



大会

Distr.: General
22 July 2014
Chinese
Original: English

第六十九届会议

临时议程* 项目 22(b)

处境特殊的各国家组：第二次联合国
内陆发展中国家问题会议的后续行动

《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》执行情况
十年度审查

秘书长的报告

摘要

本报告是根据大会第 68/225 号决议提交的，大会在决议中请秘书长向将于 2014 年 11 月 3 日至 5 日在维也纳举行的第二次联合国关于内陆发展中国家的会议提交一份关于《阿拉木图行动纲领》执行情况十年度审查的报告。编写本报告依据的是关于《阿拉木图行动纲领》执行情况的国家和区域报告、非洲、亚洲和欧洲及拉丁美洲区域审查会议的报告、迄今举办的 17 次会前活动成果以及会议之前编写的大量实质性报告。报告评估了《阿拉木图行动纲领》的执行情况并就今后行动提出建议。

* A/69/150。



一. 导言

1. 32 个内陆发展中国家，总人口约为 4.5 亿，由于领土没有出海通道，远离国际市场，这些国家面临着特殊的挑战。它们的国际货物依赖从其他国家转口。依赖过境转运，往往加上过境手续繁琐和过境运输基础设施不足，大大增加了运输和贸易的交易成本，削弱竞争力，阻碍投资者，减少经济增长，从而限制了促进可持续发展的能力。因此，在许多这类国家，地处内陆是极端贫穷和不发达状况发生率高的主要因素。

2. 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于 2003 年 8 月在哈萨克斯坦阿拉木图通过了《阿拉木图行动纲领：在内陆发展中国家和过境发展中国家过境运输合作新的全球框架内解决内陆发展中国家的特殊需要》。《阿拉木图行动纲领》的首要目标是建立伙伴关系，克服内陆发展中国家因领土不通海洋，地处偏远，与世界市场隔绝的特殊问题，并确定了 5 个优先领域的具体行动，即基本过境政策问题，基础设施建设和维护，国际贸易和贸易便利化，国际支助措施以及执行和审查。

3. 大会在第 68/270 号决议中决定，2014 年 11 月 3 日至 5 日在维也纳举行《阿拉木图行动纲领》执行情况十年度审查会议。会议的任务是：(a) 全面评估《阿拉木图行动纲领》的执行情况；(b) 根据新出现的挑战、伙伴关系和机遇及其应对方式，确定国际贸易和过境运输领域有效的国际、区域、次区域和国家政策，并审查过境运输系统的现状；(c) 重申按照联合国各次主要会议和首脑会议的要求作出的关于应对内陆发展中国家特殊发展需要和所面临挑战的全球承诺；(d) 发动国际社会支持内陆发展中国家并动员内陆发展中国家采取行动，为下一个十年制订并通过一个振兴发展伙伴关系的框架；

4. 大会第 68/225 号决议请秘书长就《阿拉木图行动纲领》执行情况十年度审查向会议提交报告。第二次联合国内陆发展中国家问题会议筹备工作由政府间组织、联合国机构和私营部门进行。内陆发展中国家进行了自我评估，并编写了执行《阿拉木图行动纲领》国家报告。截至 2014 年 6 月中旬，秘书处已收到 24 个内陆发展中国家的国家报告。2013 年，最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室，在有关各区域委员会支持下，组织进行了三次区域审查会议。这些会议通过了最后成果文件，旨在评估区域一级执行《阿拉木图行动纲领》的情况。区域审查会议还确定了一些优先事项，并建议将其纳入维也纳会议的成果文件。第二次联合国内陆发展中国家问题会议政府间筹备委员会第一届会议于 2014 年 6 月 12 和 13 日举行，第二届会议将于 2014 年 10 月 2 日和 3 日举行。

5. 关于联合国机构对会议的筹备工作，最不发达国家机构间协商小组举行了一系列会议，以协调联合国系统和其他国际组织的共同努力，支持筹备进程，并就

会议的实质性和组织性筹备工作进行协商。协商小组包括关键联合国系统实体以及国际、区域及其他组织。

6. 现已成功举行 17 项会前活动，重点是对内陆发展中国家至关重要的发展问题，包括国际贸易、贸易便利化和贸易援助、公路和铁路运输筹资、服务的作用、运输发展、气候变化的影响、荒漠化、土地退化和干旱、信息和通信技术发展和连通性以及内陆发展中国家对外部冲击的脆弱性。对于内陆发展中国家的新发展议程的优先事项，还举行了一次集思广益会议以及一次讨论世界贸易组织(世贸组织)贸易便利化协定对这些国家影响的会议。由于这些会前活动，关于内陆发展中国家的若干优先问题已经具体化。

7. 对于私营部门的准备工作，设立了一个指导委员会，并在此后定期举行协商，以向会议提供私营部门的投入。私营部门也积极参与了各项筹备活动。为确保私营部门的关切问题能得到充分解决，委员会开展了一项内陆发展中国家工商界调查，以确定优先事项。私人部门在政府间筹备委员会第一届会议期间也组织了会外活动。

8. 编写本报告是基于《阿拉木图行动纲领》执行情况年度进展报告、国家和区域审查综合报告、会前专题成果文件以及其他实务报告。报告的许多分析工作依据的是来自联合国系统、世界银行和经济合作与发展组织(经合组织)的现有数据。下文第二节概述了内陆发展中国家经济和社会发展方面的总体进展。第三节深入阐述了执行《阿拉木图行动纲领》主要优先事项所取得的进展。根据这一分析，第四节载有结论和新的行动纲领建议。报告还有一份统计附件。

二. 审查内陆发展中国家的经济及社会状况的发展变化

9. 地处内陆继续阻碍内陆发展中国家充分参与国际贸易，最大程度地减少其相对优势。最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室估计，内陆发展中国家的发展水平估计比非地处内陆国家大约低 20%。2012 年，这些国家的贸易额只是沿海国家的 61%。在其出版物《2013 年工商业：对中小企业实行更为明智的管制》中，世界银行估计，内陆发展中国家的基本进出口费用是其过境邻国的近两倍。内陆发展中国家平均需花费 3 204 美元出口一个标准集装箱的货物，而过境国仅需 1 268 美元。此外，进口一个集装箱，这些国家的费用是 3 884 美元，而其沿海邻国产生的费用仅为 1 434 美元。

10. 尽管存在这些相对劣势，内陆发展中国家在社会和经济领域取得了切实进展，2006 年和 2007 年每年国内生产总值(国内总产值)增长率达到 9.0%。全球金融和经济危机爆发之后，国内生产总值年增长率急剧收缩到 2009 年的大约 4.0%。2010 年增长短暂地反弹到 7.1%，然后又连续收缩到 2012 年不算高的 5.7%。人均国内生产总值已从 2003 年的 939 美元逐步增至 2013 年的 1 433 美元。在 13

个国家，人均收入增加了 50% 以上。亚美尼亚、阿塞拜疆、土库曼斯坦三国的收入自启动《阿拉木图行动纲领》以来增加了一倍。尽管这些进展，近三分之二的内陆发展中国家的人均收入远远低于 1 000 美元。

11. 执行《阿拉木图行动纲领》恰逢增长波动大幅下降，显示经济增长成果的更大稳定性。2003 年以前，内陆发展中国家增长的波动平均为 5.7 个百分点。2007 年至 2009 年期间波动降至 3.6%，然后在 2010 年至 2012 年期间缓升至 3.7%。波动减少有双重好处。首先，波动减少意味着不确定性减少，从而使内陆发展中国家更能吸引本地和外国投资者。在这个意义上，波动减少与未来增长的潜力可能是正相关。第二，收入分配最底层的个人，在经济衰退期间往往受害最深，而在经济扩张时期获益最少。因此，减少波动有助于减少绝对贫穷和相对贫穷。

12. 除了增长的波动，内陆发展中国家的通货膨胀在本报告审查期间也继续下降。2000 年至 2003 年以来，通货膨胀率已从两位数的平均 13.5% 降至 2010 年至 2012 年的 7.0%。这一发展显示出货币政策管理较好，以及可能涉及地理位置孤立的一些结构性供应方制约成功地得到放松。

13. 与其他国家集团相比，内陆发展中国家贸易集中比率明显较高。联合国贸易和发展会议(贸发会议)贸易多样化指数显示一个国家的出口结构如何不同于世界平均水平。据此，内陆发展中国家的出口结构高度集中，2010 年至 2012 年指数为 0.77。过境发展中国家和其他发展中国家则较不集中，分别为 0.69 和 0.70。在同一期间，出口非常多样化的先进经济体贸易多样化指数是 0.47。

14. 大多数内陆发展中国家正在稳步非工业化。此外，这些国家还无法将其生产从传统的低生产部门转为较高的生产部门。对于工业部门的相对份额有所增加的国家而言，增加在很大程度上可以追溯到采掘业和采矿次级部门的增加，其次是建筑业，特别是基础设施发展。制造业作为国内生产总值的相对份额继续稳步下降，从 2003 年的 13% 左右下降到 2010 年和 2012 年之间的平均 10.7%。农业出现了类似趋势。这一趋势突出显示《阿拉木图行动纲领》无法刺激和维持附加值的增值。工业化受挫不仅延缓经济多样化，还破坏了生产能力，使结构改革倒退，进一步孤立了内陆发展中国家。非工业化还阻止了这些国家有效、有意义地参与全球价值链和国际贸易。针对这一现实，必须有创新思维以及强有力的工业发展政策。对许多内陆发展中国家，加强服务部门仍然是优先事项，以在较传统的领域实现效率和增长，例如教育、保健、银行和保险，以及研究和发展、企业支助和旅游业。

15. 世界银行的国家政策和机构评估考虑了与发展中国家的性别平等相关的一些因素，如法律的平等保护，获得保健、教育和机构的途径。在通过《阿拉木图行动纲领》之前没有价值，但内陆发展中国家 2005 年以来取得了重大进展。性别平等的改善体现在越来越多的妇女在非农业部门就业，自 2000 年代初以来增

加了近 6 个百分点。平均而言，教育平等过去十年来继续改善。2004 年至 2006 年到 2007 年至 2009 年期间，小学教育和中学教育中，女孩与男孩的入学比率显著提高。

16. 教育和青年识字在发展中国家建设未来人力资本方面至关重要。内陆发展中国家青年识字率以 15 至 24 岁人口的百分比表示，平均改善了 4.2 个百分点，从 2000 年的 82.7% 提高到 2011 年的 86.9%。尽管取得这一进展，内陆发展中国家在所有可比集团中的青年识字率仍然是最低的。

17. 《阿拉木图行动纲领》明确承认，实施基本过境政策改革方案，同时还应有促进可持续性的减贫政策和战略。更广泛地看，发展的最终目标是改善生活条件，不仅仅是在货币方面，而且在生活质量、健康和人类福祉等方面。在这一背景下，必须考虑内陆发展中国家每天生活费不足 1.25 美元的人口所占百分比。在有数据可查的少数国家中，这类人口从 2000 年至 2005 年期间的大约 28% 降至 2006 年至 2011 年的 21%。极端贫穷在内陆发展中国家仍然普遍存在，其中一半也是最不发达国家。类似的模式对于其他人类发展指标是显而易见的，例如婴儿死亡率、产妇死亡率和艾滋病毒流行率。总的来说，尽管取得了显著改进，内陆发展中国家与其他国家集团相比往往表现不佳。

18. 《阿拉木图行动纲领》的后几年揭示出内陆发展中国家的一些结构性弱点，包括极易受社会和经济冲击。不仅这些国家的经济在全球金融和经济危机之后收缩最厉害，对它们的国际支助措施增长放缓也最多，包括官方发展援助和外国直接投资等外国资本流入也比其他国家放缓。例如，内陆发展中国家的贸易在国内生产总值所占份额下降了 7%，从 2008 年至 2010 年降到 78.3%。同时，过境发展中国家收缩的不算多，为 1.2%，而全球平均只收缩了 0.5%。商品贸易 2008 年是最高的，达到内陆发展中国家国内生产总值的 72.8%。但不久于 2009 年降至 58.4%。尽管受到的影响更大，内陆发展中国家收到的官方发展援助净额，表示为占国民总收入的百分比，从 2007 年至 2009 年的 9.6 降至 2010 年至 2011 年的 8.5，而过境发展中国家和其他发展中国家则略有增加。

三. 《阿拉木图行动纲领》优先事项取得的进展

A. 根本性的过境政策问题

19. 通过《阿拉木图行动纲领》以来，在审查适用于过境运输和贸易的监管框架，以消除跨界运输的低效和无形障碍方面，取得了显著进展。在过境走廊管理和基础设施发展方面实现了自由化和私营部门的更多参与，为过境建立更强有力的机构支助安排，实施全面的政府间协定，更多地加入多边过境公约，加强公共和私营部门的合作，在双边、区域和国际各级更广泛的合作以及利用电子数据交换。许多内陆发展中国家已审查或正在审查海关立法，确保与其邻国和其他国际标准和程序保持一致。这些国家与过境国有更多一致的运输和过境政策、法律、程序

和做法。更多地制定、通过和执行了区域和分区域过境便利化协定。边境设施和程序已经简化和统一，从而提高了效率，减少了拖延。

20. 内陆发展中国家和过境邻国采取主动行动，加强和建立体制机制，协调国家过境运输便利化工作。例如，一些国家已经建立国家运输和贸易便利化委员会，其中包括公营部门和私营部门，例如马里的便利运输委员会，布基纳法索、中非共和国、博茨瓦纳和赞比亚的贸易便利化全国委员会，亚美尼亚、阿塞拜疆、乍得、吉尔吉斯斯坦、蒙古、尼泊尔、斯威士兰和塔吉克斯坦的国家贸易和运输便利化委员会。哈萨克斯坦设立了过境问题全国委员会，不丹也成立了一个国家贸易便利化委员会。这类委员会为在负责国际贸易和运输便利化的相关机构之间进行有效协调提供了便利。然而，主要的挑战是其成效和协调一致的业务能力。

21. 内陆发展中国家正在积极地让私营部门参与贸易便利化和过境政策制定。例如，南部非洲关税联盟的所有成员，包括内陆国博茨瓦纳、莱索托和斯威士兰，设立了一个包括私营部门的海关贸易论坛，以加强海关和贸易商之间的关系。在国家一级，马拉维和蒙古已经制定通过了公私伙伴关系政策，使私营部门参与提供基础设施和服务。斯威士兰设立了若干国家委员会，定期举行会议，以促进公共和私营部门之间有关制定适当的过境政策和程序等问题的对话与合作。

22. 在国家一级，一些举措涉及在一些内陆发展中国家打破铁路垄断并允许公路竞争。在许多内陆和过境发展中国家，国家铁路现在正平等地与公路运输经营者竞争。许多国家的政府都要求其铁路企业遵守商业规则。例如，在西非，从达喀尔到巴马科的铁路线，自 2003 年以来一直由私营管理部门经营。南非已开始改革，确保提高私营部门参与基础设施发展与维护的程度。亚洲内陆和过境发展中国家也采取了政策措施，使过境服务自由化。

23. 内陆发展中国家的私营部门也成立了越来越多的专业机构，例如公路运输业者协会、货运代理业者协会等，以提供与政府交涉和对话的平台，促进它们的共同利益，改善过境运输作业法律框架。这些国家专业机构附属于区域和次区域机构，这些区域和次区域机构代表并促进其成员的利益。这些改革帮助促成一种公共和私营部门更密切合作和协作的环境。

24. 关于运输和过境的国际公约以及内陆发展中国家和过境发展中国家批准的区域和次区域协定，是使各种规则及文件实现统一、简化和标准化的主要手段。关于国际运输和贸易便利化的联合国公约有 50 多项。其中 7 项特别相关，如亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)在其关于公路和铁路运输模式与便利措施的第 48/11 号决议所指出，它们至少对内陆发展中国家的贸易和过境转运提供了最起码的国际协调。还有其他相关的国际公约，如 1999 年修订的《关于简化和协调海关业务制度的国际公约》。如下表 1 所示，加入这些重要国际公约的进程缓慢。

25. 内陆发展中国家和过境发展中国家应当得到支持，加入这些重要的法律文书。在这方面，区域经济委员会和其他专门机构可以为内陆发展中国家和过境发展中国家提供技术支持。这些组织可以加紧向各国提供能力建设援助，包括为所有利益攸关方提供培训，提高对加入与过境和运输有关的国际公约的程序和影响的认识和了解。

表 1

截至 2014 年 6 月 30 日内陆发展中国家和过境国加入或批准若干联合国公约的情况

公约	内陆发展中国家数	过境国数
《道路交通公约》(1968 年)	13	12
《路标和信号公约》(1968 年)	8	9
《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	5
《关于商业道路车辆暂时进口的海关公约》(1956 年)	6	3
《集装箱关务公约》(1972 年)	6	3
《协调统一货物边境管制国际公约》(1982 年)	11	3
《国际公路货物运输合同公约》(1956 年)	10	2
修订的《关于简化和协调海关业务制度的国际公约》(1999 年)	14	15

资料来源：www.unecce.org/trans/conventn/legalinst.html 和 www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/instruments.aspx。

26. 在区域和次区域层面，内陆发展中国家及其过境邻国多年来在其区域经济共同体内订立了过境运输及贸易便利化协定。业已对区域和次区域协定作出了一些决定和修正，以加强运输和过境方面的便利和一体化。

27. 在亚洲，在制定和执行于 2003 年通过、2005 年生效的《亚洲公路网政府间协定》方面取得了重大进展，在制定和执行 2006 年制订、2009 年生效的《泛亚铁路网政府间协定》方面也取得了重大进展。《政府间陆港协定》于 2013 年 11 月在曼谷通过并开放供签署。截至 2014 年 7 月 11 日，协定有 15 个签署国，并得到两个国家(大韩民国和泰国)的批准。在审查所涉期间，亚洲通过了其他有关协定，旨在加强该区域过境运输及贸易便利化。例如，2012 年，上海合作组织成员国完成了对关于便利国际公路运输协议草案及其附件的谈判。依据这一协定，中国和俄罗斯联邦另有两个海港将为往来中亚的过境交通开放。

28. 哈萨克斯坦、白俄罗斯和俄罗斯联邦 2010 年成立的海关联盟将由哈萨克斯坦进入俄罗斯联邦卡车所需时间从 7 个小时大大减少到两个小时。2012 年在老挝人民民主共和国，泰国和越南的大湄公河次区域国家缔结了一项经修订的谅解备忘录，将东西经济走廊路线延长到各国首都。这一举措将扩大运输服务的地域范围，并给营运者的运输路线提供了灵活性。

29. 欧亚区域运输部长和其他高级别政府代表于 2013 年 2 月在日内瓦签署了一项促进欧亚铁路运输和活动逐步采用统一铁路法的联合声明。声明载有欧洲-亚洲铁路运输沿线国家的承诺,决定共同努力,为铁路建立等同于其他交通方式(公路、航空、内河与海上)的统一法律环境,以单一的运输合同、单一的铁路运单、根据单一的责任进行跨国的货物和集装箱铁路运输。

30. 非洲区域为统一泛非干线公路网的规范和标准问题达成政府间协定取得了进展。2014 年 4 月举行的第三届非洲联盟非洲运输部长会议批准了该协定。同一次会议上还通过了《非洲道路安全宪章》和《2040 年非洲铁路发展愿景》。非洲各区域经济共同体正越来越走向政策和方案的巩固和协调。例如,2011 年 6 月 12 日,东非共同体、东部和南部非洲共同市场(东南非共同市场)和南部非洲发展共同体(南共体)国家元首和政府首脑开会并签署了一项宣言,建立一个三方自由贸易区,加强和深化经济一体化,包括简化和统一海关文件和程序,统一货物的分类,并通过设立一站式边境检查站,实施综合边界管理的原则。

31. 在西部非洲,西非国家经济共同体与西非经济和货币联盟的关系日益密切,已促成通过一项关于贸易自由化和宏观经济政策共通性等若干问题的共同行动纲领。在中部非洲,中部非洲国家经济共同体与中部非洲经济和货币共同体正越来越多地努力统一相关政策和方案。这些努力尤其涉及运输、通信和海关,将有助于为内陆发展中国家的过境、运输和贸易提供便利。

32. 非洲区域已达成具体协议,以加强一些过境走廊的顺利运作。例如,2007 年通过的布隆迪、刚果民主共和国、肯尼亚、卢旺达和乌干达之间关于《北部走廊过境和运输协定》的法律文书是 1985 年《协定》的更新版本,新协定包括扩大的任务授权,可促成该区域新的发展变化。2006 年通过的布隆迪、刚果民主共和国、卢旺达、乌干达和坦桑尼亚联合共和国之间的协议建立了中部走廊过境运输协调局,其目的是利用其走廊作为伙伴国家之间最有效的货物水陆运输线路。缔约国已同意相互给予对方通过各自领土的过境权,并为此无歧视地提供所有可能的设施、规章和程序。

33. 在南美洲,通过成立南美洲国家联盟,区域一体化已得到进一步深化。这个政府间组织融合了各项区域协定,包括南方共同市场与安第斯共同体。《南美洲国家联盟组织条约》于 2011 年 3 月 11 日生效,得以更加广泛地统一基础设施发展方面的政策。

34. 双边协定仍然是公路运输过境便利化的主要工具,即使在高度区域一体化的地区也是如此。需要此类协定以执行地方规定,如边境检查站的共同程序和开放时间。有一些这些双边协定的例子。中国和蒙古于 2011 年 6 月延续了两国国际公路运输协定及其议定书。延续的新协定开放了 36 条运输路线,经过两国边界 13 个过境点,并对货物运输实行长期多次入境许可证,以补充现有的短期单次入

境许可证。2012 年 8 月，哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦对边界过境点的车辆、货物和乘客实行一站式检查点，以此简化其边界过境点的手续和程序。这是哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦政府 2006 年签署的关于共同管制吉尔吉斯斯坦-哈萨克边界协定促成的结果。

35. 博茨瓦纳和纳米比亚谈判了关于在 Mamuno 和卡拉哈里沙漠全境边界各哨所处设立一站式边境站的协定。埃塞俄比亚与吉布提、苏丹和也门签署了涉及进口/出口货物和海运合作的港口使用和服务条约。马拉维与莫桑比克、南非、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦签署了关于过境问题的空中、公路、海上、铁路方面双边协定。虽然双边协定是经常使用的方式，但世界银行对 70 项双边协定的研究显示，一些双边条约过于繁复，在效用上适得其反，因为导致执行过程中的僵化，偏离国际最佳做法，维护既得利益。另一项研究发现，一些双边协定的历史比区域协定久远，在各国之间规定了陈旧的货运分担协议，既不符合海关过境一般原则，也不利于总体的运输效率。必须支持内陆发展中国家及其过境邻国根据国际公约、最佳做法、准则和标准，在制定双边协定方面采取更全面的方式。

36. 在审查期间，内陆发展中国家和过境国家越来越多地采取措施，大幅度减少贸易交易成本和边界过境点拖延时间。这些措施包括信息技术的应用，例如海关数据自动化系统和一站式边境站，例如赞比亚和津巴布韦之间的奇龙杜边界哨所，它将过境时间从 9 天减少到大约 9 小时。其他措施包括第三方汽车保险计划，如东南非共同市场区域的“黄卡”系统；减少路障；采用电子追踪系统；延长工作时间，例如在布隆迪和斯威士兰；对结关使用单一的行政文件，例如，布基纳法索、乍得、尼日尔、巴拉圭和斯威士兰就是这样；更多地采用电子报关系统。

37. 大多数内陆发展中国家已开始在边界采用信息和通信技术。业已开始在其边界利用海关数据自动化系统对边界实行计算机化的国家包括：阿富汗、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、中非共和国、乍得、埃塞俄比亚、老挝人民民主共和国、前南斯拉夫的马其顿共和国、莱索托、马拉维、马里、尼泊尔、尼日尔、玻利维亚多民族国、摩尔多瓦共和国、卢旺达、斯威士兰、乌干达、赞比亚和津巴布韦。巴拉圭也用不同的程序使其系统计算机化。许多内陆发展中国家采用或正计划采用单一窗口边界哨所，其中包括：亚美尼亚、阿塞拜疆、布基纳法索、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、巴拉圭、摩尔多瓦共和国、卢旺达、塔吉克斯坦、乌干达、乌兹别克斯坦和赞比亚。几个经济体报告了实行这一措施取得的积极成果。

38. 根据各项研究报告，内陆发展中国家进口所需的天数已经从 2006 年的 57 天减少到 2014 年的 47 天。此外，同期出口所需天数从 48 天减少到 42 天。尽管取得了这一重大成就，这一优先领域仍需要有更多进步，才能实现进一步减少所需天数。

B. 基础设施开发与维护

39. 内陆发展中国家通过改善和更新其运输网络，在改善与邻国的运输连通性和加强国内运输连通性方面已经作出了巨大的努力。在提升和扩大公路过境运输系统方面已取得进展，而公路运输系统是大多数内陆发展中国家到达最邻近海港的主要交通方式。在区域一级，在亚洲，2006年至2010年间亚洲公路网大约6.5%(目前共有公路约141 000公里，途径32个成员国)得到了升级。尽管取得了这些进展，但2010年亚洲公路网络仍有11 915公里(占公路全程的8%)未满足应有的起码标准。根据亚太经社会的一项研究，三级以下公路11 915公里中，将近三分之二是在阿富汗、蒙古、缅甸、巴基斯坦和塔吉克斯坦(见E/ESCAP/70/5)。

40. 在非洲，全程54 120公里的泛非公路得到重大改善，公路分布在9个走廊。主要运输走廊道路的基础设施发展方面已取得进展。各区域经济共同体已更新了属于各自次区域的部分，并修建了几个缺失的衔接路段。完成跨撒哈拉公路缺失衔接路段的项目现已取得进展，该项目将实现阿尔及利亚和尼日尔之间的连接。发展变化还包括修复坦赞公路在坦桑尼亚联合共和国境内220公里路段，在马拉维建造南Rukuru桥，以及连接亚的斯亚贝巴和肯尼亚境内内罗毕和蒙巴萨的公路项目。但是，总体进展速度缓慢，泛非公路的特点仍然是缺失关键部分的衔接路段，维护不佳。为实现切实的大陆贯通，约需建设10万公里的区域公路。

41. 2010年，非洲联盟启动了非洲基础设施发展方案，协调基础设施发展行动和资源的使用方式。方案包括涉及能源、运输、跨界用水和信息及通信技术的优先基础设施项目，这些项目是根据2012年至2020年优先行动计划执行的。优先行动计划中的项目预计耗资679亿美元，其中运输基础设施项目约为244亿美元。

42. 在南美洲，南美洲区域基础设施一体化倡议协调本区域运输、能源和电信基础设施的发展。2012年12月，该倡议总体项目组合中共有474个运输项目，其中高速公路项目份额最大，为47.5%，而多式联运项目份额最小，为3%。

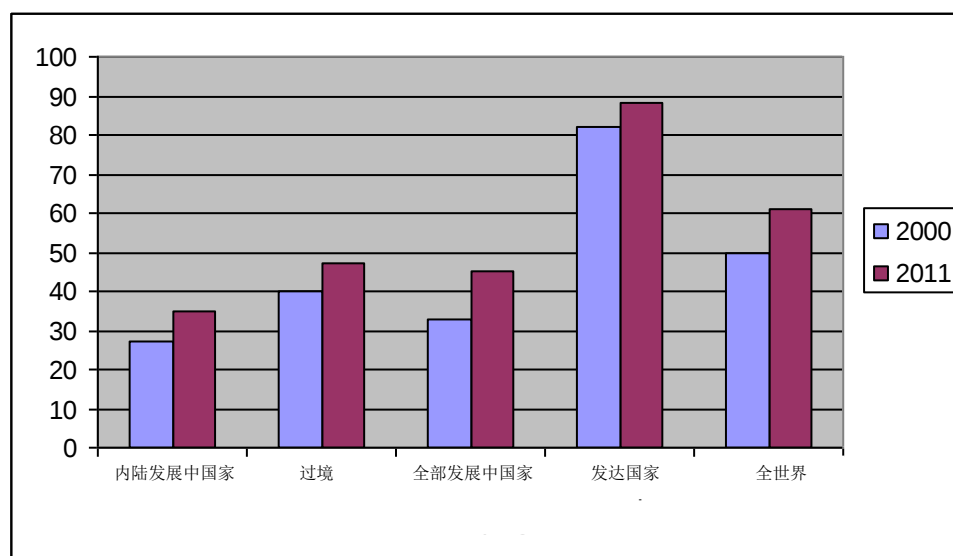
43. 审查所述期间，在国家一级，内陆发展中国家一直在开展公路建设项目，扩大和提升其公路网。例如，布基纳法索的公路系统全程已从1998年的9 500公里延长至2010年的15 272公里，而同期铺设沥青路面的公路总长度也增加了50%以上。在乍得，铺面公路已由2002年的557公里增加到2012年的1 616公里。在埃塞俄比亚，国家一级的公路长度由2002-2003年的37 018公里增加到2011-2012年的56 190公里。在老挝人民民主共和国，过去十年已有3 000多公里公路得到修复或大为改善。在阿塞拜疆，审查所述期间，修建或修复公路7 000多公里。在塔吉克斯坦，共修建或升级了1 650公里的公路，改善了杜尚别与中国、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦之间过境点的运输。哈萨克斯坦正在实施61个基础设施发展项目，预算总额为230亿多美元，其中包括重建和改造公路超过20 000公里。蒙古正在进行道路修建项目，其中一些项目已经完成。例如，2012年和2013年共修建了公路全程1 820公里。

44. 内陆发展中国家在其国家报告中报告说，开发和维护道路的主要资金来源是通过正常的政府预算拨款、发展伙伴和来自道路使用者的收费，燃料税或预算拨款收集的资金。例如，以下内陆发展中国家在其国家报告中指出，其使用的是现有的公路基金资源：博茨瓦纳、布基那法索、布隆迪、乍得、埃塞俄比亚、老挝人民民主共和国、莱索托、马拉维、摩尔多瓦共和国、赞比亚和津巴布韦。有些国家设立了独立于主管部委的公路机构，其主要职责是分配公共工程活动的外部合同。

45. 铺面公路在内陆发展中国家的百分比自 2003 年以来有所提高，但所占比仍然很低，只有 9 个国家超过 50%，8 个国家只有 20%至 49%的铺面公路。如图 1 所示，与其他国家集团相比，内陆发展中国家的铺面公路比例最低，其次是过境发展中国家。

图一

铺面公路所占百分比



资料来源：统计司数据库。

46. 在内陆发展中国家，铁路依然是未能得到充分利用的运输形式，只有 10 个内陆发展中国家拥有超过 1 000 公里以上可供货运服务的铁路。泛亚铁路网包括为 28 个成员国服务的 117 500 公里铁路，它的全程中大约有约 10 500 公里缺失连接路段(占 9%)。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连接路段方面取得一些进展。在哈萨克斯坦、蒙古、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦，铁路网络的使用有所扩大和增加。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。区域铁路网络仍有约 26 362 公里的缺失连接路段。在这个次级部门取得的进展不大，但是非洲西部、中部、东部和南部正在重新启动一些铁路项目。南美洲的铁路一体化在取得进展。在巴拉圭，铁路运输目前正在重新设计，重点是发展综合运输走廊，因为旧的路线已不再使用。

47. 铁路网络面临的主要挑战包括：投资于缺失连接路段的资源有限，调度交通的能力或设备有限，现有机车减少，特别是铁路机车少，以及铁路轨距不同，导致装卸货物频繁，运输延误和费用增加。由于公路部门竞争日益激烈，铁路公司增长缓慢，有时甚至出现负增长。

48. 内河水道运输或河流运输在中非共和国、乍得、哈萨克斯坦、老挝人民民主共和国、巴拉圭和玻利维亚多民族国的货运中发挥了重大作用。一些主要的挑战包括需要改善一些河流的适航性和旱季由于低水位而造成一些河流的使用有限。

49. 公路、铁路网和内河水道的发展应有辅助基础设施的同步发展为补充。辅助基础设施不仅能确保公路、铁路与内河水道的安全，还能让地方企业参与公路和铁路网络沿线的服务，从而建立起发展走廊。

50. 审查所述期间，所有区域在建立陆港方面都有所进展。以下内陆发展中国家已经修建或正在修建陆港：布基纳法索、埃塞俄比亚、哈萨克斯坦、莱索托、马里、尼泊尔、巴拉圭、斯威士兰、乌干达和乌兹别克斯坦。

51. 在空运方面，货物空运的使用在一些内陆发展中国家有所增加。但是，由于费用一般是陆运的 4 至 5 倍、海运的 12 至 16 倍，故空运需求也受费用的限制。在许多内陆发展中国家，航空运输对支持客运部门和旅游部门而言非常重要。内陆发展中国家作为一个整体登记航班飞机飞离数量从 2003 年的 200 000 次增加到 2013 年的 362 800 次。内陆发展中国家在空运业方面面临的主要挑战是用于基础设施的投资、维修、翻新和替换老旧机队所需的大量资源，加上缺乏技能和最先进的航站楼。这些将空运限制于单位价值高或具有时间敏感性的货物，如文件、药品、时尚服装、电子消费品、易腐农产品和海产品。燃料价格上涨也阻碍了使用空运的增加。

52. 管道是运输原油及其成品的最具成本效益的方式。审查所述期间，亚美尼亚、多民族玻利维亚国、乍得、哈萨克斯坦、摩尔多瓦共和国、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦扩展了其石油和天然气管道。

53. 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。实现通信部门自由化，以及因此增加对私营部门的投资，才有了这种可能。尽管在信息通讯技术的深入方面取得了这一进展，但内陆发展中国家在宽带因特网接入方面仍落后于其他发展中国家，尽管这一技术在提高连通性、提高企业竞争力和促进国际贸易方面可发挥关键作用。改善内陆发展中国家信息和通信技术的优先事项包括接入大容量海底光纤电缆网络，以获得低价格的国际语音服务和高速因特网连接，以及铺设高带宽主干网络，连接国内外城镇，并与过境邻国协作，促进在运输、能源和信息及通讯技术部门之间的基础设施分享。

54. 可靠、价格合理的现代能源基础设施对减少内陆发展中国家的托运货物时间的拖延和对建立生产能力而言都是至关重要的。内陆发展中国家经济体在电气化

程度方面显示出很大差异。尽管过去十年里电气化已取得显著进展，但要满足大多数内陆发展中国家的基本能源基础设施需求，仍有很长的路要走。此外，最近的数据表明，非洲国家在 2012 年平均每月发生 8.6 次停电事故。停电的主要原因是区域电网缺乏互联能力和受影响国家的电力短缺。

55. 不能仅仅由公共部门来缩小基础设施供资的缺口。需要就基础设施项目开展次区域和区域合作，加强国家预算和国际发展援助，加强私营部门在基础设施发展中的作用。探索创新融资机制同样重要，包括利用公私伙伴关系、基础设施债券和侨民债券。内陆发展中国家和过境发展中国家也应考虑执行多部门基础设施共享倡议(如公路、电力和通讯方面)，以减少筹资需求。今后区域基础设施基金可以用作调动资源促进区域基础设施发展的工具。例如在 2010 年，东南亚国家联盟(东盟)和亚洲开发银行(亚行)成员国建立了东盟基础设施基金，其初始股本基数为 4.85 亿美元，其中 3.35 亿美元由东盟成员国提供，其余 1.5 亿美元来自亚行。

C. 国际贸易和贸易促进

56. 《阿拉木图行动纲领》确认贸易是经济发展中的增长动力。2003 年，来自内陆发展中国家的商品出口价值为 440 亿美元稍多，在全球总量中占微不足道的 0.58%。截至 2013 年，全球商品中从这些国家出口的份额已经增长了一倍以上，达到 1.2%。以现时价格计算，商品出口的收入已增加了 5 倍以上，达到 2 278 亿美元。与其他国家集团相比，内陆发展中国家的商品出口增长速度最快。例如，这些国家在 10 年期间商品出口收入增加了 415%，而同时最不发达国家和小岛屿发展中国家的出口收入分别增长了 366%和 148%。分类的商品数据显示出重大差别：2010 年至 2012 年期间来自商品出口的累计收入中超过 65%仅属于 4 个国家。

57. 据此，一些证据表明，《阿拉木图行动纲领》在促进内陆发展中国家参与国际贸易方面相对成功。除了中非共和国，莱索托，尼泊尔，斯威士兰和塔吉克斯坦之外，所有其他国家在《阿拉木图行动纲领》签署的 10 年期间商品出口收入都增加了一倍多。阿塞拜疆、卢旺达、赞比亚、老挝人民民主共和国、玻利维亚多民族国、蒙古、布基纳法索和哈萨克斯坦收入尤为可观。另一项重要的观察结果是，资源丰富和资源缺乏的内陆发展中国家都出现了强劲的增长。同样，强调集团内部的不平衡也同样重要：2012 年，该集团一半以上的商品出口仅来自两个国家。

58. 依赖商品来刺激经济增长虽然重要，但有其局限性。例如，初级商品的相对价格普遍呈下降趋势，这反过来又造成依赖商品的经济体贸易条件的恶化。换言之，其他条件相同的情况下，这些国家的进口价格上升速度超过出口价格。随着时间的推移，需要用越来越多的农业或矿产品(出口)购买制成品货物(进口)。事实上，自 2000 年以来，内陆发展中国家贸易条件下降了 84%。在同一期间，最不发达国家和小岛屿发展中国家的贸易条件分别恶化了 53%和 48%。

59. 贸易条件恶化的直接后果之一，对于主要依赖商品的外汇收入支付进口制成品和资本货物的国家，是贸易逆差增加。因此，内陆发展中国家有充分理由推行有利于制造业和服务业的经济转型政策和战略。它们还应采取有的放矢的措施，争取改善其贸易条件，因为这样将导致实际收入、储蓄和国际收支盈余的增加。此外，经验证据表明，贸易条件的变化可能占发展中国家间产出波动的大约一半。

60. 在国际贸易范围内，充满活力和有竞争力的服务部门已被确定为应对内陆挑战的一种手段。服务业基本上是无需过境，交易成本较低，从而为内陆发展中国家探索具有明确相对优势和真正竞争力潜力的机会提供了前景。正是出于这一原因，鼓励内陆发展中国家将其经济体从低价值大宗商品等低生产率部门转向增值业务、制成品和旅游业。服务部门可能会为许多内陆发展中国家带来统包项目，有潜力创造报酬丰厚的就业，刺激经济和出口多样化，并促进环境保护。

61. 服务部门分类数据显示出国家一级令人称道的努力。自 2000 年以来，16 个内陆发展中国家经济体显示，服务业在其经济体中的相对比重稳步增加。对于 12 个出口大量矿物和油气的内陆发展中国家来说，服务业的相对份额有所下降，表明“荷兰病”的存在。在一些内陆发展中国家，作为经济增长引擎的具有巨大潜力的旅游仍有待充分探索。

62. 审查内陆发展中国家跨界贸易所需的时间、费用和文件，有助于了解根据《阿拉木图行动纲领》取得的贸易便利化进展。表 2 中的跨界费用数据显示，内陆发展中国家的进出口成本仍略高于过境发展中国家和全球平均数。自 2005 年以来，典型内陆发展中国家进口一个标准集装箱费用的年增长率约为 5.6%，而全球费用上涨了 2.8%，过境发展中国家的费用上涨了 2.7%。内陆发展中国家所面临的出口成本依然很高，并继续有上升的趋势。2005 年至 2013 年，内陆发展中国家出口一个标准集装箱的费用增加了 44.9%。世界平均数仅增加了 23.4%，而过境发展中国家同期的类似费用则上升了 24.9%。

表 2

与国际贸易有关的费用、时间和文件

	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年
出口成本(每集装箱美元)									
内陆发展中国家	2 212	2 212	2 242	2 554	2 629	2 689	2 736	3 034	3 204
过境发展中国家	1 015	1 030	1 020	1 155	1 183	1 210	1 239	1 257	1 268
发展中国家	1 308	1 297	1 265	1 410	1 440	1 464	1 494	1 578	1 627
世界	1 228	1 221	1 196	1 333	1 360	1 379	1 401	1 474	1 515
进口成本(每集装箱美元)									
内陆发展中国家	2 690	2 690	2 715	3 056	3 143	3 257	3 300	3 626	3 884
过境发展中国家	183	1 158	1 143	1 259	1 260	1 295	1 378	1 428	1 434

	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年
发展中国家	1 450	1 430	1 405	1 551	1 581	1 635	1 665	1 740	1 779
世界	1 261	1 255	1 205	1 334	1 354	1 401	1 437	1 521	1 540
出口时间(天数)									
内陆发展中国家	48.83	48.83	47.63	47.13	44.87	42.93	42.37	42.13	41.53
过境发展中国家	30.44	27.63	26.63	25.09	24.25	23.56	23.13	22.79	22.27
发展中国家	31.32	29.74	28.36	27.44	26.41	25.49	24.93	24.84	24.63
世界	27.66	26.23	25.17	24.29	23.49	22.69	22.17	22.07	21.86
出口所需文件数									
内陆发展中国家	9.20	9.20	8.80	8.77	8.57	8.40	8.40	8.33	8.33
过境发展中国家	7.81	7.78	7.47	7.16	7.16	7.16	7.16	7.15	7.15
发展中国家	7.20	7.17	6.98	6.88	6.82	6.78	6.76	6.77	6.78
世界	6.61	6.56	6.41	6.31	6.26	6.22	6.21	6.21	6.22

来源：世界银行，《做生意：对中小企业更加明智的监管》(哥伦比亚特区华盛顿，2013 年)。

63. 内陆发展中国家面临的进出口成本较高的影响包括其竞争力、盈利能力和对外国投资者的吸引力受到侵蚀。2013 年，过境发展中国家出口类似集装箱的费用不到内陆发展中国家的 40%。相比之下，这比它们 2005 年的费用低 6 个百分点。

64. 世界银行的数据还显示，本报告所述期间，内陆发展中国家出口所需文件平均数下降了 9.5%，从 2005 年的 9.2 降至 2013 年的 8.3，而过境发展中国家以及全球范围分别平均减少约 8.5%和 5.9%。令人遗憾的是，这一进展远远不足以使内陆发展中国家的出口在世界市场上有竞争力。许多内陆发展中国家仍存在运费较高、拖延和官僚手续过分繁琐的问题。2005 年，这些国家出口商品到达目的地的时间比过境发展中国家长 60%。2013 年，内陆发展中国家花在出口上的时间比其过境邻国多 87%。事实上，2005 年，内陆发展中国家的运输时间比全球平均数高 77%，但此后到 2013 年增至 89%。

65. 出口长时间拖延以及文件繁琐是进一步削弱贸易竞争力的因素。内陆发展中国家必须通过比照其主要竞争对手，即过境发展中国家，跟踪贸易便利化进展。换言之，竞争性的世界市场要求进出口成本、运输时间和官僚手续(如文件数量所示)不一定在绝对数上下降，但要相对潜在竞争对手下降。

66. 2013 年 12 月 3 日至 7 日在印度尼西亚巴厘举行的第九届世界贸易组织部长级会议批准了“巴厘一揽子计划”。有人将该计划称为世贸组织 1995 年成立以来其成员的第一个重大协定。在巴厘达成的《贸易便利化协定》有以下五项目标：加快海关程序，使贸易更容易、更快、费用更低，提供清晰度、效率和透明度，减少官僚和腐败，利用技术进步。与所有内陆发展中国家特别相关的是，该协定

载有关于过境货物的条款。这笔交易的一部分涉及为发展中国家和内陆发展中国家提供援助，以更新其基础设施和培训海关官员，或支付与执行该协定有关的任何其他费用。

67. 该协定关于过境自由的第 11 条包括下列规定：任何条例或手续如果条件或目标不复存在则不应予以保留；过境运输不应取决于收费，但基于成本、运输和行政的费用除外；应禁止自愿过境运输限制；应鼓励发展专用过境运输基础设施；手续和文件规定不应过于繁琐；货物一经清关过境，不得再收取费用、拖延或实施限制；不得对过境货物适用技术性贸易壁垒措施；应预先提交和处理过境文件；应毫不拖延地履行保障，但仅限于确保要求得到实现。

68. 一些估计已经指出，该协定将推动全球贸易增长 400 亿至 1 万亿美元。此外，预计该协定的实施将减少 10% 至 15% 的贸易成本。世贸组织《贸易便利化协定》的缔结是一项重大成就，也是内陆发展中国家的一个重要机会。因此，已经是世贸组织成员的这些国家必须尽快开始国内条约批准进程，并通知世贸组织它们接受《议定书》。内陆发展中国家应利用技术援助和能力建设条款执行该协定。为了使内陆发展中国家获得所有惠益，过境发展中国家批准该条约也至关重要。

69. 只有国家已获得必要能力，才要求实施《贸易便利化协定》。换言之，该协定允许内陆发展中国家作出与其各自发展、金融和贸易需要相符的承诺。此外，贸易便利化委员会将至少每年举行一次专门会议，讨论与执行工作有关的问题，审查提供技术援助和能力建设支助方面的进展，分享经验和信息，审查捐助者通知。

70. 2013 年，12 个内陆发展中国家开展了贸易便利化需要评估。2014 年初，埃塞俄比亚和马拉维在排队等待评估，而摩尔多瓦共和国、尼日尔、尼泊尔和布基纳法索则已经正式请世贸组织支持进行评估。除了这种支助，各国也可以进行自我评估，确定其技术援助和能力建设支助方面的需求和优先事项，以采用世贸组织公布和更新的有关准则执行《贸易便利化协定》。

71. 随着世界贸易、投资和生产越来越多地相互联系，全球价值链在国际贸易中所占份额日益升高。与这种价值链挂钩有助于内陆发展中国家进一步融入世界市场，并使它们成为全球生产和分销链中的重要环节。现有证据表明，在全球价值链中参与的增加与加速增长、提高生产力和创造就业有关联，并可以通过技术和技能转让建设生产能力的一个重要途径。

D. 国际支助措施

72. 《阿拉木图行动纲领》虽然确认执行该纲领的首要责任在于内陆发展中国家及其过境邻国，但也确认建立高效过境运输系统所涉费用大大超过这些国家的能力。该纲领的优先事项 4 中提到全球社会参与协助内陆发展中国家克服其发展挑战的问题。因此，外部融资资源补充这些国家的本国努力，并在支持其经济和社会

会进步方面发挥关键作用。大多数内陆发展中国家的投资资源主要是外来资源，尤其是官方发展援助、外国直接投资和汇款。

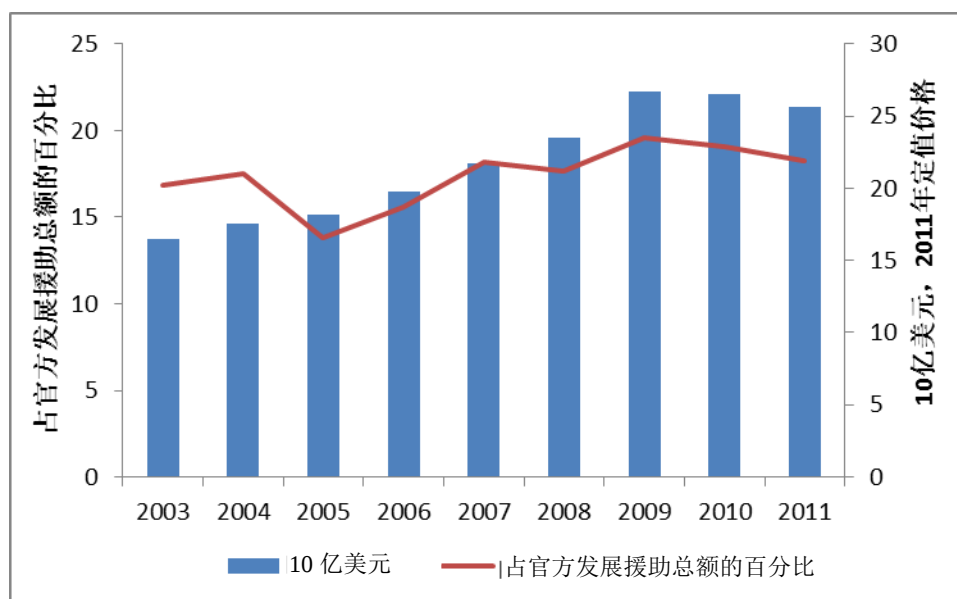
73. 自从《阿拉木图行动纲领》通过以来，流向内陆发展中国家的发展资金连年增加。2003 年至 2012 年，官方发展援助从 165 亿美元增至 226 亿美元，而同期外国直接投资从 89 亿美元增至约 350 亿美元。

74. 在国际发展筹资格局发生变化的同时，官方发展援助流动仍是许多内陆发展中国家的主要外部筹资来源，其中许多国家严重依赖优惠资源。官方发展援助在应对大多数内陆发展中国家面临发展挑战方面发挥着关键作用。对于许多无法在国际资本市场上获得财政资源的这类国家来说，它是一个重要的外部资金和外汇来源。

75. 作为对当前全球经济危机影响的回应，主要捐助国的财政紧缩措施已经导致官方发展援助流量在 2011 年和 2012 年下降，尽管官方发展援助在 2013 年有所增加。由于最初的减少，内陆发展中国家的官方发展援助流入量下降了 15%，从 2010 年的 265 亿美元(2011 年定值美元)降至 2012 年的 226 亿美元。这些数字包括来自传统捐助者、多边捐助者和非经合组织发展援助委员会捐助国的官方发展援助。2011 年，非发援会捐助国只占内陆发展中国家受援总额的 2.5%。此外，几乎三分之二的内陆发展中国家(20 个)在 2011 年经历了其官方发展援助收款的真正下降。援助减少可能会威胁依赖援助的内陆发展中国家的发展支出。

图二

向内陆发展中国家提供的官方发展援助

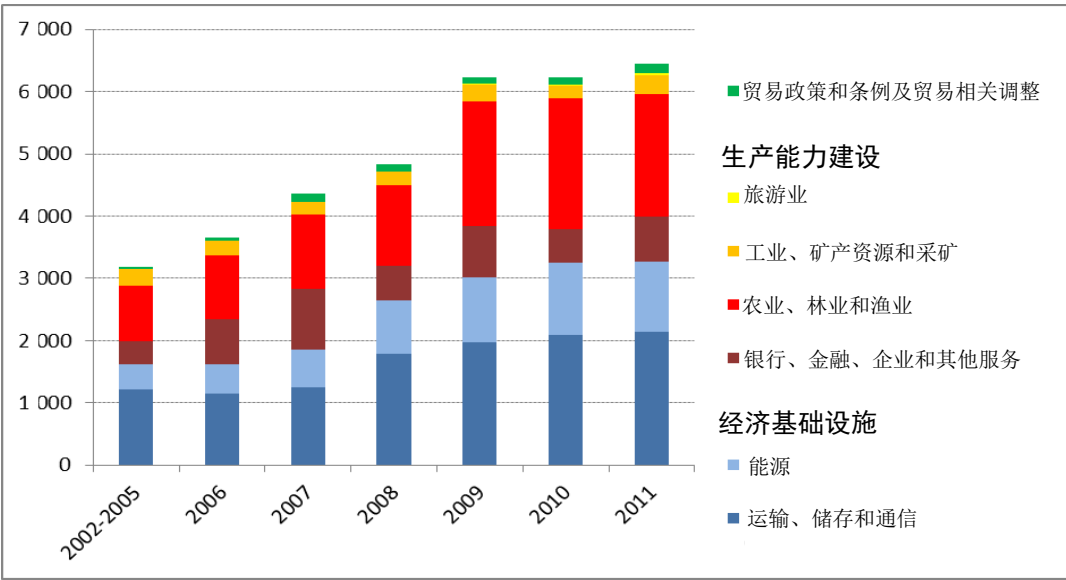


来源：经济合作与发展组织发展援助委员会统计数据。

76. 世贸组织贸易援助倡议在以下方面协助内陆发展中国家能力建设上发挥着关键作用：制定贸易政策，参加贸易谈判和实施贸易便利化措施，发展与贸易相关的基础设施，出口产品多样化以及加强生产能力，以期提高其产品在出口市场上的竞争力。贸易援助与补充政策相结合，以增加基础设施、改善边境机构和监管程序以及加强能力的形式，促进降低了贸易成本。贸易援助还有潜力缓解妨碍内陆发展中国家与价值链连接或在其中升级的制约因素。归根结底，贸易援助对于各国有效利用多边贸易体系至关重要。

77. 2011 年，给内陆发展中国家的贸易援助付款达 64 亿美元，自 2005 年以来实际增加了 70%。但是，尽管这些国家的收款在 2002-2005 年基线至 2009 年几乎翻了一番，但在 2010 年基本趋平，在 2011 年仅略有增加。13 个内陆发展中国家的收款在 2011 年下降了。

图三
按类别分列的对内陆发展中国家贸易援助付款



来源：经济合作与发展组织发展援助委员会统计数据。

78. 除了显然需要贸易相关基础设施，内陆发展中国家还会从其他贸易援助优先事项得到重大好处，如建设生产能力和贸易发展。由于内陆发展中国家依赖多国过境走廊，它们还应得益于世贸组织贸易援助工作队关于更多注意区域、次区域和跨边界问题的呼吁。

79. 外国直接投资占私人资本流动的很大比例，被认为是最稳定的外国资本形式。外国直接投资具有巨大潜力，通过创造就业和改进管理技术、技术转让和外溢、知识和业务流程以及不产生债务的资本转移，推动内陆发展中国家的经济增长与发展。外国直接投资也可以在提供基础设施和建设国内生产能力方面发挥关

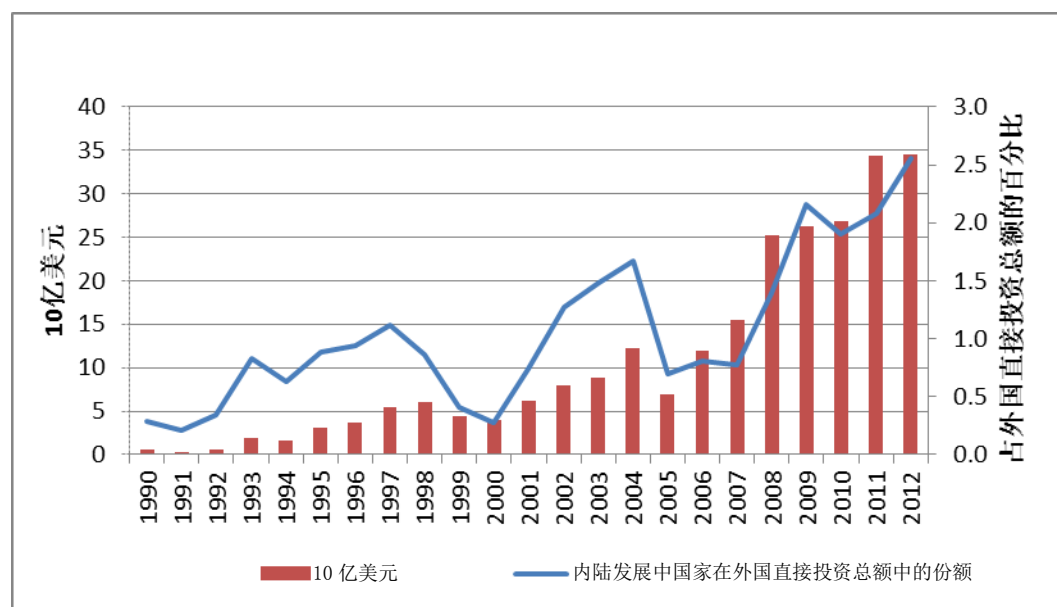
键作用。在内陆发展中国家，外国直接投资是一个主要发展筹资来源，自 2008 年以来，每年外国直接投资流量都超过官方发展援助。

80. 2012 年，内陆发展中国家的外国直接投资流入量达 346 亿美元，比 2003 年仅有 89 亿美元上升了。2012 年的流入量只略有增加，但 2010 年以来几乎跃升了 30%。相比之下，2011 年至 2012 年，全球外国直接投资流量下降了 18%，发达国家的流入量降幅最大(超过 30%)。总体而言，紧接着全球危机之后，内陆发展中国家成功避免了外国直接投资流入量下降，但其流入量在 2008-2010 年期间基本上停滞不前。

81. 按人均计算，2012 年，对内陆发展中国家的外国直接投资约为 81 美元，是 2003 年数额的三倍多，超过最不发达国家记录数额的两倍半。尽管如此，内陆发展中国家收到的外国直接投资绝对值仍然很小，只占 2012 年发展中国家和经济转型国家总流入量的 4.4%，仅为全球外国直接投资流量的 2.6%。

图四

流入内陆发展中国家的外国直接投资



来源：联合国贸易和发展会议统计数据库。

82. 然而，大多数内陆发展中国家不能吸引足够的外国直接投资来加速经济发展。在内陆发展中国家 300 多亿美元的外国直接投资流入量中，只有 63 亿美元流入最不发达内陆国家。仅 4 个内陆发展中国家便收到 68% 以上的外国直接投资。此外，2012 年，15 个非洲内陆发展中国家的流入量仅占总额的 19%，而 2010 年为 25%。一般来说，这些国家收到的外国直接投资从人均数额以及占国内生产总值的百分比来看也最少，特别是布隆迪、布基纳法索、不丹、阿富汗和尼泊尔。

83. 在过去 10 年里，主要由于重债穷国倡议和多边减债倡议，内陆发展中国家的债务负担大幅度下降。2003 年至 2011 年，内陆发展中国家的外债占其国民总收入的百分比从 73% 降至 45%。三个内陆发展中国家的同期债务负担有所上升。大部分内陆发展中国家的还本付息比率也下降了。12 个内陆发展中国家根据两项倡议获得债务减免。总体而言，截至 2012 年年底，这些合格的内陆发展中国家根据重债穷国倡议收到 200 亿美元的债务减免，另外还根据多边减债倡议收到 190 亿美元。这些倡议下的债务减免大大减轻了内陆发展中国家的债务负担。然而，随着重债穷国倡议接近结束，必须对正在经历高债务负担的内陆发展中国家给予某种形式的债务减免援助，以防它们进入不可持续的债务处境。

84. 优惠市场准入是便利出口增长的一个重要手段。虽然世贸组织贸易谈判多哈回合尚未明确讨论内陆发展中国家的特殊需要，但发达国家和一些发展中国家已经根据普遍优惠制度，为这些国家的出口提供了优惠市场关税待遇。非洲最不发达内陆发展中国家还受益于其他特别计划，包括欧洲联盟“除武器之外的一切产品”倡议和美利坚合众国关于非洲出口的《非洲增长和机会法》。

85. 在评估市场准入优惠的成效时，应考虑两个主要问题：给予优惠的实际规模，以及充分利用这些优惠的制约。向一国家集团提供优惠的规模不仅仅取决于给予该集团优惠的绝对水平，还取决于通过普遍优惠制、自由贸易协定或其他类似安排等非互惠优惠办法给予其他国家集团优惠的水平。此外，优惠在进口市场上贸易进一步自由化时受到侵蚀。同样，市场准入优惠的利用率因生产能力挑战、非关税壁垒和缺乏竞争力而受到限制。

86. 据世界银行称，内陆发展中国家的汇款流入量增长迅速，从 2001 年的仅 23 亿美元增至 2012 年的 223 亿美元，2013 年估计进一步增至 255 亿美元。2012 年，内陆发展中国家收到的汇款占发展中国家汇款总流入量的 5%。这一份额一直在逐步增加，因为这些国家的汇款流入量的增速超过汇款总量。2001 年至 2012 年，内陆发展中国家汇款流入量年均增长率为 23%。

87. 在报告所述期间，来自南南和三角合作的支持一直在增加。例如，2011 年，来自全球南方，尤其是来自中国和印度的企业，在内陆发展中国家所获外国直接投资中占了 41%。2001 年至 2008 年，在撒哈拉以南非洲的官方基础设施融资中，发展中国家占了 47%。内陆发展中国家和全球南方之间的贸易也深化了。虽然这些国家过去主要与发达国家进行贸易，这一倾向已经逐渐转变，因为它们开始视其他发展中国家为主要贸易伙伴。南南贸易在世界商品贸易中的份额从 2001 年的 13% 上升到 2011 年的 26.7%，而北北贸易同期从约 46% 降至不到 30%。

88. 联合国系统和其他相关国际组织一直通过能力建设方案、咨询服务、支持运输基础设施发展以及推动贸易和运输便利化方面的法律文书，为内陆发展中国家提供持续援助。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协调联合国系统内的活动，以确保有效执行《阿拉木图行动纲领》。该办事

处一直在不同论坛上倡导满足内陆发展中国家的特殊需要，并提高国际社会这方面的认识。该办事处成功编写了关于《行动纲领》执行情况的报告，目前正在领导其 10 年度审查的筹备工作。

89. 联合国各区域委员会和次区域组织协助各会员国执行《阿拉木图行动纲领》。非洲经济委员会(非洲经委会)为非洲各区域经济共同体在非洲执行《行动纲领》提供了支持。非洲经委会就贸易便利化向内陆发展中国家和过境国提供了技术援助。非洲经委会、非洲联盟委员会、非洲开发银行、世界银行和最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处支持非洲各国制定一项作为横贯非洲公路网基础的政府间协定。

90. 欧洲经济委员会(欧洲经委会)通过根据《阿拉木图行动纲领》采取具体举措，并通过海关改革、海关过境制度和电子贸易方面的技术援助，促进国际运输和贸易便利化以及欧洲经委会相关法律文书、规范和标准的实施。欧洲经委会及其联合国贸易便利化和电子商务中心等机构制定的贸易工具，如联合国贸易单据统一格式、守则和数据元目录、联合国行政、商业和运输电子数据交换规则、关于单一窗口边防哨所和数据统一的建议和标准，为提高贸易效率，改进贸易信息和文件管制，并帮助应对无效率的贸易程序和其他妨碍贸易因素，提供了许多可能性。另一个工具是与欧洲安全与合作组织(欧安组织)合作编写的《过境点最佳做法手册：贸易和运输便利化的前景》。

91. 亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)与次区域组织合作，加大了技术支助力度，协助成员国有效执行次区域便利化协定，以促进国际陆路运输便利化。亚太经社会向内陆发展中国家和过境国家提供能力建设支持，促进其加入和执行运输方面的国际公约以及制定和实施运输方面的次区域和双边协议。亚太经社会通过制定《亚洲公路网政府间协定》、《泛亚铁路网政府间协定》和《政府间陆港协定》，支持并协调区域连通性。

92. 拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)向拉丁美洲国家提供了关于制定可持续运输和物流政策的技术支持。

93. 贸发会议通过提高内陆发展中国家对面临的特殊挑战的认识和提供技术援助，向这些国家提供支持。自 2010 年以来，贸发会议的年度《世界投资报告》专门有一个部分探讨内陆发展中国家，包括分析对内陆发展中国家的外国直接投资的最新趋势。此外，贸发会议还促进将内陆发展中国家的关切问题纳入其第十三届会议的成果文件，还在 2013 年 5 月在北京举行的全球服务论坛框架内组织了关于内陆发展中国家的一次特别会议。贸发会议向内陆发展中国家的贸易谈判人员和决策人员提供了咨询和能力建设支持，向正在加入世贸的内陆发展中国家提供了技术援助，并就国家服务政策审查提供了基于需求的援助，以帮助内陆发展中国家从服务业获得最大利益。

94. 联合国工业发展组织(工发组织)向内陆发展中国家提供技术援助,重点是改善基础设施和产业能力以及减少贸易成本,以便提高这种国家在全球市场中的竞争力。工发组织与联合国其他组织和国际组织合作,制定了一项农业、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,并强调在农民和农商中以价值链的方式增强公私投资与合作伙伴关系的重要性。

95. 联合国开发计划署(开发署)在向内陆发展中国家提供国际援助方面发挥积极作用。作为向最不发达国家提供贸易方面技术援助的强化综合框架的六个核心伙伴之一,开发署与国际货币基金、世界银行、国际贸易中心(国贸中心)、世贸组织和贸发会议一道,继续提供贸易能力发展援助,以争取加快把《阿拉木图行动纲领》的优先事项纳入 14 个内陆发展中国家的工作领域。开发署还一直在欧亚区域内陆发展中国家实施贸易援助路线图提供战略支持和咨询。在国家一级开展了数项后续活动,包括旨在加强公共行政当局能力、建立以农民为对象的出口推广服务和增加中小企业获得负担得起的融资机会的措施。

96. 国贸中心一直支持内陆发展中国家贸易便利化领域的能力建设,尤其是在简化跨境程序和流程方面。国贸中心实施的项目包括乍得的综合框架实施方面的国家能力建设,以及马拉维的南部非洲发展共同体(南共体)供应链和物流方案。此外,国贸中心正在开展能力建设,以改进贸易信息服务和市场调研及分析,此外还加强贸易支持机构以及企业的生产和出口能力。国贸中心还向内陆发展中国家提供关于加入世贸组织以及制定和实施出口战略的援助。国贸中心正协同其他机构收集正式规章,并在新近改版的列有关税和非关税措施相关信息的国贸中心市场准入图工具上分享数据资料。

97. 国际电信联盟(国际电联)一直在提高有关方面对内陆发展中国家电信状况不佳的认识,鼓励内陆发展中国家为其电信部门调拨资源以确保方便使用,缩小数字鸿沟,利用信息和通信技术和宽带的力量推动实现千年发展目标。国际电联把《阿拉木图行动纲领》纳入了其若干决议,2012 年通过了一项关于促进内陆发展中国家和小岛屿发展中国家连通国际光纤网络特别措施的决议。国际电联开发了若干平台和工具,用于就电子商务、电子政务、电子银行、电子商业和电子交易方面的关键监管问题以及最佳做法分享数据、分析和资料,目的是促使内陆发展中国家将信通技术用作贸易的催化剂。

98. 世界银行一直资助内陆发展中国家和过境国家改革海关和发展基础设施领域的、针对能力因地处内陆受到制约问题的项目。2003 年至 2013 年,世界银行每年资助针对基础设施发展、贸易便利化和物流方面问题的至少 10 个项目。在金融和经济危机期间,给内陆发展中国家的贷款 2009 年达到高峰,约 30 亿美元,尽管贷款水平最近有所下降,在 2012 年约为 20 亿美元。贸易便利化贷款机制是 2009 年成立的 4 000 万美元的多方捐助信托基金,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,尤其针对内陆发展中国家的需要。正在执行的项目包括支持非洲和亚洲的走廊国家,支持摩尔多瓦共和国政府

努力提高运输和物流业绩，以及旨在改善公路和铁路基础设施、投资于过境和运输便利化、对海关和运输部门进行机构强化和能力建设的中部非洲经济和货币共同体内部运输和过境便利化项目。

99. 世贸组织成员就《贸易便利化协定》达成共识，将简化繁琐的边境和海关程序，降低中转及交易成本，提高可预见性并加快货物的流动、放行和清关，从而带给内陆发展中国家具体的利益。世贸组织秘书处与其他国际组织合作，继续为世贸组织成员在运输及贸易便利化和能力建设方面提供技术援助。此外，世贸组织还继续为调动贸易援助资金进行宣传，并突出强调其成员和观察员的需求，对切实有效的执行情况进行展示。

100. 国际海关组织通过制订标准、开发工具、拟订文书和提供实施这些标准、工具和文书的技术援助，促进贸易便利化。海关组织启动了经济竞争力一揽子方案，以支持成员通过货物、运输工具和人员的顺利跨境流动，提升经济增长速度和竞争力。海关组织特别是通过哥伦布方案，一直在继续开展建设海关能力活动，惠及 20 多个内陆发展中国家，旨在全面执行《SAFE 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。海关组织还定期为非洲、亚洲和欧洲的内陆发展中国家举办关于精简海关程序和促进贸易便利化的能力建设讲习班和考察。

101. 国际道路运输联盟继续通过欧洲-亚洲多边区域文书促进国际道路运输的发展。路运联盟促进各国加入国际公路运输系统，这是一个国际性的海关管制统一系统，促进贸易和运输，同时有效保护各国运输货物的收入，并为清除道路上或道路两旁的地雷和战争遗留爆炸物开展了协作。路运联盟与世界海关组织合作，正推动以多种语言对海关人员进行关于国际公路货运系统的培训。路运联盟的学院继续以内陆发展中国家为重点，并与其区域伙伴中的六个合作，启动了关于拟订和执行驾驶员培训方案的项目。路运联盟正在推动示范公路举措，目标是利用现有最佳做法，创建一段长达 2 000 公里的示范性机动车道路。

102. 欧安组织与其伙伴协作开展了能力建设活动，其中包括：关于欧安组织-欧洲经委会手册(见第 90 段)所涵盖问题的培训，关于执行特许经营者方案以及使用信息和通信技术和惠及中亚内陆发展中国家的非侵入式检查方法的培训，以及举行一次关于在过境点执行《协调统一货物边境管制国际公约》最佳做法作用的圆桌会议。

103. 亚洲开发银行向中亚区域经济合作方案的发展中成员国提供了实质性支持，特别是在运输和贸易便利化领域。亚洲开发银行资助了阿富汗、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和蒙古的几个交通、贸易便利化和能源项目。在南亚区域合作框架内，亚洲开发银行通过南亚次区域经济合作及其 2011-2015 年南亚区域合作战略支持运输和贸易便利化。亚洲开发银行南亚次区域经济合作提供贸易便利化支持，旨在增加贸易，包括参加合作的国家的区域内

贸易，为此减少或消除非关税壁垒，特别是孟加拉国、不丹和尼泊尔阻碍贸易的体制、行政和技术壁垒。在不丹和尼泊尔，亚洲开发银行为公路、铁路和航空基础设施提供了支助。在大湄公河次区域，特别是在老挝人民民主共和国，亚洲开发银行参与了几个项目，实施了大湄公河次区域成员国 2010 年通过的运输和贸易便利化综合行动方案。2011 年，交通运输是亚洲开发银行最大的部门，提供了 35 亿美元贷款，5 500 万美元的技术援助和 3.66 亿美元的赠款。

104. 在非洲，非洲开发银行继续为非洲区域基础设施的增长作出重要贡献。自 2009 年以来，非洲开发银行资助了 70 多项多国业务，其中包括建造和修复跨境公路和跨境输电线路，价值超过 38 亿美元。

105. 在拉丁美洲和加勒比，2007-2011 年期间，美洲开发银行为基础设施和自然资源项目提供了 54 亿美元。

四. 结论和建议

106. 处于内陆位置严重制约了经济增长和发展目标的实现。自《阿拉木图行动纲领》通过以来，《纲领》的实施取得了实质性的进展，促进人们了解内陆发展中国家在全球范围内面临的挑战。内陆发展中国家不再那么默默无闻，其特殊需要越来越为国际社会和联合国所认识。这一时期，全球对内陆发展中国家在财政和技术援助领域的支持有所增加。

107. 在实施《阿拉木图行动纲领》优先领域方面也取得了一些显著成绩。过去十年中，内陆发展中国家经济增长较快，贸易也有所增长。然而，进展不平衡，并非所有方面都有同等进展。内陆发展中国家仍然脆弱不堪，由于出口多样化方面的局限性、生产能力的局限性、出口竞争力较差及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。此外，在报告所述期间，这些国家的制造业和农业附加值有所下降，出口集中率大大增加。

108. 鉴于所取得的进展和内陆发展中国家仍然面临的挑战，会员国不妨特别考虑以下建议。

109. 《阿拉木图行动纲领》主要是作为一个部门方案，大力强调的是基础设施和过境问题。这一纲领并不针对决定增长和贸易的其他因素，如增值、经济多元化、工业化、创造就业以及应对外部冲击和气候变化挑战的建设复原力的措施。未来十年的发展将需要整体应对内陆发展中国家的特殊需求，以确保它们能够转变经济结构，实现可持续发展，从而克服地域限制对人民生计的负面影响。

110. 内陆和过境发展中国家应批准并有效执行关于运输及贸易便利化的国际公约和协定以及区域和次区域协定。国际社会应从财政和技术上支持内陆发展中国家和过境发展中国家执行便利过境的国际公约和协定，支持促进过境合作、减少

过境费用和制定物流通畅安排的举措。它们应确保过境运输服务运作高效和平稳，而无不无故拖延内陆发展中国家的进出口或对其进出口不当收取费用。

111. 内陆发展中国家和过境发展中国家应加强有效合作，为此制定和统一相关政策，通过加强后续行动和监测机制有效实施这些政策，并优先将资源分配用于发展、保养和恢复过境运输基础设施。这些国家应鼓励私营部门的有效参与，促进为过境提供便利。国际社会应当加强对内陆和过境发展中国家过境运输基础设施、能源和信息通信技术基础设施以及贸易便利化项目的财政援助，以加强区域内连通性，补足缺失的环节，并确保战略性海洋通道的正常运作。

112. 国际社会应当扩大内陆发展中国家来源货物的市场准入，以减轻它们的地理不利条件所造成的高昂贸易交易成本。所有世贸组织成员应批准世贸组织的《贸易便利化协定》，使之于 2015 年生效，并按照其规定予以实施。应当向内陆发展中国家提供更多技术援助，以确保它们有效执行这一《协定》，并实施贸易便利化相关措施。在内陆发展中国家和过境国家应该推广和充分资助证明有效的贸易便利化举措，诸如一站式边境关口、陆港、黄卡制度、采用信息和通信技术通关以及采用单一窗口边境关口等。目前还须建立一个网络机制，以推动交流经验，并向所有相关利益攸关方传播信息。

113. 内陆发展中国家应将贸易政策纳入国家发展战略，以更好地利用国际贸易给发展带来的好处。它们应该发展自己的生产能力，增加出口价值，并提高的竞争力。发展伙伴应考虑加大财政和技术援助，旨在支持内陆发展中国家努力实现出口多样化，包括通过支持发展和加强其生产能力，融入全球和区域价值链和建设制定相关政策的能力。国际社会应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。

114. 内陆发展中国家应考虑制定和实施积极的产业政策，以促进其经济和出口的多样化和结构转型，提高农业生产力，提升服务业，加强私营部门的作用，促进科学、技术和创新。国际社会应向内陆发展中国家加大资金和技术支持，促进发展它们的生产能力，促进可持续的包容各方的产业化。它们还应该促进增加对生产部门的援助，并采取促进措施，鼓励私营部门投资于内陆发展中国家，提高农业生产率，转让技术并协助扩大服务业。

115. 区域一体化对内陆发展中国家进一步融入全球市场有重要意义。内陆发展中国家应通过加强区域贸易、交通运输、通讯和能源网络促进区域一体化。它们还应该促进协调区域政策，加强区域协同作用、竞争力和区域价值链。过境发展中国家应通过协调一致地发展区域基础设施、制定贸易便利化措施和区域贸易协定，包括建立有效、高效的海关担保制度，促进深化区域一体化，以期内陆发展中国家克服其地理上的限制提供特惠。发展伙伴应向内陆发展中国家及其过境

伙伴深化区域一体化的努力提供资金和技术支持，为此加强支助实施旨在便利货物和乘客跨境流动的重点区域交通项目和区域交通协定。对各区域内陆发展中国家目前的区域一体化进程的支持应予以加强。这些进程应制定一个框架，以定期分享推动区域一体化的最佳实践。

116. 官方发展援助仍是内陆发展中国家发展基础设施的主要投资来源。请捐助国以及金融和发展机构，特别是世界银行、亚洲开发银行、非洲开发银行和美洲开发银行，为内陆发展中国家和过境发展中国家境内的过境运输基础设施项目提供更多的财政资源。应当在贸易援助计划背景下对内陆发展中国家予以特别关注。

117. 在过境运输合作、发展生产能力以及对内陆发展中国家的产品给予特惠市场准入领域，应加强南南和三角合作。这些国家应推动建立一个有利于吸引外国直接投资和私营部门参与的环境。鼓励外国直接投资母国促进增加对内陆发展中国家、特别是交通基础设施建设、贸易便利化、技术转让、发展生产部门和增值等国家优先领域的外国直接投资。还鼓励外国直接投资母国向内陆发展中国家提供技术合作和能力建设支持，以提高谈判技能，引进负责任的投资和影响力投资。内陆发展中国家也应通过建设自己的经济基础、改革和巩固税收管理以及提高透明度、善治和制度建设，改善其国内资源调动情况。

118. 国际社会应支持内陆发展中国家，帮助其加强减轻及适应气候变化的能力，建设抵御外部冲击的能力。

119. 尽管《阿拉木图行动纲领》已部分纳入内陆发展中国家的国家发展战略，但还须将后续方案更好地纳入国家、区域和全球层面的发展战略。内陆发展中国家的前景和面临的挑战应当纳入发展合作伙伴的方案，特别是纳入它们的援助、贸易和发展战略。至关重要的是，内陆发展中国家的利益应清楚地反映在 2015 年后发展议程中，以顺利实施这一议程并且与全球进程保持一致。

附件

统计表

表 1

国内生产总值和增长率

内陆发展中国家	以 2005 年不变价格估算 (百万美元)			人均国内生产总值 (2005 年不变美元)		年平均增长率 (百分比)		
	2003	2007	2012	2003	2012	2003	2007	2012
阿富汗	5 887	8 392	11 973	242	417	8.4	13.7	14.4
亚美尼亚	3 896	6 310	6 640	1 283	2 237	14.0	13.7	7.2
阿塞拜疆	9 474	22 346	28 405	1 155	3 115	11.2	25.0	2.2
不丹	722	1 032	1 463	1 171	2 061	7.7	17.9	9.4
玻利维亚多民族国	8 778	10 464	13 223	974	1 260	2.7	4.6	5.2
博茨瓦纳	9 248	11 653	13 328	5 046	6 684	4.6	8.7	4.2
布基纳法索	4 812	6 043	7 969	380	493	7.8	3.6	9.5
布隆迪	1 080	1 253	2 083	145	153	-1.2	4.8	4.0
中非共和国	1 283	1 453	1 668	330	472	-5.4	8.1	6.9
乍得	4 072	5 892	7 738	455	738	14.7	3.3	8.9
埃塞俄比亚	9 578	15 026	24 583	133	269	-2.2	11.5	8.7
哈萨克斯坦	47 931	69 256	87 463	3 187	5 193	9.3	8.9	5.0
吉尔吉斯斯坦	2 303	2 753	3 209	457	572	7.0	8.5	-0.9
老挝人民民主共和国	2 378	3 183	4 650	427	707	6.1	7.6	8.2
莱索托	1 302	1 495	1 905	686	929	4.7	4.7	4.0
马拉维	2 848	3 908	4 618	209	220	5.5	9.5	1.9
马里	5 055	6 023	7 094	436	480	7.4	4.3	-0.4
摩尔多瓦共和国	2 589	3 225	3 710	716	1 038	6.6	3.1	-0.8
蒙古	2 127	3 020	4 557	862	1 630	7.0	10.2	12.3
尼泊尔	7 650	8 858	11 168	306	399	3.9	3.4	4.9
尼日尔	3 162	3 676	4 914	266	290	5.3	3.1	10.8
巴拉圭	8 219	9 651	11 492	1 446	1 718	4.3	5.4	-1.2
卢旺达	2 196	3 035	4 491	243	390	1.5	7.6	8.0
南苏丹	—	—	5 023	—	928	—	—	53.0
斯威士兰	2 451	2 763	2 911	2 253	2 341	2.2	3.5	-1.5
塔吉克斯坦	1 965	2 656	3 486	301	459	11.0	8.0	7.5
前南斯拉夫的马其顿共和国	5 483	6 675	7 322	2 635	3 478	2.8	6.1	-0.3
土库曼斯坦	11 880	17 369	28 434	1 469	3 270	3.3	11.1	11.1
乌干达	8 626	11 614	15 709	296	405	6.5	8.4	3.4
乌兹别克斯坦	12 492	16 914	25 143	486	846	4.2	9.5	8.2
赞比亚	6 465	8 098	11 236	593	798	5.1	6.2	7.2
津巴布韦	6 732	5 801	8 179	511	431	-17.0	-3.7	4.4
内陆发展中国家平均数	202 686	279 836	375 790	939	1 433	5.2	9.5	5.7
过境国家	5 269 752	7 362 090	10 043 620	1 796	2 442	6.9	9.9	5.4

来源：统计司。

表 2
接受官方发展援助情况

内陆发展中国家	官方发展援助净收入额 (百万美元, 2011 年不变价格)			官方发展援助/国 民总收入(百分比)	贸易援助付款 (百万美元, 2011 年不变价格)	
	2003	2010	2012		2007	2012
阿富汗	2 164	6 743	6 094	32.8	958	1 504
亚美尼亚	337	362	303	2.6	95	112
阿塞拜疆	400	166	394	0.6	88	250
不丹	110	141	162	9.6	30	84
玻利维亚多民族国	1 263	719	615	2.6	146	210
博茨瓦纳	37	163	86	0.5	15	15
布基纳法索	760	1 134	1 040	10.8	264	291
布隆迪	316	673	455	21.2	100	167
中非共和国	71	280	158	10.4	30	56
乍得	352	514	214	3.9	35	45
埃塞俄比亚	2 120	3 723	2 501	7.8	522	594
哈萨克斯坦	385	231	168	0.1	111	37
吉尔吉斯斯坦	268	398	505	7.8	56	122
老挝人民民主共和国	422	448	451	4.6	150	162
莱索托	106	270	293	10.3	19	19
马拉维	703	1 090	155	1.6	122	74
马里	779	1 157	1 021	28.4	323	319
摩尔多瓦共和国	160	501	683	10.2	46	186
蒙古	344	322	406	6.1	72	191
尼泊尔	642	880	473	4.7	127	267
尼日尔	670	792	832	4.0	103	124
巴拉圭	69	110	534	13.5	28	57
卢旺达	458	1 097	162	0.4	99	195
斯威士兰	55	97	835	12.5	11	25
塔吉克斯坦	201	465	85	2.6	53	132
前南斯拉夫的马其顿共和国	362	198	387	5.2	46	74
土库曼斯坦	38	46	40	0.1	1	5
乌干达	1 347	1 827	1 538	8.5	539	381
乌兹别克斯坦	243	244	273	0.5	28	99
赞比亚	1 059	970	941	4.9	118	139
津巴布韦	248	782	803	10.6	20	86
内陆发展中国家	16 489	26 544	22 609	3.8	4 355	5 951

来源：经济合作与发展组织。

表 3

外债、偿债以及依照重债穷国倡议和多边减债倡议减免债务的情况

	外债总额 (占国民总收入 百分比)			偿债总额 (占货物和服务出口以及 收入百分比)			依照重债穷国 倡议减免的债务 (百万美元)	依照多边减债 倡议减免的债务 (百万美元)
	2003	2010	2011	2003	2010	2011	2012	2012
阿富汗		16.0			0.2		1 280	39
亚美尼亚	68.7	64.3	68.3	11.0	33.4	25.4		
阿塞拜疆	28.4	14.6	14.9	7.1	1.4	4.9		
不丹	83.9	63.9	65.0		13.5	11.1		
玻利维亚多民族国	75.3	32.2	27.6	21.4	9.6	4.9	2 060	2 829
博茨瓦纳	7.1	12.2	13.8	1.2	1.4			
布基纳法索	40.9	24.7	23.8	12.0	2.5		930	1 230
布隆迪	173.5	31.6	26.9	64.2	2.1	3.4	1 366	108
中非共和国	96.0	29.3	26.5				804	306
乍得	67.6	23.1	21.4				260	
埃塞俄比亚	86.1	24.8	27.2	7.3	3.9	6.1	3 275	3 309
哈萨克斯坦	79.9	91.9	77.9	34.8	58.3	34.6		
吉尔吉斯斯坦	115.7			21.9	22.3	12.0		
老挝人民民主共和国	122.4	84.2	80.3	21.9	13.2	11.5		
莱索托	58.9	28.7	27.1	5.5	2.1	2.0		
马拉维	130.6	21.1	22.3	6.7	1.7	1.3	1 628	1 596
马里	73.2	27.4	29.1	6.6	2.5		895	2 009
摩尔多瓦共和国	95.4	76.4	72.0	11.5	14.4	12.8		
蒙古	97.5	44.4	32.7	34.1	5.0	2.1		
尼泊尔	50.2	23.5	20.8	10.2	10.5	9.5		
尼日尔	78.7	23.6	23.7	8.7	2.0		1 190	1 074
巴拉圭	58.6	28.3	25.7	12.3	4.5	3.6		
卢旺达	85.7	16.4	17.5	15.3	2.4	2.1	1 316	519
斯威士兰	20.8	19.9	15.5	1.3	1.9			
塔吉克斯坦	86.7	55.3	51.6	8.4	85.0	49.1		100
前南斯拉夫的马其顿共和国	40.3	66.4	62.8	13.5	17.1	18.9		
土库曼斯坦	31.3	2.9	2.0					
乌干达	73.4	19.3	23.5	9.8	1.8	1.7	1 950	3 524
乌兹别克斯坦	53.0	19.1	17.8					
赞比亚	162.5	30.8	24.7	43.5	1.9	2.1	3 900	2 770
津巴布韦	81.2	80.6	64.8					
内陆发展中国家	65.7	44.5	39.9	23.1	27.5	20.9	20 854	19 413

来源：世界银行和统计司。

表 4
国际商品贸易、出口和进口

	商品贸易							
	出口总额 (百万美元)			进口总额 (百万美元)			贸易占国内总产值 的份额(百分比)	
	2003	2011	2012	2003	2011	2012	2003	2012
阿富汗	144	376	429	—	3 906	3 676	138	45
亚美尼亚	686	1 334	1 380	903	2 377	2 480	82	74
阿塞拜疆	2 592	34 495	32 634	3 057	37 227	36 915	108	79
不丹	133	675	554	133	747	697	70	87
玻利维亚多民族国	1 597	8 358	11 233	1 962	9 133	12 196	52	85
博茨瓦纳	2 810	5 882	5 971	3 668	6 964	6 285	86	95
布基纳法索	321	2 352	2 183	366	2 601	2 744	31	50
布隆迪	38	123	134	45	236	228	27	46
中非共和国	128	190	200	154	265	252	36	33
乍得	601	4 800	4 600	667	4 887	4 711	83	69
埃塞俄比亚	496	2 875	2 891	1 258	5 815	5 994	41	46
哈萨克斯坦	12 927	84 336	86 449	14 945	91 991	97 030	91	78
吉尔吉斯斯坦	582	1 972	1 894	749	3 411	3 151	84	149
老挝人民民主共和国	335	2 216	2 269	463	2 404	2 848	67	85
莱索托	476	1 172	972	588	1 226	1 041	199	155
马拉维	525	1 425	1 184	619	1 629	1 394	93	129
马里	928	2 374	2 610	1 152	2 770	3 086	67	69
蒙古	616	4 818	4 385	835	5 439	5 346	64	62
尼泊尔	662	919	911	1 075	1 862	1 929	141	128
尼日尔	352	1 250	1 500	415	1 393	1 605	120	128
巴拉圭	2 585	7 763	7 270	2 744	13 386	12 743	44	43
摩尔多瓦共和国	790	2 217	2 162	1 055	3 159	3 164	40	68
卢旺达	63	464	591	140	913	1 016	94	94
斯威士兰	1 638	1 910	1 930	1 872	2 205	2 168	32	47
塔吉克斯坦	797	1 257	1 358	995	1 157	1 644	203	141
前南斯拉夫的马其顿共和国	1 367	4 478	4 002	1 737	5 571	5 042	137	83
土库曼斯坦	3 632	13 000	16 500	—	—	—	119	118
乌干达	532	2 159	2 357	834	4 240	4 732	37	58
乌兹别克斯坦	3 189	13 254	11 210	3 725	15 027	12 338	68	58
赞比亚	980	9 001	9 372	1 252	9 035	9 881	70	83
津巴布韦	1 670	3 512	3 882	2 172	3 556	—	70	120
内陆发展中国家	44 190	220 959	225 019	49 362	262 476	270 158	80	78

来源：联合国贸易和发展会议。

注：没有南苏丹的数据。

表 5
跨境贸易——2013 年

	出口所需文件数		每个集装箱出口成本(美元)		出口所需时间(日)		每个集装箱进口成本(美元)		进口所需时间(日)	
	2005	2013	2005	2013	2005	2013	2005	2013	2005	2013
阿富汗	10	10	2 180	4 645	67	67	2 100	5 180	80	85
亚美尼亚	6	5	1 670	1 885	37	37	1 860	2 175	37	18
阿塞拜疆	9	9	3 155	3 540	34	34	2 945	3 560	36	25
不丹	9	9	1 150	2 230	38	38	1 780	2 330	38	38
玻利维亚多民族国	7	7	1 425	1 440	24	24	1 452	1 745	36	24
博茨瓦纳	6	6	2 088	3 045	33	33	2 595	3 610	43	35
布基纳法索	11	10	2 226	2 455	45	45	3 722	4 430	54	49
布隆迪	9	9	2 287	2 905	47	47	4 035	4 420	71	46
中非共和国	8	9	4 581	5 490	57	57	4 534	5 555	66	55
乍得	7	8	4 867	6 615	78	78	5 715	9 025	102	98
埃塞俄比亚	7	7	2 037	2 180	47	47	2 790	2 760	41	44
哈萨克斯坦	11	10	2 730	4 885	89	89	2 780	4 865	76	69
吉尔吉斯斯坦	15	9	2 500	4 360	64	64	2 450	5 150	75	75
老挝人民民主共和国	12	10	1 420	1 950	55	55	1 690	1 910	65	26
莱索托	8	7	1 188	1 695	44	44	1 210	1 945	49	33
马拉维	7	6	1 130	1 376	17	17	1 130	1 380	15	11
马里	11	10	1 623	2 175	45	45	2 500	2 870	54	43
蒙古	7	6	1 752	2 440	44	44	2 740	4 405	66	32
尼泊尔	7	7	1 415	1 545	32	32	1 740	1 870	35	35
尼日尔	11	11	1 807	2 745	49	49	2 274	2 950	49	50
巴拉圭	11	11	1 600	2 295	43	43	1 725	2 400	35	39
摩尔多瓦共和国	8	8	2 743	4 475	59	59	2 946	4 500	66	62
卢旺达	7	7	1 220	1 850	36	36	1 400	2 275	33	30
斯威士兰	13	7	3 840	3 245	60	60	4 000	4 990	95	30
塔吉克斯坦	8	7	1 798	1 880	21	21	1 820	2 145	30	23
前南斯拉夫的马其顿共和国	12	12	3 200	8 650	71	71	4 500	10 250	65	72
土库曼斯坦	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
乌干达	12	7	1 050	2 800	38	38	2 945	3 375	64	33
乌兹别克斯坦	13	12	3 685	4 785	86	86	4 050	5 235	104	95
赞比亚	7	7	2 098	2 765	53	53	2 840	3 560	59	49
津巴布韦	7	7	1 879	3 765	52	52	2 420	5 660	67	71
内陆发展中国家平均数	9.2	8.3	2 211	3 204	49	42	2 690	3 884	57	47
过境国家平均数	8.2	7.6	1 015	1 268	30	22	1 183	1 434	29	27

来源：世界银行。

注：没有南苏丹的数据。

表 6
部分运输指标

	公路		铁路 (公里)		水道 (公里)	管道 (公里)		空运起飞次数 (千次)		空运, 货运量 ^a (百万吨-公里)	
	公里	铺面公路 百分比									
	2000/08	2011	2000/09	2013	2007/11	2006	2013	2000	2013	2003	2013
阿富汗	42 150	36	..		1 200	466	466	3.4	11.8	..	84.62
亚美尼亚	7 515	90	845	826	..	2 233	2 233	4	6.0	5.03	0.47
阿塞拜疆	59 141	56	2 099	2 068	..	4 785	6 425	4.4	15.8	67.11	17.92
不丹	8 050	34	..		..	..	..	1.1	4.0	0.21	0.64
玻利维亚多民族国	62 479	12	2 866	3 652	10 000	8 994	9 646	21.6	38.3	24.52	8.02
博茨瓦纳	25 798	33	888	888	..	..	..	6.7	9.2	0.28	0.14
布基纳法索	92 495	20	622	622	..	..	..	3.4	3.2	0.00	0.06
布隆迪	12 322	10	..		坦噶尼喀湖	..	..	..		..	..
中非共和国	24 307	6.8	..		2 800	..	..	1.5		..	..
乍得	40 000	1	..		季节性	250	582	1.5	0.1	..	0.46
埃塞俄比亚	42 429	14	..		..	..	..	26.6	65.9	93.47	791.31
哈萨克斯坦	93 123	90	14 205	14 319	4 000	24 740	26 963	8.0	55.0	20.80	66.92
吉尔吉斯斯坦	34 000	91	417	417	600	270	496	6.1	7.7	4.85	0.59
老挝人民民主共和国	29 811	14	..		4 600	540	540	6.4	19.6	1.91	1.41
莱索托	5 940	18	..		..	..	..	..	..	..	..
马拉维	15 451	45	797	797	700	..	..	4.8	1.6	1.18	0.01
马里	18 709	25	734	593	1 800	..	..	1.5	2.8	..	1.19
蒙古	49 250	4	1 810	1 818	580(季节性)	..	..	6.2	8.9	0.54	0.83
尼泊尔	17 280	54	59	59	..	..	..	12.1	28.9	7.58	10.21
尼日尔	18 951	21	..		300(季节性)	..	..	1.5	1.0	5.75	5.76
巴拉圭	29 500	16	36 ^a	36	3 100	..	..	7.6	6.4	..	1.08
摩尔多瓦共和国	12 755	86	1 156	1 157	424	1 906	1 906	3.7	7.5	0.00	0.00
卢旺达	14 008	19	..		基伍湖(浅)	..	..	..	10.8	..	20.00
斯威士兰	3 594	30	300	300	..	..	..	2.6		..	..
塔吉克斯坦	27 767	..	616	621	200	587	587	4.0	6.2	3.80	1.87
前南斯拉夫的马其顿共和国	13 840	58	699	699	..	388	388	8.0		0.14	..
土库曼斯坦	24 000	81	3 181	4 980	1 300	7 864	9 001	21.9	1.4	13.56	2.77
乌干达	70 746	23	261	2 244	湖	..	..	0.3	8.1	23.41	0.86
乌兹别克斯坦	81 600	87	4 230	4 280	1 100	10 574	11 345	30.1	23.7	70.98	107.25
赞比亚	66 781	22	1 273	2 157	2 250	771	771	6.1	7.6	0.03	0.00
津巴布韦	97 267	19	2 583	3 427	卡里巴湖	270	270	13.6	11.3	18.49	32.68
内陆发展中国家	1 141 059	37	34 192	45 960		63 002	73 632	221.6	362.8	363.63	1 157.08

来源：世界银行，2014 年世界发展指标(2014 年，哥伦比亚特区华盛顿) 和美国中央情报局。

注：没有南苏丹的数据。

^a 空运货运量是各段飞行承载的货物量，以公吨乘以所运送的公里数衡量。

表 7
部分电信指标

内陆发展中国家	每百人中的固定电话和手机用户						每百人中互联网用户		
	电话主线			手机					
	2003	2007	2012	2003	2007	2012	2003	2007	2012
阿富汗	0.2	..	0.0	0.9	17.7	60.4	0.1	1.9	5.5
亚美尼亚	18.6	20.9	19.7	3.8	62.8	111.9	4.6	6.0	39.2
阿塞拜疆	11.2	14.3	18.5	12.6	51.5	108.8	..	14.5	54.2
不丹	3.8	4.4	3.6	0.4	22.0	75.6	2.4	5.9	25.4
玻利维亚多民族国	6.8	7.0	8.4	14.2	33.6	90.4	3.5	10.5	34.2
博茨瓦纳	7.2	7.2	8.0	24.3	60.1	153.8	3.3	5.3	11.5
布基纳法索	0.5	0.8	0.9	1.9	13.1	60.6	0.4	0.8	3.7
布隆迪	0.3	0.3	0.2	0.9	3.2	22.8	0.2	0.7	1.2
中非共和国	0.2	..	0.0	1.0	8.3	25.3	0.2	0.4	3.0
乍得	0.1	0.3	0.2	0.7	8.6	35.4	0.3	0.8	2.1
埃塞俄比亚	0.6	1.1	0.9	0.1	1.5	22.4	0.1	0.4	1.5
哈萨克斯坦	15.1	21.0	26.8	9.0	80.0	185.8	2.0	4.0	53.3
吉尔吉斯斯坦	7.9	9.4	8.9	2.8	42.2	124.2	3.9	14.0	21.7
老挝人民民主共和国	1.2	1.6	1.8	2.0	24.6	64.7	0.3	1.6	10.7
莱索托	1.8	2.4	2.5	6.6	24.7	75.3	1.5	3.4	4.6
马拉维	0.7	1.3	1.4	1.1	7.7	29.2	0.3	1.0	4.4
马里	0.5	0.6	0.8	2.2	19.9	98.4	0.3	0.8	2.2
摩尔多瓦共和国	20.3	29.4	34.3	12.2	51.3	102.0	7.4	20.5	43.4
蒙古	5.6	7.1	6.3	12.9	46.0	120.7	..	9.0	16.4
尼泊尔	1.5	2.7	3.0	0.3	12.6	59.6	0.4	1.4	11.1
尼日尔	0.2	0.3	0.6	0.7	6.3	31.4	0.2	0.4	1.4
巴拉圭	4.9	6.4	6.1	31.2	76.6	101.6	2.1	11.2	27.1
卢旺达	0.3	0.2	0.4	1.4	6.4	49.7	0.4	2.1	8.0
斯威士兰	4.2	4.0	3.7	7.8	33.5	65.4	2.4	4.1	20.8
塔吉克斯坦	3.8	4.1	4.9	0.7	30.0	81.5	0.1	7.2	14.5
前南斯拉夫的马其顿共和国	25.2	22.1	19.4	37.3	85.6	106.2	19.1	36.3	63.1
土库曼斯坦	8.1	9.4	11.1	0.2	7.9	76.4	0.4	1.4	7.2
乌干达	0.2	0.5	0.9	2.9	13.7	45.0	0.5	3.7	14.7
乌兹别克斯坦	6.7	6.8	6.9	1.3	21.3	71.0	1.9	7.5	36.5
赞比亚	0.8	0.8	0.6	2.2	21.8	74.8	1.0	4.9	13.5
津巴布韦	2.4	2.7	2.2	2.9	9.6	91.9	6.4	10.9	17.1
内陆发展中国家平均数	3.0	3.7	3.9	3.2	18.6	60.6	1.3	3.7	13.4
过境国平均数	11.1	13.6	10.7	12.2	36.3	79.4	4.6	11.1	27.0

来源：世界银行。

表 8
外国直接投资净流入额

(百万美元)

内陆发展中国家	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
阿富汗	58	187	271	238	189	94	76	211	83	94
亚美尼亚	121	248	239	453	699	935	778	570	525	489
阿塞拜疆	3 285	3 556	1 680	-584	-4 749	14	473	563	1 467	2 005
不丹	3	9	6	72	3	7	18	26	10	16
玻利维亚多民族国	197	85	-288	281	366	513	423	643	859	1 060
博茨瓦纳	418	391	279	486	495	521	129	-6	414	293
布基纳法索	29	14	34	34	344	106	101	35	42	40
布隆迪	0	0	1	0	1	4	0	1	3	1
中非共和国	11	15	10	35	57	117	42	62	37	71
乍得	713	467	-99	-279	-322	466	376	313	282	323
埃塞俄比亚	465	545	265	545	222	109	221	288	627	970
哈萨克斯坦	2 092	4 157	1 971	6 278	11 119	14 322	13 243	11 551	13 903	14 022
吉尔吉斯斯坦	46	175	43	182	208	377	189	438	694	372
老挝人民民主共和国	19	17	28	187	324	228	190	279	301	294
莱索托	44	56	70	60	106	112	100	114	132	172
马拉维	66	108	140	36	124	195	49	97	129	129
马里	132	101	224	83	73	180	748	406	556	310
蒙古	132	93	188	245	373	845	624	1 691	4 715	4 452
尼泊尔	15	0	2	-7	6	1	39	87	95	92
尼日尔	11	20	30	51	129	340	791	940	1 066	793
巴拉圭	25	28	35	95	202	209	95	228	215	320
摩尔多瓦共和国	74	83	191	258	541	711	145	197	281	159
卢旺达	3	11	14	31	82	103	119	42	106	160
斯威士兰	-61	71	-46	121	37	106	66	136	93	90
塔吉克斯坦	32	272	54	339	360	376	16	16	11	290
前南斯拉夫的马其顿共和国	113	324	96	433	693	586	201	212	468	135
土库曼斯坦	226	354	418	731	856	1 277	4 553	3 631	3 399	3 159
乌干达	202	295	380	644	792	729	842	544	894	1 721
乌兹别克斯坦	83	177	192	174	705	711	842	1 628	1 467	1 094
赞比亚	347	364	357	616	1 324	939	695	1 729	1 108	1 066
津巴布韦	4	9	103	40	69	52	105	166	387	400
内陆发展中国家总数	8 904	12 230	6 888	11 879	15 427	25 284	26 287	26 836	34 369	34 592
过境国总数	97 212	120 306	151 889	178 233	238 898	311 747	237 254	270 534	338 175	332 627

来源：联合国贸易和发展会议。

注：没有南苏丹的数据。

表 9
部分社会发展指标

	抗逆转录病毒疗法覆盖率 (占晚期艾滋病病毒 感染者的百分比)		人类发展指数		出生时预期寿命, 总数(岁)		5 岁以下男童死亡率 (每 1 000 例活产婴儿)		国民议会中妇女的 份额(百分比)	
	2009	2012	2005	2012	2003	2012	2010	2012	2003	2012
阿富汗	1	8	46.6	49.1	56.1	60.5	106.7	101.5		27.7
亚美尼亚	17	35	73.2	74.4	72.6	74.4	20.2	18.2	3.1	8.4
阿塞拜疆	8	24	69.0	70.9	68.0	70.6	41.5	38.0	10.5	16.0
不丹	13	12	64.8	67.6	62.6	67.9	52.2	48.6	9.3	8.5
玻利维亚多民族国	16	35	64.7	66.9	64.0	66.9	48.9	45.2	18.5	25.4
博茨瓦纳	82	95	50.6	53.0	47.7	47.0	62.0	57.5	17.0	7.9
布基纳法索	44	70	52.5	55.9	51.7	55.9	119.7	107.5	11.7	15.3
布隆迪	38	58	47.8	50.9	49.2	53.6	118.6	110.8	18.4	30.5
中非共和国	..	..	44.4	49.1	44.2	49.5	144.3	134.9	7.3	12.5
乍得	36	40	48.1	49.9	47.1	50.7	166.2	157.0	5.8	12.8
埃塞俄比亚	36	60	55.2	59.7	54.6	63.0	82.5	74.2	7.7	27.8
哈萨克斯坦	..	..	65.2	67.4	65.9	69.6	25.2	21.5	10.4	24.3
吉尔吉斯斯坦	19	23	66.6	68.0	68.3	70.0	34.0	29.7	10.0	23.3
老挝人民民主共和国	40	51	64.5	67.8	63.4	67.8	83.5	76.6	22.9	25.0
莱索托	44	54	44.3	48.7	43.8	48.8	115.3	106.5	11.7	24.2
马拉维	..	..	49.0	54.8	73.8	75.0	10.6	7.9	9.3	22.3
马里	40	69	49.0	51.9	47.3	54.7	87.8	75.6	10.2	10.2
摩尔多瓦共和国	42	52	67.9	69.6	50.5	54.6	143.8	133.7	12.9	19.8
蒙古	16	29	66.0	68.8	67.5	68.7	20.9	19.6	10.5	3.9
尼泊尔	5	5	65.6	69.1	64.4	67.3	35.8	32.6		33.2
尼日尔	13	33	51.7	55.1	63.7	68.0	48.0	44.1	1.2	13.3
巴拉圭	26	46	71.2	72.7	52.8	58.0	130.1	117.0	2.5	12.5
卢旺达	62	73	52.3	55.7	70.9	72.2	26.0	24.3	25.7	56.3
斯威士兰	69	87	45.9	48.9	51.9	63.5	68.0	59.0	3.1	13.6
塔吉克斯坦	56	82	65.4	67.8	46.0	48.9	96.9	84.5	12.7	19.0
前南斯拉夫的马其顿共和国	13	28	73.8	75.0	64.9	67.3	68.4	64.1	18.3	30.9
土库曼斯坦	..	..	64.4	65.2	64.2	65.3	64.2	60.3	26.0	16.8
乌干达	37	64	50.2	54.5	50.9	58.6	85.1	75.1	24.7	35.0
乌兹别克斯坦	13	43	67.2	68.6	67.2	68.1	48.1	45.0	7.2	22.0
赞比亚	57	79	44.4	49.4	44.5	57.0	106.5	94.1	12.0	11.5
津巴布韦	37	79	44.0	52.7	42.9	58.0	103.7	96.0	10.0	15.0
内陆发展中国家平均数	28	48	57.6	60.6	56.5	62.0	82.6	75.5	12.1	20.2

来源：世界银行和联合国开发计划署。

注：没有南苏丹的数据。

表 10
制造业增值和通货膨胀

内陆发展中国家	制造业增值 (占国内生产总值百分比)			通货膨胀, 平均消费价格 (百分比变动)	
	2003	2010	2011	2011	2012
阿富汗	17.1	12.9	13.1	10.4	4.4
亚美尼亚	16.8	10.7	10.6	7.7	2.5
阿塞拜疆	9.4	5.8		7.9	1.1
不丹	7.4	9.1	9.3	8.9	9.7
玻利维亚多民族国	14.7	13.9	13.3	9.9	4.5
博茨瓦纳	4.1	4.0	4.2	8.5	7.5
布基纳法索	14.3	7.8	6.7	2.8	3.6
布隆迪	14.5	10.5	10.0	14.9	11.8
中非共和国	7.3			1.2	5.2
乍得	8.0			1.9	7.7
埃塞俄比亚	5.7	3.9	3.6	33.2	22.8
哈萨克斯坦	15.3	13.1	13.5	8.3	5.1
吉尔吉斯斯坦	14.6	18.9	20.6	16.6	2.8
老挝人民民主共和国	8.7	7.5	7.6	7.6	4.3
莱索托	21.2	12.8	11.7	5.6	5.3
马拉维	11.9	12.0	11.9	7.6	3.3
马里	2.8			3.1	21.3
摩尔多瓦共和国	18.3	12.7	13.5	7.7	0.5
蒙古	7.5	7.3	7.1	7.7	5.3
尼泊尔	8.4	6.5	6.4	9.6	4.7
尼日尔	6.3			2.9	15.0
巴拉圭	15.0	12.2	11.9	8.3	8.3
卢旺达	6.8	6.6	6.6	5.7	3.8
斯威士兰	39.9	42.6	42.2	6.1	6.3
塔吉克斯坦	31.3	9.5	8.3	12.4	8.9
前南斯拉夫的马其顿共和国	17.5	14.4	13.9	3.9	5.8
土库曼斯坦	18.6			5.3	4.9
乌干达	7.5	8.3	8.2	18.7	14.1
乌兹别克斯坦	9.2	9.0	8.6	12.8	12.1
赞比亚	12.0	8.9	8.4	8.7	6.6
津巴布韦	13.6	17.9	17.1	3.5	3.7
内陆发展中国家平均数	13.1	11.5	11.5	10.0	7.3
过境发展中国家平均数	14.1	14.1	14.6	7.2	5.8

来源：世界银行和国际货币基金组织。