



联合国 贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/LDC/AC.1/19
13 May 2003
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会
内陆和过境发展中国家政府专家以及
捐助国及金融和发展机构代表
第六次会议
过境运输合作部长级国际会议
政府间筹备委员会第一届会议
2003年6月23日至27日，纽约

进一步改进内陆和过境发展中国家的 过境系统和经济发展方面的挑战与机会

贸发会议秘书长的报告

内 容 摘 要

1995年《内陆和过境发展中国家与捐助界过境运输合作全球框架》为解决过境问题提供了一个稳妥的战略。该框架向内陆和过境发展中国家提出挑战，要求它们制定并实施旨在改进其过境系统的政策措施与行动，以加强其过境运输方面的合作。该框架还促请捐助界支持此类承诺。相关国家以及捐助界仅仅在有限的程度上实现了其诺言。虽然这些国家签署了许多双边与区域间协定，但其实施情况则是零碎紊乱的。同样道理，虽然捐助界继续提供经济和技术支持，但是特别以官方发展援助为形式的资源则大大减少。必须采取步骤来扭转这一趋势。定于2003年8月25日至29日在哈萨克斯坦阿拉木图举行的内陆和过境发展中国家以及捐助国及金融和发展机构过境运输合作部长级国际会议将激发更大的政治意愿与决心来采取行动。该会议可就监测和审议执行一项《新的过境合作全球框架》的业绩标识和实施模式而达成一致意见。该会议还应当承认并强调区域间贸易扩展与外国直接投资在减轻过境运输负担并促进经济多样化、由此加速内陆和过境发展中国家发展等方面的作用。

目 录

	<u>页 次</u>
序 言.....	3
一、阻碍内陆发展中国家经济发展的诸种因素.....	4
A. 地理因素和人口因素、气候、位置偏僻以及孤立于市场之外.....	4
B. 过境费用昂贵.....	5
C. 贸易与投资不足.....	9
二、促进有效的过境运输系统与经济多样化.....	9
A. 促进过境运输系统.....	10
1. 促进有形基础设施和运输服务.....	10
2. 改进过境设施和辅助性服务.....	12
B. 扩展贸易.....	14
1. 扩展区域性贸易.....	14
2. 扩展国际贸易.....	14
C. 吸引外国直接投资.....	15
1. 总体性政策选择.....	15
2. 国家一级政策选择.....	19
三、国际支持措施.....	22
附 件.....	24

序 言

1. 根据《联合国海洋法公约》的定义，内陆国就是没有海岸的国家。实际而言，内陆国属于大陆的内地，离海港有几百甚至几千公里的距离。在欧洲，尽管有这一地理障碍，内陆国都和其海岸国邻国一样繁荣。这表明，发展中国家中的内陆国家也可能克服其地理位置造成的不利而达到繁荣昌盛。

2. 当大会第 1028(XI)号决议(1957 年 2 月 20 日通过)请成员国政府“充分承认内陆国家在转运业以及贸易问题方面之需求”时，只有五个独立的内陆国家：阿富汗、玻利维亚、老挝人民民主共和国、尼泊尔和巴拉圭。四十四年之后，当大会于 2001 年在其第 56/180 号决议中决定召开第一次过境运输合作部长级国际会议时，独立的内陆国家已经达到三十个，占有发展中国家人口的 7%。¹

3. 本报告是根据上述决议、特别是其第 15 段的要求而编制的。该决议请贸发会议向上述部长级国际会议提供实质性支持。本报告分为三章。第一章分析阻碍内陆发展中国家经济发展的各种因素。第二章确认了三项互为支持的政策性措施，如果综合使用这些措施，就可以对这些国家的经济发展产生重大积极作用：(a) 改进过境系统，以降低过境费用并增加内陆发展中国家在国外市场的竞争力；(b) 促进区域贸易和一体化，以吸引更多的外国直接投资；以及(c) 努力吸引外国直接投资，以实现经济多样化。第三章概述了为促进有效过境运输系统和经济多样化而需要采取的国际支持措施。

¹ 阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、不丹、玻利维亚、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、中非共和国、乍得、埃塞俄比亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、莱索托、前南斯拉夫的马其顿共和国、马拉维、马里、蒙古、尼泊尔、尼日尔、巴拉圭、卢旺达、斯威士兰、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌干达、乌兹别克斯坦、赞比亚和津巴布韦。

一、阻碍内陆发展中国家经济发展的诸种因素

A. 地理因素和人口因素、气候、位置偏僻和孤立于市场之外

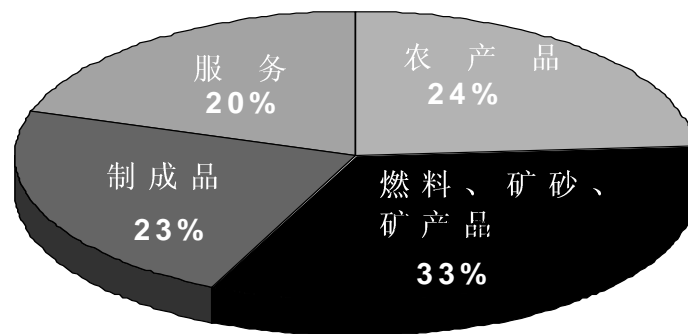
4. 内陆发展中国家必须解决阻碍其经济发展的许多因素。许多内陆发展中国家由于人口少，不能够受益于生产与消费的规模经济。这些国家人口稀少的原因，或者是由于其地理面积小(如不丹、莱索托)、或者是由于其人口密度极低(如蒙古、尼日尔)。在三分之一的内陆发展中国家之中，气候条件使经济发展尤为困难，并且增加风险。例如，一场持续的干旱可以毁掉牧场等经济活动的长期投资，而牧场是这些国家中许多人生计来源之一。远离世界市场这一情况影响大部分内陆发展中国家。中亚四个内陆发展中国家(哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦)距离最近的海港至少 3,500 公里。另外七个中亚内陆发展中国家的进出口产品要经过 1,500 公里的陆地运输。除马拉维、巴拉圭和斯威士兰之外，其他内陆发展中国家离海港都有 1,000 多公里的距离。这些国家的出口产品主要是低值大宗商品，因此考虑到这一远距离以及其出口结构，运费和相关过境费用对出口产品低价值造成了负担。



本地图所显示边界、国名以及标志并不暗示联合国官方同意或接受这些边界、国名以及标志。

5. 内陆发展中国家的特点之一便是经济基础狭窄、出口业绩不佳。例如，内陆发展中国家 2000 年人均出口额仅仅是所有发展中国家的 23%，其人均进口额仅为 25%。统计数字还表明，30 个内陆发展中国家的出口总额中有 70% 来自矿产品\农产品以及旅游服务(见图表 1)。下面是这些国家过份依赖几项出口商品的例子：有一半内陆发展中国家依靠一种商品赚取其出口总额的至少 50%；两项商品至少占其出口总额的四分之三；三项产品占其出口收入总额的至少 80%。²

图表 1
内陆发展中国家出口总结构(2001 年)



B. 过境费用高昂

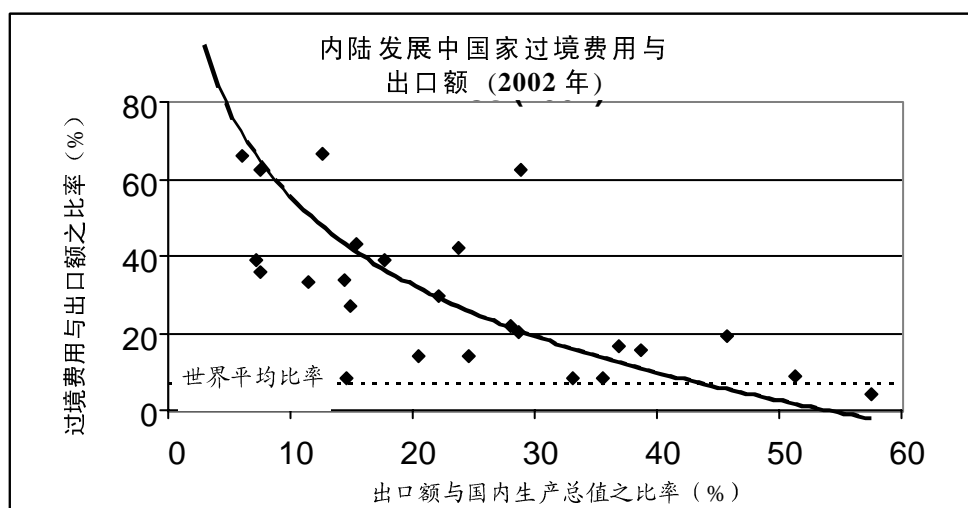
6. 内陆发展中国家的贸易费用在其贸易结构中占相当大的比例。内陆发展中国家包括出口产品运费和保险费用在内的按价贸易费用(12.9%)高于其他发展中国家(8.1%)以及发达国家(5.8%)，原因在于内陆发展中国家出口产品的高昂过境费用和 risk。³ 然而，此类贸易费用在内陆发展中国家之间变化幅度也相当大。老挝人民民主共和国和斯威士兰只有 5%，而乍得和马拉维则高达 50%。这表明，过境费用的不利状况是可以得到减轻的。

² 贸发会议(2001)。《内陆和过境发展中国的过境运输系统：最新发展情况和对今后行动的建议》，贸发会议秘书处的报告(TD/B/LDC/AC.1/17)。

³ 贸发会议(2001)。《内陆和过境发展中国的过境运输系统：最新发展情况和对今后行动的建议》，贸发会议秘书处的报告(TD/B/LDC/AC.1/17)。

7. 内陆发展中国家的经济数据表明，在过境运输成本和出口产品之间有一个反比例关系：过境运输成本上升，出口商品在国内生产总值中所占比例就下降(见图表 2)。这表明，高昂的过境运输成本可能会大大降低内陆发展中国家争取出口为主的经济增长的潜力。因此，高昂的过境运输费用使内陆发展中国家不能实现高收入水平，从而很难摆脱低收入的困境。⁴ 由于这些国家所涉过境运输费用(进口商品和出口商品)都明显高于世界平均数字，这无疑大大减少了本来可以从贸易中获得的好处。

图 表 2



注：包括下述年份和下述国家的数据：(2000年)亚美尼亚、阿塞拜疆、玻利维亚、布隆迪、埃塞俄比亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、莱索托、前南斯拉夫共和国的马其顿共和国、蒙古、尼泊尔、巴拉圭、卢旺达、斯威士兰、乌干达和赞比亚；(1999)博茨瓦纳；(1997)马里和土库曼斯坦；(1995)尼日尔；(1994)布基纳法索、中非共和国、乍得、马拉维和津巴布韦。阿富汗、不丹、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦没有相关数据。

资料来源：贸发会议根据国际货币基金《2002年国际收支统计数据》以及贸发会议《2002年统计手册》计算而来。上述图表的数据是根据内陆发展中国家最近报告的年度过境运输成本(对所有出口商品而支付的运输和保险费用)以及该年度相应的出口商品价值以及国内生产总值等数据而计算而成。

⁴ 30个内陆发展中国家中只有五个国家的人均收入超过1,000美元。

8. 几乎所有内陆发展中国家的人均国民生产总值都很低，而沿海经济国家的人均国民生产总值则相对较高。⁵ 临近海岸线的发展中国家在建立富有竞争性的制造出口部门方面有着明显的优势，这反过来也大大促进了整个经济增长。⁶

9. 按中间值计算，内陆国的运输费用通常要比沿海国高 50%，其贸易量要比后者低 60%。⁷ 应当特别指出的是，内陆发展中国家所面临的高昂过境运输费用造成了比主要市场上的关税更为限制性的壁垒。例如，加拿大、欧洲联盟、日本和美国对来自大多数内陆发展中国家的出口产品平均征收 3% 到 7% 的关税。与此相比，内陆发展中国家所支付的过境运输费用通常要比这些平均关税率高三倍以上。

10. 内陆发展中国家同时也受到进口产品高昂费用的不利影响。衡量内陆发展中国家所面临的过境运输成本不利状况的一个尺度，便是将运费作为进口商品落地费用的一个部分的相关国际收支统计数据。1995 年，发达国家的运费成本约为到岸价格⁸ 进口价值的 3.5%，而内陆发展中国家的这一比例则为上述百分比的三倍。⁹ 西部非洲的内陆发展中国家的这一数据约为 19.7%；在东部非洲为 13.5%；在拉丁美洲为 14.2%。有关的内陆国家运输成本费用超过了其各自所在大陆所有国家的运费成本，比其高出 6 到 11 个百分点。

11. 内陆最不发达国家的高昂运输成本不仅使消费品、而且也使资本货物以及纱线等中间产品的价格大幅度上涨，从而增加国内农业和工业生产的成本(正如进口保护所造成的那种情况，除非实行关税退补或减免计划)。因此，如果这些国家的进口商品运输成本大幅度下降，将增加其购买力并促进其国内生产，支持企业多样化努力并增加企业出口产品的竞争力。

⁵ 见 Gallupt 和 Sachs(1999)，《地理与经济发展》。第 1 号工作文件，哈佛大学国际发展中心。

⁶ 见 Radelet 和 Sachs(1998)，《运输费用、制造业出口产品以及经济发展》。向美国经济学协会年度会议提交的文件，华盛顿特区(1 月)。

⁷ Limão 和 Venables (1999)。《基础设施、不利地理状况以及运输成本》。油印件。工作文件。伦敦经济学院。

⁸ 成本、保险和运费。

⁹ 见贸发会议(2001)，《内陆和过境发展中国家的过境运输系统：最新发展情况和对今后行动的建议》，贸发会议秘书处的报告。(TD/B/LDC/AC.1/17)。

12. 目前，主要市场的竞争加剧迫使商业界采取及时生产和管理制度。因此，产品送货方面的灵活性、速度和可靠性就具有十分重大的意义。然而，对于许多内陆发展中国家来说，由于基础设施不足、运输组织不力以及政府控制泛滥，使得难于确保及时交货、或难于确保供货方面的可靠性或灵活性。同时，在内陆发展中国家的国境之外也可能发生延误。这表明，这些国家仅仅靠自己的努力是不能够克服实际障碍的。

13. 联合国亚洲和太平洋地区经济和社会委员会(亚太经社会)最近编制的一项案例研究表明，在哈萨克斯坦和欧洲之间的公路运输中，过境运输时间的 50%都花在边境的过境点上。¹⁰ 10 至 20 天的总过境运输时间可以减少一半。关于铁路运输的边境过境，该研究报告表明，欧洲的铁路过境时间通常为 30 到 40 分钟，但独联体国家的火车过境时间是以日而不是以小时来计算的。在非洲和拉丁美洲，过境延误问题也是一个主要问题。据估计，南部非洲的主要过境点所造成的延误使该地区每年损失 4,800 万元。¹¹ 南部非洲的过境点延误平均为 4 至 26 个小时(见表 1)。

表 1: 南部非洲若干边境点的延误

走廊	过境点	国家	估计耽搁时间 (小时)
贝拉	Machipanda	莫桑比克-津巴布韦	24
	Zobue	莫桑比克-马拉维	24
	Mutare	莫桑比克-津巴布韦	26
马普托	Ressano Garcia	南非-莫桑比克	6
	Namaacha	斯威士兰-莫桑比克	4
南北	Beit-Bridge	南非-津巴布韦	36
	Chirundu	津巴布韦-赞比亚	24
	Victoria Falls	津巴布韦-赞比亚	36
	Martins Drift	南非-博茨瓦纳	6
横贯卡普里维	Kazungula	博茨瓦纳-赞比亚	24
横贯卡拉哈里	Buitepos	纳米比亚-博茨瓦纳	6
	Pioneer Gate	博茨瓦纳-南非	4
坦赞	Nakonde	赞比亚-坦桑尼亚	17

资料来源: SADC 运输走廊日程, InfraAfrica Consultants 2000 年 7 月编制的研究报告。

¹⁰ 亚太经社会(2003)。《内陆和过境发展中国家的过境运输问题》。亚太经社会秘书处编制的研究报告。

¹¹ 所有元均指美元。

C. 贸易与投资不足

14. 对于内陆发展中国家来说，其向同一地区或同一大陆的国家出口或从这些国家进口总值的这一比例较低，但是目前正在增长。¹² 对于阿富汗、老挝人民民主共和国、尼泊尔、巴拉圭和塔吉克斯坦来说，区域性贸易十分重要；但是在许多非洲内陆发展中国家，区域性贸易则很不发达。鉴于那里的地理距离较短、平均过境运输费用较低，人们本来会以为那里的区域性贸易会占较高比例。然而，由于有形基础设施瓶颈障碍以及无形壁垒，限制了地理邻近的表面优势以及区域性贸易增长。

15. 总的来说，内陆发展中国家作为接受国来说，其外国直接投资的情况不妙。在 2001 年，内陆发展中国家所吸引的外国直接投资总额仅为 55 亿，约为 2001 年世界总流动额的 3%。非洲 15 个内陆发展中国家所吸引的外国直接投资总共只有 9.84 亿美元。1990 年代，内陆发展中国家人均外国直接投资额为 13 美元，大大低于 36 美元这个同期内发展中国家的平均数字。2001 年，内陆发展中国家的外国直接投资账面总额为 416 亿美元，在整个发展中国家的账面总额中不到 3%(见附件所附表)。这些数据所显示的内陆发展中国家业绩不佳似乎表明，在缺乏出海口、位置偏远以及这些国家吸引外国直接投资的能力等要素之间，可能存在某种联系。

二、促进有效过境运输系统和经济多样化

16. 上文第一段推论，内陆发展中国家可能最终会象瑞士和奥地利一样，克服其地理不利状况并且走向繁荣昌盛。但是采取什么样的战略才能够确保成功？内陆发展中国家可能不必重复这些典范国家所经历的长期发展历史。然而，上述国家在制定其发展方案时，或可考虑以下三个相互补充并且对典范国家的成功至关重要的因素：(1) 发展充足的国家运输网和有效过境运输系统，(2) 邻近一个较大的区域性市场以及(3) 发展对距离不敏感的工业和活动。

¹² 见贸发会议(2001)，《内陆和过境发展中国家的过境运输系统：最新发展情况和对今后行动的建议》，贸发会议秘书处的报告。(TD/B/LDC/AC.1/17)。

A. 改进过境运输系统

17. 当马可·波罗于 1271 年踏上丝绸之路前往中国时，陆地运输是在马背上进行的。如今，铁路和公路运输取而代之。即便如此，如下文所述，跨国境的陆地运输仍然继续带来许多挑战和困难。

1. 促进有形基础设施和运输服务

18. 铁路运输：由于一系列有形、业务和政府管制等方面的限制因素，全球范围内的铁路运输一直在丢失在货物运输中的份额，让位于公路运输。除非铁路运输能够解决其问题，否则它可能还会继续丢失份额。铁路的经济状况不佳，导致推延维修、基础设施薄弱和速度限制；¹³ 由于铁路运输车辆车龄老化，经常损坏，从而进一步削减了其满足运输需求的能量和能力；¹⁴ 此外，由于不能够对铁路公司之间租用车厢和设备进行结账，也破坏了相关合作安排。因此，铁路公司越来越不愿意让其车厢在国境之外运行，从而进一步打击了顾客对国际铁路运输服务的信心。在短期到中期之内，必须采取紧急努力，调动公共投资或私人投资，以确保有足够的流动资金和投资来恢复并改进现有基础设施，包括合理化安排；而这些措施很可能会造成那些不能满足现在或将来需求的铁路运输线关闭。为了增进这一部门的竞争力，铁路公司之间的协定和安排应当恢复和或促进直通车运行过境(整列列车和特快列车)。由于结账困难以及不能及时将车厢送回原来的运输线，许多邻国之间的铁路运输公司不再提供定期服务。可以通过使用铁路运单来扭转这一趋势。此外，还应当采取更多努力，以便在亚洲和欧洲之间以及非洲和拉丁美洲之间采取和或实施共同铁路运单。此外，还需要协调铁路运费率。根据商品来计算铁路运输费率阻碍多模式运输。单位费率以及集装箱联运费率则更能够满足客户的需求。还需要实行各铁路公司的综合责任制；内陆发展中国家和其过境邻国应当制定区域性协定，就国际货物运输合同制定出统一的规则。最

¹³ 贸发会议(2001)。《南部非洲过境运输系统发展进展状况之审议》(UNCTAD/LDC/101)。

¹⁴ 贸发会议(2003)。《亚洲中部过境运输系统的改进》((UNCTAD/LDC/2003/5)。

后，应当使用现有信息和通信技术，创建铁路运行管理综合系统，从而提高铁路运行能力。

19. 公路过境运输：随着技术发展，人们可以制造更大和更快的公路车辆，1980年代的公路运输轻易地超过铁路而成为发展中国家以及世界其他国家的主要陆地运输工具。然而，公路基础设施的发展是不均衡的，在人口集中的城市发展迅速，而在生产食品和农业出口产品的农村地区，发展缓慢。因此，国内和国际运输费用都非常昂贵。

20. 尽管公路运输在国际货物运输中占主导地位，它却没有实现迅速的门到门服务的优点。目前，需要内陆和过境发展中国家作出更大的承诺，以有效实施其双边和区域性协定。下述三个方面需要特别注意：

- 第一个方面是基础设施保养，包括改进过境点设施。需要在公共部门进行改革，以建立专门的公路部门规划和维修单位，并设立公路基金和设备以强制实施车轴载荷规定。
- 第二个方面是国际海关过境系统必须得以加强。对于那些已经加入《根据国际公路货运通行证的国际公路货运国际关务公约》(1975)的国家，应当采取紧迫行动促使实施这一《公约》并实施其他区域性制度(例如西非国家经济共同体以及东南非洲共同市场的区域性制度)。贸发会议海关数据自动化系统等海关过境信息制度可以帮助更为有效和及时地监测车辆过境往返情况，它可以有助于减少诈骗、走私以及腐败，并可增进对公共部门的信心。
- 第三个方面是协调交通规章。需要通过加入《公路交通公约》(1968)以及《道路标志与信号公约》(1968)，来对交通规章实行协调化；还应当加入区域间汽车保险制度(在欧洲对哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦等国家颁发绿卡、在西部非洲颁发棕卡、以及在东南非颁发黄卡)，以及加强在运输服务部门协调过境费用与许可程序的协调化。

21. 内陆水运：由于存在有形/物质限制因素、业务/管理相关的限制因素和政府管制方面的限制因素等许多不利因素，内陆水运、特别是河流运输在货运市场中已经失去了很大的份额。例如，刚果的过境贸易已经停止使用刚果乌班吉河系统。目前，巴拉圭主要出口农作物大豆的60%通过公路运输。内陆水运如果想发

掘其潜力，就必须遵守有关国际原则，特别是有关自由航运、平等待遇、自由过境和对等待遇、货物预订方面的多边处理、船主规则、促进运输和贸易便利、提供充足港口与航运服务、争端解决程序、航运安全、环境保护、以及简化和协调海关程序等国际原则。¹⁵

22. 港口设施与服务：对许多内陆发展中国家来说，在海港方面货物清关的延误主要是文件(特别是提单)迟到、与在各个阶段处理货物的主要相关部门(运输商、港口管理当局、海关运输商)的协调不力、以及吞吐量不够等问题。为改进上述情况，应当采取措施来处理以下三个问题：

- 可转让提单：应当停止使用传统性的提单，而改用不可转让的运输单据；如有可能，应当使用电子单据。
- 合作与联系：需要在港口的主要有关部门之间改进联系。如果能够事先得知有关船只到达以及货物数量等信息，将有助于规划货物清关以及运输吞吐量方面的安排。
- 简化规章：如果取消运输服务方面的限制规定，将增加运输吞吐服务方面的能力和效率。

23. 空运：内陆发展中国家在相当程度上使用按吨/公里计算的空运。所有内陆发展中国家至少有一个国际机场，国际或区域性运输商经常使用这些机场。有些国家的跑道比较短(例如只有 3 公里)，而更为严重的问题则存在于支持服务方面。许多机场需要新的旅客候机楼以及货仓。冷冻仓库等设施以及现代文件处理、保安和装卸制度等都十分不足。空中交通管制与航空对长途运输活动并不造成任何影响，尽管一些内陆发展中国家在此方面的设备不那么好，并且可能需要更多使用卫星来进行语音联系。

2. 改进过境设施和辅助性服务

24. 陆港：若干内陆和过境国家在包括贸发会议在内的国际社会的支持下，建立了陆港。陆港就是内陆运输终点站，航运公司对进口货物发出的进口提单目

¹⁵ 贸发会议(2001)。《拉丁美洲过境运输系统发展最新进展之审议》(UNCTAD/LDC/113)。

的地是陆港，对费用和条件承担全部责任，而航运公司也从陆港发出自己的出口货物提单。陆港与促进联运概念是紧密联系的。对于内陆国家来说，这一概念设想海关在海港对货物或集装箱不进行内部检查。陆港所提供的设施包括航运公司代理办公室、铁路货物办公室、公路运输代理人、货物包装服务、综合委托服务等等。

25. 过境点：虽然在整个运输过程中任何阶段都可能出现延误，最严重的延误则出现在主要的分界点或转运点，即海运与陆运的转运点、邻国铁路运输网的转运点以及国境的两边。需要采取行动：

- 正如《关于协调边境货物管制的国际公约》(1982)所建议的那样，改进边境设施的布局并实施合用设施，并提供电力和通讯设施；以及
- 改进边境管制服务方面的所有部门间协调(海关与边防警察)以及私营部门运营者(发运商、运输商)。应当鼓励使用管理信息系统，以将边境的运营者联系起来，并在其和总部之间建立联系。

26. 对过境运输的机构性支持安排：过境运输方案如果要取得成功，就必须在参与过境运输的公营部门和私营部门之间实行合作，包括使用信息技术。即便许多国家政府退出商业运输活动，它们仍然可以在资助有形基础设施、维持并管理基础设施、制定并强制实施法规等方面发挥关键作用。私营部门作为运输服务的主要提供者，对日常经营活动的瓶颈障碍和阻碍有第一手的了解，因此它们可以最好地提供切实可行的解决方法，来改进过境运输制度。如果私营部门参与政策制定和决策过程，那不仅将有助于采取合适措施，而且将确保私营部门在实施新的措施方面予以合作。公营部门和私营部门的协商如果要成功有效的話，就必须定期举行，而且必须通过贸易和运输促进委员会等予以制度化。

27. 人力建设：随着公营部门和私营部门的作用变化，需要通过培训、包括职员的继续教育来提高决策部门以及负责日常运行工作的人的技术。在内陆和过境发展中国家增加初等和中等教育的质量和数量，对于建立吸收投资和实施改革的能力，是非常重要的。技工的缺乏是阻碍吸收并受益于外国直接投资的主要因素之一。私营部门、包括外国投资者可以并应当帮助内陆和过境发展中国家提高其专业技能。

28. 通信、能源和管道：内陆和过境发展中国家如果想加速融入世界经济，就必须在能源和通信基础设施方面进行投资。内陆发展中国家的能源和通讯基础设施不足以向过境运输服务和经营提供可靠的支持。由于缺乏电力，只能在白天检查并清关，从而导致边境货物积压。同样道理，由于缺乏电话，与部门的联系也受到阻碍。通信涉及许多媒介，包括支持运输服务方面的电子、语音和预警系统，特别是在空运和铁路运输方面。如果在机场或铁路系统安装现代通信系统，将使目前的基础设施分别接纳更多的飞机或火车。政府政策改变之后，允许私营企业拥有并管理电信，这使许多内陆发展中国家消除了电信方面的差距，从而受益于信息通讯技术。

B. 扩展贸易

1. 扩展区域性贸易

29. 上文第 14 段审议了区域性贸易在减少内陆发展中国家过境运输的昂贵费用方面所起的积极作用。此外，扩展区域间贸易可以改变贸易和运输模式，这可以使许多内陆发展中国家变成重要的运输交叉点或枢纽。确切地说，这种情况正在发生。赞比亚和津巴布韦等内陆发展中国家已经成为南部非洲和东部非洲之间贸易的重要过境国家。中亚正在成为欧洲和亚洲之间的一个重要陆地桥梁。这些变化肯定将会使一大批内陆发展中国家和沿海国家对过境运输问题、特别是取消过境运输障碍感到兴趣，从而导致产生政治意愿来采取有效措施和行动。此外，内陆发展中国家作为过境运输设施的使用者和提供者这一新的地位，将会使它们在商谈过境运输的条款和条件方面有更大的讨价还价能力。最后，区域性贸易扩展和一体化将使一个地区的小型内陆发展中国家吸引到更多外国直接投资用于发展。的确，有人认为，欧洲内陆国家经济成功的主要原因之一，便是这些国家邻近大型地区市场并且是其中之成员，这使得它们非常容易吸收外国直接投资。

2. 扩展国际贸易

30. 在国际一级，应当在世界贸易组织内根据《多哈工作方案》进行进一步的协商谈判，以得到更多的市场进入并减少在货物(工业产品和农产品、包括商品)

和服务方面的进入市场障碍。应当考虑向所有内陆发展中国家提供优惠贸易进入并深化现有优惠措施。然而，只有在这些国家有效使用优惠措施，而且只有在制定了与内陆发展中国家生产力相符合的现实的原产地政策之后，这些优惠措施才会有用。关于服务方面的谈判，在目前阶段，内陆国家和过境成员国应当确定其利益所在，以便在双边谈判中保护其利益。这些国家在大多数服务部门中的主要担心之一便是能力建设(供应和竞争性)。另外一个关注是将其具体需求纳入《服贸总协定》第4条的框架之内，导致技术转让和能力建设。

31. 最后，在过去四年中，世贸组织的工作方案之一便是促进贸易。在世贸组织于多哈举行的部长级会议上，成员国同意，在作出就相关谈判的模式作出决定之后，将在第五届部长级会议之后作为多哈发展进程谈判的一部分，设立一个路线图，以就《关税和贸易总协定》(关贸总协定)第五条(自由过境)、第八条(与进出口有关的费用和手续)、以及第十条(贸易规定的公开和管理)进行谈判。这表明，在多哈发起的这一轮贸易谈判可能会就促进贸易而达成新的世贸组织规定。因此，有关技术援助——既帮助发展中国家参与谈判、又帮助它们实施其结果——的相关规定将是至关重要的。

C. 吸引外国直接投资

1. 总的政策选择

32. 吸引对距离不太敏感的外国直接投资之政策：如何在对距离海岸以及相关运输费用不敏感的工业部门和活动中吸引外国直接投资这个问题，具有若干挑战。这里主要的一个问题便是发展具体地点的优势，以使内陆发展中国家参与全球服务与知识经济。这一问题包括若干方面。

33. 首先，需要吸引投资和建立当地技术能力所需要的那种技术。如果能够发展当地知识性资源并将其与内陆发展中国家的廉价生产成本相结合，这将使它们成为某种活动的理想投资地点。其中一些这样的活动(例如电话呼叫中心)不一定需要高技术雇员，可以通过半熟练工就可以顺利实施。内陆发展中国家可以特别具体注重这些活动。一些内陆发展中国家的廉价劳工是一项重大优势。建立在信息通信技术之上的全球一体化生产系统之出现，给内陆发展中国家提供了潜在的

机会，因为它在很大程度上消除了地理距离方面的后果。内陆发展中国家应当采取那些能够使其成为一体化国际生产中一部分的政策和行动。

34. 内陆发展中国家政府在此方面所面临的第二项主要任务，便是发展足够的信息通信技术基础设施。若干内陆发展中国家已经开始在此方面采取了主动行动。卢旺达就提供了在开发当地信息通信基础设施方面的一个成功范例。¹⁶ 然而，大多数内陆发展中国家的目前状况仍然有许多不尽人意之处。如果高技术出口产品在整个制造业出口产品中的比例可以粗略表明在此领域方面的活动强度的话，在可以得到相关数据的 15 个内陆发展中国家中，其平均比例为 5%，而世界的比例为 20%，中低收入国家的比例为 13%。信息通信技术发展的其他指示数据也表明相似的情况。内陆发展中国家每千人拥有七台个人电脑，而整个世界这一数字为 78 台。内陆发展中国家的互联网使用人数总共为 971,800 人，这在 2001 年全世界使用互联网人数总额中仅占 0.2%。¹⁷

35. 本地通信设施至少可以由跨国公司的投资来发展其中一部分。乌兹别克斯坦成功吸引外国直接投资到通信行业便是一个范例。1997 年，该工业部门在乌兹别克斯坦外国直接投资总额中约占三分之一。¹⁸ 马拉维还提供了另外一个范例。在 1990 年代末期，马拉维所吸引的外国直接投资中有 40%是在通信业；2000 年，这一比例增长到 60%。

36. 在此方面，一个重要问题就是电信基础设施的私有化，而在许多内陆发展中国家，电信业由政府控制。如果允许跨国公司参与电信业，就可以大大有助于改进现有技术设施。埃塞俄比亚电信公司与爱立信公司合作开办了一个手提电话服务便是一个范例：它使得该国通信服务取得巨大改进。

37. 一旦信息通信技术基础设施建立起来，内陆发展中国家在全球知识经济方面很有希望的一个努力方向便是承担可以通过电子方式传输的半技术活动(例如信息处理或某些金融交易等办公室后院活动)的外包工作。近年来，跨国公司在信

¹⁶ 卢旺达。Forbes 17(2003 年 2 月): 1-14。

¹⁷ 世界银行(2002)。《2002 年经济指示数据》。华盛顿特区，世界银行。

¹⁸ 贸发会议(2001)。《乌兹别克斯坦的投资政策审议》。日内瓦和纽约，联合国(UNCTAD/ITE/IIP/Misc.13)。

息和知识活动方面的外包工程活动大有增长，¹⁹ 这使得接受国的整个工业部门都发生巨大变化。²⁰ 据估计，到 2015 年，仅从美国就会有 330 万个白领工作和 1,360 亿美元的工资将流向低收入国家。据认为，欧洲也正在加入外包工程的这一趋势。²¹ 这些活动特别适合于内陆发展中国家，因为这些活动对于远离海岸和港口并不敏感。推动这些外包工程活动的关键资源是廉价熟练工人和半熟练工人以及电信基础设施。特别是那些此类资源丰富的国家(例如中亚和一些非洲国家、特别是博茨瓦纳)应当考虑采取重大努力，将其摆上跨国公司外包此类活动的世界地图之上。目前从这一趋势中已经受益的主要国家(包括中国、印度、菲律宾和俄罗斯联邦)并不一定拥有比内陆发展中国家更好的地理优势(影响运输成本)。

38. 此外，还应特别注意可以提供在线服务的那些跨国公司的投资，特别是那些大量依靠廉价半熟练劳工的服务(例如某些金融服务)。内陆发展中国家可以成功吸引到一些提供金融服务的跨国公司，这些公司正在寻找廉价的生产地点以便开展办公室后勤活动以及建立当地分部以作为实施在世界所有市场都有存在的真正全球战略。一些内陆发展中国家已经存在具有吸引力的国内公司可供收购，可以对其进行加强，使在当地市场上发挥重要作用。乌干达是内陆发展中国家中成功吸引外国金融服务跨国公司的国家之一，所吸引的这些公司包括渣打银行、巴克莱银行、汇丰银行以及花旗银行。²² 在 2002 年国营的乌干达商业银行卖给南非的标准银行投资公司之后，该国金融服务活动急剧增长；这表明，此类投资对东道国所产生的潜在好处。²³

39. 在此方面，可以专门考虑那些内陆发展中国家拥有优势、而它又需要跨国公司的销售系统和全球市场知识来发掘潜力的那些工业部门和活动。在此方面的一个例子便是音乐工业。虽然一些内陆发展中国家当地有蓬勃兴起的音乐部

¹⁹ “有兴趣干这一行吗？”《商业周刊》，2003 年 2 月 3 日，第 50-60 页。

²⁰ “外包：美国之失，印度之得。”《经济学家》，2003 年 1 月 11 日，第 57 页。

²¹ “有兴趣干这一行吗？”《商业周刊》，2003 年 2 月 3 日，第 50-60 页。

²² 贸发会议(200)。《乌干达投资政策审议》。日内瓦和纽约，联合国。(UNCTAD/ITE/IIP/Misc.17)。

²³ 乌干达。Forbes 17(2003 年 2 月): 1-14。

门，²⁴ 大多数当地生产商规模很小，缺乏必要的资源与整个全球销售网络或进入全球市场的必需资源。可以考虑吸引媒体界跨国公司到这些国家投资。

40. 在服务业中对距离不敏感、因此应当得到特别关注的一个类别便是旅游部门。许多内陆发展中国家有大量自然美景，只要投入必要的辅助性基础设施(酒店、机场等)，就可以将其变成主要的旅游景点。1999年，去内陆发展中国家的旅游者总数为700万人，而去小岛屿发展中国家的旅游者则为1,300万人。²⁵ 特别在非洲，区域间旅游看来是十分吸引人的，因为非洲许多内陆发展中国家互为邻国。例如，到达卢旺达的旅游者可以通过相对良好的公路，在两个小时之内到达乌干达的旅游景点，在十个小时之内到达坦桑尼亚的旅游景点。²⁶

41. 内陆发展中国家在发挥其对运输费用不敏感的部门方面的优势时，应当采取的另一个方向便是鼓励那些可以依靠空运来提交产品的部门和活动(例如瓶花、水果和蔬菜)。在此方面，由于一些内陆发展中国家本身太小而不能单独支持此类开发活动，应当考虑在相邻的内陆发展中国家之间进行区域性的安排。私营投资者更易满足此类主动行动的需求。

42. 旨在吸引可以利用区域一体化的外国直接投资之政策：在区域一体化和吸引外资这一相关联系中，有供与求两个方面的问题。在需求方面，许多内陆发展中国家就其本身的市场规模而言，是比较小的。但是如果它们能够达成区域间安排，它们就可以进入到比本国市场更大的市场，从而增加其对外资的吸引力。在这种情况下，由于该地区相关国家之间的关税和其他壁垒都有减免，主要投资者可以将其作为一个巨大的市场来提供服务。这样，它们就会对寻求市场的投资具有相当的吸引力。湄公河分区域(包括老挝人民民主共和国这样一个内陆发展中国家)便是一个范例。

43. 在供应方面，如果实现了区域一体化，主要投资者便可以将该地区作为一个生产基地，在各个不同成员国之间展开增值活动，从而利用这一地区的整个优势。内陆发展中国家可以与邻国探索辅助性活动，并针对那些可以直接受益于

²⁴ 贸发会议(2002)。《牙买加的电子商业和音乐商业发展：进入新经济的入门》。日内瓦和纽约，联合国(UNCTAD/ITE/TEB/8)。

²⁵ 世界银行(2002)。《2002年经济指标数据》。华盛顿特区，世界银行。

²⁶ 乌干达。Forbes 17 (2003年2月): 1-14。

内陆发展中国家的投资。它们还可以与紧靠的邻国共同发起促进外资方案，以充分发挥各自相对优势并促进整个地区的外国投资。玻利维亚和巴拉圭便是内陆发展中国家利用密切区域一体化来增进其能力并克服地理限制的范例。这两个国家加入南部共同市场之后，大大减少了它们距离海岸遥远的不利影响。在促进此类主动行为方面，建立区域间的运输走廊并通过共同的标准规则，可以发挥主要作用。²⁷ 要使此类主动行动取得成功，最为关键的条件之一便是取消相关国家之间阻碍货物和生产要素自由流动的所有障碍。

44. 从某个方面来说，一旦内陆发展中国家加入区域一体化协定，它们的不利地理位置便有可能转为优势：它们的内陆地理处境往往意味着这些国家是处于某一地区的中心。例如，乌兹别克斯坦处于中亚地区的中心；巴拉圭也同样处于中美洲的中心；由于埃塞俄比亚的地理位置，投资者可在此处理其在北部非洲和东部非洲的业务；乌干达的中心位置则便于投资者进入东非国家。由于这些国家在所在地区占中心地理位置，使得它们在成为区域活动枢纽以及向整个地区提供服务的自然中心方面，具有自然的优势。

2. 国家一级政策选择方案

45. 虽然内陆发展中国家都有远离海岸和海港并与其隔离的地理位置特点，这些国家在其他重要方面则有相当大的不同。在制定政策时，必须考虑到这些差异。在某种程度上，克服其地理位置造成的不利状况的最佳方案各国不尽相同，这反映了它们各自不同的竞争力和相对优势以及需要对其作出独特的政策反映。

46. 若干内陆发展中国家由于是非常有吸引力的市场的邻国，它们可凭此得到强大的优势。例如，在亚洲，不丹与印度接壤；尼泊尔位处中国和印度之间；老挝人民民主共和国与中国相邻；哈萨克斯坦和蒙古地处中国与俄罗斯之间。在非洲，博茨瓦纳和莱索托与南非为邻。地理位置紧接于有吸引力市场的内陆发展中国家可在两个方面受益于其地理位置。

²⁷ 贸发会议(2002)。《与内陆发展中国家具体需求和问题相关的特别行动：过境运输合作国际部长级会议筹备过程》，贸发会议秘书长的报告(UNCTAD/A/57/340)。

47. 首先，这些国家可以设法吸引旨在从其国内地点向有吸引力的大型市场提供服务的外资。例如，由于莱索托和斯威士兰邻近南非的地理优势，在 1980 年代和 1990 年代的种族隔离期间，这两个国家的外国投资主要是由那些在规避经济制裁的同时向南非大型市场提供服务的投资者。²⁸ 莱索托和斯威士兰目前仍然继续受益，因为许多投资者在这些国家仍然维持其运作并继续将其收入在这些国家进行再投资。在 1990 年代中期，再投资收入在斯威士兰外资流入量总额中约占 90%。随着南非经济改善，这两个邻国可从对其出口产品需求增长中大大受益。斯威士兰出口产品中约 75% 是向南非出口，其中大部分是由将斯威士兰作为一个平台向不断增长的南非市场提供服务的跨国公司的出口。²⁹ 同样道理，在 1990 年代，若干汽车跨国公司(例如沃尔夫和现代)在博茨瓦纳设立制造业，向南非市场提供服务。³⁰

48. 紧临富有吸引力邻国的那些内陆发展中国家可以受益的第二种方式便是促进从这些邻国而来的外国直接投资。例如，尼泊尔外国投资中最大的份额便是来自邻国印度。1999 年，尼泊尔 140 亿美元的外资总额中三分之一以上来自印度。1990 年代后期博茨瓦纳所得到的外资中有 80% 来自邻国南非，因为博茨瓦纳与其保持紧密的经济关系。³¹ 南非也是邻国津巴布韦的最大投资者，在 1990 年代后期津巴布韦所得到的外资流入量中，约占 20%。

49. 毗邻大国的内陆发展中国家具有特别吸引力的另一个具体方面，便是跨国公司可以就近为大国具体制定其产品或服务(例如软件产品、网址)。例如，玻利维亚为拉丁美洲客户服务，阿富汗为经济合作组织地区的客户服务。

²⁸ Busu A and Srinivasan K (2002)。《非洲外国直接投资：若干案例研究》。工作文件 WP/02/61。华盛顿特区，国际货币基金。

²⁹ 世界经济论坛(2000)，《2000/2001 年度非洲竞争力报告》。纽约和牛津，牛津大学出版社。

³⁰ 公司地点(1994)。《博茨瓦纳：投资条件之客观研究报告》。Milton Keynes (联合王国)，Century House Information。

³¹ 公司地点(1994)。《博茨瓦纳：投资条件之客观研究报告》。Milton Keynes (联合王国)，Century House Information。

50. 虽然许多内陆发展中国家是小国，但是许多其他内陆发展中国家的地理面积则相当大，有的人口还超过 2,000 万。这些国家便可吸引那些旨在为当地市场服务的投资，因为距离遥远和运输成本对外国出口产品的竞争力造成了自然的障碍，这些国家可以从中得益。在这种情况下，其地理位置在吸引外资方面与其说是不利条件，到不如说是有利条件。1990 年代初期对在尼泊尔活动的印度跨国公司的调查³² 表明，印度投资的绝大部分是针对尼泊尔市场，而仅有 14% 的投资目的是为了将投资产出出口到其他市场。另外 14% 则是出于两个原因(国内市场和寻求出口)而进行的。与此相似，根据对撒哈拉以南非洲国家中 400 多个投资者的调查表明，当地市场的吸引力是在埃塞俄比亚和乌干达进行投资的首要原因。³³ 然而，鉴于许多较大的内陆发展中国家购买力低下，应当仔细筹划促进此类投资的主动行动，以便将外资投放于那些人民购买力足以创造需求以支持这些活动的那些地区。

51. 由于历史上的联系，一些内陆发展中国家从一些发达国家享受优惠贸易进入(例如非洲、加勒比和太平洋国家组与欧洲共同体之间的《洛美协定》及其后继者《科托努协定》)。这使得它们成为某些面向出口外资的理想地点，特别是运费便宜的产品出口。一些内陆发展中国家在这一方面特别成功。例如，流入莱索托的外资中 90% 以上涉及面向出口的制造业。美国国会 2000 年通过了《非洲增长和机会法》，这为若干非洲内陆发展中国家提供了一个特别好的机会，可以利用该法所提供的优惠。³⁴ 根据这项协定，在 2008 年之前，33 个非洲国家、其中许多是内陆发展中国家可将其大部分产品免税向美国出口。³⁵ 面向出口的外国投资、包括寻求生产成本低下地点而将其输出回销美国的美国跨国公司都致力于向美国销售；这一协定增加了这些国家作为此类地点的吸引力。

³² Chitrakar RC (1994)。《发展中国家外国投资和技术转让：尼泊尔的激励因素和金融与经济表现》。Aldershot (联合王国)， Avebury。

³³ 联合国工发组织(2002)。《撒哈拉以南非洲外国直接投资综述：联合国工发组织在埃塞俄比亚、尼日利亚、乌干达、坦桑尼亚联合共和国所进行的试点调查》，联合国工发组织。

³⁴ “贸易与发展：没有银弹。”《经济学家》，2003 年 1 月 18 日第 69-70 页。

³⁵ 乌干达。Forbes 17 (2003 年 2 月)：1-14。

52. 虽然内陆发展中国家可以考虑这些众多的选择，但要想成功吸引任何投资，就必须制定建立有利投资环境的外资政策。在过去十年中，大多数内陆发展中国家在这一方面取得了重大进展。

三、国际支持措施

53. 虽然内陆与过境发展中国家在实施旨在加强其合作与协调努力措施方面担负主要责任，国际社会、包括金融与发展机构都应当提供更多的支持，以使这些国家有效处理其过境运输问题和需求。16 个内陆发展中国家被联合国列为最不发达国家。既然大多数过境国本身是面临严重经济问题的发展中国家，国际社会提供的金融援助对于开发并维持有形基础设施来说，是至关重要的。因此，需要扭转外部金融、特别是官方发展援助的下降趋势，并鼓励私营部门提供更多的投资和管理资源。

54. 既然纯粹私人的筹资计划在许多内陆和过境发展中国家或许并不可行，因此应当邀请国际社会支持新的融资形式，例如：

- 区域性风险基金利用来自多边组织的捐款为特定国家或项目支付开发与管理费用，并通过减少开发风险来促进对风险较大的基础设施项目方面的投资兴趣。
- 以股权份额方式加入当地金融机构，方法是外国机构购买某一家向小型基础设施项目贷款的银行之股票。
- 共同融资，即多边金融机构和当地银行同时向某一基础设施项目提供贷款。
- 银行间贷款，即外国机构向当地银行提供长期贷款，而由后者将该笔贷款再贷出用于小型基础设施项目。

55. 国际社会、包括捐助国和金融和发展机构都应当加强对那些旨在改进内陆和过境发展中国家人力能力和技术能力的过境运输部门技术合作方案的支持。贸发会议的技术合作方案、包括海关数据自动化系统以及货物预报信息系统都对改进内陆发展中国家及其过境邻国的过境运输作出重要贡献。这些技术合作方案应当继续优先考虑这一类国家。特别是那些尚未受益于这些方案的地区。

56. 国际贸易：各国国家元首和政府首脑在《千年宣言》中，承诺实行“一项公开、平等、基于规则的、可以预见的和不歧视的多边贸易和金融系统。”国际社会有责任在《多哈工作方案》的范围之内促进这一发展目标，以取得有经济意义的发展结果，包括在对内陆发展中国家和过境发展中国家相关的领域方面。

57. 商品：在国际一级，如果内陆发展中国家政府与相关联合国机构、多边金融机构以及捐助界共同努力，可以发起一项长期综合方案来帮助内陆发展中国家增加其增值农业食品产品和矿产品的份额。

58. 竞争政策：对内陆发展中国家和过境发展中国家在竞争问题方面的国际支持应当包括就技术援助建立适当的对话框架以及互补性和互动性。能力建设应当旨在最大限度地发挥竞争政策在下述各个方面的作用：批准商业许可、私营化、竞争性招标、在考虑到效率因素之后就基础设施批准特许、就编制和实施竞争法或部门规章而提供技术援助以及建立机构。

59. 贸易与环境：发达国家和国际组织应当在其能力建设的方案中包括援助内陆发展中国家制定符合国情的环境政策、采取对环境稳妥的生产方式，并获得为防止并减少污染以及增加自然资源有效消耗和减少沙漠化所必需的技术与基础设施。

60. 国际社会应当确认内陆发展中国家的具体需求，并向其提供旨在克服其地理位置不利因素的援助。此类援助应当特别涉及开发电信基础设施，使内陆发展中国家能够参与正在出现的全球知识经济，并吸引外资，以促进那些对距离不敏感的活动。同时，还需要帮助这些国家加强区域性一体化组合，以使参与一体化的内陆发展中国家出口其产品与劳务。

附 件

内陆发展中国家外国直接投资与小岛屿发展中国家、最不发达国家、
其他发展中国家、发达国家以及整个世界的外国直接投资之比较

(各组平均数字)

国 家 组 别	外资流入在固定 资本构成总值中 % (2001 年)	人均外资流入金额 (1992-2001 年 期间平均数)	外资流入 (百万美元)		外资流入年平均 增长额(%)1996- 2001 年期间	外资流入帐面 金额(百万美元) 2001 年	贸发会议指数 *	
			1995-2000 期间平均额	2001 年 平均额			潜在**	表现 (值)
内陆发展中国家	24.5	13	4,647	5,511	-1.6	41,563	0.113	1.189
小岛屿发展中国家	31.0	254	14,415	12,658	-3.4	152,604	0.201	2.193
最不发达国家	6.8	5	3,611	4,645	8.3	41,513	0.099	0.663
其他发展中国家	12.0	36	164,346	184,459	8.0	1,932,052	0.188	0.893
发达国家	11.0	488	541,757	509,760	30.5	4,504,121	0.388	0.998
世界	11.4	100	747,939	740,232	22.6	6,816,849	n.a.	1.000

* 流入外资表现指数的定义是一个国家在全球外资流入中的比例与该国在全球国民生产总值的比例之比。流入外资潜力指数是根据下述 13 个可变数的正常值的不加权平均数而计算的：国民生产总值增长率、出口产品在国民生产总值中的份额、每千名居民的电话线、人均商业能源使用、研究与发展开支在国民收入总值中所占比例、高等教育学生在人口中所占比例、政治和经济国家风险、在自然资源全球出口产品中的比例、在全球电子产品和汽车产品备件与配件方面进口产品的比例、在全球服务产品出口方面的比例、全球外资流入存量中的比例、以及在全球私营化合并与兼购交易中的比例。上述两项指数都无意提供全面的模式来解释跨国公司在地点方面的决定或衡量外资对东道国经济的影响。上表所列平均数字包括可以得到上述两项指数数据的 140 个国家。

** 该比分可以从 0 到 1。

资料来源：贸发会议数据库。

-- -- -- -- --