起关切的关键问题。不过，由于许多这些国家规模很小，所以政府在筹措资金来支付发展基础设施的庞大固定费用方面面临巨大困难。通过有效的区域机构，在强有力的政治共识支持下开展区域合作，才能共同制定进行区域投资、管理和发展将亚洲、非洲和南美洲的内陆发展中国家与海港连接起来的公路和铁路贸易走廊的优先次序。

36. 运输链条的最薄弱环节，通常是在转运点。建立高效率的内陆运输连接，例如在铁路与港口设施之间的连接，已经成为内陆发展中国家及其过境邻国面对的最迫切挑战之一。这些弱点一部分是有形的，即各种运输形式之间没有有形的联系，没有进行转运的基础设施；一部分是体制性的，即转运点的管理责任不是明显地属于主管其中哪一种运输形式的机构；还有一部分是作业上的，即各种税款的征收和贪污腐败使费用上涨，并且拖慢行动。

37. 尽管有种种艰巨的挑战，然而所有内陆区域都仍然取得了进展。布基纳法索参与兴建几个陆港，其中一个是同科特迪瓦合作兴建的，也将用来为尼日尔服务。布基纳法索正在开发的另一个陆港，将以铁路连接到加纳的特马和塔科拉迪两个海港。埃塞俄比亚正在进入吉布提的门户之处兴建一个陆港，并已成

立陆港服务管理局。在海运方面，加纳、科特迪瓦和尼日利亚正在进行港口扩建和改造，包括港口设备的现代化和港口作业的电脑化。不过，在撒哈拉以南非洲，只有少数几个港口能够接受运往那里的大部分货物。很多港口的设备落后，作业效率低。必须开发更多的深水港，现有港口的服务和能力也要改进，使它们跟上国际标准。

38. 随着 27 个非洲国家设立了公路基金，可以看到它们加紧了努力来维护现有的公路和扩充各种基础设施。它们还加强了宣传努力，让更多人认识到，铁路和内陆水道是比公路便宜的重要运输方式。中非区域是非洲大陆基础设施网最薄弱的区域，现在打算通过刚果河-乌班吉河-桑加河流域国际委员会，扩大其内陆水道的开发规模。该委员会认识到刚果河未经开发的潜力，它有长达 12 000 公里的通航水道网，覆盖 9 个国家近 400 万平方公里的面积。河道走廊的基础设施陈旧不堪、效率低下，航道标示不足，还有许多阻碍航行的无形障碍。该委员会计划改进各种有形和监管安排，以期有效地将内河航行重新发展起来。

39. 在亚洲，努力的方向是实现建立一个涵盖整个亚洲大陆的国际一体化联运和物流系统的愿景。这个愿景的核心部分，是亚洲公路网和横贯亚洲铁路网的发展和升级，同时发展联运接口，以提供跨界的和与港口的连接。2009 年 9 月，根据中国、印度和哈萨克斯坦的提议，通过了《亚洲公路网政府间协定》的修正，以包括：(a) 中国境内的乌鲁木齐-塔克什肯路段，连接到蒙古的雅浪塔；(b) 印度境内的普尔巴里-斋关路段，将 AH48 公路从不丹边境延伸过来；和(c) 哈萨克斯坦境内的阿克托别-赛尚路段，作为 AH61 公路的支路。这样，这个区域的所有内陆国就都有公路连通了。

40. 在南美洲，多民族玻利维亚国敲定了总值 12 亿美元的公路项目，计划在两三年内完成，经费主要来自安第斯开发公司、巴西开发银行和美洲开发银行。修建连接巴西最大港口桑托斯与智利阿里卡、伊基克两个港口的 4 700 公里洋际公路的新工程已经动工，最近在玻利维亚境内已有一些较短的路段启用。南美洲区域基础设施一体化倡议之下的这个关键性项目计划于 2011 年竣工，将可加强区域一体化和贸易。玻利维亚还将受益于连接巴西与秘鲁北部边境海岸的南方洋际公路，这个项目的 2010 年最后阶段工程从安第斯开发公司获得了 2 亿美元的额外贷款。

41. 南美洲的铁路一体化在受到长时期忽视之后，最近终于取得了进展。2010 年 5 月，巴拉圭和巴西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。此外，安第斯开发公司和阿根廷政府已经核可向巴拉圭连接阿根廷的 1.66 亿美元铁路一体化方案提供贷款。

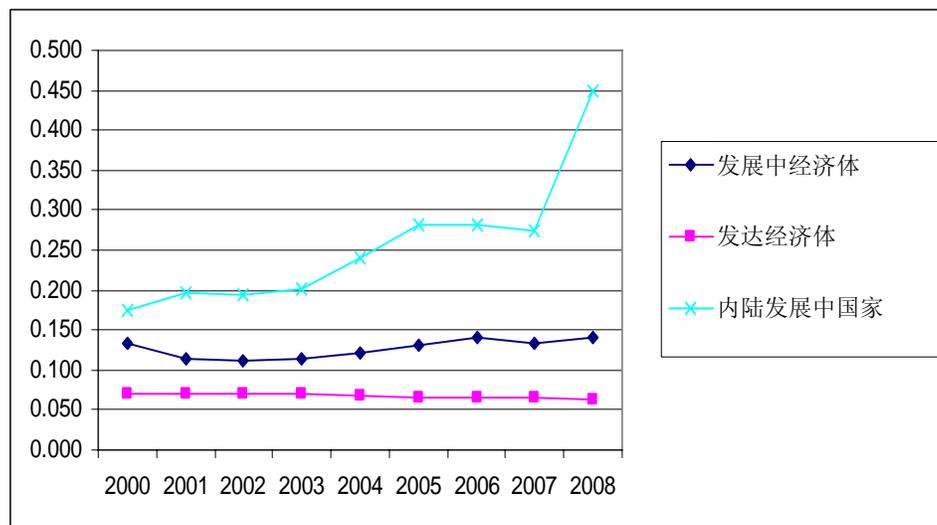
## C. 国际贸易和贸易便利化

42. 生产活动在哪里进行，是决定运输费用的一个重要因素，因为它决定了生产者到消费者之间的距离。离主要市场远，就会导致额外贸易成本，不过国际运输具有减少相关经济不利条件的潜力。由于运输和通信费用降低、质量和速度提高，全世界的贸易成本已经下降。不过，并非所有国家都同样受益。对运输服务需求越大的地方，运输费用下降得越快。产品贸易的规模大，其竞争力就提高，能够在运输部门形成规模经济。这导致较低的贸易和运输成本，又进一步激励了贸易，可以做得更加专门化和更多地互相交换。确实有一些发展中国家打入了国际市场，受益于较低的运输成本，但是大多数其他发展中国家却还做不到。31 个内陆发展中国家都属于第二类国家，它们虽然想努力利用贸易机会来谋利，通过打进全球市场来促进自己的发展和增长，但是仍然面临诸多困难。

43. 在执行《阿拉木图行动纲领》以来 7 年里，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。不过，这样突出的出口增长只发生在少数几个内陆发展中国家，而且主要是由于初级商品价格的急剧上升，特别是石油和矿产价格的显著上涨。事实上，单单哈萨克斯坦和阿塞拜疆两国的出口值合起来，就占了这组国家出口总值的 78%。内陆发展中国家在全球经济中仍然大多处于边缘地位，这可见于它们在世界货物贸易中所占的份额始终很低，一直在 1% 之下浮沉，从 2003 年的 0.45%，到 2008 年升到 0.96% (见附件，表 4)。

44. 内陆发展中国家的出口结构，也是一个需要考虑的重要因素。它们常常依赖于极少数几种体积很大的初级农产品和矿产品。如下图所示，发展中国家的出口集中率从 2000 年以来一直保持相对稳定，但是内陆发展中国家的却大大上升，原因是全世界对矿产和燃料有更大的需求。这清楚地显示出它们的出口多样化有限，很容易因外来冲击而受到伤害。改变出口品的组合，提高服务和“低体积高价值货物”类产品的比例，将可帮助减少这些国家由于市场距离和过境障碍而需要额外花费的交易成本。在这个不断变化的世界里，为了减少内陆发展中国家面对贸易冲击的脆弱性和出口收入的损失，实行以出口多样化为宗旨的政策具有关键意义。

图 2  
内陆发展中国家和其他类别国家的出口集中度，2000-2008 年  
(Herfindhal-Hirschmann 指数)



来源：《贸发会议统计手册》。

45. 由于生产和出口缺少多样化，在 2008/2009 年商品价格暴跌，估计使 2009 年的全世界贸易总量骤降 11%<sup>8</sup> 的时候，这组国家受到了严重影响。国际贸易中心对这场危机对贸易产生的影响进行的分析显示，内陆发展中国家对经济合作与发展组织(经合组织)的出口值下跌得最厉害，达到 34.2%，而与此相比，发展中国家整体对经合组织的出口(不包括武器和矿产)只减少了 18.1%。在危机中出口下降那么多，凸显出内陆发展中国家面对不利冲击的高度脆弱性，和它们的出口结构缺少多样性的事实。

46. 内陆发展中国家受益于多种关税特惠计划，其出口除了武器以外，超过 90% 享有免税和无配额限制进入市场的机会。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，这些优惠往往还是只有为数有限的一组出口产品能够利用。此外，它们的出口值(不包括武器和矿产)只有 40.5% 是输往经合组织国家。繁琐、不统一的原产地规则，也严重阻碍着现有出口对优惠关税的利用，这些规则与受惠国的发展水平并不相称(见下面表 1)。2008 年，内陆发展中国家对加拿大、美利坚合众国和欧洲的出口达到将近 660 亿美元(不包括武器和矿产)，其中 120 亿美元是有资格获得优惠待遇的，不过内陆发展中国家的出口商仍然为此数之中的 28 亿美元缴付了全额关税。从百分比来看，内

<sup>8</sup> 经济和社会事务部，《2010 年世界经济形势与展望：2010 年年中增订本》。

陆发展中国家作为一个整体，其关税优惠利用率最低(77.1%)，与此相比，最不发达国家为89%，发展中国家整体为81.5%，即使不包括武器和矿产也只有69.9%。

表 1

2008 年的关税优惠和利用率(单位: 百万美元)

出口国家类别	出口总值	免税出口 (最惠国=0%)	应纳税 的出口	有资格享受 优惠的出口	实际上按照优惠 制度入境的出口	利用率(%)	利用率(不 包括矿产和 武器)(%)
发展中国家(不 包括金砖四国)	1 010 570	569 882	141 887	291 031	237 047	81.5	77.2
最不发达国家	74 305	27 590	6 230	40 375	35 930	89.0	81.0
内陆发展中国家	65 973	48 906	4 800	12 010	9 262	77.1	69.9

来源: 国际贸易中心。

注: 金砖四国指巴西、俄罗斯联邦、印度和中国。

47. 原产地特惠规则有的非常复杂，限制性又高，特别是对于脆弱发展中国家有最大利害关系的那些产品。加拿大的普遍优惠计划是一个最佳做法的榜样，它主要是用单一种方法来确定原产地，并大方地适用累加规定。欧洲联盟委员会正在审议制定立法，根据简单化和有利于发展的标准，修订现行的原产地特惠规则，使受益国真正有可能享受到所提供的优惠关税待遇，从而鼓励它们的工业发展。

48. 贸易便利化已成为在关税逐渐减少、限额逐渐消除、贸易壁垒较少的国际环境中从国际贸易获得收益的最重要贸易政策工具。有大量证据表明，海关现代化、打击贪污腐败、统一国际运输走廊沿线的通关手续，能够立即缩短经济距离，节省时间，和提高物流与供应链的可靠性。内陆发展中国家早就认识到这一点，很早就积极参与世界贸易组织关于贸易便利化的谈判。

49. 多哈回合的贸易便利化谈判是很独特的谈判，理由有几个。在这个谈判论坛上，罕见地取得了不小进展。现已根据所有成员的提议和建议，拟就一份综合谈判案文初稿，共有16条，包含大约50项措施。不过，这些谈判最突出的与别不同点是，世界贸易组织成员许诺提供大量技术援助，帮助发展中国家在这些谈判中有效地进行谈判，和协助它们执行谈判结果。在执行方面，谈判的任务中规定，如果得不到援助，就不要要求需要援助的成员予以执行。由于关于贸易便利化的谈判已经进行到接近完成的阶段，所以应会成为多哈回合的早期成果之一，因此应该不会受到多哈回合的其他谈判的拖延。

50. 内陆发展中国家在2009年10月于斯威士兰举行的第三次贸易部长会议上进一步加强了它们之间的团结。会议的主题是“在全球经济危机时期加强贸易竞争力”。内陆发展中国家的贸易部长和政府高级官员聚在一起，回顾自2007年在乌兰巴托举行的部长级会议以来取得的成就，并讨论采取什么政策和措施来最好地

应对这些国家在努力从国际贸易获得更多利益方面面临的挑战。高级代表办事处为推动这次会议作出了财政和实务贡献。部长级会议的成果——《埃祖尔韦尼宣言》，是这组国家在贸易问题上搭建起来的最新政策平台。

#### D. 国际支助措施

51. 国际社会认识到，要想使《阿拉木图行动纲领》得到及时、有效的执行，就必须由所有利益攸关方作出协调一致的努力，建立协作平台。在世界各地的内陆区域建立高效率的过境运输系统，对位于最偏远地区、条件最不利的发展中国家来说，将能大大刺激它们的经济增长，提高生活水平，增进贸易，增加就业机会，和增强社会融合。运输和贸易便利化有助于创造有利条件，必须在国家和区域各级的发展战略中得到优先重视，以期使内陆发展中国家迫切需要的与全球生产链和全球市场的联系得以建立起来。

52. 内陆发展中国家要想将其经济潜力发挥出来，就需要在跨界基础设施方面作大量的投资。据亚太经社会估计，为了填补横贯亚洲铁路网的 8 200 公里空白，需要大约 240 亿美元的投资，包括大约 90 亿美元用来填补内陆发展中国家境内的 2 600 公里空白。在撒哈拉以南非洲，根据最近的一项评估，将 15 个内陆发展中国家连接到主要海港的贸易走廊，约有 70% 属于状况良好或较好，有双边和多边捐助者提供越来越多的资源来改善这些路线上的有形基础设施。将这些走廊的其余 30% 提升到良好状况估计要耗费大约 15 亿美元，另加每年接近 10 亿美元的维护费用。撒哈拉以南非洲的铁路由于长期忽视维护工作，所以积压下来所需的投资高达 30 亿美元之多。

53. 不过，对运输和过境基础设施的投资要有一定的贸易量，才具有商业可行性。贸易量低，运输服务就不够频密，竞争也比较少。规模不经济，就导致运输费用增加，反过来又使贸易量减少。许多内陆发展中国家面临的挑战是，由于它们的贸易量低，所以无论是在内陆发展中国家自己，还是在相邻的过境国，都没有足够经济理由来投资于技术和基础设施。为了克服这些限制，这些国家应当越来越多地从次区域走廊着眼，寻求资金开展贸易和运输基础设施综合项目。

54. 内陆发展中国家将官方发展援助分配到运输、储存和通信部门的份额，2008 年的整体平均增至 8%，最高值为超过 30% 的蒙古、巴拉圭、斯威士兰和乌兹别克斯坦。这证实了近来的一种走向，就是更为重视对贸易和基础设施的援助。

55. 随着非洲的机构重申，它们决心遵照非洲基础设施发展方案，共同致力于扩充各种区域基础设施，它们为发展基础设施筹得的资金大大增加。尽管在全球经济下滑的影响之下，2009 年向非洲基础设施项目作出的外部财政承诺总额仍然上升到近 400 亿美元，单单非洲基础设施联合会成员的投资就增长了 45%，从 2008 年的 137 亿美元增至 2009 年的 195 亿美元。

56. 这种积极的趋势也反映在贸易援助计划所取得的进展中，这个计划具有潜力大大推动帮助内陆发展中国家克服在贸易方面遇到的一些最严重的障碍。区域公路运输走廊上的瓶颈，以及与贸易和运输有关的基础设施发展，是利用贸易援助来加以解决的当然选择。经合组织 2008 年的初步数据显示，贸易援助流入额继续增加，以实值计算的增长率为 10%左右，承诺的资金达到 417 亿美元。在 2008 年，包括阿富汗、埃塞俄比亚、马里和蒙古在内的前 20 个接受国引来的贸易援助占流入额的 70%以上。日本、美利坚合众国、欧洲联盟、世界银行和德国是主要的提供国。应将确保现已承诺的贸易援助及时、继续不断地交付给发展中国家列为一件优先事项，以保证正在进行的贸易援助方案都能不间断地得到执行，从而帮助内陆发展中国家减轻经济危机所造成的部分影响，并且更充分地受益于贸易的持续复苏。

57. 发展中国家对贸易议程的更加重视，也反映在世界银行集团与贸易有关的活动和投资的扩充。世界银行与贸易有关的贷款自 2002 年以来增加了一倍多，从 2002 年的 5.5 亿美元，到 2008 年增至大约 140 亿美元。优惠贷款增加了超过一半。在世界银行最近设立的贸易便利化贷款机制所核准的项目中，大约 600 万美元是投资在亚洲和非洲的内陆和过境发展中国家，用来加强贸易便利化制度的质量，减少贸易成本，从而增强它们在全球市场上的竞争力。

58. 公共部门与相关商业部门之间的伙伴关系，对于提高内陆和过境发展中国家运输和贸易基础设施及服务的效率和可持续性至为重要。2009 年 12 月举行的关于运输和贸易便利化问题的第二届贸发会议多年期专家会议着重指出，各国政府越来越多地为这种基础设施和服务的筹资、建设、运营和维护寻求私营合作伙伴。在当前经济危机的背景上，公私部门都发现，它们筹得资金的可能性减少了，因此新的港口和机场基础设施项目都受到了影响。重要的是，公私部门要密切合作，以避免今天在运输投资方面的周期性缩减导致明天的能力制约和贸易障碍。

59. 国际组织在促进政府机构与私营部门实体开展合作方面能起关键的作用，加强了对贸易便利化合作平台的构建和运作的支助。贸发会议和欧洲经社会创建了一个网上储存库，至今已有 13 个国家(其中 5 个是内陆发展中国家)通过它分享关于本国的工作队各种活动的结构和范围的信息，从而帮助各个组织了解这些工作队所面临的挑战，并提供有针对性的支助来加强它们的能力。撒哈拉以南非洲运输政策方案编写了一份关于如何建立和支助走廊国家组的指导说明，并协助区域经济共同体的运输协调委员会拟订区域经济共同体运输活动执行计划，其中除其他外，包括建立非正常做法观察站、一站式边境站、走廊委员会，和统一各边境站的监管安排。

60. 非洲开发银行、法国开发署、欧洲联盟委员会和世界银行正在支持一项新开展的为了便利从喀麦隆到乍得和中非共和国的过境交通而改革过境制度的尝试；这条走廊是发展中国家中国际运输费用最高、物流情况最差的路线之一。改革的

主要内容，是采用单一份过境文件，取消路上的所有检查站，和使用基于贸发会议的海关数据自动化系统(海关数据系统)程序的信息技术。计划中的过境改革实行后，预期会在较大可预测性、较短交货时间、较低价格几个方面带来相当大的利益。

61. 亚洲开发银行继续通过多种活动，对亚洲区域执行《阿拉木图行动纲领》发挥重大作用。它增加了向区域过境运输基础设施项目分配的资源 and 提供的资金，用来支持中亚区域经济合作方案国家(即阿富汗、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦)加强国内公路网和边界公路网，和支持南亚国家(即不丹和尼泊尔)增强与印度河孟加拉国的连通性。亚洲开发银行向老挝人民民主共和国提供援助，通过进一步实施跨境运输协定，在边境检查站提供单一窗口/一站检查，加强与参加大湄公河次区域经济合作方案的各个邻国的连通性，使大湄公河次区域能够降低运输成本，增进货物和人员的流动，为跨境贸易和投资提供更多机会。

62. 世界海关组织负责制定和维持使海关程序得到简化和标准化的文书和建议，改进过境政策和贸易便利化是它的长期优先任务。目前有 9 个内陆发展中国家是《关于简化和协调海关业务制度的京都公约》修订本，另有 6 个正在申请加入。有几个内陆发展中国家虽然并未加入该公约，却在依照它的规定行事。在世界贸易组织多哈回合谈判期间提出的贸易便利化提案，绝大多数都与该公约相符。哥伦布方案是世界海关组织最重要的能力建设方案，其受益者有 20 多个内陆发展中国家，目的是全面执行《SAFE 全球贸易安全与便利标准框架》，同时也是为世界贸易组织的贸易便利化谈判可能达成的成果作准备，以及支助其他世界海关组织标准的实行。

## 五. 执行和审查

63. 《阿拉木图行动纲领》强调，为了实现其各项目标，关键的是要使其各种执行和审查安排能够在次区域、区域和全球各级有效地运作。双边、次区域和区域合作，是建立高效率过境运输系统的必要条件，必须如大会第六十三届会议对《阿拉木图行动纲领》进行中期审查的高级别会议的宣言所重申，在国际社会的支持下，以内陆和过境发展中国家的相互利益为基础，促进这种合作。

64. 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继续努力，通过进一步动员国际上和全联合国系统的支持和开展提高认识运动，向内陆发展中国家提供协助。作为对中期审查宣言的回应，该办事处向内陆发展中国家集团提供实质性援助，帮助拟订关于内陆发展中国家国际智囊团的政府间协定草案，以期建立一个进行高质量研究和提供政策咨询的高级研究中心，推动进一步加强内陆发展中国家的分析能力。该办事处还对欧洲安全与合作组织的经济和环境论坛第十八次会议作出了贡献，会议的主题是在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。会议突出了 8 个欧安组织内陆成员国和 2 个内陆观察员的特殊需要。

65. 联合国系统各个组织继续努力拟订国际上可以接受的指标来衡量《阿拉木图行动纲领》的执行进展。高级代表办事处根据可以获得的关于各种宏观经济变数、官方发展援助、债务可持续性、国际贸易参与程度以及一些特定的运输基础设施指标的最新数据，编成订正统计资料。亚太经社会的时间/费用-距离方法得到进一步应用，用来监测亚洲各条走廊和过境点的表现。为了适用于老挝人民民主共和国永珍与泰国拉加班港之间的特殊过境运输情况，对这个方法作了更新。在亚洲开发银行援助下，中亚区域经济合作方案的成员国(包含 7 个内陆国)在 2009 年将这个方法应用于中亚区域经济合作方案区内的走廊，找出了需要改进的瓶颈。

## 六. 结论和建议

66. 畅通、可靠的运输系统，是《阿拉木图行动纲领》所要建立的过境运输合作全球框架的核心所在，对内陆发展中国家的整体经济和社会进展、对它们与过境邻国的和平合作、对它们的发展目标是实现，都起着关键的作用。

67. 国际社会应当针对内陆发展中国家所关切的特殊发展问题和需要，及时向这些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。在这方面，需要进一步制定用来衡量为应对最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家特殊需要而建立的各种全球伙伴关系的指标。

68. 为过境运输中的瓶颈问题找出关键性解决办法，能立即为内陆和滨海发展中国家双方都带来利益。解决办法包括改革过境制度，简化和统一文件要求；创设一站式边境站，以避免手续重复；实行海关自动化，减少与官员的直接接触；改革卡车货运条例，以促进竞争；和设立内陆清关中心或陆港，预先办理清关手续。

69. 在区域、次区域和双边各级进一步加强内陆发展中国家与其过境邻国之间的有效密切合作与协作，其重要性怎么估计也不会过分。必须加强贸易和运输便利化方面的机构体制合作安排，以便建立明确、统一的监管框架来促进和支持在走廊一级或区域一级采取的举措。私营部门的参与对于过境运输和贸易政策改革项目的成功至关重要。贸发会议、各个区域委员会和区域组织应当进一步加强它们在这方面提供的支助和开展的能力建设活动。

70. 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。

71. 应当拟订公认的走廊监测指标，用来衡量将内陆发展中国家连接到海港的贸易走廊的表现，以及它们在改革物流与贸易便利化做法方面的进展。高级代表办事处、各个区域委员会、世界银行和相关的次区域组织应当合作拟订一项关于使用走廊监测共同框架的国际协定。

72. 国际社会应当向内陆发展中国家所生产的货物提供更宽的市场准入，以减轻它们的地理不利条件所造成的高昂贸易交易成本。同时，还应当广泛适用透明、有利于发展的原产地特惠规则，以提高现行计划的利用率，进一步鼓励对内陆发展中国家的外国直接投资。应当立即向内陆发展中国家提供更多技术援助，以确保它们有效地参加世界贸易组织的贸易谈判，特别是关于贸易便利化的谈判，和参与执行将来达成的协定。

73. 突出贸易援助与落实《阿拉木图行动纲领》各项优先任务(特别是建立贸易和运输基础设施及实行各种贸易便利化措施)之间的联系，能为内陆发展中国家带来巨大的好处。为此，内陆发展中国家应当将贸易纳入其国家和区域发展战略的主流，以加强对贸易援助计划的掌握权。

74. 捐助国及金融和发展机构应当继续向内陆和过境发展中国家的过境运输基础设施和贸易便利化项目提供更多的财政资源，以期增强区域内的连通性，完成缺失的路段，并确保战略性海运走廊的正常运作。最近贸易援助流入额的扩大值得欢迎，但是覆盖范围和可预测性仍然存在问题。各个区域经济共同体应当加强同双边和多边捐助者的政策协调和战略合作，以增强贸易援助在各种区域一体化项目之间的有效分配。

75. 谨此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。

## 统计附件

表 1  
国内生产总值

内陆发展中国家	按 1990 年不变价格计算的国内总产值估计数(百万美元)					人均 (现值美元)	国内总产值平均年增长率(%)			
	2000	2003	2006	2007	2008	2008	2000-2003	2003-2006	2007	2008
阿富汗	2 713	5 420	7 553	8 775	9 069	466	25.9	11.7	16.2	3.4
亚美尼亚	1 464	2 070	2 957	3 366	3 596	3 877	12.3	12.6	13.8	6.8
阿塞拜疆	3 835	5 179	9 700	12 130	13 443	5 298	10.5	23.3	25.1	10.8
不丹	468	594	718	871	929	1 933	8.3	6.5	21.4	6.6
多民族玻利维亚国	7 047	7 542	8 598	8 991	9 543	1 723	2.3	4.5	4.6	6.2
博茨瓦纳	6 337	7 655	8 713	9 170	9 475	6 108	6.5	4.4	5.3	3.3
布基纳法索	5 181	6 274	7 417	7 685	8 031	522	6.6	5.7	3.6	4.5
布隆迪	970	1 023	1 132	1 173	1 226	138	1.8	3.5	3.6	4.5
中非共和国	1 690	1 556	1 677	1 740	1 778	464	-2.7	2.5	3.7	2.2
乍得	2 172	3 004	4 341	4 347	4 362	765	11.4	13.1	0.2	0.3
埃塞俄比亚	14 938	16 068	22 617	25 136	27 978	319	2.5	12.1	11.1	11.3
哈萨克斯坦	20 594	28 058	37 298	40 541	41 879	8 535	10.9	10.0	8.7	3.3
吉尔吉斯斯坦	1 737	1 958	2 156	2 341	2 518	934	4.1	3.3	8.5	7.6
老挝人民民主共和国	1 593	1 887	2 344	2 529	2 719	858	5.8	7.5	7.9	7.5
莱索托	846	921	1 048	1 101	1 140	788	2.9	4.4	5.1	3.5
马拉维	3 148	3 252	3 981	4 296	4 615	278	1.1	7.0	7.9	7.4
马里	3 742	4 699	5 368	5 598	5 863	677	7.9	4.5	4.3	4.7
蒙古	1 448	1 671	2 153	2 373	2 583	1 991	4.9	8.8	10.2	8.9
尼泊尔	6 676	7 273	8 027	8 405	8 875	465	2.9	3.3	4.7	5.6
尼日尔	3 268	3 982	4 531	4 680	4 956	354	6.8	4.4	3.3	5.9
巴拉圭	5 442	5 765	6 442	6 878	7 277	2 581	1.9	3.8	6.8	5.8
摩尔多瓦共和国	1 380	1 684	2 037	2 098	2 249	1 664	6.9	6.5	3.0	7.2
卢旺达	2 646	3 093	3 749	4 045	4 500	458	5.3	6.6	7.9	11.2
斯威士兰	1 398	1 495	1 628	1 692	1 736	2 369	2.3	2.9	4.0	2.6
塔吉克斯坦	1 091	1 472	1 555	1 602	1 728	363	10.5	1.8	3.0	7.9
前南斯拉夫的马其顿共和国	4 215	4 173	4 700	4 979	5 243	4 407	-0.3	4.0	5.9	5.3
土库曼斯坦	2 413	2 606	3 446	3 846	4 223	1 754	2.6	9.8	11.6	9.8
乌干达	7 895	9 334	11 630	12 636	13 841	500	5.7	7.6	8.6	9.5
乌兹别克斯坦	14 469	16 448	20 338	22 270	24 052	946	4.4	7.3	9.5	8.0
赞比亚	4 002	4 523	5 367	5 679	6 037	1 144	4.2	5.9	5.8	6.3
津巴布韦	9 267	7 743	7 082	6 650	5 813	314	-5.8	-2.9	-6.1	-12.6
<b>内陆发展中国家</b>	<b>144 084</b>	<b>168 425</b>	<b>210 304</b>	<b>227 623</b>	<b>241 272</b>	<b>1 113</b>	<b>5.3</b>	<b>7.7</b>	<b>8.2</b>	<b>6.0</b>
<b>过境发展中国家</b>	<b>3 779 890</b>	<b>4 376 933</b>	<b>5 537 853</b>	<b>6 033 051</b>	<b>6 438 442</b>	<b>2 662</b>	<b>5.0</b>	<b>8.2</b>	<b>8.9</b>	<b>6.7</b>
<b>发展中经济体</b>	<b>6 523 995</b>	<b>7 360 564</b>	<b>9 046 038</b>	<b>9 731 415</b>	<b>10 258 880</b>	<b>3 165</b>	<b>4.1</b>	<b>7.1</b>	<b>7.6</b>	<b>5.4</b>

来源：国民账户主要综合数据库，联合国统计司，<http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (2010年2月1日查得的数据)。

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) <sup>a</sup>					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) <sup>b</sup>		
	2003	2005	2006	2007	2008	2008	2003	2006	2008
阿富汗	1 591	2 736	2 956	3 965	4 865	—	94	191	473
亚美尼亚	254	170	216	350	303	2.4	14	2	12
阿塞拜疆	301	217	206	225	235	0.6	3	13	13
不丹	77	90	102	90	87	6.2	11	15	7
多民族玻利维亚国	938	643	843	477	628	3.9	27	14	13
博茨瓦纳	28	48	69	108	716	5.6	0	0	0
布基纳法索	526	694	869	951	998	12.6	46	60	43
布隆迪	228	363	410	473	509	43.9	3	15	36
中非共和国	51	89	134	177	256	13.2	3	9	5
乍得	252	380	282	354	416	6.2	36	32	58
埃塞俄比亚	1 605	1 910	1 941	2 563	3 327	12.5	114	203	318
哈萨克斯坦	278	228	170	204	333	0.3	59	4	1
吉尔吉斯斯坦	200	268	311	275	360	8.3	9	3	10
老挝人民民主共和国	301	302	364	396	496	10.0	55	43	36
莱索托	79	67	71	129	143	7.0	17	9	16
马拉维	515	573	682	742	913	21.5	29	2	0
马里	559	704	824	1020	964	11.4	48	14	34
蒙古	252	215	202	239	246	4.8	33	68	81
尼泊尔	467	424	511	602	716	5.6	40	1	4
尼日尔	461	520	518	542	605	11.3	21	9	12
巴拉圭	51	51	56	108	134	0.8	2	38	64
摩尔多瓦共和国	122	169	230	267	299	4.5	1	6	61
卢旺达	335	577	581	722	931	21.1	9	2	18
斯威士兰	40	47	35	51	67	2.5	1	25	57
塔吉克斯坦	148	251	241	222	291	5.8	0	10	0
前南斯拉夫的马其顿共和国	266	227	205	201	221	2.3	0	2	8
土库曼斯坦	29	30	25	28	18	0.1	0	0	0
乌干达	997	1 191	1 539	1 737	1 657	11.7	26	64	189
乌兹别克斯坦	195	170	149	170	187	0.7	1	9	55
赞比亚	759	1 166	1 419	998	1 086	8.4	55	77	78
津巴布韦	187	373	278	479	611	—	1	1	0
<b>内陆发展中国家</b>	<b>12 092</b>	<b>14 893</b>	<b>16 437</b>	<b>18 864</b>	<b>22 617</b>	<b>5.6</b>	<b>759</b>	<b>945</b>	<b>1 706</b>
<b>过境发展中国家</b>	<b>20 325</b>	<b>25 953</b>	<b>32 798</b>	<b>26 285</b>	<b>28 033</b>	<b>—</b>	<b>2 538</b>	<b>3 416</b>	<b>5 414</b>

来源：经济合作与发展组织发展合作局，《2010年发展合作报告统计附件》，表 25，和《援助活动数据库》(贷方报告制度网上资料)，<http://stats.oecd.org> (2010年2月5日查得的数据)。

<sup>a</sup> 包括来自发展援助委员会国家、多边组织和有相关数据的非发展援助委员会成员国家的官方发展援助净流入额。

<sup>b</sup> 经合组织发展援助委员会和多边组织捐助者。

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%)			截至 2010 年 2 月 债务减免总额 (百万美元)*		2010 年 2 月的 重债穷国倡议地位	
	2003	2007	2008	2003	2007	2008	重债穷国 倡议	多边减债 倡议	决定点	完成点
内陆发展中国家										
阿富汗	—	—	21	—	—	—	600	—	2007 年 7 月	2010 年 1 月
亚美尼亚	64	30	28	10.8	7.1	12.7	—	—		
阿塞拜疆	25	12	11	6.4	0.7	0.9	—	—		
不丹	79	69	—	—	—	—	—	—		
多民族玻利维亚国	75	38	34	20.0	12.0	11.3	1 967	1 655	2000 年 2 月	2001 年 6 月
博茨瓦纳	7	3	3	1.3	0.9	—	—	—		
布基纳法索	41	22	21	—	—	—	818	638	2000 年 7 月	2002 年 4 月
布隆迪	230	155	13	63.6	43.6	28.1	964	70	2005 年 8 月	2009 年 1 月
中非共和国	92	57	49	—	—	—	638	146	2007 年 9 月	2009 年 6 月
乍得	67	29	26	—	—	92.5	240	—	2001 年 5 月	浮动
埃塞俄比亚	86	14	11	7.0	4.1	2.8	2 726	1 512	2001 年 11 月	2004 年 4 月
哈萨克斯坦	78	104	95	34.8	49.6	41.8	—	—		
吉尔吉斯斯坦	109	65	57	19.8	6.8	8.2	—	—		
老挝人民民主共和国	108	84	100	21.5	18.9	—	—	—		
莱索托	54	34	33	8.0	7.0	2.5	—	—		
马拉维	130	25	23	—	—	—	1 388	733	2000 年 12 月	2006 年 8 月
马里	74	31	26	5.8	—	—	752	1 043	2000 年 9 月	2003 年 3 月
蒙古	83	41	34	29.3	—	—	—	—		
尼泊尔	50	35	29	6.1	4.5	3.6	—	—		
尼日尔	76	23	18	7.5	—	—	953	542	2000 年 12 月	2004 年 4 月
巴拉圭	58	29	26	11.8	6.2	4.8	—	—		
摩尔多瓦共和国	88	66	57	10.3	10.5	11.3	—	—		

	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%)			截至 2010 年 2 月 债务减免总额 (百万美元)*		2010 年 2 月的 重债穷国倡议地位	
	2003	2007	2008	2003	2007	2008	重债穷国 倡议	多边减债 倡议	决定点	完成点
内陆发展中国家										
卢旺达	88	15	15	13.7	3.2	—	963	234	2000 年 12 月	2005 年 4 月
斯威士兰	21	13	14	1.3	1.9	—	—	—		
塔吉克斯坦	79	34	29	7.2	2.3	3.1	—	—		
前南斯拉夫的马其顿共和国	41	49	50	12.9	—	8.7	—	—		
土库曼斯坦	30	6	4	—	—	—	—	—		
乌干达	70	14	16	7.2	3.1	1.7	1 520	1 879	2000 年 2 月	2000 年 5 月
乌兹别克斯坦	49	17	14	—	—	—	—	—		
赞比亚	161	28	23	42.3	3.5	3.2	3 697	1 701	2000 年 12 月	2005 年 4 月
津巴布韦	62	—	—	—	—	—	—	—		
<b>内陆发展中国家</b>	<b>66</b>	<b>48</b>	<b>42</b>	<b>20.7</b>	<b>26.6</b>	<b>—</b>	<b>17 271</b>	<b>10 207</b>		
<b>过境发展中国家</b>	<b>30</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>18.9</b>	<b>8.5</b>	<b>—</b>	<b>24 373</b>	<b>8 258</b>		

来源：《2010 年世界发展指标》，表 1.4 和 6.11，和世界发展指标网上资料，世界银行（2010 年，哥伦比亚特区华盛顿），最新资料在编制中。

\* 按 2008 年年终净现值计算。

表 4  
国际商品贸易——出口和进口

内陆发展中国家	商品出口 (百万现值美元)			占全世界%			商品进口 (百万现值美元)			占全世界%		
	2003	2007	2008	2003	2007	2008	2003	2007	2008	2003	2007	2008
阿富汗	—	—	580	—	—	0.00	—	—	2 514	—	—	0.02
亚美尼亚	670	1 121	1 055	0.01	0.01	0.01	1 237	3 053	4 101	0.02	0.02	0.03
阿塞拜疆	2 592	6 058	47 756	0.03	0.04	0.30	2 626	5 712	7 162	0.03	0.04	0.04
不丹	—	—	521	—	—	0.00	—	—	543	—	—	0.00
多民族玻利维亚国	1 651	4 813	6 899	0.02	0.03	0.04	1 684	3 522	5 006	0.02	0.03	0.03
博茨瓦纳	3 802	5 073	4 838	0.05	0.04	0.03	3 964	3 987	5 099	0.05	0.03	0.03
布基纳法索	314	—	—	0.00	—	—	786	—	—	0.01	—	—
布隆迪	66	156	142	0.00	0.00	0.00	145	423	315	0.00	0.00	0.00
中非共和国	66	—	—	0.00	—	—	100	—	—	0.00	—	—
乍得	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
埃塞俄比亚	513	1 277	1 602	0.01	0.01	0.01	2 686	5 809	8 680	0.04	0.04	0.05
哈萨克斯坦	12 927	47 755	71 172	0.17	0.35	0.45	8 408	32 756	37 815	0.11	0.23	0.23
吉尔吉斯斯坦	582	1 134	—	0.01	0.01	—	717	2 417	—	0.01	0.02	—
老挝人民民主共和国	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
莱索托	479	—	—	0.01	—	—	1 115	—	—	0.01	—	—
马拉维	502	869	879	0.01	0.01	0.01	785	1 378	2 204	0.01	0.01	0.01
马里	1 007	1 441	1 918	0.01	0.01	0.01	1 271	2 185	3 339	0.02	0.02	0.02
摩尔多瓦共和国	790	1 342	1 591	0.01	0.01	0.01	1 402	3 690	4 899	0.02	0.03	0.03
蒙古	616	1 887	—	0.01	0.01	—	801	2 117	—	0.01	0.02	—
尼泊尔	653	—	—	0.01	—	—	1 802	—	—	0.02	—	—
尼日尔	259	550	503	0.00	0.00	0.00	566	956	1 247	0.01	0.01	0.01
巴拉圭	1 242	2 745	4 390	0.02	0.02	0.03	2 228	5 841	8 977	0.03	0.04	0.06
卢旺达	50	183	398	0.00	0.00	0.00	261	697	1 146	0.00	0.00	0.01

	商品出口 (百万现值美元)			占全世界%			商品进口 (百万现值美元)			占全世界%		
	2003	2007	2008	2003	2007	2008	2003	2007	2008	2003	2007	2008
内陆发展中国家												
斯威士兰	1 655	1 113	—	0.02	0.01	—	1 457	1 270	—	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	0.02	—	2 306	5 228	6 852	0.03	0.04	0.04
土库曼斯坦	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
乌干达	532	1 337	1 724	0.01	0.01	0.01	1 375	3 493	4 526	0.02	0.02	0.03
乌兹别克斯坦	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
赞比亚	980	4 617	5 099	0.01	0.03	0.03	1 574	4 007	5 060	0.02	0.03	0.03
津巴布韦	—	3 308	1 694	—	0.02	0.01	—	3 442	2 832	—	0.02	0.02
<b>内陆发展中国家</b>	<b>33 314</b>	<b>90 136</b>	<b>152 763</b>	<b>0.45</b>	<b>0.65</b>	<b>0.96</b>	<b>39 297</b>	<b>91 981</b>	<b>112 317</b>	<b>0.52</b>	<b>0.66</b>	<b>0.70</b>
<b>过境发展中国家</b>	<b>932 141</b>	<b>2 226 119</b>	<b>2 500 542</b>	<b>12.50</b>	<b>16.13</b>	<b>15.70</b>	<b>881 377</b>	<b>2 018 426</b>	<b>2 329 887</b>	<b>11.6</b>	<b>14.4</b>	<b>14.4</b>
<b>全世界</b>	<b>7 458 824</b>	<b>13 800 097</b>	<b>15 926 318</b>				<b>7 615 974</b>	<b>13 993 954</b>	<b>16 157 456</b>			

来源：联合国统计司，Comtrade 数据库，<http://comtrade.un.org/db/default.aspx> (2010年2月1日查得的数据)。

表 5  
部分运输指标

	公路		铁路	航道	管道	空运		
	公里	铺筑路面 (%)	公里	公里	公里	起飞次数(千次)		
内陆发展中国家	2000年7月	2000年7月	2000年8月	2000年7月	2000年7月	2000年	2007年	2008年
阿富汗	42 150	29	—	1 200 (<500 载重吨位)	466	3 400	—	
亚美尼亚	7 515	90	845	—	2 233	4 400	—	
阿塞拜疆	59 141	49	2 099	—	4 785	8 000	12 000	12
不丹	8 050	62	—	—	—	—	—	
多民族玻利维亚国	62 479	7	2 866	10 000	8 994	21 600	24 100	21
博茨瓦纳	25 798	33	888	—	—	6 700	7 400	6
布基纳法索	92 495	4	622	—	—	3 400	1 600	1
布隆迪	12 322	10	—	坦噶尼喀湖	—	—	—	
中非共和国	24 307	—	—	2 800	—	1 500	—	
乍得	40 000	1	—	季节性	250	1 500	—	
埃塞俄比亚	42 429	13	—	—	—	26 600	37 500	40
哈萨克斯坦	93 123	90	14 205	4 000	24 740	8 000	19 100	19
吉尔吉斯斯坦	34 000	91	417	600	270	6 100	4 900	4
老挝人民民主共和国	29 811	13	—	4 600	540	6 400	10 000	10
莱索托	5 940	18	—	—	—	—	—	
马拉维	15 451	45	797	700	—	4 800	5 900	4
马里	18 709	18	734	1 800	—	1 500	—	
蒙古	49 250	4	1 810	580(季节性)	—	6 200	6 200	6
尼泊尔	17 280	57	59	—	—	12 100	6 900	7
尼日尔	18 951	21	—	300(季节性)	—	1 500	—	
巴拉圭	29 500	51	36 <sup>a</sup>	3 100	—	7 600	10 400	11
摩尔多瓦共和国	12 755	86	1 156	424	1 906	3 700	4 000	
卢旺达	14 008	19	—	基伍湖(浅水)	—	—	—	
斯威士兰	3 594	30	300	—	—	2 600	—	
塔吉克斯坦	27 767	—	616	200	587	4 000	7 900	8
前南斯拉夫的马其顿共和国	13 840	—	699	—	388	8 000	—	
土库曼斯坦	24 000	81	3 181	1 300	7 864	21 900	15 600	16
乌干达	70 746	23	261	湖泊	—	300	—	
乌兹别克斯坦	81 600	87	4 230	1 100	10 574	30 100	22 300	22
赞比亚	66 781	22	1 273	2 250	771	6 100	6 400	4
津巴布韦	97 267	19	2 583	卡里巴湖	270	13 600	7 300	6
<b>内陆发展中国家</b>	<b>1 141 059</b>	<b>36</b>	<b>34 192</b>		<b>63 002</b>	<b>221 600</b>	<b>209 500</b>	

来源：《2010年世界发展指标》，表 5.10，和世界发展指标网上资料，世界银行(2010年，哥伦比亚特区华盛顿)，2010年3月1日查得的数据，和美国中央情报局，《世界实况资料，实地数据列表——管道、航道》，<http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html>(2010年3月1日查得的数据)。

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		共计		
	2000	2008	2000	2008	2000	2008	
阿富汗	0.1	0.4	0.1	29.0	0.2	29.4	1.8
亚美尼亚	17.8	20.3	2.3	100.0	20.1	120.3	6.2
阿塞拜疆	11.2	15.0	9.6	75.0	20.8	90.0	28.0
不丹	1.0	4.0	...	36.6	...	40.6	6.6
多民族玻利维亚国	6.8	7.1	11.8	49.8	18.6	56.9	10.8
博茨瓦纳	8.4	7.4	18.8	77.3	27.1	84.8	6.3
布基纳法索	0.5	1.0	0.9	16.8	1.4	17.7	0.9
布隆迪	0.3	0.4	0.8	6.0	1.1	6.3	0.8
中非共和国	0.2	0.3	0.3	3.6	0.6	3.8	0.4
乍得	0.1	0.1	0.4	16.6	0.5	16.7	1.2
埃塞俄比亚	0.5	1.1	0.1	2.4	0.6	3.5	0.5
哈萨克斯坦	14.0	22.3	6.9	96.1	20.9	118.3	11.0
吉尔吉斯斯坦	7.8	9.1	1.0	62.7	8.8	71.8	15.7
老挝人民民主共和国	1.1	2.1	1.0	32.6	2.1	34.7	23.4
莱索托	1.6	3.2	7.7	28.4	9.3	31.5	3.6
马拉维	0.6	1.2	0.7	12.0	1.3	13.2	2.1
马里	0.5	0.6	0.4	27.1	0.8	27.7	1.6
蒙古	5.0	7.6	8.5	66.8	13.5	74.4	12.5
尼泊尔	1.3	2.8	0.1	14.6	1.4	17.4	1.7
尼日尔	0.2	0.4	0.5	12.9	0.6	13.4	0.5
巴拉圭	4.8	7.9	29.0	95.5	33.8	103.3	14.3
摩尔多瓦共和国	16.9	7.9	8.0	66.7	24.9	74.6	23.4
卢旺达	0.3	0.2	1.0	13.6	1.3	13.8	3.1
斯威士兰	3.4	3.8	6.6	45.5	10.0	49.3	6.9
塔吉克斯坦	3.8	4.2	0.2	53.7	4.0	57.9	8.8
前南斯拉夫的马其顿共和国	27.7	22.4	18.1	122.6	45.8	145.0	41.5
土库曼斯坦	8.1	9.5	0.2	22.5	8.3	32.0	1.5
乌干达	0.2	0.5	1.5	27.0	1.7	27.6	7.9
乌兹别克斯坦	6.6	6.8	0.7	46.8	7.3	53.6	9.1
赞比亚	0.7	0.7	1.3	28.0	2.0	28.8	5.6
津巴布韦	2.3	2.8	2.7	13.3	4.9	16.1	11.4
<b>内陆发展中国家</b>	<b>2.7</b>	<b>3.8</b>	<b>1.1</b>	<b>27.8</b>	<b>3.8</b>	<b>31.6</b>	<b>5.2</b>
<b>发展中区域</b>	<b>8.0</b>	<b>13.7</b>	<b>5.2</b>	<b>50.4</b>	<b>13.2</b>	<b>64.1</b>	<b>15.9</b>

来源：“通信技术之眼”和《2010 年世界电信/信通技术指标数据库》，国际电信联盟（日内瓦），[www.itu.int/ITU-D/ict/](http://www.itu.int/ITU-D/ict/)（2010 年 3 月 29 日查得的数据）。

表 7  
外国直接投资，净流入额

内陆发展中国家	外国直接投资净流入额(百万现值美元)						
	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008
阿富汗		58	187	271	238	243	300
亚美尼亚	104	121	248	239	453	661	1 132
阿塞拜疆	30	3 227	3 535	1 679	-601	-4 817	11
不丹		3	3	9	6	73	30
多民族玻利维亚国	736	197	86	-288	281	366	513
博茨瓦纳	57	418	391	279	486	495	-4
布基纳法索	23	29	14	34	34	344	137
布隆迪	12			1		1	1
中非共和国	1	22	29	32	35	57	121
乍得	115	713	467	-99	656	718	834
埃塞俄比亚	135	465	545	265	545	222	93
哈萨克斯坦	1 283	2 092	4 157	1 971	6 278	11 126	14 543
吉尔吉斯斯坦	-2	46	176	43	182	208	233
老挝人民民主共和国	34	19	17	28	187	324	228
莱索托	32	42	53	57	92	106	199
马拉维	40	66	108	27	30	55	37
马里	82	132	101	224	83	73	127
蒙古	54	132	93	185	191	360	683
尼泊尔		15		2	-7	6	1
尼日尔	8	11	20	30	51	129	147
巴拉圭	104	27	38	54	173	185	320
摩尔多瓦共和国	128	74	88	191	251	493	713
卢旺达	8	3	11	14	16	67	103
斯威士兰	106	-61	71	-50	36	37	10
塔吉克斯坦	24	32	272	54	339	360	376
前南斯拉夫的马其顿共和国	215	118	323	97	424	699	598
土库曼斯坦	131	226	354	418	731	804	820
乌干达	181	202	295	380	644	733	787
乌兹别克斯坦	75	70	187	88	195	739	918
赞比亚	122	347	364	357	616	1 324	939
津巴布韦	23	4	9	103	40	69	52
<b>内陆发展中国家</b>	<b>3 858</b>	<b>8 849</b>	<b>12 240</b>	<b>6 695</b>	<b>12 685</b>	<b>16 258</b>	<b>25 000</b>
<b>过境发展中国家</b>	<b>167 443</b>	<b>112 810</b>	<b>158 226</b>	<b>192 706</b>	<b>241 738</b>	<b>308 234</b>	<b>391 985</b>
<b>发展中经济体</b>	<b>256 883</b>	<b>183 994</b>	<b>290 397</b>	<b>329 292</b>	<b>433 764</b>	<b>529 344</b>	<b>620 733</b>

来源：外国直接投资网上资料，联合国贸易和发展会议(日内瓦)，网址：[www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923](http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923)(2010年3月11日查得的数据)。

表 8  
内陆发展中国家部分千年发展目标指标

内陆发展中国家	人的贫穷指数 (HPI-1) 值 (%)	收入低于每天 1.25 美元 贫穷线的人口 (%)		营养不良发生率 (占总人口%)		产妇死亡率 (每 10 万活产)	
		2000-2007*	1995-1997	2000-2002	2004-2006	2000	2008
阿富汗	59.8	..	..	..	..	1 957	1 575
亚美尼亚	3.7	10.6	34	30	23	39	30
阿塞拜疆	10.7	<2	27	19	11	50	37
不丹	33.7	26.2	..	..	..	58	44
多民族玻利维亚国	11.6	19.6	20	20	23	269	180
博茨瓦纳	22.9	31.2	24	27	26	655	519
布基纳法索	51.8	56.5	12	13	9	456	332
布隆迪	36.4	81.3	57	62	63	904	570
中非共和国	42.4	62.4	50	44	41	1 988	1 570
乍得	53.1	61.9	51	42	38	1 205	1 065
埃塞俄比亚	50.9	39	64	50	44	937	590
哈萨克斯坦	7.9	3.1	..	8	..	58	44
吉尔吉斯斯坦	7.3	21.8	13	..	..	71	69
老挝人民民主共和国	30.7	44	26	22	19	630	339
莱索托	34.3	43.4	13	14	15	1 021	964
马拉维	28.2	73.9	36	29	29	1 662	1 140
马里	54.5	51.4	15	12	10	807	670
蒙古	12.7	22.4	40	25	29	257	207
尼泊尔	32.1	55.1	24	19	16	343	240
尼日尔	55.8	65.9	40	32	28	754	601
巴拉圭	10.5	6.5	11	11	12	129	113
摩尔多瓦共和国	5.9	8.1	..	..	..	..	..
卢旺达	32.9	76.6	56	39	40	952	383
斯威士兰	35.1	62.9	20	17	18	609	736
塔吉克斯坦	18.2	21.5	42	54	26	72	46
前南斯拉夫的马其顿共和国	3.2	<2	..	..	..	..	..
土库曼斯坦	..	24.8	9	7	6	41	22
乌干达	28.8	51.5	23	16	15	71	69
乌兹别克斯坦	8.5	46.3	5	17	13	49	45
赞比亚	35.5	64.3	41	45	45	914	603
津巴布韦	34	..	46	43	39	819	624

来源：联合国开发计划署，2009 年；联合国粮食及农业组织，2009 年；M. Hogan, K. Foreman, M. Naghavi, S. Y. Ahn, S. Makela, A. Lopez, R. Lozano, C. Murray, 《1980-2008 年 181 个国家的产妇死亡率：对千年发展目标 5 进展情况的系统分析》，《柳叶刀》期刊，2010 年 4 月 12 日。

\* 在所列期间内可以获得的最近一年数据。