



## 第七十届会议

临时议程\* 项目 23(b)

处境特殊的各类国家组：第二次联合国  
内陆发展中国家问题会议的后续行动

## 《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》的执行情况

### 秘书长的报告

#### 摘要

本报告是根据第 69/232 号决议提交的。大会在该决议中请秘书长向大会第七十届会议提交一份关于《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》执行情况的报告。本报告审查了迄今取得的进展，并介绍了会员国、联合国系统相关实体及其他区域和国际组织应《行动纲领》的要求而正在开展的倡议和活动，在结束时提出了一套建议。

\* A/70/150。



## 一. 引言

1. 《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》由第二次联合国内陆发展中国家问题会议通过，并经大会 2014 年 12 月第 69/137 号决议核可。《行动纲领》是继《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》之后的一个注重结果的前瞻性纲领，是内陆发展中国家下个十年新的发展蓝图。它强调国际社会承诺支持世界上 32 个内陆发展中国家通过执行以下六个优先领域的活动来应对与地处内陆、偏远和地理位置偏僻有关的挑战：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；区域一体化和合作；经济结构转型；执行手段。

2. 本报告是第一个审查《维也纳行动纲领》执行情况的报告，侧重于关键优先领域以及所有相关利益攸关方正在开展的活动。本报告分析了在《纲领》六个优先领域的执行情况，从而提供了可用来衡量未来进展情况的一个基准。本报告最后提供了政策建议并附有统计附件。

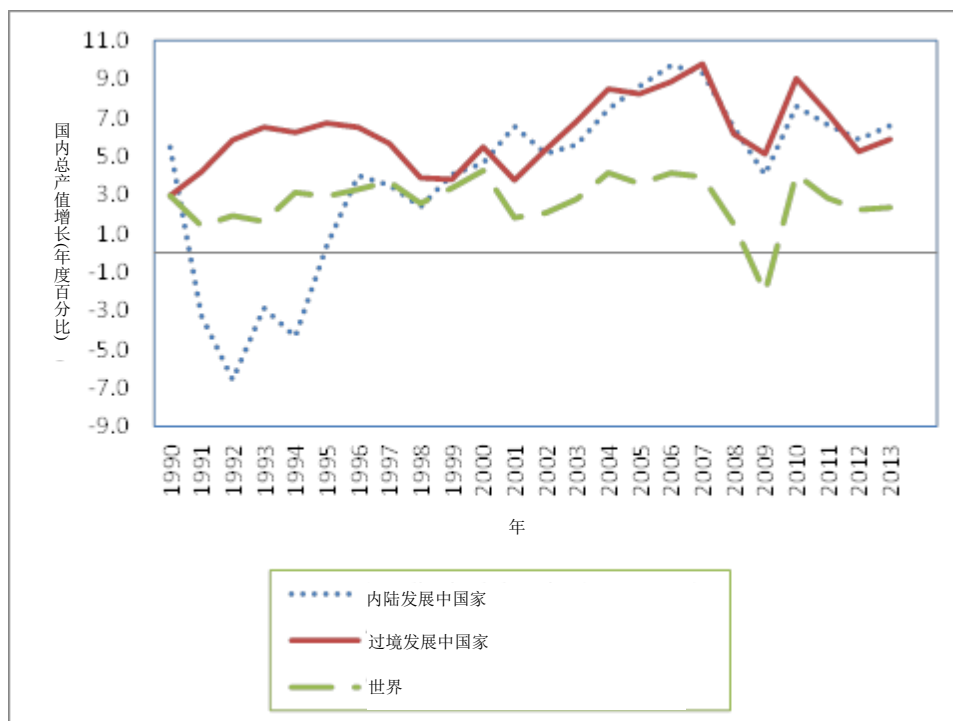
## 二. 内陆发展中国家面临的挑战和近期社会经济发展概览

3. 内陆发展中国家面临着与其不利地理条件直接和间接相关的结构性挑战，这些不利条件限制了它们充分参与全球生产网络，并将它们孤立在全球市场之外。因其远离海洋，内陆发展中国家面临高得不成比例的运输和交易成本，这凸显它们相对于其他发展中国家的比较劣势。其独特挑战由于基础设施薄弱、信息和通信技术(信通技术)部门发展水平低和获得能源方面的严重挑战而加剧。内陆发展中国家进一步显示出生产能力低，从而限制了给其出口增加有意义的价值，限制了其产品和市场多样化的能力，严重限制了其增长和发展前景。

4. 尽管面临这些挑战，但过去十年对大多数内陆发展中国家来说，仍可概述为一个宏观经济业绩总体改善的时代。在诸如埃塞俄比亚、老挝人民民主共和国和乌兹别克斯坦等一些国家，强劲增长得到以高额公共投资为中心的公共部门牵头的增长战略、私人消费增长和强劲的外国直接投资(直接外资)流入的支持。

5. 2013 年，内陆发展中国家国内生产总值(国内总产值)的平均年增长率增速略有增加，由 2012 年的 5.9% 增至 6.6%。但是，这一国家组别内部差异巨大。三分之一的国家的国内生产总值年增长率超过 7%，12 个国家的增长率在 4% 至 7% 之间，其余 9 个国家的增长率低于 4%。展望未来，鉴于燃料出口在这些国家的出口结构中的占比很高(平均 56%)，平均经济增长率可能会受到全球燃料价格暴跌的负面影响。

图一  
内陆发展中国家的国内生产总值增长率(年度百分比)



资料来源：根据世界银行数据。

6. 尽管在过去十年里平均年度经济业绩对内陆发展中国家普遍有利，但这些国家仍属于最贫困的发展中国家。2013年，其人均国内生产总值只有全球平均数的32%。与过境发展中国家相比，同一年，其人均国内生产总值低约1 700美元。对该数据的进一步审查揭示，按人均国内生产总值来衡量，世界上最贫穷的五个国家中有三个是内陆发展中国家。此外，从2003年至2012年，内陆发展中国家三分之一的人口每天的生活费不足1.25美元(按购买力平价计算)。在一些国家，同一时期的平均贫穷率超过60%。

7. 2013年，内陆发展中国家也位居以人类发展指数衡量的人类发展水平最低的国家之列，该指数是一种综合衡量，其中包括预期寿命、教育和收入。2013年，在15个人类发展指数最低的国家中，8个是内陆发展中国家。这一组别内的差异也很大。虽然该组别国家的人类发展指数中位数是0.56，但组别内最高的国家的指数为0.76，最低的则为0.34。

8. 内陆发展中国家还受到其高昂的贸易成本的负面影响，其贸易成本是过境发展中国家的两倍。包括运输和在国际上做生意的其他费用在内的实际贸易费用，是一国充分参与世界经济能力的重要决定因素。因此，内陆发展中国家在扩大国

际贸易中往往面临比沿海国更大的困难就不足为奇了。据估计，2014年，其在全球出口中所占份额仅为1.2%，而所有发展中国家(不包括中国)占33%。

9. 大多数内陆发展中国家的投资资源压倒性地是外来资源，主要来源是官方发展援助、外国直接投资和汇款。因此，一个主要关切是，以占国民总收入百分比来显示的官方发展援助收款净额持续下降。平均而言，从2003年至2013年，官方发展援助收款净额减少了一半，从约8.2%降至3.5%。在同一时期，外国直接投资流动显著增加，尽管自2011年以来一直呈下降趋势。个人汇款对于内陆发展中国家也变得日益重要。然而，2013年录得，人汇款减少了12%。

10. 此外，与2011年相比，内陆发展中国家外债存量占国民总收入的百分比在2013年略有增加，由平均42.8%增至43.5%，而过境发展中国家平均从27.1%增长至27.9%。虽然一国的外债存量可能有助于缩小国内储蓄与投资之间的差距，但这可能导致对政府为履行其偿债义务而可能采取的政策和行动的越来越大的不确定性。

### 三. 《维也纳行动纲领》优先事项的执行情况

#### A. 优先事项一：基本过境政策问题

11. 第一个具体目标是减少沿走廊的旅行时间，其目的是让过境货物在24小时内流动300至400公里。除表1所列的唯一的例外即中亚区域经济合作方案外，目前没有所有区域的定期更新数据可用来密切监测这一具体目标。数据显示，中亚所有走廊已达到这一具体目标。

表 1  
2013 年沿各中亚走廊的旅行时间(公里/每 24 小时)

	有延误的陆地走廊速度
整个区域	624
走廊 1 (通过哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦连接俄罗斯联邦和中国)	672
走廊 2 (连接阿塞拜疆、中国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦)	576
走廊 3 (连接阿富汗、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦)	528
走廊 4 (通过中国和蒙古国连接俄罗斯联邦和东亚)	360
走廊 5 (连接阿富汗、中国、吉尔吉斯斯坦、巴基斯坦和塔吉克斯坦)	432

资料来源：亚洲开发银行。

12. 根据 2009 年世界银行出版物《非洲运输价格和费用》的数据，对大多数走廊来说，从海港到最终目的地的过境速度远低于 300-400 公里/24 小时。过境平均速度为：在西部和中部非洲，144 公里/24 小时；在东非，192 公里/24 小时；在南部非洲，288 公里/24 小时。

13. 物流绩效指数为监测第二个具体目标提供了重要信息：减少在边界上所花的时间。该指数依据贸易的六个层面，包括海关绩效、基础设施质量和运输及时性。与过境发展中国家相比，内陆发展中国家的指数较低，总体上和所有组成部分均如此(见表 2)。

表 2  
平均物流绩效指数 (2014 年)

	总体物流 绩效指数分数	物流绩效指数组成部分					
		海关	基础设施	国际运输	后勤质量 和能力	跟踪和 追查	及时性
内陆发展中国家	2.49	2.35	2.31	2.51	2.45	2.47	2.83
过境发展中国家	2.69	2.45	2.51	2.70	2.63	2.74	3.10

资料来源：世界银行。

14. 内陆发展中国家和过境国家已实施各种举措来加快过境，包括一站式边境站、电子单一窗口设施、黑海经济合作组织试用过境许可证、国际公路货运通行证、海关数据自动化系统和区域第三方机动车保险。尽管采取了这些举措，但需要做更多的努力，通过有效执行现有方案和新的举措来加强货物的跨国界流动。

15. 第三个具体目标旨在减少在多式联运点，即从铁路到公路或从港口到铁路或公路的转运点所花费时间。对照具体目标来衡量进展情况的数据尚没有现成的可提供，也未定期收集。现有数据是从特定研究中获得的，这些数据没有列入所有内陆发展中国家。2012 年世界银行对非洲的研究显示，除了南非德班和肯尼亚蒙巴萨外，大多数港口的货物停留时间平均都接近 20 天，而东亚和欧洲的大多数港口约为 4 天。需要做出更多努力，以减少港口滞留时间，有必要收集并定期更新与这一具体目标有关的数据。

16. 《维也纳行动纲领》呼吁内陆发展中国家和过境国加入和批准有关国际、区域和次区域公约。表 3 所列内陆发展中国家和过境国批准一些重要的国际法律文书的现况表明，需要增加批准，以便充分落实这一优先领域的活动。

表 3  
截至 2015 年 6 月 30 日内陆发展中国家加入或批准有关联合国公约的情况

公约	内陆发展中国家数量	过境国数量
《道路交通公约》(1968 年)	13	13
《路标和信号公约》(1968 年)	8	10
《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)	11	3
《国际货物公路运输合同公约》(1956 年)	10	2
《关于简化和协调海关制度的国际公约修正案议定书》(1999 年)	16	20
《世界贸易组织贸易便利化协定》	1*	0

资料来源：欧洲经济委员会、世界海关组织和世界贸易组织(世贸组织)。

\* 2015 年 8 月 6 日第二个内陆发展中国家批准了。

## B. 优先事项二：基础设施建设和维护

17. 该优先领域的重点是运输基础设施和能源以及信通技术基础设施。

18. 附件的表 2 所列的关于道路基础设施现有的最新数据显示，与其过境邻国相比，内陆发展中国家道路网络较差。虽然它们已经作出大量努力来扩大和改进其道路交通基础设施，但必须加快这些努力。

19. 关于内陆发展中国家铁路基础设施的数据显示，在 2009 至 2013 年之间，7 个国家的铁路网络扩大，但 12 个国家仍然停滞或萎缩。在可行的情况下，必须建立或改善铁路网因为通过铁路运输是适合内陆发展中国家出口需求的一个低成本备选方案，也比通过公路运输产生的碳排放和拥挤要少。

20. 亚洲公路网有 143 000 公里标准化公路，交叉往返于亚洲 32 个国家，并与欧洲连接。公路网中约 29% 的公路被归类为三级道路。这些公路上有两个车道或更少的车道，并不全部是铺筑过的路面。在拉丁美洲，内陆发展中国家的公路网需要升级。在非洲，泛非公路，虽然沿 9 个走廊分布的总长度有 54 120 公里，但仍缺少重要连接，沿线有些路面在雨后或沙尘暴后或因为岩石和沙子的累积，变得无法通行或危险。非洲铁路网有超过 26 362 公里的缺失连接路段，泛亚铁路网有超过 10 500 公里的缺失连接路段。必须弥补有内陆发展中国家的各区域的公路和铁路网的缺失连接路段，以提高这些国家的连通性。

21. 在获得能源方面，内陆发展中国家落后于其他国家组别。2010年，内陆发展中国家中可用得上电的平均人口百分比为42%，而过境发展中国家的这一比例为73%，世界的这一比例为81%。将这一数据进一步分类为农村和城市人口时，内陆发展中国家城市地区约74%的人口可用得上电，而农村地区这一数字远低得多，为33%。对这一数据的分类显示，在超过三分之一的内陆发展中国家，不足17%的人口可用得上电力。需要做出更多努力来扩大内陆发展中国家获得可靠的现代能源服务的机会。

22. 《维也纳行动纲领》呼吁内陆发展中国家制订国家宽带政策。根据宽带数字发展委员会2014年报告，约70%的内陆发展中国家制订了国家宽带政策。重要的是，那些尚未制订此类政策的国家，制定此类政策并确保它们得到充分实施。

23. 在过去十年里，内陆发展中国家经历了信通技术，特别是移动通信的强劲增长，用户增长了20倍。相比之下，尽管接入互联网的人数稳步增长，但在大多数内陆发展中国家能接入互联网的人口比例仍然很低，2013年平均100人中有20人是因特网用户。这一平均数掩盖了这些国家之间的重大差异，最高的是平均100个人中有61.2个用户，而最低是100个人中有1.3个用户。接入宽带机会有限、价格昂贵、不可靠的能源供应和可使用电脑的机会少限制了使用因特网的机会。需要做出更多努力，改进所需的基础设施并制定相关的政策和监管框架，以便在努力促进人人享有开放和负担得起的互联网接入这一具体目标方面取得重大进展。

24. 缩小内陆发展中国家和过境发展中国家现有的基础设施的不足对成功执行《维也纳行动纲领》很关键。这将需要公共、私人、公共和私营部门之间的伙伴关系、官方发展援助和创新来源等所有来源提供资金。来自拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)的数据和分析显示，该区域当前的公共和私人基础设施投资水平不足以提供该区域的可持续发展所需的基础设施。根据拉加经委会的估计，2012-2020年期间，该区域每个国家每年应将其国内生产总值的6.2%用于投资，以满足其基础设施需求。然而，有关公共和私人对基础设施投资的初步数据显示，平均而言，在过去十年，为此方面的拨款仅占该区域国内生产总值的2.7%。

25. 在非洲，非洲基础设施发展方案正在支持能源、运输、跨界水以及信通技术项目，估计2012-2020期间的费用为679亿美元。非洲发展新伙伴关系的总统基础设施行动倡议正在支持非洲国家元首和政府首脑牵头开展的8个项目。通过南南合作，中国一直支持几个非洲内陆发展中国家的基础设施投资，新成立的新开发银行是用于基础设施发展的一个新的资金来源。

26. 亚洲基础建设投资银行是在中国启动的，它是一个为亚洲基础设施项目提供资金的国际金融机构。2013年设立的东南亚国家联盟基础设施基金，是调动该区域用于基础设施发展的资源的一个创新举措。亚洲开发银行(亚行)也一直支持对该区域的基础设施发展进行投资。例如，1992年至2010年，该行的大湄公河次区域

经济合作方案对覆盖该次区域的公路、机场和铁路以及电力设施、旅游业基础设施以及预防传染病项目投资了约 150 亿美元。该方案的区域投资框架编审中的 2013 至 2022 年潜在项目有来自 10 个部门的超过 200 个项目，投资的估计价值超过 500 亿美元。中亚区域经济合作方案得到亚行支持的项目的数量和价值由 2001 年总价值 2.47 亿美元的 6 个项目增至 2014 年价值约 246 亿美元的 158 个项目。

27. 根据经济合作与发展组织(经合组织)的资料，2013 年，由发展伙伴支付给内陆发展中国家用于基础设施建设和维修的官方发展援助，包括来自双边和多边捐助者的优惠和非优惠流动，总额约 67 亿美元。最大提供者为世界银行、日本、美国和亚洲开发银行。2013 年，最大的接受国是哈萨克斯坦、阿富汗、埃塞俄比亚和阿塞拜疆。大部分资源用于运输和储存部门。

### C. 优先事项三：国际贸易和贸易便利化

28. 该优先领域内的重点是国际贸易和贸易便利化。在全球一级，必须努力完成多哈发展回合贸易谈判，充分关注发展中国家，包括内陆发展中国家的需要。世贸组织成员国正在采取步骤，完成有关多哈回合其余问题的一个工作方案。

29. 关于国际贸易方面，2012 年和 2013 年，稳步扩大内陆发展中国家的商品出口的工作迅速放缓。2014 年，出口总额估计数为 2 260 亿美元，比前一年下降了 1.8%。同样，2014 年，内陆发展中国家的商品进口总额为 2 180 亿美元，也出现了负增长。这一放缓的主要原因是长期的增长乏力及商品价格的下降趋势。

30. 2014 年，内陆发展中国家的出口占全球出口总额的 1.2%，自 2011 年以来一直保持接近这一水平。然而，仅两个国家就占了这一组别国家出口收入的一半，这表明，大多数内陆发展中国家继续在国际贸易体系中被边缘化。与此形成对比的是，内陆发展中国家的商品和服务贸易，平均而言，占其国内总产值的 70% 以上。因此，尽管其地理位置不利，运输成本高昂，但内陆发展中国家似乎高度依赖贸易来促进经济发展。

31. 内陆发展中国家的出口日益高度集中于仅少数几个出口产品，特别是诸如矿物、农产品和燃料等原材料商品身上，这些商品鲜有或毫无增加值。内陆发展中国家出口集中程度指数从 2003 年的 0.2 上升至 2013 年的 0.36。相比之下，所有发展中国家的这一指数刚好 0.13。高附加值产品、制成品和服务出口，如旅游业、信通技术、金融和银行业为内陆发展中国家提供了可降低贸易成本和减少易受外部冲击，包括商品价格波动影响的脆弱性的渠道。

32. 关于贸易便利化方面，许多内陆发展中国家已取得一些具体进展，包括通过进一步简化和统一海关手续、边境和过境程序以及相关手续和贸易便利化措施，减少了出口和进口花费的时间和所需文件。据世界银行称，2005 年至 2014 年期间，24 个内陆发展中国家出口一个集装箱货物所需的时间有所减少。在 12 个内陆发展中国家中，出口商品所需的文件数量减少了；在 16 个此类国家中，进口



货物所需的文件数量有所减少。尽管有了这些积极的事态发展，但内陆发展中国家出口平均仍需花 40 天，而过境发展中国家只需 22 天。

33. 内陆发展中国家继续面临着高得多的贸易和运输费用。2014 年，此类国家出口和进口的平均费用分别为 3 443 美元和 4 343 美元，而过境发展中国家的费用则分别为 1 301 美元和 1 559 美元。此外，自 2010 年以来，内陆发展中国家的出口和进口费用分别增加了 25% 和 29%，而过境发展中国家分别只增加 6% 和 7%。如此高昂的费用阻止内陆发展中国家的出口在全球市场真正具有竞争力。

34. 如在优先领域一所述，2014 年，内陆发展中国家物流绩效最差。海关和边境管理效率有限，贸易和运输基础设施质量不足仍是制约内陆发展中国家确保其物流设施和服务效率能力的因素。

35. 此外，对 16 个内陆发展中国家作出答复的第五次全球贸易援助审查的监测和评价活动的初步分析表明，内陆发展中国家认为，边境程序和网络基础设施是最重要的贸易成本来源。此外，贸易便利化是内陆发展中国家强调的贸易援助的优先事项之一。

36. 在确保全球一级有实施和广泛使用实施贸易便利化措施的共同平台方面，向前迈出的重要一步是通过世贸组织的《贸易便利化协定》。一旦获得世贸组织三分之二的成员批准，该协定将生效。截至 2015 年 8 月 6 日，12 个成员，包括 2 个内陆发展中国家，已经批准该协定，40 多个成员表示它们打算在不久的将来这样做。

37. 该协定的主要目的是加快货物的流动、放行和清关并减少贸易交易成本。对内陆发展中国家特别重要的是：《协定》中涉及过境货物的条款以及有关与海关相关的费用、程序和文件方面的规定；透明度；贸易便利化措施；以及改善国家海关当局和边境机构之间的合作，此外，《协定》载有关于给予发展中国家特殊和差别待遇的创造性条款。

38. 至关重要的是，发展伙伴向发展中国家，特别是内陆发展中国家提供有效执行《协定》条款所需的金融和技术援助，并查明发展中国家的需要。自 2013 年以来，世贸组织秘书处与其他国际组织合作，支持 15 个内陆发展中国家评估了其贸易便利化需求和优先事项。此外，一些国际组织，其中许多正在就贸易事项支持内陆发展中国家，共同致力于协助发展中国家实施该协定。

39. 截至 2015 年 5 月 31 日，在世贸组织收到的有关 A 类承诺——在《协定》生效时这些国家将实施的条款——的 66 个通知中，9 个是内陆发展中国家提交的，13 个是过境发展中国家提交的。六个过境国表示，它们愿意充分执行关于过境自由的第 11 条，另外四个已准备好部分执行该条。重要的是，所有国家都努力尽快批准该协定，发展中国家通知世贸组织其 A 类承诺。

40. 在国家一级，贸易便利化委员会是用来分析、谈判和实施贸易便利化承诺的重要工具。迄今，17 个内陆发展中国家已经设立国家贸易便利化委员会或机构。内陆发展中国家应确保所有相关利益攸关方，包括私营部门，都参与这些机构。此外，16 个向世贸组织提交通知的内陆发展中国家中有 13 个表示，它们已经将贸易便利化作为优先事项纳入其国家发展战略主流。

#### D. 优先领域四：区域一体化和合作

41. 对内陆发展中国家来说，需要与本区域的过境国密切合作，以加强其连通性和提高竞争力，进入国际市场并获得全球化的好处，从而在获得增长机会和更多外国直接投资流向本区域方面集体受益。促进区域一体化的一个重要领域是通过区域基础设施活动和发展运输走廊来这样做，这些有可能解决以零碎分散的办法处理国家运输政策所带来的挑战。

42. 内陆发展中国家越来越多地参与双边和多边区域贸易协定。根据世贸组织的数据，截至 2015 年 4 月，这些国家平均参加了 3.8 个区域贸易协定。那些欧洲和亚洲国家平均加入了 5.4 个区域贸易协定，而非洲国家平均加入了 2.5 个协定。玻利维亚多民族国和巴拉圭分别加入了 4 个和 3 个区域贸易协定。根据联合国贸易和发展会议(贸发会议)的资料，截至 2015 年 3 月底，内陆发展中国家平均签署了 20 个双边投资协定和 7 个其他国际投资协定。重要的是，内陆发展中国家订立的协议包括有关包容性增长和可持续发展的一个核心重点。

43. 在非洲，区域一体化和合作是决策者们的战略优先事项。有大约 30 项区域贸易协定，包括得到非洲联盟承认的 8 个区域经济共同体的协定，其中 7 个包括内陆发展中国家。但总体而言，当地的发展一直缓慢，非洲内部贸易的份额一直徘徊在非洲贸易总额的 12% 左右。一直在努力建立一个大型区域贸易协定，即《三方自由贸易区协定》。该协定包括 26 个国家(其中 10 个是内陆发展中国家)并借鉴东部和南部非洲共同市场(东南非共同市场)、东非共同体和南部非洲发展共同体内业已存在的协定。此外，计划于 2017 年设立的非洲大陆自由贸易区将进一步加深一体化。

44. 在区域经济共同体内，已作出许多努力，以通过共同方案和统一关于贸易、运输和过境手的政策，并促进边境合作，包括西非经共体联合边境哨所方案、东非共同体海关管理法和东南非共同市场区域关税转口担保制度。

45. 正在次区域内取得某些进展，以加强能源合作和提高内陆发展中国家的连通性。例如，东南非共同市场已发起一项倡议，以促进能源发展、贸易和能力建设方面的区域合作，东非电力联营体制定了一个区域电力建设总计划和电网代码。

46. 欧亚经济联盟于 2015 年成立。该联盟规定在欧洲和亚洲实行货物、服务、资本和劳动力的自由流动，并实现协调、和谐和统一的政策。联盟的成员包括亚美尼亚、白俄罗斯、哈萨克斯坦和俄罗斯联邦；吉尔吉斯斯坦正在加入进程之中。

47. 泛亚铁路和亚洲公路网络将欧洲和亚洲的内陆发展中国家与国际公认的区域走廊连接起来。多个其他项目和协定支持内陆发展中国家努力加强该区域的连通性，并确保协调一致的政策和加快过境运输。2014年9月，上海合作组织成员国签署《关于为国际道路运输创造有利条件的政府间协定》。2014年11月，南亚区域合作联盟成员国，包括阿富汗、不丹和尼泊尔等内陆发展中国家签署了一项电力能源合作框架协定。还编制了关于区域铁路和车辆交通的其他两项协定。影响内陆发展中国家其他重要协定包括经济合作组织、欧洲-高加索-亚洲运输走廊、大湄公河次区域和整个黑海地区的过境和运输协定。

48. 作为南美洲一体化持续进程的一部分，将南共体和安第斯共同体一体化的一个政府间联盟——南美洲国家联盟的组织条约于2011年生效。内陆发展中国家玻利维亚多民族国和巴拉圭均是成员。南美洲区域基础设施一体化倡议，自2000年以来一直在协调南美洲的运输、能源和电信基础设施的发展，该倡议已被纳入南美洲国家联盟的各机构。根据拉加经委会的资料，2012年，玻利维亚多民族国和巴拉圭占该倡议内总投资的16%(192.5亿美元)。截至2013年5月，已经在该倡议下为完成内陆发展中国家铁路和公路运输项目拨款29.26亿美元。

49. 至关重要的是，在有内陆发展中国家的各区域，区域一体化努力不仅要注重关于贸易、贸易便利化、投资和加强区域连通性方面的合作，而且要注重可促进此类国家真正的结构变革和增长的研发和工业政策。在这方面，应鼓励通过建立工业、商业、社会设施和与运输基础设施配套的其他辅助性基础设施，将运输走廊改造成发展走廊。这将有助于促进运输路线周边地区的社会 and 经济发展。内陆发展中国家与其过境邻国之间交流经验和信息也应该成为区域一体化及合作努力的一个组成部分。

#### E. 优先事项五：经济结构转型

50. 至关重要的是，如果内陆发展中国家要在未来十年实现可持续经济增长和消除贫困，它们就需在经济上进行结构性转型。结构转型是一个过程，涉及将经济活动从低附加值和低生产力的活动和部门重新分配给高附加值和高生产率的活动和部门。

51. 平均而言，内陆发展中国家农业的增加值在国内总产值中所占比例呈现下降趋势(图二)。制造业也在下降，尽管下降速度比农业部门慢。2003年至2013年，制造业下降约3%，而农业下降速度是制造业的两倍。与此同时，服务部门所占份额呈现相反趋势，平均增加4%左右。这意味着内陆发展中国家正在经历非工业化。另一方面，在过境发展中国家，趋势有些类似，但制造业所占份额比内陆发展中国家高得多(图三)。

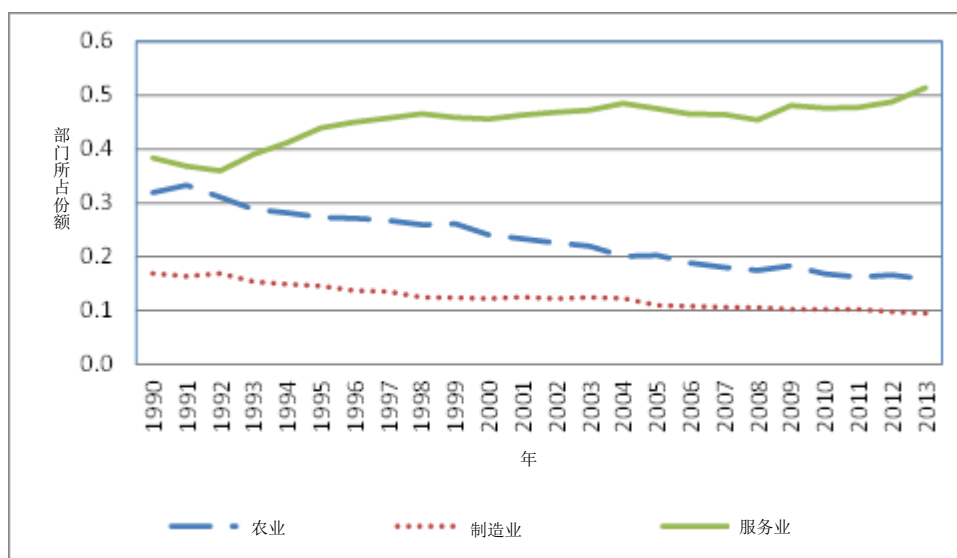
52. 人均国内总产值极低的内陆发展中国家正在经历的非工业化的程度是惊人的。内陆发展中国家的平均人均国内生产总值由2003年的3300美元增至2013

年的大约 5 300 美元。这些收入水平远远低于发达经济体开始非工业化时的收入水平，后者是以 1990 年价格衡量的 9 000 美元至 11 000 美元之间。这意味着，内陆发展中国家正在经历可称之为“过早非工业化”的历程。它们正在比早期工业化国家更早和低得多的收入水平的情况下失去工业化机会。

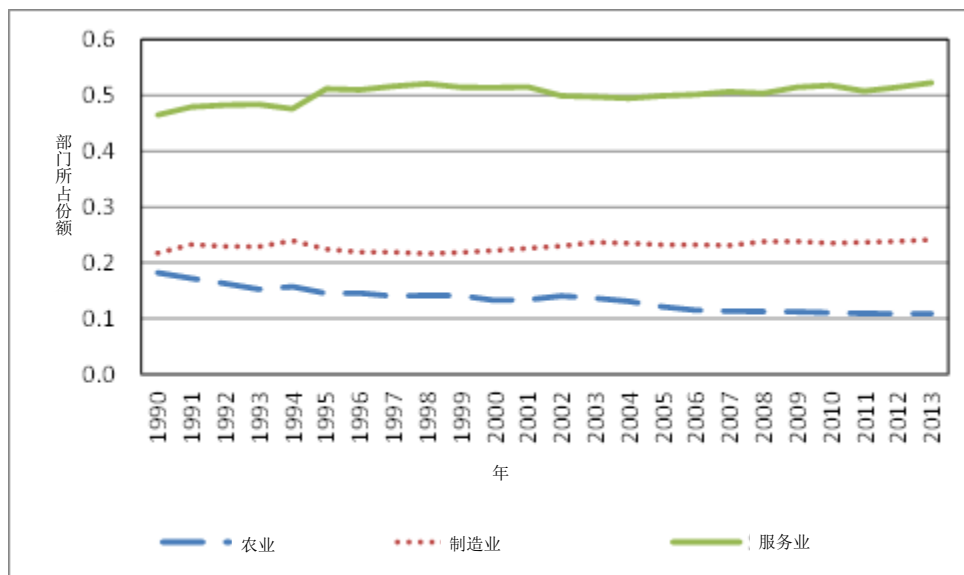
53. 此外，鉴于历史上制造业一直是经济增长和转型的核心，制造业在内陆发展中国家产出中所占份额下降令人担忧。制造业也比其他部门提供了更多的积累资本、利用规模经济和促进技术变革的机会。工业化对内陆发展中国家比对沿海国家更重要，因为这使它们能够减轻由于其内陆位置所产生的障碍。例如，通过工业化，内陆发展中国家能够生产价值/重量比较高的货物，从而降低运输的相对成本。因此，发展制造业对内陆发展中国家是否在全球市场具有竞争能力至关重要。

图二

1990-2013 年经济活动部门增值在内陆发展中国家所占份额(占国内总产值的百分比)



图三  
1990-2013 年经济活动部门增值在过境发展中国家所占份额 (占国内总产值的百分比)



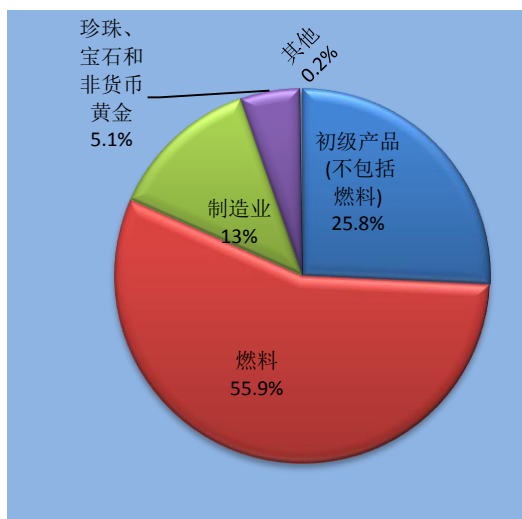
资料来源：世界银行。

54. 高科技出口占内陆发展中国家制成品出口的百分比仅约 20%。低技术含量大大妨碍了内陆发展中国家在全球市场的竞争能力，从而进一步加剧了它们对初级商品和原材料的依赖。为了发展其制造业部门，内陆发展中国家需要从较低技术水平转向较高技术水平。

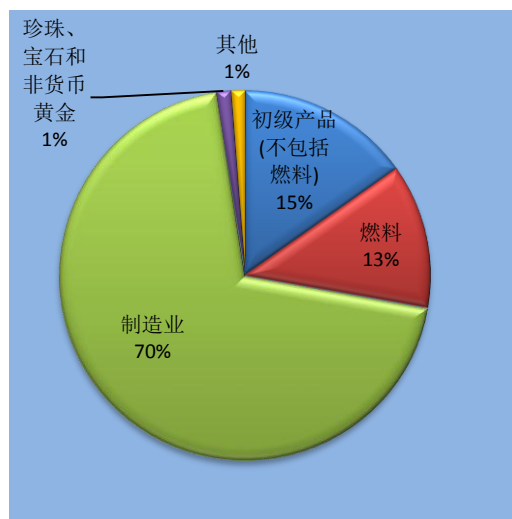
55. 结构转型也有利于就业转向与制造业有关的产业。内陆发展中国家的最新就业数据显示，较高比例的劳动力受雇于农业或服务部门。回顾结构转型可为经济有能力不断产生以高生产率为特点的新的和有活力的活动注入动能，就业数据提供的证据表明，内陆发展中国家依然存在固有的瓶颈。因为许多内陆发展中国家拥有丰富的自然资源，它们可以利用这些资源，创造更多的行业，为更多的公民提供体面和高薪工作。各国政府应鼓励发展劳力密集部门和技术。这样做需要按照工业战略和对劳工的需求适当调整教育目标。

56. 正如上文第 31 段所述，内陆发展中国家的出口高度集中在少数几种产品，主要是出口初级商品(25.8%)和燃料(55.9%)(见图四)，而绝大多数进口是制成品(70%)(见图五)。这一集中程度使这些国家易受全球需求和商品价格波动的破坏性影响。

图四  
2013 年内陆发展中国家的出口总体结构



图五  
2013 年内陆发展中国家的进口总体结构



资料来源：贸发会议数据库。

57. 中小型企业占私营部门的大多数，是创造就业机会的主要贡献者，但它们中许多企业缺乏扩大活动所需的资金和专门知识。在内陆发展中国家，金融公司向私营部门提供的财政资源的价值，包括贷款、购买非股权证券和贸易信贷，仅相当于国内生产总值的 30% 左右。与此形成对照的是，在过境发展中国家，私营部门获得的国内信贷的价值相当于国内生产总值的 80% 以上。必须将向私营企业，特别是中小型企业提供资金问题放在内陆发展中国家的发展战略的前列。

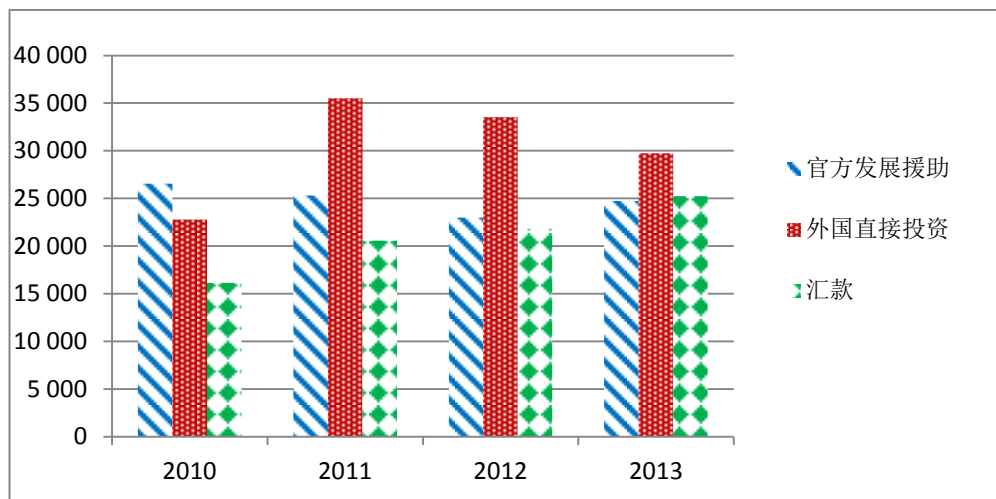
#### F. 优先事项六：执行手段

58. 《维也纳行动纲领》承认，一国发展的主要责任在于该国本身。还强调，加强和扩大内陆发展中国家、其过境邻国、发展伙伴和其他利益攸关方之间的伙伴关系对成功执行该纲领很重要。鼓励发展伙伴酌情提供有针对性的技术和财政支持，以执行《纲领》所列具体行动。在南南合作和三角合作框架下加强伙伴关系、加强公共和私营部门伙伴关系、加强与有关国际和区域组织的伙伴关系以及公共和私营部门行为体之间的伙伴关系，对筹集所需的额外财政资源特别重要。

59. 图六显示了 2010 年至 2013 年期间流入内陆发展中国家的官方发展援助、外国直接投资和汇款。虽然 2013 年给这些国家的官方发展援助净额比 2012 年略有增加 (7.6%)，由 230 亿美元增至 247 亿美元，但仍低于 2010 年的 265 亿美元的水平。

图六  
2010-2013 年流入内陆发展中国家的官方发展援助、外国直接投资和汇款

(单位: 百万美元)



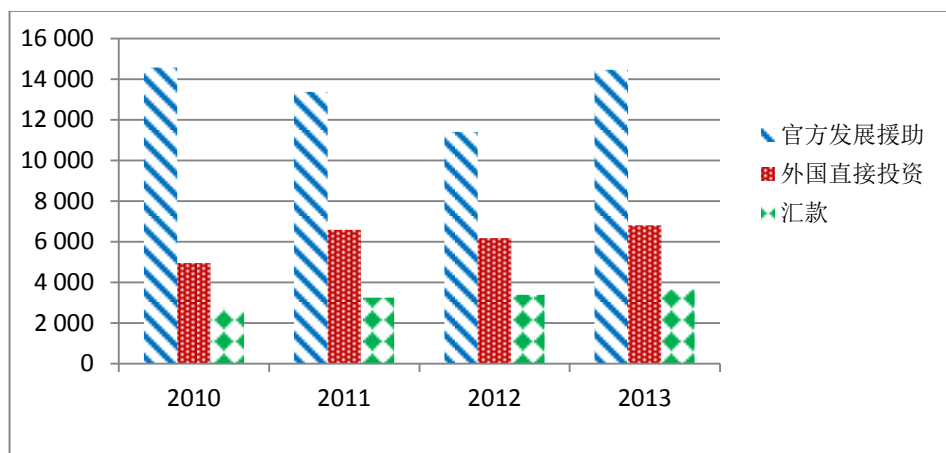
资料来源: 经合组织、贸发会议和世界银行。

60. 如图七所示, 对许多内陆发展中国家, 特别是非洲的那些此类国家来说, 官方发展援助仍是外部资金的一个重要来源。

61. 近年来, 来自传统捐助者的发展合作基金放缓, 这显示了国际援助以及国际商定增加这一援助的承诺的脆弱性。与支持国际商定的发展目标, 包括《维也纳行动纲领》所需的数额相比, 总体援助额远远不够。

图七  
2010-2013 年流入非洲内陆发展中国家的官方发展援助、外国直接投资和汇款

(单位: 百万美元)



资料来源: 经合组织、贸发会议和世界银行。

62. 南南合作和三角合作也酌情通过推动分享最佳做法、人力和生产能力建设、基础设施投资、财政和技术援助以及以共同商定的条件进行技术转让和创新等办法，在补充给内陆发展中国家的官方发展援助方面发挥了作用。需要提供更多的支助，以确保实现《维也纳行动纲领》。

63. 贸易援助与补充政策相结合，促进降低了贸易成本，并增加了基础设施，改善了边境机构和监管程序以及加强了能力。贸易援助与内陆发展中国家开展必要改革的承诺一起，对于内陆发展中国家与全球和区域价值链挂钩或改进它们在其中所处位置也很重要。2013年，给内陆发展中国家的贸易援助支付额为68亿美元。

64. 还必须指出，在各捐助方中，欧洲联盟继续支持内陆发展中国家应对其发展挑战。关键支助领域包括贸易便利化、过境、运输基础设施和区域一体化。在《维也纳行动纲领》框架内，欧盟承诺维持目前对贸易便利化的支助水平，即在签署世贸组织《贸易便利化协定》之后的五年内提供4亿欧元。在目前享受优惠欧洲联盟的普遍优惠制的九十六个发展中国家中，有二十七个国家，该优惠制为发展中国家提供单方面的贸易优惠。四个内陆发展中国家还得益于欧洲联盟委员会促进可持续发展和善政特别奖励安排。2007年至2012年期间，欧盟向内陆发展中国家项目提供了113亿欧元的资金，其中62%分配给了非洲的项目。

65. 外国直接投资通过建立和加强生产能力、出口增长、技术转让、传播生产技能知识、管理技能和资本、创造财富、为高附加值产品和服务开辟新市场以及就业机会，在内陆发展中国家发挥了重要作用。2013年，流入内陆发展中国家的外国直接投资下降了11%，为297亿美元。在2012年略有下降之后，这种情况标志着流入这类国家的外国直接投资有史以来第一次连续两年减少。

66. 2013年，流入内陆发展中国家汇款达252亿美元，超过了流入这些国家的官方发展援助。汇款有可能使人们摆脱贫穷，为小企业提供资金，促进金融普惠，帮助各国解决国际收支平衡和硬通货问题。然而，汇款国和接收国均需扶持性政策，以减少交易费用和利用汇款的发展潜力。

#### 四. 后续行动和审查

67. 《维也纳行动纲领》邀请会员国，特别是内陆发展中国家和过境国，将《纲领》纳入其国家和部门发展战略的主流。邀请各区域和次区域组织、联合国系统实体和国际组织的理事机构将《纲领》纳入其工作方案的主流。在这方面，秘书长致函各会员国以及区域和次区域组织，邀请它们将《纲领》纳入主流。截至2015年6月，七个国家(其中包括一个内陆发展中国家)和两个区域开发银行作出了积极回应。2015年3月，非洲联盟财政、货币事务、经济规划和一体化专门技术委员会和非洲经济委员会非洲财政、规划和经济发展部长会议在其年度联合会议上，通过了关于非洲内陆发展中国家及区域和次区域组织将《行动纲领》纳入主流



第 937XLVIII 号决议(见 [E/ECA/CM/48/7](#))。2015 年 5 月举行的亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)第七十一届会议通过一项有关亚洲的类似决议,即第 71/3 号决议([E/ESCAP/RES/71/3](#))。

68. 联合国系统各实体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等,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公室协调联合国系统内的活动,以确保有效执行《维也纳行动纲领》,包括为内陆发展中国家开展的宣传、国际提高认识和资源调动运动。为此,该办公室与其他联合国实体和相关国际和区域组织协商,拟订了执行《纲领》的一份路线图,以确保所有利益攸关方在执行中的连贯性和更好的协调。

69. 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,与相关国际和区域组织和会员国协作,正在编写一套指标,以便为国家、区域和全球的《维也纳行动纲领》后续行动和审查提供资料。此外,该办公室与赞比亚政府合作,举办了第二次联合国内陆发展中国家问题会议的一次高级别后续会议。在 2015 年 6 月于赞比亚举行的此次会议上,代表们通过了《加速执行内陆发展中国家维也纳行动纲领的利文斯敦行动呼吁》,其中强调了加速执行该纲领所需的关键措施和倡议。

70. 非洲经济委员会正在就下列方面向非洲各区域经济共同体和成员国提供支持:管理和运作过境运输走廊的体制框架、基础设施发展、国际贸易、贸易和贸易便利化、区域一体化和能力建设。欧洲经济委员会正在促进国际运输和贸易便利化以及执行有关国际法律文书、规范和标准。亚太经社会正在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、无纸过境和运输系统技术援助、区域一体化以及贸易和贸易便利化方面的次区域和双边协议。拉加经委会正在就将贸易和运输便利化纳入国家计划和可持续运输和物流政策向内陆发展中国家提供技术援助。

71. 世界银行正在通过发布出版物和数据集来提高认识和传播知识,说明哪些政策管用,哪些政策不管用,并通过在内陆发展中国家和过境发展中国家执行技术援助或投资项目来改善其运输、信通技术连通性、贸易、贸易竞争力和能源发展,以支持执行《维也纳行动纲领》。在 2013-2014 财政年度,世界银行向内陆发展中国家提供约 110 亿美元的贷款援助,以促进基础设施和过境便利。

72. 贸发会议正通过下列方式作出贡献:收集数据,重点关注有关初级商品价值链的最佳做法和政策经验教训方面的出版物和研究,提供有关知识产权技术援助,支持有竞争力的中小型企业 and 提供拟订国家贸易便利化计划和贸易便利化筹备情况需求评估方面的咨询服务。

73. 国际贸易中心(国贸中心)已开始将《维也纳行动纲领》纳入其 2015-2017 年战略计划主流。国贸中心正在协助内陆发展中国家提高小型和中型企业的竞争力,并通过承诺安排和拟定银行肯担保的项目来执行世贸组织《贸易便利化协定》。国际电信联盟正在支持内陆发展中国家制订和实施宽带和信通技术政策。联合国环境规划署正在支持内陆发展中国家减少车辆废气排放和提高燃油经济性以及创建国家绿色经济战略。

74. 世贸组织已经启动了批准《贸易便利化协定》和让其生效的进程,并发起了 2014 年 11 月开始运作的世贸组织贸易便利化协定融资机制。世贸组织正在“减少贸易成本,促进包容性可持续增长”主题下执行 2014-2015 年贸易援助工作方案。

75. 国际道路运输联盟正在着手开展在过境政策、贸易便利化和基础设施发展等领域促进执行《维也纳行动纲领》的项目和活动,如“示范公路举措”,其目的是配合辅助性基础设施以及国际公路货运系统建立一段模范公路。该联盟还与主要国家密切合作,协助其加入《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》。2015 年 4 月 15 日,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和该联盟签署了一份协议备忘录,以便为执行《纲领》开展联合活动。

76. 欧洲安全与合作组织正在提供过境便利和海关治理方面量身定做的技术援助。经济合作组织正在其次区域支助过境政策、贸易便利化和基础设施发展。

## 五. 结论和建议

77. 《维也纳行动纲领》是一个全面和雄心勃勃的发展方案,旨在让内陆发展中国家实现快速、包容和可持续经济增长及减贫。《纲领》将在北南和南南合作以及三角合作的背景下,延续和加强内陆发展中国家、过境国和发展伙伴之间的伙伴关系以及与联合国系统各实体和其他国际组织、私营部门之间的伙伴关系。

78. 有效执行《维也纳行动纲领》的一个重要因素是将其纳入国家及部门发展计划和国际、区域和次区域组织工作方案的主流。内陆发展中国家应带头进一步将《纲领》纳入国家战略主流,以充分执行《纲领》。同样,过境发展中国家也应该将《纲领》纳入主流,以确保其得到有效实施。发展伙伴,包括那些通过南南和三角合作进行参与的伙伴,应优先重视内陆发展中国家,调整其支持,向这些国家的优先事项看齐。

79. 诸如非洲经委会和亚太经社会等联合国系统的一些实体,已作出决定,将执行《维也纳行动纲领》。需要来自联合国的进一步主流化努力和支持,包括在国家一级开展这种努力和支持,区域和次区域组织也需要这种努力和支持。

80. 内陆发展中国家和过境发展中国家,除了扩大和执行成功的贸易便利化举措外,应继续努力精简和统一海关和边界过境程序及手续。

81. 世贸组织所有成员，特别是内陆发展中国家和过境发展中国家应批准《世贸组织贸易便利化协定》，以便使其生效。应向内陆发展中国家提供适当的技术和能力建设援助，以确保其有效执行《协定》的各项规定。
82. 区域一体化是内陆发展中国家提高连通性、竞争力、经济增长和与全球市场联系起来的一个至关重要的工具。内陆发展中国家和过境发展中国家应通过加强区域内贸易和参加区域框架和协议、发展区域基础设施和统一区域政策来加强有效的区域合作。
83. 内陆发展中国家应采取旨在增加诸如制成品和服务等高附加值出口所占份额的国家措施，目的是要实现其出口结构多元化，并充分利用进入全球和区域价值链的机会。发展伙伴应提供技术、资金和能力建设援助，以支持这方面的努力。
84. 为促进结构转型，内陆发展中国家应通过工业和教育政策鼓励发展劳力密集部门和各种形式的技术。
85. 为监测《维也纳行动纲领》的执行情况，需要系统地收集内陆发展中国家和过境国的数据，以监测在贸易便利化方面和在多式联运点的改进。
86. 《维也纳行动纲领》需要更多的资源，以便对下列方面进行投资：基础设施发展和维护、改善贸易便利化、贸易增长、结构转型、应对内部和外部脆弱性以及能力建设。虽然内陆发展中国家已经进行了相当大的努力来调动国内资源，但仍然存在巨大的资金缺口。重要的是，国际社会以官方发展援助、南南合作和三角合作以及加强私营部门的作用等形式提供更多支助。重要的是，国际和区域开发银行为内陆发展中国家提供基础设施专用资金。
87. 重要的是，在执行和贯彻关于通过 2015 年后发展议程的联合国首脑会议的成果文件以及第三次发展筹资问题国际会议亚的斯亚贝巴行动议程时，要充分满足内陆发展中国家的特殊需要，特别是那些与基础设施发展、贸易发展和贸易便利化、区域一体化、生产能力建设和结构转型有关的特殊需要。
88. 在得到过境国和发展伙伴，包括全球机构强大伙伴关系和深化合作的支持下，依靠一贯和专门的努力，内陆发展中国家应该能够把自己变成陆地连通国家。

## 附件

## 统计表

表 1  
国内生产总值、增长率和人类发展指数

内陆发展中国家	国内生产总值 (2005 年不变价格, 百万美元)		国内生产总值的 增长(年度百分比)	人均国内生产总值, 购买力平价 (2011 年不变价格, 美元)		人类发展指数
	2010	2013	2013	2010	2013	2013
阿富汗	10 243	12 679	1.9	1 637	1 884	0.468
亚美尼亚	5 918	6 875	3.5	6 508	7 527	0.730
阿塞拜疆	28 310	30 631	5.8	15 950	16 593	0.747
不丹	1 288	1 490	2.0	6 516	7 167	0.584
玻利维亚多民族国	11 954	14 119	6.8	5 279	5 934	0.667
博茨瓦纳	12 412	15 085	9.3	13 642	16 155	0.683
布基纳法索	7 347	8 887	6.7	1 438	1 588	0.388
布隆迪	1 392	1 578	4.6	725	747	0.389
中非共和国	1 566	1 077	-36.0	901	584	0.341
乍得	8 425	9 704	5.7	1 953	2 055	0.372
埃塞俄比亚	20 784	27 739	10.5	1 081	1 336	0.435
哈萨克斯坦	77 245	92 422	6.0	19 601	22 470	0.757
吉尔吉斯斯坦	3 056	3 589	10.9	2 790	3 121	0.628
老挝人民民主共和国	4 022	5 094	8.5	3 901	4 667	0.569
莱索托	1 763	2 014	4.6	2 235	2 473	0.486
马拉维	3 874	4 333	5.2	737	757	0.414
马里	6 972	7 285	2.1	1 664	1 589	0.407
蒙古国	3 454	5 080	11.6	7 708	10 833	0.698
尼泊尔	10 103	11 370	3.8	1 999	2 173	0.540
尼日尔	4 382	5 242	4.6	841	897	0.337
巴拉圭	11 148	13 122	14.2	7 008	7 833	0.676
摩尔多瓦共和国	3 502	4 048	9.4	3 925	4 542	0.663
卢旺达	3 847	4 725	4.7	1 262	1 426	0.506
南苏丹	10 919	6 351	13.1	3 838	1 965	—
斯威士兰	2 912	3 121	3.0	5 862	5 998	0.530
塔吉克斯坦	3 181	3 945	7.4	2 110	2 432	0.607
前南斯拉夫的马其顿共和国	7 610	7 959	2.7	11 179	11 664	0.732
土库曼斯坦	13 273	18 639	10.2	10 032	13 555	0.698
乌干达	13 275	15 698	3.3	1 515	1 621	0.484
乌兹别克斯坦	21 574	27 303	8.0	4 185	5 002	0.661
赞比亚	12 647	15 318	6.7	3 451	3 800	0.561
津巴布韦	5 202	6 725	4.5	1 484	1 773	0.492
<b>内陆发展中国家平均数</b>	<b>10 425</b>	<b>12 289</b>	<b>6.6</b>	<b>4 780</b>	<b>5 380</b>	<b>0.556</b>
<b>过境发展中国家平均数</b>	<b>277 434</b>	<b>331 553</b>	<b>5.8</b>	<b>6 525</b>	<b>7 131</b>	<b>—</b>

资料来源：联合国统计司、世界银行。

表 2  
选定的基础设施指标

	公路 <sup>a</sup>		铁路 (公里)	移动电话用户 (每 100 人)	互联网使用人数 (每 100 人)	可用得上电的情况 (占人口中的百分比)
	公里	铺设过的地面 所占百分比				
	2000-2011	2003-2011				
阿富汗	23 133(2010)	36(2010)	—	70.7	5.9	41.0
亚美尼亚	7 749(2011)	—	826	112.4	46.3	99.8
阿塞拜疆	18 986(2011)	56(2011)	2 068	107.6	58.7	100.0
不丹	8 366(2011)	34(2011)	—	72.2	29.9	72.0
玻利维亚多民族国	82 288(2011)	12(2011)	3 652	97.7	39.5	80.2
博茨瓦纳	25 798(2005)	33(2005)	888	160.6	15.0	43.1
布基纳法索	15 304(2011)	21(2011)	622	66.4	4.4	13.1
布隆迪	12 322(2004)	10(2004)	—	25.0	1.3	5.3
中非共和国	20 278(2010)	6.8(2010)	—	29.5	3.5	9.5
乍得	40 000(2006)	—	—	35.6	2.3	3.5
埃塞俄比亚	44 359(2007)	14(2007)	—	27.3	1.9	23.0
哈萨克斯坦	97 155(2011)	89(2011)	14 319	184.7	54.0	100.0
吉尔吉斯斯坦	34 000(2007)	—	417	121.4	23.4	100.0
老挝人民民主共和国	41 029(2011)	14(2009)	—	68.1	12.5	66.0
莱索托	5 940(2001)	—	—	86.3	5.0	17.0
马拉维	15 451(2003)	45(2003)	797	32.3	5.4	8.7
马里	22 474(2009)	25(2009)	593	129.1	2.3	16.6
蒙古国	49 250(2014)	24(2014)	1 818	124.2	17.7	86.2
尼泊尔	19 875(2008)	54(2008)	59	76.8	13.3	76.3
尼日尔	19 267(2010)	21(2008)	—	39.3	1.7	9.3
巴拉圭	32 404(2011)	16(2011)	36	103.7	36.9	97.4
摩尔多瓦共和国	12 845(2011)	86(2011)	1 157	106.0	48.8	98.6
卢旺达	14 008(2004)	19(2004)	—	56.8	8.7	10.8
斯威士兰	3 594(2002)	—	300	71.5	24.7	35.2
塔吉克斯坦	27 767(2000)	—	621	91.8	16.0	100.0
前南斯拉夫的马其顿共和国	13 983(2011)	58(2011)	699	106.2	61.2	99.0
土库曼斯坦	59 623(2012)	—	4 980	116.9	9.6	100.0
乌干达	70 746(2003)	23(2003)	2 244	44.1	16.2	14.6
乌兹别克斯坦	81 600(2000)	—	4 280	74.3	38.2	100.0
赞比亚	66 781(2000)	—	2 157	71.5	15.4	18.5
津巴布韦	97 267(2002)	—	3 427	96.3	18.5	36.9
<b>内陆发展中国家</b>	<b>1 083 642</b>	<b>—</b>	<b>45 960</b>	<b>65.4</b>	<b>20.6</b>	<b>42.2</b>

资料来源：世界银行和国际电联。

<sup>a</sup> 与该数字相对应的年份列于括号中。

表 3  
国际贸易、商品出口和进口

	出口总额(百万美元)	进口总额(百万美元)	集中程度指数	多样化指数
	2013	2013	2013	2013
阿富汗	515	8 724	0.28	0.78
亚美尼亚	1 480	4 477	0.21	0.75
阿塞拜疆	31 776	11 156	0.88	0.78
不丹	544	909	0.34	0.78
玻利维亚多民族国	11 657	9 338	0.48	0.80
博茨瓦纳	7 608	7 544	0.79	0.89
布基纳法索	2 356	3 900	0.53	0.82
布隆迪	91	811	0.36	0.71
中非共和国	150	250	0.36	0.78
乍得	4 100	2 800	0.92	0.81
埃塞俄比亚	4 077	14 899	0.33	0.77
哈萨克斯坦	84 700	48 806	0.65	0.74
吉尔吉斯斯坦	1 791	6 070	0.15	0.65
老挝人民民主共和国	2 264	3 020	0.28	0.76
莱索托	847	2 200	0.46	0.85
马拉维	1 208	2 845	0.47	0.82
马里	2 339	3 800	0.53	0.84
蒙古国	4 269	6 358	0.37	0.80
尼泊尔	863	6 452	0.14	0.70
尼日尔	1 600	2 020	0.47	0.84
巴拉圭	9 432	12 142	0.34	0.80
摩尔多瓦共和国	2 428	5 492	0.15	0.65
卢旺达	703	2 302	0.36	0.83
南苏丹	—	—	—	—
斯威士兰	1 895	1 693	0.22	0.70
塔吉克斯坦	1 161	4 151	0.48	0.85
前南斯拉夫的马其顿共和国	4 267	6 600	0.17	0.64
土库曼斯坦	17 000	10 000	0.49	0.81
乌干达	2 408	5 818	0.18	0.72
乌兹别克斯坦	12 643	12 998	0.25	0.75
赞比亚	10 594	10 162	0.59	0.82
津巴布韦	3 507	4 300	0.26	0.76
<b>内陆发展中国家</b>	<b>230 272</b>	<b>222 034</b>	<b>0.36</b>	<b>0.61</b>

资料来源：贸发会议。

表 4  
跨境贸易和物流绩效

	出口一个集装箱 的费用(美元)	进口一个集装箱 的费用(美元)	出口的时间 (天数)	进口的时间 (天数)	物流绩效指数
	2014	2014	2014	2014	
阿富汗	5 045	5 680	86	91	2.07
亚美尼亚	1 885	2 175	16	18	2.67
阿塞拜疆	3 460	3 450	27	25	2.45
不丹	2 230	2 330	38	37	2.29
玻利维亚多民族国	1 440	1 745	22	28	2.48
博茨瓦纳	3 145	3 710	27	35	2.49
布基纳法索	2 305	4 330	41	49	2.64
布隆迪	2 905	4 420	32	43	2.57
中非共和国	5 490	6 335	46	68	2.36
乍得	6 615	9 025	70	90	2.53
埃塞俄比亚	2 380	2 960	44	44	2.59
哈萨克斯坦	5 285	5 265	79	67	2.70
吉尔吉斯斯坦	4 760	6 000	63	73	2.21
老挝人民民主共和国	1 950	1 910	23	26	2.39
莱索托	1 795	2 045	31	33	2.37
马拉维	2 200	2 895	34	39	2.81
马里	2 440	4 540	26	34	2.50
蒙古国	2 745	2 950	44	45	2.36
尼泊尔	2 545	2 650	40	39	2.59
尼日尔	4 475	4 500	56	61	2.39
巴拉圭	1 850	2 275	29	30	2.78
摩尔多瓦共和国	1 510	1 870	23	27	2.65
卢旺达	3 245	4 990	26	27	2.76
南苏丹	5 335	9 285	55	130	—
斯威士兰	1 980	2 245	17	23	—
塔吉克斯坦	9 050	10 650	71	70	2.53
前南斯拉夫的马其顿共和国	1 376	1 380	12	11	2.50
土库曼斯坦	—	—	—	—	2.30
乌干达	2 800	3 375	28	31	—
乌兹别克斯坦	5 090	6 452	54	104	2.39
赞比亚	5 165	7 060	51	53	2.46
津巴布韦	4 265	6 160	53	71	2.34
<b>内陆发展中国家平均数</b>	<b>3 444</b>	<b>4 344</b>	<b>41</b>	<b>49</b>	<b>2.49</b>
<b>过境发展中国家平均数</b>	<b>1 301</b>	<b>1 599</b>	<b>22</b>	<b>27</b>	<b>2.69</b>

资料来源：世界银行。