



联合国 大会



Distr.
GENERAL
A/39/462
27 September 1984
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

第三十九届会议
议程项目 80(c)

发展和国际经济合作：贸易和发展

与发展中内陆国家的特殊需要和问题
有关的具体行动执行进展情况

秘书长的说明

1. 联合国贸易和发展会议1983年7月2日第137(VI)号决议¹请贸发会议秘书长经常审查与发展中内陆国家的特殊需要和问题有关的具体行动执行进展情况，并每年一次通过贸易和发展理事会向大会提出报告。

2. 贸发会议秘书长向贸易和发展理事会第二十九届会议(1984年9月10日至21日)提交了第一份有关年度报告(TD/B/1007和Corr. 1及2)，该报告成为本说明的附件。

3. 贸易和发展理事会第二十九届会议关于该问题的讨论经过将在贸发理事会向大会第三十九届会议提出的报告²中予以转达。

¹ 参看联合国贸易和发展会议第六届会议《会议记录》第一卷，《报告和附件》(联合国出版物，出售品编号E.83.II.D/6，第一部分，A节。

² 参看《大会正式记录，第三十九届会议，补编第15号》(A/39/15)，第二卷。

附 件

与发展中内陆国家的特殊需要和问题有关的
具体行动执行进展情况

贸发会议秘书处的进度报告*

目 录

	<u>段 次</u>	<u>页次</u>
导言	1 - 6	6
一. 从各国收到的资料	7 - 34	8
1. 澳大利亚	7 - 9	8
2. 丹麦	10 - 12	8
3. 伊拉克	13	9
4. 意大利	14	9
5. 马来西亚	15	10
6. 荷兰	16 - 17	10
7. 菲律宾	18 - 19	10
8. 新加坡	20	11
9. 瑞典	21	11
10. 瑞士	22	11
11. 多哥	23	11
12. 苏维埃社会主义共和国联盟	24 - 25	12
13. 阿拉伯联合酋长国	26	12

* 以前的分发文号为TD/B/1007和Corr. 1及2。

	<u>段 次</u>	<u>页次</u>
14. 大不列颠及北爱尔兰联合王国.....	27 - 30	12
15. 美利坚合众国	31 - 34	13
二. 从国际组织收到的资料	35 - 74	15
A. 联合国机构和方案	35 - 52	15
1. 技术合作促进发展部	35	15
2. 亚洲及太平洋经济社会委员会	36 - 38	15
3. 拉丁美洲经济委员会	39	16
4. 联合国贸易和发展会议	40 - 47	16
5. 联合国开发计划署	48	19
6. 联合国工业发展组织	49 - 51	19
7. 世界粮食理事会	52	20
B. 联合国专门机构和有关机构	53 - 74	20
1. 联合国粮食及农业组织	53 - 59	20
2. 国际民用航空组织	60	21
3. 国际农业发展基金	61	22
4. 国际劳工组织	62 - 65	22
5. 国际海事组织	66	23
6. 国际货币基金组织	67	23
7. 国际电信联盟	68	24
8. 联合国教育、科学及文化组织	69 - 70	24
9. 万国邮政联盟	71	25
10. 世界银行	72 - 74	25

	<u>段次</u>	<u>页次</u>
三. 从政府间组织和非政府间组织收到的资料.....	75 - 85	27
1. 非洲、加勒比和太平洋国家 (非加太国家)	75	27
2. 非洲开发银行	76	27
3. 中非关税和经济同盟	77	27
4. 欧洲共同体委员会	78	27
5. 大湖国家经济共同体	79	28
6. 英联邦秘书处	80	28
7. 关税合作理事会	81	29
8. 国际公路运输联合会	82	29
9. 经济合作与发展组织 (经合发组织)	83	29
10. 美洲国家组织	84	29
11. 西非经济共同体	85	30
四. 关于发展中内陆国家过境贸易和运输的国际公约	86 - 142	31
1. 关于发展中内陆国家过境贸易和运输的国际公约的意义	86 - 88	31
2. 《发展中内陆国家过境贸易公约》(1965年)	89 - 92	32
3. 《联合国国际货物多式联运公约》.....	93 - 103	34
4. 《关于简化及调合关务手续的国际公约》(《京都公约》).....	104 - 123	36
5. 使用国际路运单据本的《国际货物运输海关公约》 (《国际路运公约》)	124 - 134	40
6. 《集装箱海关公约》.....	135 - 142	42
7. 《关于协调货物边境管制的国际公约》.....	143 - 148	44
五. 结论	149 - 152	45

附件表格

表格	47
1. 1970 - 1982 年发展中内陆国家的人口、人均国内总产值及实际 产值的增长	48
2. 1970 - 1982 年发展中内陆国家的农业和制造业部门及国内投资总值 ...	49
3. 外贸部门的基本数据	50
4. 1980 年按商品组分类的人均出口额 (美元)	51
5. 1976 - 1980、1980、1981、1982 年发展中内陆国家外部资源 净收入总额平均值 (按 1980 年美元计算的人均支付净额)	52
6. 1982 年向各个发展中内陆国家提供的外部援助 (按百万美元计的支付净额)	53
7. 发展中内陆国家的部分地理和人口数据	54
8. 关于发展中内陆国家过境贸易和运输的国际公约的缔约国和签署国简表 ...	55

导 言

1. 地理上的不利因素仍然对发展中内陆国家的全面发展造成严重的限制。由于它们同世界市场距离遥远、相互隔绝而且不靠海而造成的额外运输费用在许多情况下有增无已。这不仅是由于过境通道的物质设备退化，而且也因为过境交通经常中断。因此，有些发展中内陆国家不得不转用包括空运在内的、费用昂贵的其他方式运载其货物。

2. 发展中内陆国家的外贸部门实绩很差，这在很大程度上反映了这些国家经济中的根本结构弱点，¹ 而日益加重的交通费用负担又进一步大大削弱了外贸部门。出口发展受到妨碍，因为这一负担限制了出口商品的范围，也限制了货物可以参加竞争并获得利润的市场。当然，这一影响的程度取决于每一个内陆国家的具体情况，特别是其对外贸易的结构和方向。由于运输费用高昂，进口费用也将上升。这当然是假定，对进口的需求是没有弹性的，因为必要货物的开支可能无法避免。然而由于外援水平低，出口收入减少，因而不得不大幅度削减进口，甚至削减必要货物的进口，进而使增长和发展进一步下降。

3. 将发展中内陆国家整体的贸易情况同其他发展中国家相比较，确实表明前者仍然大大地落在后面。1982年，发展中内陆国家的人均出口值为60美元左右，而所有发展中国家则为119美元。这两组国家的人均进口值分别为81美元和15美元。在过去十年中，发展中内陆国家的出口购买力几乎下降了3%，而所有发展中国家则上升了2%。² 如果以出口的商品结构为基础将发展中内陆国家的人均出口收入同其他发展中国家相比较，这种趋势就显得更为突出。发展中内陆国家作为一个集团要想达到其他发展中国家的人均水平，是需要作出巨大的努力的：制成品出口需要增加五倍、燃料出口增加五倍、粮食和农产品出口增加一半。³

4. 随着出口收入减少和进口费用上升，可以设想，在所有发展中国家遭受的贸易条件日益恶化的压力下，受打击最大的通常是发展中内陆国家。此外，发展中内陆国家可能需要用外汇来支付过境服务，这对它们的国际收支产生不利影响。总的说来，发展中内陆国家显然面临着它们自己难以应付的巨大挑战。此外，多数发展中内陆国家位于发展中区域，在多数情况下，它们的邻国也是发展中国家，也同样缺乏资源。所以，许多过境国家无法提供廉价有效的设施，帮助减轻发展中内陆国在贸易和发展中所面临的额外负担。

5. 近年来，国际社会已经开始注意到了发展中内陆国家的问题，但所采取的措施仍不足以满足需要。因此迫切需要大幅度增加对这些国家的资金和技术援助。

6. 1983年7月2日联合国贸易和发展会议(贸发会议)第137(VI)号决议请贸发会议秘书长经常审查该决议以及历届贸发大会的第63(III)号、第98(IV)号和第123(V)号决议中指出的与发展中内陆国家特殊需要和问题有关的具体执行的执行进展情况，并每年一次通过贸易和发展理事会向联大提出报告。因此贸发会议秘书长请各国政府、各国际组织、政府间组织和某些非政府组织向他提供他们认为能协助他进行此项审查工作的资料。他指出，如果提供的资料能够指明为执行上述决议而已经采取的行动以及已经制订或拟议制订的政策，并指明所遇到的困难和障碍，那将是十分有益的。本报告是贸发会议秘书处根据所收到的答复以及贸发会议本身在发展中内陆国家的特殊需要和问题方面所作的工作编写的。

一、从各国收到的资料

1. 澳大利亚

7. 澳大利亚没有为援助发展中内陆国家的计划作出具体的捐助。然而，澳大利亚却通过它的双边计划以及给予联合国系统及其他多边机构（联合国资本发展基金、联合国苏丹—萨赫勒办事处）的捐助对这些国家进行援助。

8. 澳大利亚在1983/84年同一些内陆国家订立了双边援助计划，其中包括不丹、尼泊尔、博茨瓦纳、乌干达、津巴布韦、老挝人民民主共和国、马拉维、赞比亚、莱索托和斯威士兰。

9. 尽管澳大利亚在增加对于发展中内陆国家的援助方面能力有限，但以下事实证明澳大利亚对于这些国家特殊问题的认识和关切：向非洲内陆国家运送粮食援助（1983/84年给予乌干达、津巴布韦和赞比亚价值780万澳元的小麦和大米）；向津巴布韦所做的认捐是澳大利亚为支持发展中内陆国家做出的最大一项援助承诺（1980年7月至1984年12月共计2,000万澳元）。1983/84年给予十个发展中内陆国家的双边官方发展援助总额达1,750万澳元。

2. 丹麦

10. 作为一项主要原则，丹麦的发展援助是按照贫困标准分配的。丹麦不赞成将发展中国家分为种类繁多的特别类型来要求在国际发展合作中给予特别的优惠性待遇。因此，丹麦没有在它的发展援助政策中为发展中内陆国家采取任何特别措施。但是，考虑到这些国家可能由于其地理位置而遇到特殊困难，丹麦愿意在其发展援助政策的总体范围以内，根据具体情况考虑采取行动，以帮助克服这些问题。

11. 在1980至1982年的三年期间内，发展中内陆国家平均得到丹麦双边发展援助支出的10%，相当于7,110万美元；而它们在新的双边承诺中的份额为9%，相当于6,050万美元。援助是通过下列形式提供的：双边项目援助、多边/双边项目（由丹麦出资，由国际组织予以实施的项目）、附带条件的资金援助以及以专家和奖学金形式提供的技术援助。

12. 在为发展交通和通讯基础设施而提供的资源方面，已经由北欧国家（芬兰、挪威、瑞典和丹麦）联合出资，向南部非洲交通和通讯委员会提供了总额达450万美元的赠款援助。赠款供1980至1985年使用。瑞典参加资助了一项单独的研究，研究的目的在于改善南部非洲发展协调会议成员国的铁路车辆设备的利用和维修。丹麦对于这一项研究的捐助达70万美元。在1980年和1983年，向马拉维提供了总额达1,600万美元的优惠发展贷款，供采购机场设备、通讯设备、电话线缆和用户设备。此外，作为欧洲经济共同体的一个成员国，丹麦支持将按照洛美协定所提供援助中的相当大一部分用于非加太（非洲、加勒比和太平洋）国家的基础设施项目。这些项目中的相当大一部分关系到内陆国家新的或改善了的运输机会。

3. 伊拉克

13. 尽管伊拉克由于目前的特殊情况停止了对外援助，但它仍然承认发展中内陆国家的特殊需要。至今为止，伊拉克已经向七个发展中内陆国家（非洲六个，亚洲一个）提供了8,610万美元的援助。其中70%是在1980/81年提供的。

4. 意大利

14. 意大利在双边和多边基础上向若干发展中内陆国家提供援助。有九个发展中内陆国家（玻利维亚、中非共和国、马里、尼泊尔、尼日尔、乌干达、布尔基纳法索*、赞比亚和津巴布韦）在农业和全面发展、工业、能源、交通、卫生和培训等方面从意大利所支持的多边机构中得到援助。意大利双边援助计划的优先顺序大致同上文所述相同，其中包括向玻利维亚、卢旺达、博茨瓦纳和津巴布韦提供的紧急粮食援助。意大利还援助乍得的复兴计划。

* 从1984年8月4日起，上沃尔特正式易名为布尔基纳法索。

5. 马来西亚

15. 马来西亚给予发展中国家的援助是在马来西亚技术合作方案体系内提供的。这一方案涉及了两个发展中内陆国家。 马里得到了价值1,500万马来西亚元的粮食援助。 尼泊尔得到了管理、培训和规划方面的援助。 马来西亚最近还向亚洲开发银行的技术援助特别基金捐助了100万美元, 亚洲地区的发展中内陆国家是该基金的受益者。

6. 荷兰

16. 荷兰政府认为, 发展中国家集团内最重要的分组是最不发达国家。 然而, 其他分组——如发展中内陆国家——的定义也有一些用处, 因为这提醒了国际社会注意到在具体情况下妨碍发展过程的某些不利条件。 但是, 就荷兰的官方发展合作政策来说, 不能以有关国家属于内陆国为唯一标准而采取行动。 荷兰的发展政策规划中, 没有计划作出捐款, 来资助专门为发展中内陆国家这个分组采取的行动。

17. 1982年荷兰向十八个发展中内陆国家支出的官方发展援助净额总值约达9,400万美元。 这些支出大部分为赠款形式(8,430万美元)。 技术援助成份约达3,100万美元。

7. 菲律宾

18. 菲律宾的技术援助理事会主持了有内陆国家和最不发达国家代表参加的几个方案。 技术援助理事会是在费迪南德·埃·马科斯总统在内罗毕的第四届贸发大会上为最不发达国家(其中包括许多内陆国家)作了50万美元的认捐之后成立的。 参加者来自孟加拉国、贝宁、不丹、博茨瓦纳、埃塞俄比亚、肯尼亚、莱索托、马里、尼泊尔、尼日利亚、苏丹、坦桑尼亚联合共和国、乌干达和上沃尔特。 它们是这些方案的受益者。

19. 技术援助理事会今后提供的课程包括:(a) 项目研究的筹备;(b) 小企业咨询;(c) 农村银行基础;(d) 能源管理; 以及(e) 农业管理。 此外, 菲律宾国

家科学和技术局愿意将其属下研究机构所发展的某些对内陆国家和最不发达国家适用的技术同它们分享。

8. 新加坡

20. 新加坡通过科伦坡计划、东南亚国家联盟（东盟）培训奖学金方案以及双边安排向发展中国家提供技术援助，发展中内陆国家从中得到好处。

9. 瑞典

21. 瑞典没有把发展中内陆国家作为一个特别的集团。根据发展水平的标准，瑞典的国家集团分类仅限于承认国际上所选定的最不发达国家类别。但是，瑞典政府承认，由于发展中内陆国家的特殊地理位置，因而可能需要采取特别行动。瑞典给予发展中内陆国家的支持是通过向开发计划署、国际开发协会、区域开发银行和其他多边机构，以及向非政府组织捐款而实现的。此外，瑞典双边援助的主要受援国中也有几个内陆国家，例如博茨瓦纳、老挝人民民主共和国、赞比亚、津巴布韦、莱索托和斯威士兰。

10. 瑞士

22. 瑞士并不仅仅以地理标准作为其发展和合作政策的根据，但依然继续向几个发展中内陆国家和岛屿国家提供发展援助。向内陆国家所提供的官方发展援助总额已经从1970年的1,020万瑞士法郎稳步上升到1982年的8,140万瑞士法郎。1982年，有十七个发展中内陆国家得到了瑞士援助。向这些国家所提供的援助为双边官方发展援助总额的23%，全部官方发展援助的17%。

11. 多哥

23. 多哥在电信领域内向上沃尔特提供援助，让这个最不发达的内陆国家使用它的现代化电信设施。多哥政府还向马里、尼日尔和上沃尔特等内陆邻国提供港口和航运设施。

1 2. 苏维埃社会主义共和国联盟

24. 苏联同十八个发展中内陆国家有贸易关系，传统的贸易伙伴有阿富汗、蒙古、老挝人民民主共和国、马里、赞比亚、玻利维亚和尼泊尔。这些贸易关系近年来已经有了大幅度的扩展。发展中内陆国家向苏联的出口不需缴纳任何关税，其中主要有农业、牧业和林业产品以及在苏联援助下发展起来的工业体系所生产的制成品。苏联向内陆国家的出口主要包括交通、电信和工业设备、能源和化肥。

25. 1984年初，十四个发展中内陆国家从苏联得到了资金和技术援助。在某些情况下，援助计划是以政府间经济和技术合作协定为基础的，向阿富汗、中非共和国、乍得、老挝人民民主共和国、马里、蒙古、尼泊尔、尼日尔、卢旺达、乌干达、上沃尔特和赞比亚等国提供的援助就属于这种情况。苏联为发展中内陆国家支助了1,091个项目，其中645项已投入使用。举例来说，在阿富汗有一座水力发电站、一座化肥厂和天然气设施；在赞比亚有一座柴油机发电站和供水设施；在乌干达有一座棉纺厂。交通和通讯基础设施的发展也得到高度重视，阿富汗、老挝人民民主共和国、蒙古和尼泊尔这一部门中的几个项目也得到援助。

1 3. 阿拉伯联合酋长国

26. 1976至1982年期间，阿拉伯联合酋长国通过阿拉伯经济发展阿布扎比基金向若干个发展中内陆国家提供了资金援助。向七个发展中内陆国家提供的贷款总额约达3.13亿迪拉姆。在马里和乌干达进行的两个项目是公路发展方面的，向莱索托和卢旺达提供的贷款则是为了发展机场基础设施。正在资助的其他项目包括制造业（乌干达）、农业（布隆迪）、发电和能源（马里和尼日尔）。

1 4. 大不列颠及北爱尔兰联合王国

27. 在分配援助方面，英国政府不认为发展中内陆国家是一个特别组别。但是，由于它们属于最贫困的发展中国家，所以它们多数从联合王国的援助计划中得到好处。1982年，向发展中内陆国家提供的官方发展援助总额约达8,790万英镑。

28. 属于最不发达国家的发展中内陆国家还从联合王国为《支援最不发达国家新的实质性行动纲领》提供的援助中得到好处。《新的实质性行动纲领》设想拨出国民总产值的0.15%作为对这些国家的援助，而且还在稳定出口收入、普遍优惠制、农村发展、粮食安全、以及能源等对于所有最不发达国家都很重要的领域提出了建议。此外，许多内陆国家也是欧洲经济共同体同非加太（非洲、加勒比和太平洋）国家之间缔结的第二次洛美协定的签署国。联合王国还将在五年期内为根据协定提供的欧洲开发基金第五次补充资金捐助17.76%（按现行汇率计约为4.85亿英镑）。公约给予非加太地区最不发达、内陆和岛屿国家以特殊待遇。

29. 联合王国还通过参加非洲发展合作和南部非洲发展协调会议等区域性方案，积极支持萨赫勒以南的非洲内陆国家。联合王国向南部非洲发展协调会议提供了约1,000万英镑，以供修复莫桑比克的林波波铁路线，对津巴布韦和莫桑比克都有利。联合王国最近还参加了南部非洲发展协调会议的另一个项目，即发展马普托港口，莱索托和斯威士兰也将和莫桑比克一样得到好处。

30. 联合王国在几个内陆国家实施了若干交通建设或修复项目，目的在于改善其国内交通和同邻国的交通。最近获得此种项目的资金和技术援助的国家有马拉维（233万英镑）、莱索托（492万英镑）、津巴布韦（820万英镑）、尼泊尔（1,830万英镑）。联合王国还援助尼泊尔和津巴布韦的电信部门，并向几个内陆国家提供了基本交通设备和货物。此外，由于对任何发展中国家来说，培训都是重要的项目组成部分，联合王国在几个内陆国家实施了几个培训项目，其主要目的是提高交通和通讯方面的技术能力。

15. 美利坚合众国

31. 美国在发展中内陆国家最多的非洲有5个分区域援助计划。总的优先援助领域有农业和乡村发展、人力资源开发、体制建设以及卫生和人口。交通基础设施的发展仅在南部非洲分区域得到特别的重视。赞比亚和津巴布韦的商品进口支助也得到特别考虑，因为它们的外汇困难特别尖锐。

32. 萨赫勒开发方案包括八个国家，其中四个是内陆国家，即乍得、马里、尼日尔和上沃尔特。1983和1984财政年度中给予这些国家的发展援助方案总额达7,600万美元。此外还援助了对这些国家有利的萨赫勒区域性活动。1983和1984财政年度为这些活动拨款达7,450万美元。1985年的计划要求为这四个国家中活动拨款5,200万美元，为区域性活动拨款3,100万美元。

33. 东非援助计划只包括一个内陆国家，即乌干达。1983和1984财政年度为该国拨款1,650万美元，1985年的计划要求拨款1,000万美元。中部非洲援助计划包括布隆迪、卢旺达和中非共和国，1983和1984财政年度拨款2,150万美元。1985年的计划要求为这三个国家拨款1,180万美元。

34. 南部非洲的援助计划包括六个内陆国家，按分区域来说，对这一分区域的援助计划是最重要的（博茨瓦纳、莱索托、马拉维、斯威士兰、赞比亚和津巴布韦）。1983和1984财政年度共向这些国家拨款2.059亿美元。此外，还通过南部非洲发展协调会议体制支助了区域性活动。在同一时期为这一区域性计划拨款达3,040万美元。1985年的计划要求为这六个国家拨款8,820万美元，外加3,700万美元支助区域性活动。在亚洲，美国的援助计划包括一个内陆国家，即尼泊尔。它在1983和1984财政年度得到的拨款为2,730万美元，1985年的计划要求拨款1,500万美元。

二、从国际组织收到的资料

A. 联合国机构和方案

1. 技术合作促进发展部

35. 技术合作促进发展部通过在大量的发展中内陆国家中实施项目并提供短期谘询服务，努力帮助发展体积小、价值高的代用品工业，编制国家发展计划和培训国家工作人员。该部特别在下列内陆国家中实施了项目：阿富汗、玻利维亚、博茨瓦纳、乍得、莱索托、马拉维、马里、尼日尔、巴拉圭、卢旺达、斯威士兰、上沃尔特、赞比亚和津巴布韦。在这方面有特别意义的是该部在玻利维亚的工作。联合国秘书长要求该部尽一切可能支持玻利维亚为改善其经济状况而作出的努力。1983年，该部还致力于向一些内陆国家及其过境临国提供技术援助，以便进行可行性研究，并建造、扩大、发展、修复和维修交通线路。该部还协助探讨建立其他交通线路的可能性，以便发展贸易和商业。此外，在1983年，该部总部工作人员还到下列发展中内陆国家提供谘询服务：莱索托、马拉维、马里、尼泊尔、尼日尔、卢旺达、苏丹、上沃尔特、赞比亚和津巴布韦。

2. 亚洲及太平洋经济社会委员会

36. 在农业方面，亚太经社会为该地区发展中内陆国家采取了一系列的行动。其中包括传播关于粮食和农业的情报。通过亚洲和太平洋化肥谘询发展和情报网组织了一系列的会议和讲习班，其重点包括化肥的长期供求、化肥的进口采购和管理、化肥销售及化肥的配制。此外，亚太经社会还支助与农村发展有关的项目以及为估价粮食短缺的农业气候模式项目，其中涉及到尼泊尔。在工业发展方面，尼泊尔得到的援助包括促进一项主导工业项目。还计划给不丹以至阿富汗提供类似的援助。这三个发展中内陆国家还参加了农业机械区域网和技术转让区域中心所组织的活动。

37. 在区域贸易扩展与合作方面，曼谷协定为最不发达国家规定了特别措施。即是内陆国又是最不发达国家的老挝人民民主共和国是签署国之一，享有特别关税

削减待遇。此外，亚洲和太平洋贸易合作部长会议（1978年8月，新德里）同意，最不发达国家、发展中内陆国家和岛屿国家的特殊需要应该得到特别重视，其中包括在减少它们的区域贸易不平衡方面提供援助。

38. 这一地区的四个发展中内陆国家（阿富汗、不丹、老挝人民民主共和国和尼泊尔）在贸易促进和情报方面得到了技术援助。这些国家和蒙古还从由开发计划署资助，贸发会议和亚太经社会联合实施的项目——向最不发达的内陆国家提供援助（RAS/81/114）中得到好处²。而且由于它们地理上的不利条件所造成的特殊问题，也由亚太经社会的内陆国家特别机构定期审查。这些国家得到好处的其他活动领域有，原材料和初级商品、交通、通讯和旅游、航运、港口和内陆水道、人口和自然资源。

3. 拉丁美洲经济委员会

39. 拉美经济委员会最近的活动包括在促进出口的体制领域方面，特别是出口信贷保险方面向巴拉圭政府提供技术援助。

4. 联合国贸易和发展会议

40. 在提请国际社会注意发展中内陆国家所面临的特殊困难方面，联合国贸易和发展会议（贸发会议）一直起着主导作用。1983年6月的第六届贸发大会也深入地审议了这些国家的特别需要和问题，并评价了国际社会为这些国家执行的具体行动的进展情况。对于这方面的工作仍然远不能满足需要表示了深切的关注。

41. 贸发大会第137(VI)号决议列出了国际社会应该集中支助发展中内陆国家的领域。为了更有效地指导这方面的工作，贸发大会还请贸发会议秘书长任命一个小规模的特设专家组，研究如何改善过境运输的基本设施，作为解决发展中内陆国家特别需要和问题的具体行动的一部分。专家组于1984年6月4日至8日在日内瓦开会，并将按照贸发大会的要求³向贸易和发展理事会第二十九届会议提出报告。

42. 贸发会议还在联合国开发计划署的资助下继续进行对发展中内陆国家有利的技术援助活动。为包括博茨瓦纳、莱索托、马拉维、赞比亚、津巴布韦和斯威士兰等国家在内的南部非洲分区域提供的内陆过境运输援助项目 (RAF/77/017) 在莫桑比克和坦桑尼亚联合共和国的充分参与下实施, 并于1983年进入第二阶段, 目前已大部分投入使用。这个项目活动是同南部非洲交通和通讯委员会的活动以及东非和南部非洲国家优惠贸易协定秘书处的活动密切协调的。最近, 于1984年2月在利隆圭 (马拉维) 举行的有关政府、开发计划署和贸发会议三方项目审查会议商定了今后的活动, 其中包括该地区贸易单据简化和标准化工作、过境货物运输的后勤工作、建造干码头、改善货物转运服务、起草区域性或双边过境协定议定书以及国家和区域一级其他有关的体制性安排。

43. 对东部和中部非洲分区域内陆过境运输的援助项目 (RAF/78/015) 所包括的过境通道涉及到布隆迪、卢旺达、乌干达和扎伊尔东部的基队地区, 目前正在肯尼亚和坦桑尼亚联合共和国的参与下实施。项目活动同下列的两个组织所做的工作密切协调: 大湖国家经济共同体 (布隆迪、卢旺达、和扎伊尔) 和卡盖拉河流域组织 (布隆迪、卢旺达、乌干达和坦桑尼亚联合共和国)。该项目的目前活动包括, 协助内陆国家及其过境邻国谈判一项过境协定、建造干码头和其他内陆货物过境运输设施以及培训内陆过境运输方面的人员。

44. 对西部和中部非洲发展中内陆国家的过境运输援助项目 (RAF/78/038) 所包括的过境通道涉及中非共和国、乍得、马里、尼日尔和上沃尔特。在这一分区域中的主要过境国家有阿尔及利亚、贝宁、喀麦隆、刚果、加纳、象牙海岸、尼日利亚、塞内加尔和多哥。主要的项目活动包括援助建造干码头、促进集装箱化和协助谈判过境协定。

45. 在亚洲, 有关国家和贸发会议以及开发计划署于1983年11月审查了协同亚太经社会实施的援助最不发达内陆国家项目 (RAF/81/114), 为1984—1985年时期提出的一系列活动中包括仓库管理和包装、贸易单据和过境及海关手

续的简化和协调、过境货物的保险、集装箱化和多式联运以及发展货物空运。这些建议目前正由有关政府作进一步审查。

46. 促进贸易和简化手续是内陆国家所面临的总的过境问题的一个重要方面。繁琐的设施、手续和单据害处很大，因为它们妨害过境交通的畅通。贸发会议的贸易手续简化问题特别方案继续应发展中内陆国家的要求向它们提供这一领域的谘询服务。鉴于有必要向发展中内陆国家进一步提供技术援助，贸发大会第137(VI)号决议第9段请贸发会议秘书长进一步推进贸发会议的技术谘询服务工作，以便：

- (a) 不断审查各地区的过境运输情况、设施和安排以期帮助各国政府采取行动改进运输程序和规章以及过境、运输和港口基本设施；
- (b) 提供技术支助，改进行政管理能力以适应有效过境系统的需要；
- (c) 查明为有效经营过境设施进行必要训练的需要和机会并研拟一项综合培训计划；
- (d) 协助发展中内陆国家政府对改革其经济结构的可能性加以估价，以确定能否在这些国家为体积大、价值低的产品建立代用品工业，并在出口方面发展价值高、体积小的产品。

47. 在通过该项决议时，会议主席说，他得知各区域集团有一项谅解：贸发会议秘书长将寻求预算外资源，包括开发计划署基金和其他自愿捐助，以便使他能够执行决议草案第9段的规定，而且他将向贸易和发展理事会第二十九届会议报告进展情况，供其审查。^{*}因此，贸发会议秘书长于1984年2月16日向贸发会议成员国和开发计划署发函，请它们告知它们准备作何种捐助。至今为止，以下国家作了答复：奥地利、伯利兹、哥伦比亚、丹麦、约旦、墨西哥、挪威、利比里亚、菲律宾和西班牙。它们全都表示无力作任何捐助以支持上述的谘询服务。开发计划署也通知秘书长，在本阶段，无法从方案中拨出此项基金。

^{*} 见联合国贸易和发展会议第六届大会报告第二部分(TD/325/Add.1)，第220段。

5. 联合国开发计划署

48. 发展中内陆国家长期以来一直得到联合国开发计划署（开发计划署）的特别重视，首先是因为这些国家的大多数同时也是最贫穷国家，因而从指示性规划数字资源总额中得到较大的份额，第二，属于内陆国也是使这类国家得到较高的指示性规划数字的一个附加标准。除了从开发计划署主要方案中（主要是指示性规划数字以及在适当情况下的最不发达国家（其中十五个是内陆国家）特别措施基金），向发展中内陆国家提供的资源以外，联合国援助发展中内陆国家特别基金的资源是专供这一组国家使用的。迄今为止，有十三个发展中内陆国家从这项基金中得到好处：非洲八个、亚洲四个、拉丁美洲一个。核准的项目侧重于改善交通和贸易，包括过境设施。开发计划署署长曾在各种场合呼吁所有国家为这项基金慷慨捐助，因为它的资源仍然十分有限。

6. 联合国工业发展组织

49. 联合国工业发展组织（工发组织）在若干发展中内陆国家中有几个正在进行和正在拟订的项目。这些项目主要是咨询服务和可行性研究形式的技术援助。有少数几个项目是为设立小规模工业单位提供数目不大的资金捐助。这些项目下的部分资源也用于培训和体制建设。

50. 在发展中内陆国家的国家一级特别重视的工业产品包括加工食品和食用油、纸浆和其他木制产品、塑料产品、加工草药和成药、建筑材料和水泥、制革、杀虫剂玻璃制品、农具、服装和化肥。

51. 工发组织还支助一系列的区域性项目，如援助尼日尔／尼日利亚联合委员会，该委员会正致力于确定可由双方共同促进的工业项目。同时还正在援助里普塔格／古尔马局（马里、尼日尔和上沃尔特的一部分）进行关于建立冶铁联合企业、磷肥厂和水泥厂的可行性研究。

7. 世界粮食理事会

52. 世界粮食理事会正通过国家粮食战略的途径鼓励采取综合的方法来解决国家粮食问题(生产、消费以及国家和粮食安全作为一个整体),其目的还在于鼓励同一地区的各个国家,并且在国家和区域间一级建立相辅相成的体制。这一方法是由世界粮食理事会提出的,现已得到许多发展中国家,特别是非洲国家的赞助;博茨瓦纳、尼日尔、卢旺达和赞比亚在各个双边和多边捐助者的支助下,正在制订国家粮食战略。

B. 联合国专门机构和有关机构

1. 联合国粮食及农业组织

53. 森林部门对发展中内陆国家的发展有着特别重要的意义,因为在二十一个发展中内陆国家中,有十二个国家的薪柴和木炭占全部一次能源消耗的三分之二以上。同时,在十四个国家中出现薪柴稀缺,因为不断增长的人口继续依靠薪柴作为他们主要的或唯一的能源,因而造成对这一资源的过度砍伐。在分区域一级(萨赫勒中部国家)以及在国家一级(上沃尔特)也对薪柴资源作了估价,并且向几个其他发展中内陆国家提供了森林资源开发方面的进一步援助。

54. 在渔业方面,联合国粮食及农业组织(粮农组织)积极向内陆国家提供技术援助,特别是内陆渔业和水产养殖业发展方面的援助。粮农组织同其中多数国家的协作主要是通过技术咨询、讨论会和讲习班以及对外地项目提供技术资助。

55. 至于对发生自然灾害的援助,粮农组织特别救济工作处根据受特别天灾影响的国家所提出的要求,在农业、畜牧和渔业部门提供紧急援助。特别救济工作处的工作涉及到灾区农牧业和粮食部门的若干复兴问题,并协助采取防灾和灾后紧急措施。1982年和1983年在下列内陆国家中采取了紧急行动:玻利维亚、博茨瓦纳、乍得、老挝人民民主共和国、莱索托、马里、尼泊尔、卢旺达、乌干达和赞比亚。

56. 在粮食安全方面，粮农组织全球粮食情报及早期预报系统监测作物的情况、生产前景以及国家粮食供应情况。这些估价均列入关于粮食收成和短缺的报告中，每月一次向各国政府以及与救灾工作有关的国际组织散发。此外，根据粮食安全援助计划，已开展了若干方案，以帮助这些国家在粮食和农业方面实现更大程度的自力更生。

57. 粮农组织在1983年5月组织了一次“亚洲和太平洋地区国家防备严重和大规模粮食短缺”讲习班，发展中内陆国家如不丹和尼泊尔等参加了讲习班。讲习班的目的是使各国相互交流在解决粮食紧急情况方面的经验。计划在1984年和1985年为非洲国家举行两个类似的讲习班，将有一些内陆国家参加。

58. 作为支助区域性合作安排工作的一部分，粮农组织还协助西非国家经济共同体和南部非洲发展协调会议实施《拉各斯行动计划》的有关部分，特别是制订区域性农业战略，包括销售和运输方面。另外一个实例是根据《卡塔赫纳协定》在销售和植物保护以及牲畜健康方面给予玻利维亚的援助。

59. 在粮农组织的所有活动部门，特别是在农业和渔业部门中，还为几个内陆国家进行了培训活动。粮农组织还帮助发展中内陆国家加强和实施商品政策。其他的活动以发展出口和减少进口为目的。

2. 国际民用航空组织

60. 国际民用航空组织(民航组织)的技术援助方案包括提供民航专家、培训奖学金以及帮助生产设备，它涉及许多发展中内陆国家。1984年，在这一方案下所发起的18个项目涉及到十一个这类国家。为这些项目所拨出的资源约达740万美元。与这方面有关的还有民航组织关于发展国际空中客运和货运的区域性研究方案。正在进行的此种研究之一所涉及的非洲区域占有发展中内陆国家的多数。这些国家从中得到好处的其他活动还有：出版关于航空经济学和管理各个方面的手册，就这些专题组织会议和讲习班，以及由民航组织区域办事处定期提供咨询服务。

3. 国际农业发展基金

61. 国际农业发展基金(农业发展基金)在其设立的头六年内为其二十个发展中内陆国家成员国中的十八个国家的粮食生产和乡村发展项目提供了总数达2.493亿美元的贷款。目前,农业发展基金在阿富汗和乍得都还没有项目。农业发展基金在内陆国家中资助的27个项目全部都是面向扩大小农户的生产能力并提高他们的粮食自给自足水平。在少数一些国家中(例如乌干达、马拉维),项目基金是用以资助对于恢复或进一步增加粮食生产所必不可少的投入。1983年,农业发展基金为在马里、马拉维、津巴布韦、斯威士兰和老挝人民民主共和国的项目提供了5.190万美元。

4. 国际劳工组织

62. 在二十一个发展中内陆国家中,1982/83两年期从所有资金来源花费在国际劳工组织(劳工组织)技术合作活动上的开支达2,210万美元。在1982/83两年期总额中所占开支较大的国家如下:布隆迪(320万美元);乌干达(260万美元);尼泊尔(250万美元);马拉维(250万美元);上沃尔特和马里(各200万美元)以及其他几个开支超过100万美元的国家,如博茨瓦纳(170万美元)以及尼日尔(110万美元)。

63. 在增加就业机会方面,正在向马里和上沃尔特的特别公共建筑工程方案提供援助。马里的方案由荷兰和开发计划署共同资助,而上沃尔特的方案则完全是由荷兰资助的。

64. 在技术转让方面,劳工组织的援助包括资助一项农具和设备技术区域性项目,该项目包括博茨瓦纳和赞比亚。在这一项目下编写了一份关于劳动密集型耕作的农具和设备手册,供政府机构、农业和工业推广部门、以及小农户和小制造企业使用。还资助了这两个国家之间在工厂设备方面以发展中国家间技术合作形式进行的情报交流。劳工组织还在玻利维亚促进劳工密集方案。此外,还到津巴

布韦提供咨询服务，以推广用于农村地区的技术。在这方面得到援助的其他国家有：蒙古、老挝人民民主共和国和玻利维亚。

65. 在人力资源开发方面，开发计划署和国际劳工组织在乌干达联合执行的紧急交通修复和发展项目于1980年开始，1983年结束。此外，开发计划署和国际劳工组织在老挝人民民主共和国合办的为培训建筑技术人员而给予国家机构的技术援助项目正在实施中。在尼泊尔，开发计划署和国际劳工组织合办的重型设备技师培训项目，帮助该国政府建立一个公路建造重型设备维修方面的国家培训系统。此外还在巴拉圭实施两个有关人力资源开发的项目。关于在旅馆和旅游部门进行人员培训，劳工组织正在为马拉维和尼日尔提供援助。

5. 国际海事组织

66. 国际海事组织(海事组织)最近为发展中内陆国家所提供的援助包括：为玻利维亚提供一项为期两年的世界海事大学奖学金，向布隆迪提供海事立法和航行规章方面的咨询服务，向尼泊尔提供海事安全事项方面的咨询服务，以及向尼日尔提供海事立法方面的咨询服务。

6. 国际货币基金组织

67. 在确定一个成员国份额的大小时，基金组织所用的标准不仅是经济规模，而且还有该国贸易的开放程度、平均进口额、出口多样性、以及出口额同国民收入的比例等因素。发展中内陆国家是典型的初级出口商品生产国，初级出口商品在它们的收入中占主要份额，而且受到价格和出口量波动的影响。这种确定份额的方法所给予它们的份额要大于按照它们的经济规模所应得的份额。关于辅助性安排和扩大的设施，十四个发展中内陆国已经在此种安排下利用了基金组织的资源——至1983年未达15亿特别提款权。此外，由于发展中内陆国家基本上是初级产品生产国，因而更容易受到出口额下降的打击，这使它们有资格动用补偿贷款设施。从1963年设立该项设施到1983年12月，已有十四个内陆成员国使用这一设施进行了总额达6.7亿特别提款权的采购。至1983年底，三个内陆成员国还使用了缓冲

储存设施，总额为4,000万特别提款权。此外，内陆成员国还经常使用基金组织的技术援助。十八个国家从财政事务部得到援助，十五个国家从中央银行部得到援助，十九个国家从统计局得到援助。

7. 国际电信联盟

68. 在非洲，国际电信联盟(国际电联)在国家和分区域一级向九个发展中内陆国家(博茨瓦纳、布隆迪、乍得、中非共和国、莱索托、马拉维、乌干达、卢旺达和斯威士兰)提供了援助。这一援助包括不同领域，其中有电信培训和管理、以及发展和养护电信基础设施。在亚洲，国际电信联盟资助了阿富汗、蒙古以及尼泊尔电信培训方案，在尼泊尔还提供了电信维修和管理方面的技术援助。

8. 联合国教育、科学及文化组织

69. 联合国教育、科学及文化组织(教科文组织)在多方面援助发展中内陆国家。在科学和教育领域内帮助博茨瓦纳、马里、尼泊尔、上沃尔特和赞比亚编写教材和改进教育方法。资助中非共和国、莱索托、马里、巴拉圭、斯威士兰、乌干达和津巴布韦改进技术和职业教育。还在环境教育方面援助了阿富汗、中非共和国、蒙古、尼泊尔、卢旺达和上沃尔特。

70. 科学和技术方面的援助主要是在分区域一级向一些发展中内陆国家提供的，这些国家包括马里、尼日尔和上沃尔特(在西非经济共同体范围内)、中非共和国(通过中非海关和经济同盟)以及布隆迪和卢旺达(通过大湖国家经济共同体)。在亚洲，南亚和中亚科学与技术区域办事处正在援助阿富汗、不丹、蒙古和尼泊尔发展当地技术。几个发展中内陆国家还从教科文组织的情报系统和服务方案得到好处。

9. 万国邮政联盟

71. 万国邮政联盟(万国邮盟)1979年在里约热内卢通过的第C 37号决议建议将处于不利地位的国家,特别是内陆国家的需要放在优先地位。万国邮政联盟为处于不利地位的国家发起了许多区域性和区域间的项目,有些内陆国家已经从中得到好处。这些项目主要涉及到改善邮政业务和培训。万国邮盟还支助若干发展中内陆国家的国家项目,并资助专家定期到这些国家提供咨询服务。1984年的援助方案包括继续在一些选定的发展中内陆国家中提供咨询服务以及进行培训。此外还制订了一个特别方案以帮助三十六个最不发达国家实现邮政业务现代化,该方案将提交1984年6月至7月的万国邮盟大会核准。许多发展中内陆国家将从这个方案中得到好处。

10. 世界银行

72. 世界银行根据各国政府所看到的本国具体经济情况向该国提供贷款。银行的贷款政策并不根据共同地理特征将国家分类。然而,由于银行提供贷款的发展中内陆国家中有75%列为最不发达国家,70%处于非洲撒哈拉以南地区,银行向内陆国家提供的贷款额是很高的,这是因为银行强调在最贫穷的国家投资,也是因为它对非洲撒哈拉以南地区的关切。银行向发展中内陆国家提供的贷款总额从1980年的4.489亿美元上升到1983年的6.694亿美元,即增加了约49%。过去五年中借出的基金中大部分为国际开发协会的信贷。

73. 在对于发展中内陆国家至关重要的交通方面,世界银行在设备和体制建设方面都十分积极地参与建立新的基础设施和巩固加强现有的基础设施。在1983财政年度,世界银行资助尼日尔的一项2,360万美元的四号公路项目、津巴布韦的一项2,640万美元的公路工程协调和改善项目—其中包括编制一项协调的交通发展战略、以及乌干达的一项将持续到1987年的2,200万美元的邮电整顿项目。在1982财政年度,资助了中非共和国的一项1,800万美元的公路修复项目、为

巴拉圭资助了一项 4,600 万美元的七号公路项目、为卢旺达资助了一项 2,590 万美元的公路修建项目、以及两个电信项目：为马里提供 1,350 万美元的电话和电缆设施贷款以及为上沃尔特提供了 1,700 万美元的贷款。

74. 世界银行在几个发展中内陆国家中优先考虑的另一个关键性领域是能源部门。世界银行同开发计划署合作，完成了关于布隆迪、马拉维、卢旺达、赞比亚和津巴布韦等东非内陆国家能源估价的报告，而且计划为乌干达作同样的估价报告。在 1983 财政年度，世界银行为津巴布韦的姆万盖热电站及有关的发电工程提供了 1.05 亿美元的贷款，并且鼓励津巴布韦的太阳能研究，以及布隆迪的泥炭利用。在西部非洲，世界银行正通过支持造林和护林工作，帮助减轻这一地区日益严重的薪柴短缺问题。世界银行在 1983 财政年度为马里建造一个沼气发电站提供了 2,400 万美元的贷款。世界银行还鼓励诸如尼日尔河流域局等区域性组织在能源开发方面作出主动努力。还在农业和交通以及能源等方面向南部非洲开发协调会议提供支助，其中有六个成员国是内陆国家。

三. 从政府间组织和非政府间组织收到的资料

1. 非洲、加勒比和太平洋国家（非加太国家）

75. 关于发展中内陆国家的需要和问题方面，非洲、加勒比和太平洋（非加太国家）已经制订了具体措施，在即将同欧洲经济共同体举行的谈判中，这些措施将成为非加太国家立场的一部分，而且将成为下一份非加太——欧洲经济共同体公约文本的一个组成部分。

2. 非洲开发银行

76. 非洲开发银行将其五十个成员国中的二十九个划为该地区需要特别照顾的最不发达国家，其中十个是内陆国家。至1982年12月止，这组最不发达国家吸收了非洲开发基金全部贷款的81%，该基金是非洲开发银行软贷款的主要来源。这一地区发展中内陆国家整体的贷款总额从1982年的207.90记帐单位增加到1983年的224.84记帐单位。这些资源大部分用于发展公共设施、农业和交通。

3. 中非关税和经济同盟

77. 中非共和国是中非关税和经济同盟内唯一的内陆国家，它从这项区域安排范围内所进行的一系列活动中得到好处。这些活动包括为中非共和国改进公路过境通道和扩建班吉机场。正在进行的其他项目包括在杜阿拉为中非共和国和乍得发展港口设施，以及在中非关税和经济同盟地区发展综合旅游基础设施，中非共和国将从中得到好处。

4. 欧洲共同体委员会

78. 属于洛美协定签署国的发展中内陆国家从欧洲开发基金第五次补充资金（1980—1983年）得到总额约达640,760,191欧洲货币单位的援助。这项援助主要用于资本项目、与项目有关的技术合作、培训、贸易促进、工业和农业合作、特别援助以及稳定出口收入制度。而且，协定第155条规定，将为非加太

(非洲、加勒比和太平洋)内陆国采取特别措施,使它们得以充分利用协定提供的机会。对于非洛美协定缔约国的内陆国家,欧洲共同体在1976至1984年(3月31日)期间拨出4,857.6万欧洲货币单位的开支。这项开支涉及对于这些国家的技术和资金援助。此外,玻利维亚、巴拉圭、尼泊尔和老挝人民民主共和国等国家在1978至1983年之间得到了总额超过70万欧洲货币单位的紧急援助。

5. 大湖国家经济共同体

79. 大湖国家经济共同体高度重视其成员国(布隆迪和卢旺达)及地区(扎伊尔东部)的内陆地理位置所造成的问题,因此在这方面提出了一系列建议。这些建议包括,建造和改善公路;设立谈判委员会,以便同肯尼亚、坦桑尼亚联合共和国和乌干达作出有利的过境安排为同坦桑尼亚谈判使用达累斯萨拉姆港口设施的长期安排(贝勒巴塞协定)做好筹备工作;并在改进通往海港通道中的过境设施以及区域间交通基础设施方面编写研究报告。此外,大湖国家经济共同体提出的工业发展战略是根据成员国地理上的不利因素和国内市场过小所造成的问题而制订的。

6. 英联邦秘书处

80. 近年来英联邦特别重视南部非洲发展中内陆国家所面临的问题,主要目的在于扩大它们在过境贸易方面的选择,并为自力更生发展而全面调整它们的经济结构。英联邦通过双边安排以及通过其秘书处和其他多边机构支助这些国家的活动由于在1980年成立了南部非洲发展协调会议而日益得到促进。此外,英联邦秘书处通过英联邦技术合作基金继续为南部非洲发展协调会议的各个方案和项目提供援助,其中包括筹备部长会议和技术讲习班,以及关于各个部门,特别是工业政策协调方面的研究工作。在英联邦技术合作基金为开发当地技术能力,特别是交通、电信、公共建筑工程、农业和能源领域内的技术能力而提供的技术援助中,这一地区的英联邦内陆国家是主要受援国。英联邦在乌干达作了特别的努力,通过在各个领域内提供技术援助来支持乌干达的经济复兴。

7. 关税合作理事会

81. 在海关事务方面，理事会制订了一系列的国际文件，如果得到接受，它们将有助于解决发展中内陆国家所面临的问题。在这方面特别应该提到是《关于简化和调和关务手续的国际公约》（京都公约）和《使用国际陆运单据本的国际货物运输海关公约》。理事会将同贸发会议联合组织区域和区域间座谈会和讨论会，以这些文件为主题进行讨论。

8. 国际公路运输联合会

82. 国际公路运输联合会参加了联合国系统交通问题方面的多次国际会议，并在所有国家中为解决交通方面的问题做出了贡献。在国际公路运输联合会1984年4月于威尼斯举行的关于交通问题的世界大会上，曾有人提出，国际公路运输联合会应该在规划国家和国际客运和货运方面提供援助。

9. 经济合作与发展组织

83. 由发展援助委员会各成员国和主要由发展援助委员会成员国资助的多边机构向发展中内陆国家提供的双边官方发展援助在70年代普遍稳定上升，从1972年的总额6.016亿美元上升到1980年的23.77亿美元。1982年的官方发展援助总额达22.85亿美元，其中大部分是双边援助。⁷ 非官方发展援助，即发展援助委员会成员国和多边机构提供的其他非减让性援助，对于玻利维亚、博茨瓦纳、马拉维、尼日尔、巴拉圭、赞比亚和津巴布韦等发展中内陆国家有一定的意义。

10. 美洲国家组织

84. 美洲国家组织向两个内陆成员国——玻利维亚和巴拉圭提供了技术援助。巴拉圭的方案主要涉及巴拉圭查科地区的综合发展，以及人力、教育、科学和技术的发展、和文化发展及培训。而在玻利维亚，援助主要涉及玻利维亚亚马逊河的

开发以及促进国际贸易与旅游、体制建设、科学和技术、文化发展和培训。

11. 西非经济共同体

85. 西非经济共同体的内陆成员国有马里、尼日尔和上沃尔特。它们从在这个组织的体系内实施的几个运输项目中得到好处。 这些项目包括：设立一个海洋运输公司，研究确定转运点的设备需求，制订路运过境运输协议，以及调和海关规章和改善该地区的公路运输基础设施。

四、关于发展中内陆国家过境贸易和运输的国际公约

1. 关于发展中内陆国家过境贸易和运输的国际公约的意义

86. 过境运输问题是一个多方面的问题。本报告导言部分已经指出，发展中内陆国家地理位置偏僻，与世界市场隔绝，而且不靠近海洋，加之过境运输基础设施很差，因而使这些国家背上了沉重的运输费用负担。这个负担对于这些国家外贸发展是一个严重障碍。然而应该指出，运输费用因素并不是过境问题的全部。内陆国家必须通过外国领土才能进入海港，这不仅涉及经济上的，而且还涉及法律、行政管理和政治上的各种问题，需要双边和（或）区域以及多边参与才能解决。

87. 在这几级都存在着关于过境事项的若干公约和协定，对于解决过境贸易和运输方面的种种问题，它们是一个宝贵的基础。在本节所指的国际公约方面，应该承认，有些公约的概念过于笼统，无法付诸实践，或者有时并不适合集体情况，因此需要改写和改善。但主要问题在于，对这些公约所持的一般态度并不令人鼓舞。许多国家尚未加入这些公约，即使在加入的情况下，对其条款的实际执行情况也并非完全令人满意。下文的讨论将突出同过境贸易和安排特别有关的各项公约的主要内容和批准情况，并就需要采取的行动提出一些建议。在这方面不妨回顾，联合国贸易和发展会议在第137(VI)号决议中请成员国批准和实施各项过境贸易国际公约的有关条款。

88. 如果对同过境贸易和运输问题有关的所有公约都进行审查，那就超出了本报告的范围。因此，为了说明问题，这里只提到其中一部分。例如1921年的过境自由公约（一般称为巴塞罗那公约）就是有关公约之一，但是这里没有必要详细讨论它的条款和局限。这里只需指出，这是国际联盟赞助下为在过境运输方面建立一个广泛的规则体系的第一次尝试。它还为此后的公约，如1965年的内陆国家过境贸易公约提供了依据。下文将要较为详细地讨论这项公约。此外，还应该提到关税和贸易总协定第五条所载的规定。尽管这些协定并不是具体针对内陆国家

的，但对于促进这些国家的出口却有着重要意义。 1958年的公海公约也同内陆国家问题有关，因为它规定沿海国和非沿海国都享有公海自由权利，每一个国家，不论沿海与否，都有权悬挂其国旗在公海中航行。

2. 《内陆国家过境贸易公约》(1965年)

(a) 公约的主要内容

89. 在第一届贸发大会之前举行的亚洲及太平洋经济社会委员会部长会议上曾建议，内陆国家自由过境权利的问题应当在即将举行的贸发大会上得到紧急而且同情的考虑。此后，贸发大会通过了一项决议，请贸发会议秘书长任命一个委员会，起草一份有关这一问题的公约草案。此后，1965年6月于纽约举行的联合国内陆国家过境贸易全权代表会议通过了该公约。

90. 除其他外，公约规定：

- 称“过境运输”者，谓货物，包括离身行李在内，通过任何位于内陆国家与海洋间之缔约国(过境国)领土，而其途程仅系全程之一部分，全程之起点或终点在该内陆国境内，且在通过之前或通过之后有海洋运输衔接(第1条)；
- 对于过境运输及运输工具，应依本公约规定许给过境自由，并应在非歧视基础上，从有关缔约国彼此接受之路线上过境(第2条)；
- 过境运输不得由经过国家征收任何关税或其他税收，惟对此种过境运输得征收纯为抵偿因过境而发生之监督与管理费用之规费，且此种规费之率额必须尽量与规费所拟抵充之费用相当(第3条)；
- 过境国有义务在情况许可之情形下提供适当运输工具及装卸设备，俾便推进过境运输，而免发生不必要之稽延，此种设施所规定之使用费或规费，无论在率额或在施行方法方面，均应求其合理(第4条)；

- 缔约国应采取适当之行政及税关措施，使过境运输得以畅通无阻，继续不间。并且承允对过境运输在税关、运输及其他行政程序上，采用简化表报手续及便捷办法（第5条）；
- 过境货物之储存条件得由协议订定之（第6条）；
- 除遇不可抗力之情形外，应避免过境运输之迟延或限制（第7条）；
- 得以经过国家与内陆国家间之协议在经过国家之港口设置自由区或其他税关便利（第8条）；
- 任何缔约国因公众道德、公共卫生或安全理由，或为预防动植物疾病或虫害起见，对于不许入境之人，或禁止进口之货物，不因受本公约之约束而准予过境；此外，本公约不阻止任何缔约国采取为保护其重要安全利益所必要之任何行动；缔约国遇紧急事故时，尽短期间内得与本公约规定略有出入，但应在该期间尽量遵守过境自由之原则（第11和12条）；
- 缔约国可以利用大于本公约之规定的过境便利（第9条）；
- 因内陆国家所处之特殊地理位置而给予之权利及便利，不属于实施最惠国条款之范围（第10条）；
- 本公约各项规定应根据交互原则适用之（第15条）；
- 发生任何争议而不克以谈判或其他和平解决方法于特定时期内求得解决时，应以仲裁解决之（第16条）。

(b) 批准情况⁹

91. 公约从1976年6月9日开始生效。三十二个国家成为公约缔约国，十二个国家已经签署了公约，但尚未成为缔约国。属于改公约缔约国的内陆国家有：布隆迪、白俄罗斯苏维埃社会主义共和国、中非共和国、捷克斯洛伐克、匈牙利、老挝人民民主共和国、莱索托、马拉维、马里、蒙古、尼泊尔、尼日尔、卢旺达、圣马力诺、斯威士兰以及赞比亚。阿富汗、玻利维亚、卢森堡、巴拉圭、瑞士、乌

干达签署了公约，但未成为缔约国。对于发展中内陆国家，有二十三个重要的过境国，其中只有三个（智利、尼日利亚和苏维埃社会主义共和国联盟）是公约缔约国，两个（阿根廷和巴西）已签字，但尚未批准。

(c) 需要采取的行动

92. 公约虽然只是一般性地谈到过境问题，但它显然是一个紧密的体制，包含了与发展中内陆国家的特别贸易和过境问题有关的所有问题。需要注意的是，公约强调了解决过境运输问题的基本先决条件为内陆国家及其过境邻国之间达成共同协议。这是一个战略性方法，贸发会议本身一直把它作为解决发展中内陆国家过境运输问题的“综合规划方法”予以提倡。在这种精神的指导下，鉴于加强国际合作的誓言，看来加入或批准这一重要的国际立法将成为促进国家间共同福利的一个积极姿态，并大大有助于减轻发展中内陆国所面临的许多问题。

3. 《联合国国际货物多式联运公约》

(a) 公约的主要内容

93. 关于国际多式联运的法律规则的工作在一段时间以前就已开始，其主要原因是：第一，希望简化运输单据，以便在使用多种方式运输时，一式单据可供货物运载的全程使用；第二，希望确保在出现有关货物灭失、损坏或延误时，托运人或收货人仅须向对全程运输负责的一人索赔，而不是向几个单一形式的承运人索赔。

94. 1980年5月21日，联合国的一次全权代表会议协商一致通过了《联合国国际货物多式联运公约》，会议的《最后文件》有七十一个国家的代表签署。这项新的文书从1980年9月1日至1981年8月31日于纽约开放供签署，此后开放供加入，并且将在三十个国家通过最后签字、批准或加入而成为缔约国12个月以后产生国际效力。

95. 新的公约阐述在国际多式联运中所使用的各种术语，以及在多式联运业务中所涉及的人员。除其他外，公约：

- (a) 为多式联运单据下定义，单据应为可转让或不可转让两种形式；
- (b) 规定多式联运经营人的责任和发货人的责任；
- (c) 阐明国际多式联运方面的索赔和起诉程序、起诉的时限、司法程序和仲裁；
- (d) 在附件中指出国际货物多式联运方面的海关过境程序。

96. 公约是对单式运输的一种补充，因为通过它可以充分利用多式联运的优越性。与目前根据所采用的具体运输方式而片段地运用不同的责任制度相比，这项公约则建立一个议定的“全程责任”制度，使多式联运经营人从接受货物开始直到交货为止整个运输期间对货物负责，而不论他使用何种运输方式。

97. 新的公约还将统一各种商业合同下的现行“全程责任”制度；因为商业合同各不相同，在出现局部损失的情况下，通常是以单一方式运输方面的现行公约或强制性国家法律的责任为基础和限度的。根据新的公约，责任的基础将是一致的。但是在出现局部损失的情况下，如果损失高于新的公约所规定的限度——即某件货物或其他运输货件920个特别提款权或每公斤2.75个特别提款权，则将继续使用适用于该种运输方式的单一方式运输公约或强制性国家法律所规定的限度。

98. 公约承认，发货人有权选择分段的国际运输，如果是从一个缔约国发送或接受货物，则必须适用国际多式联运。它还承认各国有权在国家一级管制多式联运活动，包括多式联运经营人、托运人和国家当局之间的协商，特别是关于航运服务的条件、新技术的采用以及多式联运经营人许可证的协商。

(b) 目前的批准情况¹⁰

99. 截至1981年8月31日，已有六个国家（智利、墨西哥、摩洛哥、挪威、塞内加尔和委内瑞拉）签署了公约，但尚待批准。此后，智利和墨西哥批准了公约，马拉维加入了公约。

(c) 需要采取的行动

100. 联大在第 35/60 号决议中，满意地注意到联合国公约获得通过，并在第 36/145 号决议中呼吁所有国家考虑成为该公约的缔约国。

101. 非洲统一组织（非统组织）部长会议在 1981 年 2 月至 3 月召开的第三十六届会议上通过了一项决议，其中请所有非统组织成员国签署和（或）批准公约。”

102. 联合国贸易和发展会议在 1983 年的第六届大会上通过了关于贸发会议在航运领域内的活动的第 144(VI) 号决议，其中请尚未成为《联合国国际货物多式联运公约》和 1978 年《联合国海上货物运输公约》（《汉堡规则》）缔约国的成员国考虑批准或加入这两项公约。

103. 贸发会议秘书处将根据请求在促进和实施公约方面向发展中国家政府提供指导和援助。鉴于实施公约可能给内陆国家带来好处，应该组织一个关于多式联运的讲习班，强调公约优越性，以便增进内陆国家对这些领域内的认识。

4. 《关于简化及调和关务手续的国际公约》（《京都公约》）

(a) 公约的主要内容

104. 关税合作理事会是在 1952 年根据关务领域内进行合作，特别是为了简化和调和影响到国际贸易的关务手续进行合作需要而设立的一个国际组织。1953 年的估价公约和 1959 年的税则目录公约是关税合作理事会的第一个且意义重大的成就。在此后几年内，关税合作理事会通过了一系列的建议，涉及关务技术的各个方面。

105. 但是，尽管在这方面取得了重要的进展，关税合作理事会认识到需要有一份单一的国际文书，将所有重要的关务手续包括在内，使各国在简化和调和工作中能够采取综合的办法。它认为最合适的文书应该采取公约形式，其条款应有足够的灵活性，以便适当商业世界的不断变化以及关务技术的改革。关税合作理事会于 1973 年 5 月在日本京都通过了这样一份公约（所以简称为《京都公约》）。

106. 《京都公约》分两部分：较短的第一部分有19条，对于公约的实施作了根本性的一般规定，内容包括范围、结构、管理、加入和修改程序等事项；第二部分为30份的一套附件，每一份涉及一项关务手续。

107. 这套30份的附件分为若干章。第一章“A”，载有四份附件。它们涉及提出货物申报之前的关务手续（A.1）、适用于商业运输手段的关务手续（A.3）、以及货物临时储存（A.2）。附件四是关于运输工具所需补给品和供乘客及工作人员消费的补给品。

108. B章载有3个附件，阐述基本关务职能，即供家庭使用的进口货物的结关。附件B.1涉及正常结关手续的各个方面（报关员和报关、检查货物、进口税和关税的估价和支付、货物的放行），附件B.2涉及免除进口税和关税的货物，建议对在某些国际文书或各国国家立法作了规定的货物，准许免税放行。最后，附件B.3涉及由于某种原因而回归出口国的货物，例如在出口时便预计到要重新进口（如在国外展览会或博览会上展出的货物），或者由于出口商能力以外的原因。

109. C章只有关于出口的一个附件。其中建议采用尽可能简单的手续，并且参照进口税的方法征收出口税。

110. D章载有关于货物原产地的三个附件。第一个附件D.1在两个标准的基础上制定了原产地规则：完全在某一国生产的货物标准，以及“重大改制”标准。后一标准可以用几种方法来表示，附件建议采用以关税合作理事会税则目录中税目发生变动为标准的规则。附件D.2规定原产地的单据证明，阐述了不需要出示此种证明的情况，或者仅需要申报原产地的情况。该章中的第三个附件，附件D.3规定了共同的行政支助措施，以帮助管制原产地的单据证明。

111. E章一方面涉及免除交付进口税和关税的程序，例如海关过境（E.1）、转运（E.2）、海关仓库（E.3）和以在同一状况重新出口为条件的暂时允许进入（E.5）以及，另一方面涉及为加工目的而进口或出口货物。这些附件列出了各种可能性：“收回已付关税”（E.4）、为加工目的面临时允许入口（E.6）

以及允许替换货物免税进口 (E. 7)。关于外运加工临时出口的附件 E. 8, 也就是该章的最后一个附件, 从一个接受货物在国外制造、加工或修理的国家的角度来对待加工程序, 并对它们全部或部分地免于进口税或关税。

112. F 章载有关于特别关税程序的若干附件, 例如自由区 (F. 1), 其定义是: 国家领土中引进货物免交进口税的关税, 因而也不受一般海关管制的那一部分。附件 F. 2 阐述为国内使用而加工货物的程序, 在某些国家中, 如果货物在原有状况进口所引起的进口税和关税比为加工目的进口要高的情况下, 采用此种程序。附件 F. 3 涉及对旅客适用的关税制度, 如暂时进入并非他们正常居留国领土的人 (一般为旅游者), 或者返回他们正常居留国的人。附件 F. 4 涉及邮政方面的关税手续, 而附件 F. 5 载有适用于紧急货物的特别海关手续, 尤其是指迅速发运给自然灾害和类似灾害受害人的救灾货物。附件 F. 6 阐述和规定了由于估价错误、货物价值低于报关价值、或不正确的关税分类等原因而必须退还进口税和关税的情况。附件 F. 7 载有关于沿海货物运输的规章。

113. G 章载有两个附件, 一个是关于海关当局向公众提供的情报, 另一份是关于海关当局与第三方, 特别是与报关经纪人之间的关系。

114. 最后一章, H 章也载有两个附件, 是关于海关事务上诉问题以及海关违法行为问题。

115. 根据第 11 条, 京都公约开放供所有国家加入, 而不论其是否为关税合作理事会成员, 同时也供关税及经济同盟加入。

116. 一国在加入公约的时候至少需接受一份附件。此后, 可以单独地接受其余的附件。就缔约国的权利和义务而言, 它所接受的每一个附件连同公约本身一起构成一个单一的法律文件。由于各国可以选择某些附件, 因此它们在任何时候, 都能够将其义务限制于本国立法中它们愿意更新的、或愿意同国际惯例统一起来的那些部分。它还可使各国注意到那些已经基本上同公约的有关附件一致的正常程序。

117. 同关税合作理事会的所有公约一样，京都公约只对各种便利作了最低限度的规定。这就是说，各国完全可以以比较开明的方式来处理一个附件中所包括的各种事项。事实上第二条便明确指出，缔约国不仅有权给予超出公约规定的更大的便利，而且应尽可能广泛地采取这种做法。

118. 京都公约对整个经济，以及对关务管理和贸易界提供了一系列的好处。它的主要作用在于简化及调和关务立法，因此也便利了贸易，因为接受一个附件的每一个国家都负责将其中的原则体现到它的关务立法中。

119. 公约中的30份附件包括了关税合作理事会成员国现行的所有基本关务程序。通过公约，实现了关务程序的编集，而且在一定程度上实现了关务立法，这同目前所做的保留一起，构成了关于关税合作理事会成员国目前所使用的关务手续方面的宝贵情报来源。

120. 海关进口、出口和过境手续的简化及调和便利了国家之间的货运和客运，而且由于公约是世界当前使用或建议使用的主要关务手续的综合指南，因此对于审查和更新国家关务立法的部门来说，是一个宝贵的帮助。

(b) 目前的批准情况¹²

121. 至1984年3月底，四十三个国家和一个关税同盟已成为京都公约的缔约国。这些国家中，有三个是发展中内陆国家（布隆迪、莱索托和卢旺达），七个是过境邻国（冈比亚、印度、象牙海岸、肯尼亚、尼日利亚、塞内加尔和南非）。

(c) 目前的实施情况

122. 30个附件中已有24份生效。每一附件的接受国数目从2个至33个不等，平均为13个。

(d) 需要采取的行动

123. 京都公约中的某些附件对于发展中内陆国家的过境运输有着特别的意义。

最重要的是关于海关过境的附件 E. 1 和关于转运的 E. 2，但是关于货物临时储存的附件 A. 2、关于商业运输工具手续的 A. 3、关于海关仓库的 E. 3、关于自由区的 E. 1、以及关于紧急货运的 E. 5 也是那些有助于发展中内陆国家的附件中较重要者。所以，最好所有发展中内陆国家，不论其是否属于关税合作理事会成员，都应加入京都公约，并接受公约的附件，而且应该鼓励它们的邻国采取同样的行动。必要时，可以要求关税合作理事会和已经成为京都公约缔约国的国家提供援助，以便利用关于在改变关务立法和实际执行方面已经积累的经验。参加关税合作理事会时常安排的关于这一专题的特别讨论会也是有助益的。

5. 《使用国际路运单据本的国际货物运输海关公约》(《国际路运公约》)

(a) 公约的主要内容

124. 1949年，联合国欧洲经济委员会起草了一份公约草案，其目的在于简化和加速国际路运边境海关手续。它作为数目有限的几个欧洲国家之间的一份行政协定生效，此后成为1959年(第一份)《国际路运公约》。

125. 在适用该公约方面积累了数年的经验之后，欧洲经济委员会同已经按照1959年公约实施财政担保制度的国际公路运输联盟密切协作，拟订了1975年国际路运公约。通过新的公约，采用了更切合目前现状的规则，将以前几乎仅限于公路运输的国际路运制度扩大到包括其他运输方式(空运、铁路和多式联运)，只要全程中有一部分为路运。此外，还扩大了地理范围，使欧洲以外的国家也可以从公约中得到好处。因此，现行的1975年《国际路运公约》是一份联合国公约，由联合国秘书长处保管。

126. 《国际路运公约》使持有特定海关单据——即国际路运单据本——的车辆或集装箱在从出发点到目的地之间的路程中跨越中途边境时不经过任何海关检查。

127. 《国际路运公约》单据本由设在日内瓦的国际公路运输联盟提供，向公约缔约国中代表国际公路运输联盟的国家协会分发。承运人必须属于一个有资格提供专

业和经济担保且得到授权颁发国际路运公约单据本的国家协会的成员，方可取得国际路运单据本。此外，所用的车辆和集装箱必须满足公约所规定的技术条件和其它条件。

128. 每一个国家协会根据同海关当局所达成的协议，成为担保人，为它本身或者国际担保协会系统中任何一个成员所颁发的国际路运单据本范围内所载运货物所应付的进口税和关税提供担保。

129. 同样，国家担保协会必须向国际公路运输同盟承担义务，接受在执行国际公路运输公约制度中所包含的互惠权利和义务。

130. 显然，类似国际路运公约中所规定的这样一套海关过境规章只不过是国际货物运输的必要条件之一。它是必要的，然而还不够。因为要确保运输效率，还必须满足国家一级和双边关系中规定的其他手续。然而，已经加入公约的国家近年来所取得的经验表明，在实现国际公路运输更大程度的调和及便利方面，国际路运公约制度往往是第一个阶段。

131. 最后，为了充分确保偿付因国际路运公约执行中不规则现象所引起的索赔，国际公路运输同盟已经同由一个由国际保险公司联营的组构商定了一项保证书。

(b) 目前的批准情况¹³

132. 1959年公约的缔约国仍有三十八个。其中，一个（阿富汗）是发展中内陆国家，两个（伊朗伊斯兰共和国和土耳其）是过境邻国。1975年的国际路运公约也有三十八个缔约国，包括欧洲经济共同体；其中只有阿富汗是发展中内陆国家，只有一个（乌拉圭）是过境邻国。

(c) 目前的实施情况

133. 缔约国在很高的程度上实施了国际路运公约，而且从1959年公约实际使用以来，欧洲公路过境运输的很大一部分是根据国际路运公约进行的。除欧洲以

外，公约主要适用于通过土耳其、伊朗伊斯兰共和国和阿富汗的过境交通。目前，欧洲的趋势是采取更为简单的过境制度；出现这种趋势在很大程度上是由于从使用国际路运公约制度中取得的经验。

(d) 需要采取的行动

134. 五个国家（阿尔巴尼亚、伊朗、日本、约旦、土耳其）是1959年国际路运公约的缔约国，但尚未加入1975年的国际路运公约。土耳其已接受了1975年公约中的路运单据本表格，不久将加入公约。通过关税合作理事会和欧洲经济委员会的建议和决议曾提出，应该作出区域性或分区域性的安排，以便在世界其他地区实施国际路运公约制度。东非和南部非洲以及拉丁美洲正在筹划此种安排，因此有必要确保任何“派生”的过境制度充分符合国际路运公约，以便使集装箱或其他成组装运货物得以在单一的过境安排下通过世界的不同地区。

6. 《集装箱海关公约》

(a) 公约的主要内容

135. 第一份《集装箱海关公约》是在欧洲经济委员会主持下起草的，于1956年5月通过。它载有的条款包括：准许免除进口税和收费暂时允许进入，以及不对进口加以禁止和限制。1956年公约中的一章规定了集装箱为获准使用海关封签进行运输而必须满足的技术要求。公约的附件对这些要求作了进一步的说明。

136. 由于集装箱使用范围在扩大，以及由于技术发展，所以有必要将公约予以更新。欧洲经济委员会拟订了一份修订文本，在1972年于日内瓦举行的联合国/国际海事组织国际集装箱运输会议上提交审议。结果在1972年12月2日通过了1972年《集装箱海关公约》。

137. 1972年《集装箱海关公约》的目的是发展和促进国际集装箱运输。公约的第一章确定了“暂时允许进入”和“集装箱”的词义。后一个定义的大意是说，

集装箱是一件全部或部分封闭的、永久性的运输设备，专为便利运载货物而设计，便于操作，便于货物装卸，而且内部容量为一立方米以上。

138. 第二章阐述了暂时允许进入办法、暂时允许进入程序以及获准暂时进入的集装箱使用条件。第三章规定了批准集装箱采用海关封签运输的条件，公约的附件4和5载有详细的技术规格。

139. 联合国、专门机构、国际原子能机构的成员国、或者国际法院规约签署国和受到联合国大会邀请的任何其他国家都可以成为公约的缔约国。

(b) 目前的批准情况¹⁴

140. 有三十八个国家成为1956年集装箱海关公约缔约国。其中仅有一个（马拉维）是发展中内陆国家。1972年公约至今已有十七个缔约国，没有任何一个是发展中内陆国家或其邻国。（古巴于1984年6月8日通知将加入，将成为第十八个缔约国。）六个国家（芬兰、希腊、大韩民国、波兰、土耳其、美利坚合众国）已经签署但尚未批准1972年公约。

(c) 目前的执行情况

141. 1956年公约是由欧洲经济委员会负责执行的，而1972年的公约则委托关税合作理事会执行。行政委员会先后举行了两次会议（1981年，1984年），修改了公约，特别是公约的技术要求方面。但是，由于缔约国数目有限，执行经验方面的行动或报告很少。

(d) 需要采取的行动

142. 鉴于集装箱和其他成组货运日益增加，以及从海关和其他管制角度来看，1972年《集装箱海关公约》对来往于发展中内陆国家的过境运输特别有利，这些国家很有必要毫不迟延地加入这项公约。

7. 《关于协调货物边境管制的国际公约》

(a) 公约的主要内容

143. 1982年10月21日，欧洲经济委员会内陆运输委员会通过了《关于协调货物边境管制的国际公约》。这份共有25项条款的公约及其六个附件力求通过减少结关手续方面的要求以及管制的数量和时间来便利货物的国际运输，其主要方法是协调各国和国际管制程序及其应用方法。公约适用于跨越一个或多个海、空或陆地边界的所有进口、出口或过境货物。它还适用于缔约国的所有管制机构，缔约国必须对海关及其他管制机构的干预进行协调。

144. 公约的主体通过列明为跨越边境的货物消除障碍的适当措施，阐明了它的目标和宗旨。缔约国有义务协调管制程序并寻求国际合作，特别是邻近国家之间的合作。

145. 一个特别条款为过境货物，特别是使用国际海关过境程序的货物规定了简单捷便的待遇，即只有在实际情况证明有必要或遇有风险时才进行检查。此外，还要考虑到内陆国家的情况。

146. 公约的六个附件为各种形式的边境管制制订了规则。除海关管制之外还包括医药卫生、兽医和植物卫生检验。同时也考虑到执行技术标准和质量控制方面的管制。

(b) 公约的目前情况

147. 公约从1983年4月1日至1984年3月31日开放供签署。至今为止，已有十三个国家和欧洲经济共同体签了字。匈牙利已经交存了认可书。公约将自五个国家交存了批准书、接受书、认可书或加入书之日起3个月以后生效。

(c) 需要采取的行动

148. 拟订公约文本的是欧洲经济委员会内陆运输委员会的一个附属机构——影

响运输的关务问题专家组。该专家组不断在审议适合于公约实施的措施。由于公约的措词给其条款的实施留有很大余地，因此可能需要考虑补充文件，以促进其有效的实际应用。

五. 结 论

149. 国际社会在援助发展中内陆国家方案方面的反应证明帮助这些国家的势头有所增大，但仍然不足以充分满足它们日益增长的要求。而且和以前一样，这些反应出入很大。主要的问题仍然是，向这些国家提供援助的几个主要捐助国仍然没有采用有利于这些国家的特别发展援助政策。但是总的说来，它们仍然承认这些国家确实面临着由于它们不利的地理位置而造成的问题。其中有些捐助国虽没有将内陆国家视为特别类别的国家，但仍然表示愿意给予这些国家以特别的注意。许多主要捐助国援助的部门性援助拨款也表明它们日益认识到发展中内陆国家严重的交通问题继续妨害它们为加速其他经济部门的发展而作出的努力。这方面的一个突出例子是，主要捐助国特别注意在南部非洲发展协调会议（其中有六个成员国是发展中内陆国家）范围内发展和改善南部非洲的交通和通讯基础设施和服务。

150. 主要在分区域基础上给予运输部门发展的这种有意识的支持是一个积极的动向，因为内陆国家及其过境邻国之间的合作安排，是在解决过境运输安排方面取得任何有意义进展的一个先决条件。上文提到的最近成立的特设专家组的一份报告¹⁹在其建议中强调了捐助国的介入在促进内陆国家及其过境邻国之间的联合方案中能够而且应该起到的关键作用。

151. 捐助国将援助资源中相当大一部分拨给农业、工业和培训等其他关键领域也同样表明它们清楚地认识到，过境运输系统的弱点是总体发展问题的一个组成部分，必须在给予发展中内陆国家的一揽子援助范围内给予适当的重视。专家组的报告还考虑了这些国家发展战略的某些方面，并且在这一方面提出了建议，这些建议可以为今后制订的捐助政策提供有用的指南。

152. 综观过境贸易和运输方面的国际公约及其批准和加入方面的进展，可以看出它们对于过境问题的特别意义，但同时也揭示出许多尚未成为缔约国的国家所表示的令人不安的态度。这些公约显然迫切需要给予更大的政治支持。实施的问题总是可以在签署或批准以后再解决。除非许多国家，特别是过境国家所持的保留态度发生普遍的转变，否则这些宝贵的国际文书就不会有多少实际效果——这本身就是国际合作的一个严重倒退。

脚注

- ¹ 见附件表 1 和 2。
- ² 见附件表 3。
- ³ 见附件表 4。
- ⁴ 关于国际社会为发展中内陆国家所采取行动的最近一份审查报告，见贸发会议秘书处的报告，题为“与发展中内陆国家的特殊需要和问题有关的具体行动执行进展情况的审查”（TD/B/916和Add. 1-2 以及更正）。又见下文附件表 5 和 6。
- ⁵ 又见下文第 4 6 段。
- ⁶ 见 TD/B/1002-TD/B/AC. 39/3。
- ⁷ 官方发展援助的地理分配见附件表 6。
- ⁸ 见附件表 8。
- ⁹ TD/MT/CONF/17和Corr. 1（联合国出版物，出售品编号 E. 81. II. D. 7（第一卷））。
- ¹⁰ 见附件表 8。
- ¹¹ 非洲统一组织 CMT/Rpt. (11)号文件，1981年。
- ¹² 见附件表 8。
- ¹³ 见附件表 8。
- ¹⁴ 见附件表 8。
- ¹⁵ 见上文第 4 1 段。

附 件 表 格

表 1
1970-1982年发展中内陆国家的人口、人均国内总产值和实际产值的增长

国 家	人 口 (百万)	年平均人口增长率 (每年%) 1970-1982 ^a	人均国内总产值 (美元) 1982	实际产值总额的年平均增长率 (%)			人均实际产值的年平均增长率 [#] (%)		
				1970-1980 ^a	1980-1981	1981-1982	1970-1980 ^a	1980-1981	1981-1982
				1982	1970-1980 ^a	1980-1981	1981-1982	1970-1980 ^a	1980-1981	1981-1982
阿富汗 ^b	16.76	2.6	232	2.8	2.2	0.9	0.2	-0.4	-1.6
不 丹 ^c	1.35	2.2	101 ^f	..	14.5	..	..	12.0	..
玻利维亚	5.87	2.7	1063	4.9	-1.1	-9.1	2.2	-3.6	-11.5
博茨瓦纳 ^d	0.96	3.5	830	8.4	12.6	2.0	4.7	8.7	-1.5
布尔基纳法索 ^e *	6.36	1.5	185	1.9	8.6	6.9	0.5	6.9	5.0
布隆迪	4.46	2.1	249	3.6	1.3	-2.6	1.6	-1.2	-5.0
中非共和国	2.40	2.2	269	2.1	-2.1	-1.6	-0.1	-4.3	-3.9
乍 得	4.64	2.0	148	1.8	-9.0	-7.3	-0.2	-10.9	-9.2
老挝人民民主共和国	3.90	2.3	108 ^g	-0.1	9.2	..	-2.4	6.6	..
莱索托 ^c	1.41	2.4	240	8.1	3.5	2.2	5.6	1.0	-0.3
马拉维	6.27	2.6	213	7.6	-0.8	2.7	4.9	-3.4	0.1
马 里	7.34	2.7	157	3.8	-1.8	-1.7	1.0	-4.2	-4.2
蒙 古	1.76	2.9	..	..	..	..	..	..	..
尼泊尔 ^e	15.43	2.7	153	2.7	5.6	3.8	0.0	2.7	1.1
尼日尔	5.84	2.8	340	5.0	1.1	-0.5	2.1	-1.8	-3.0
巴拉圭	3.25	2.9	1799	8.6	8.4	-2.0	5.5	5.3	-4.8
卢旺达	5.59	3.8	248	8.0	2.8	1.2	4.0	-0.8	-2.4
斯威士兰	0.59	2.7	799	7.1	6.5	2.9	4.3	3.5	-0.1
乌干达	14.06	3.0	230 ^h	-1.7	4.1	5.9	-4.6	0.9	2.6
赞比亚	6.02	3.2	575	0.8	-0.9	3.5	-2.3	-4.1	0.3
津巴布韦	7.91	3.4	869	2.3	14.1	3.0	-1.1	10.3	-0.4
所有发展中内陆国家	122.19	2.7	362	3.3	4.1	0.2	0.6	1.3	-2.5
所有发展中国家	2340.12	2.6	1003 ^f	5.8	1.2	0.9	3.1	-1.4	-1.6

资料来源：贸发会议秘书处根据联合国统计处、非洲经济委员会、世界银行及其他国际和国家资料计算。

- a 根据指数趋势函数计算的年平均增长率。
- b 3月21日起的财政年度；1978年按不变价格计算的物质生产净值。
- c 4月1日起的财政年度。
- d 7月1日起的财政年度。
- e 7月16日起的财政年度。
- f 1981年。
- g 人均国民总产值（根据世界银行图表集）
- h 国民总产值。

* 自1984年8月4日起，上沃尔特正式更名为布基纳法索。

表 2

1970-1982年发展中内陆国家的农业和制造业部门及国内投资总值

国 家	1982年农业 劳动力占总数 百分比	1982年农业国内总 产值占全部国内总产值 百分比	农 业 生 产				制 造 业 国 内 总 产 值				国 内 投 资 总 值			
			实际增长率(%)				1982年占 国内总产 值百分比	实际增长率(%)			1982年占 国内总产 值百分比	1982年实际增长率		
			1970-80 ^d	1980-81	1981-82	1982-83		1970-80 ^d	1980-81	1981-82		1970-80 ^d	1980-81	1981-82
阿富汗	77	62 ^a	2.5	5.0	-1.0	1.0	21 ^{a f}	4.6 ^f	-2.1 ^f	2.1 ^f	..	..	..	..
不丹	93	54 ^b	2.9	2.6	2.5	2.5	5 ^b	..	40.3	..	..	..	..	..
玻利维亚	49	18	3.0	4.8	2.8	-25.9	16	6.3	-3.0	..	11	2.9	-7.3	..
博茨瓦纳	78	12	-2.6	19.4	7.0	6.5	9	13.3	26.4	6.7	46	3.3	2.5	4.3
布尔基纳法索	80	35	2.2	8.0	0.0	3.3	11	2.1	4.0	2.9	17	3.9	16.1	-12.5
布隆迪	82	54	1.8	15.9	-4.8	5.9	9	4.0	2.2	-0.3	13	17.3	37.6	-29.5
中非共和国	86	31	1.8	0.0	5.7	-3.6	6	-4.1	2.1	1.6	14	2.3	-6.3	-4.8
乍得	82	49	1.7	-0.9	4.6	-1.8	7	0.5	-20.8	-13.0	8	-0.8	-40.8	-21.0
老挝人民民主共和国	73	62	1.9	9.0	4.8	3.9	4 ^c	-3.2	13.2	..	..	-15.2	6.8	..
莱索托	82	21	0.3	3.3	-3.2	-2.2	4	15.0	2.4	3.0	25	19.7	2.2	1.7
马拉维	82	34	3.5	4.2	8.1	3.8	10	5.2	1.8	-4.5	20	5.5	-6.9	10.0
马 里	86	26	2.6	11.8	-6.5	6.1	7	3.9	-3.6	-4.3	14	2.8	-11.7	-12.0
蒙 古	46	..	1.9	4.1	9.9	0.9	..	..	..	..	..	..	..	..
尼泊尔	92	55	0.8	-4.9	3.1	3.0	4	..	..	..	16	..	..	..
尼日尔	87	49	3.7	0.0	2.8	2.7	5	1.8	-4.4	-0.8	21	23.1	-36.7	-7.1
巴拉圭	48	26	4.7	0.0	2.3	-0.7	16	7.9	8.0	..	26	18.7	48.2	..
卢旺达	89	41	3.9	2.4	3.9	4.5	14	26.7	1.8	15.1	19	14.3	-6.1	5.6
斯威士兰	70	28	4.1	9.3	-0.7	5.0	22	10.3	9.5	4.9	31	3.9	14.9	8.1
乌干达	80	72	0.5	3.0	8.8	5.4	4	-8.4	-5.9	12.1	11	-7.2	117.5	6.2
赞比亚	65	15	2.9	3.3	-7.4	10.2	12	0.6	-1.2	-10.5	24	-10.7	-33.6	8.2
津巴布韦	58	14	2.7	14.9	-11.2	-7.8	23	2.2	10.0	-2.3	20	-4.0	98.3	-9.8
所有发展中内陆国家	79	33 ^e	2.3 ^e	4.1 ^d	1.3 ^e	0.4 ^e	14	3.6	3.0	-1.1	19	1.8	14.4	-3.8
所有发展中国家	57	17 ^b	2.9	5.3	0.8	2.5	17 ^b	6.9	..	..	28 ^g	10.5	..	..

资料来源：贸发会议秘书处根据粮农组织、联合国统计处、非洲经济委员会、世界银行及其他国际和国家资料计算。

a 按1978年不变价格计算的物质生产净值的百分比。

b 1981年。

c 1981年国民总产值百分比。

d 根据指数趋势函数计算的年平均增长率。

e 蒙古除外。

f 整个工业

g 1980年。

表 3
外贸部门的基本数据

	所有发展中内陆国家	所有发展中国家 ^c
1982年总值(10亿美元)		
出口	7.2	224.4
进口	9.8	285.7
1982年人均值(美元)		
出口	59.5	118.8
进口	81.0	151.3
1970-1980年增长率 ^a (年平均, %)		
出口购买力	-2.7	2.0
进口量	0.8	2.4
1970-1980年人均增长率 ^a (年平均, %)		
出口购买力	-5.2	-0.5
进口量	-1.7	-0.1
1982年占国内总产值百分比		
出口	15.6	16.9 ^b
进口	21.2	21.6 ^b

资料来源：联合国《统计月报》，粮农组织、货币基金组织《国际金融统计》、
国家资料和贸发会议初步估计。

- a 指数增长。
- b 1981年占国内总产值百分比。
- c 不包括主要石油出口国。

表 4

1980年按商品组分类的人均出口额(美元)

	总计	粮食和农业原材料	燃料	矿石和金属	制成品
发展中内陆国家	69	26.8	4.7	28.7	8.0
所有发展中国家(不包括 主要石油出口国)	139	41.6	30.9	14.0	50.1
东欧社会主义国家	409	45.0	111.0	35.0	191.0
发达市场经济国家	1 608	243.0	111.0	161.0	1 070.0

资料来源：联合国1981年《国际统计年鉴》；欧洲统计，非加太《1972—1978年外贸统计年鉴》；其他国际和国内资料以及贸发会议秘书处的估计。

表 5

1976-1980、1980、1981、1982年发展中内陆国家外部资源净收入总额平均值

(按1980年美元计算的人均支付净额)

	全部资金流入				其中减让性的			
	1976-1980年 平均	1980年	1981年	1982年	1976-1980年 平均	1980年	1981年	1982年
阿富汗	15.4	21.0	16.9	16.9	15.0	20.4	16.9	16.2
不丹	5.1	6.4	7.2	8.4	5.1	6.4	7.2	8.4
玻利维亚	53.7	29.3	42.1	26.2	31.0	31.6	31.3	26.9
博茨瓦纳	102.2	59.3	116.1	123.1	120.6	117.9	101.7	106.2
布尔基纳法索	36.5	37.9	33.9	41.0	35.1	35.4	34.2	34.0
布隆迪	28.3	31.4	30.8	36.4	27.7	30.4	27.5	29.5
中非共和国	37.6	55.5	45.6	45.0	35.7	48.4	44.7	39.9
乍得	31.8	7.6	11.6	13.8	30.4	7.9	13.0	14.2
老挝人民民主共和国	34.5	32.2	34.6	36.0	34.2	32.5	34.6	36.0
莱索托	58.0	67.3	73.5	67.0	57.9	67.3	71.9	64.2
马拉维	34.1	31.6	31.0	20.6	25.2	24.1	22.2	19.4
马里	35.9	38.2	33.9	29.7	34.7	38.4	33.3	28.4
尼泊尔	10.0	11.1	12.0	13.2	9.9	11.2	12.0	13.3
尼日尔	58.3	46.3	62.7	50.1	41.7	30.9	34.1	42.6
巴拉圭	41.1	24.4	37.0	67.0	22.3	9.9	16.3	25.7
卢旺达	34.3	30.0	28.7	28.2	34.4	29.9	28.7	27.7
斯威士兰	..	..	..	..	..	..	..	..
乌干达	1.8	10.4	11.7	12.5	4.3	8.6	10.4	10.0
赞比亚	83.8	60.9	67.7	51.2	52.4	52.3	38.0	40.4
津巴布韦	..	..	..	..	..	..	..	..
所有发展中国家	46.7	37.2	41.2	35.5	17.3	16.0	14.9	13.7

资料来源：贸发会议秘书处以经合发组织秘书处资料为主要依据的计算结果。

一般说明：定值美元资金流动按其超出进口（1980年价格）的数值来表示，使用估计进口单价指数作为各国的平减指数。表中所示仅为已有此种指数的国家。

表 6

1982年向各个发展中内陆国家提供的外部援助
(按百万美元计 的支付净额)

	减 让 性 援 助 总 额			非减让性援助 ^a	所有来源的减让性 援助总额占进口额 的百分比
	所有来源	其 中:			
		发展援助委员会	石油输出国组织	所 有 来 源	
阿富汗	271.2	9.0	0.4	3.0	25.7
不丹	11.3	11.3	-	-	..
玻利维亚	149.3	147.8	0.5	-3.6	30.1
博茨瓦纳	101.6	92.9	8.7	16.1	14.9
布尔基纳法索	213.0	201.0	12.0	43.5	56.1
布隆迪	130.5	120.6	6.0	30.4	61.0
中非共和国	89.9	88.7	1.2	11.5	97.7
乍得	64.7	60.9	3.8	-1.7	46.2
老挝人民民主共和国	139.4	37.9	0.5	-0.2	139.4
莱索托	89.7	86.8	2.9	3.9	18.3
马拉维	121.5	121.4	0.1	7.0	36.7
马里	206.9	159.3	35.2	9.2	62.3
尼泊尔	202.8	195.3	5.5	-1.2	51.3
尼日尔	254.0	167.6	84.8	44.4	57.5
巴拉圭	85.1	79.0	6.1	136.7	13.5
卢旺达	150.8	148.9	1.9	3.1	52.7
斯威士兰	28.1	28.1	-	20.0	5.3
乌干达	133.2	127.4	5.7	34.0	35.3
赞比亚	244.8	239.4	1.4	65.2	29.5
津巴布韦	215.8	161.8	54.0	200.9	15.1
所有发展中国家	31507.2	24047.9	5254.6	50252.7	6.6

资料来源：贸发会议秘书处根据联合国统计处和经合发组织秘书处资料所作的估计。

a 包括发展援助委员会成员国的私人资金。

表 7

发展中内陆国家的部分地理和人口数据

国 家	面 积 (千平方公里)	与海相隔距离 ^a (公里)	人 口					劳 工 人 数	
			1982年 密度(人/平方公里)	1982年 总 数 (百万)	1981年 平均寿命 (年)	1981年 婴儿死亡 率(每1000 活产)	1979- 1981年 城市人口 (%)	1982年 农业所占 百分比	1980年 工业所占 百分比
阿富汗	647.5	2000 - 10600	26	16.8	37	204.8	16	77	8
不丹	47.0	900	29	1.4	45	148.0	4	93	2
玻利维亚	1098.6	250 - 2736	5	5.9	51	129.0	45	33	24
博茨瓦纳	600.4	1100 - 1400	2	1.0	57	81.6	20	79	8
布尔基纳法索	274.2	900 - 1210	23	6.4	44	208.1	11	90	13
布隆迪	27.8	1455 - 1850	160	4.5	45	119.6	2	82	5
中非共和国	623.0	1400 - 1815	4	2.4	43	146.3	29	86	4
乍得	1284.0	1715 - 2015	4	4.6	43	146.3	19	82	7
老挝人民民主共和国	236.8	670	16	3.9	43	126.3	14	73	6
莱索托	30.4	740 - 800	46	1.4	52	113.3	12	82	4
马拉维	118.5	560 - 700	53	6.3	44	169.1	10	82	5
马里	1240.0	1170 - 1289	6	7.3	45	152.1	19	86	12
蒙古	1565.0	..	1	1.8	64	53.0	51	46	22
尼泊尔	140.8	890	110	15.4	45	147.7	6	92	2
尼日尔	1267.0	1100 - 2690	5	5.8	45	143.4	13	87	3
巴拉圭	406.8	1043 - 1935	8	3.4	65	46.0	40	48	20
卢旺达	26.3	1750	212	5.6	46	137.0	4	89	2
斯威士兰	17.4	200 - 500	34	0.6	54	133.0	15	71	9
乌干达	236.0	1450	60	14.1	48	95.8	9	80	6
赞比亚	752.6	2000 - 2570	8	6.2	51	104.0	44	65	11
津巴布韦	390.6	592 - 2000	19	7.5	55	72.0	24	58	15
所有发展中内陆国家	11030.6	..	11	122.1	46	138.6	17	79	8
所有发展中国家	67977.2	..	34	2340.0	54	104.6	32	57	16

资料来源：贸发会议秘书处根据联合国统计处、拉美经委会、粮农组织和世界银行的数据所作的估计。

^a 从主要城镇到主要港口的距离。数字为最短和最长线路。

表 8

关于发展中内陆国家过境贸易和运输的国际公约的缔约国和签署国简表

说明

- 1965 - 《内陆国家过境贸易公约》
 《联运公约》 - 《国际货物多式联运公约》
 《京都公约》 - 《关于简化及调合关务手续的国际公约》
 59年《路运公约》和75年《路运公约》 - 《使用国际路运单据的国际货物运输海关公约》
 56年《集装箱公约》和72年《集装箱公约》 - 《集装箱海关公约》
 “内陆国”表示发展中内陆国家；
 “过境国”对于发展中内陆国家很重要的过境国。

缔约国

	1965	联运公约	京都公约	59年 路运公约	75年 路运公约	56年集 装箱公约	72年集 装箱公约
内陆国 - 阿富汗				+	+		
阿尔巴尼亚				-			
阿尔及利亚			+			+	-
澳大利亚	+		+			-	-
奥地利			+	+	+	+	+
比利时	+		+	-	+	-	
保加利亚			+	+	+	+	+
内陆国 - 布隆迪	+		+				
白俄罗斯苏维埃社会主义共和国	+						+
过境国 - 喀麦隆共和国			+			+	
加拿大			+	+	-	+	-
内陆国 - 中非共和国	+						
内陆国 - 乍得	+						
过境国 - 智利	+	+			-		
古巴*						+	-
塞浦路斯			+	+	+		
捷克斯洛伐克	+			+	+	+	+
民主柬埔寨						-	
丹麦	+		+	+	+	-	
芬兰	+		+	-	+	-	-
法国			+	+	+	+	
冈比亚			+				
德意志民主共和国				-	+		-
德意志联邦共和国			+	+	+	-	
希腊				+	+	+	
教廷	+						
匈牙利	+		+	+	+	+	+
过境国 - 印度			+				
过境国 - 伊朗伊斯兰共和国				-			
爱尔兰			+	-			

缔约国

	1965	联运公约	京都公约	59年 路运公约	75年 路运公约	56年集 装箱公约	72年集 装箱公约
以色列			+	-	-	-	
意大利			+	+	+	+	
过境国 - 象牙海岸			+				
牙买加						+	
日本			+	+		+	
约旦				+			
过境国 - 肯尼亚			+		+		
科威特				+	+		
内陆国 - 老挝人民民主共和国	+						
内陆国 - 莱索托	+		+				
卢森堡			+	+	+	+	
内陆国 - 马拉维	+	+				+	
马来西亚			+				
内陆国 - 马里	-						
马耳他				+	+		
毛里求斯						+	
墨西哥		+					
内陆国 - 蒙古	+						
摩洛哥				+	+		
内陆国 - 尼泊尔	+						
荷兰	+		+	+	+	+	
新西兰			+				
内陆国 - 尼日尔	+						
过境国 - 尼日利亚							
挪威	+		+	+	+	+	
过境国 - 巴基斯坦			+				
波兰			+	+	+	+	+
葡萄牙			+	+	+	+	
大韩民国			+		+		
罗马尼亚				+	+		
内陆国 - 卢旺达	+		+				
圣马力诺	+						
过境国 - 塞内加尔			+				
塞拉利昂							
所罗门群岛							
过境国 - 南非			+				
西班牙			+				
内陆国 - 斯威士兰	+						
瑞典	+		+	+	+	+	
瑞士			+	+	+	+	+
特立尼达和多巴哥							
突尼斯					+		
过境国 - 土耳其	+			+			

表 8(续)

缔约国

	1965	联运公约	京都公约	59年 路运公约	75年 路运公约	56年集 装箱公约	72年集 装箱公约
乌克兰苏维埃社会主义共和国	+						+
大不列颠及北爱尔兰 联合王国			+	+	+	+	
美国	+		+	+	+	+	
过境国 — 苏联	+			+	+		+
乌拉圭					+		
南斯拉夫	+		+	+	+	+	
扎伊尔			+				
内陆国 — 赞比亚	+						
欧洲经济共和体			+		+		
共 计	32	3	44	38	38	38	18

* 古巴于 1984 年 6 月 8 日表示加入

表 8 (续)

公约签署国

		1965	联运公约	京都公约	59年 路运公约	75年 路运公约	56年集 装箱公约	72年集 装箱公约
内陆国	- 阿富汗	+						
过境国	- 阿根廷	+						
	比利时					+		
内陆国	- 玻利维亚	-						
过境国	- 巴西	+						
	白俄罗斯苏维埃社会主义共和国							
	喀麦隆共和国	+						
过境国	- 智利		+					
	捷克斯洛伐克						+	
	丹麦					+		
	芬兰							+
	德意志联邦共和国	+				+		+
	希腊							+
	匈牙利						+	
	爱尔兰					+		
	意大利	+				+		
	卢森堡	+				+		
内陆国	- 马拉维		+				+	
	墨西哥		+					
	摩洛哥		+			+		
	荷兰					+		
	新西兰							
	挪威		+					
内陆国	- 巴拉圭	+						
	波兰							+
	大韩民国							+
过境国	- 塞内加尔		+					
	苏丹	+						
	瑞士	+						
	土耳其							+
内陆国	- 乌干达	+						
	联合王国					+		
	美国							-
	委内瑞拉		+					
	欧洲经济共同体					+		