



第七十二届会议

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 71/239 号决议提交的。大会在该决议中请秘书长向大会第七十二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》执行进展情况的报告。

* A/72/150。



一. 导言

1. 内陆发展中国家面临涉及其地理劣势的结构性挑战，这导致运输和贸易成本过高，使这些国家在竞争力、创造就业机会、融入世界市场、经济增长和总体的可持续发展方面面临障碍。内陆发展中国家进出口商品的成本要比沿海国家多一倍以上，所花的时间要比过境国多一倍。因此，这些国家的发展水平平均要比不是地处内陆的情况低 20%。

2. 《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》表明，国际社会承诺以更加协调一致的方式应对上述挑战，并推动提高有助于消除贫困的可持续的包容性增长的速度。该方案侧重于六个优先行动领域，并列有到 2024 年应实现的具体目标。

3. 雄心勃勃的变革性《2030 年可持续发展议程》和 17 项可持续发展目标提供了一个涉及可持续发展的三个层面-经济、社会和环境-的全球整体发展议程，如果立即、有效并大规模地予以实施，将消除极端贫穷，从而使世界大为改观。《2030 年议程》重新侧重于处境特殊的国家，包括为此满足内陆发展中国家的特殊需要。《维也纳行动纲领》是《2030 年议程》的一个组成部分，充分执行该纲领对于内陆发展中国家实现可持续发展目标至关重要。《维也纳行动纲领》的执行将有助于确保落实《2030 年议程》中不让任何一个人掉队的原则。

4. 本报告是评估《维也纳行动纲领》的执行进展情况第三次报告(前一次报告见 A/71/313)。本报告着重说明了联合国各实体在《纲领》后续行动方面的作用，并提出了一些加快落实《纲领》的建议。

二. 内陆发展中国家最近的社会经济发展以及在实现可持续发展目标方面进展情况概览

5. 从 2003 年到 2013 年，内陆发展中国家的国内生产总值增长率平均为 7%。增长率从 2007 年较高的近 10% 下降到 2009 年的 4.9%。许多这些国家在 2010-2013 年期间实现增长复苏，但内陆发展中国家在 2014-2015 年的国内总产值年均增长率仅为 4.9%。2016 年，内陆发展中国家的经济增长率估计为 2.6%，比 2015 年低 1 个百分点以上。

6. 只有六个内陆发展中国家在人类发展指数方面排名较高。2015 年，内陆发展中国家指数均值为 0.57，最高的是 0.79，最低的是 0.35。2015 年，在人类发展评分较低的 41 个国家中，有 15 个是内陆发展中国家。

7. 要于 2030 年之前在内陆发展中国家消除极端贫穷，就将需要更大规模的持续努力。内陆发展中国家生活在每天 1.90 美元国际贫困线以下的人口百分比从 2002 年的 48.6% 降至 2012 年的 30.5%。其生活在贫困线以下的就业人口百分比也已随着时间的推移不断下降，从 2000 年的 47.2% 降至 2016 年的 23.7%。

8. 关于目标 2, 过去 15 年来, 内陆发展中国家的营养不良发生率有所下降, 从 2000-2002 年的 33.6% 降至 2014-2016 年的 22.7%。这些国家在 2014-2016 年的营养不良发生率估计比发展中国家的整体均值高出 76%。

9. 关于目标 3, 也就是确保健康的生活方式和促进各年龄段人群的福祉, 内陆发展中国家在降低五岁以下儿童死亡率方面一直有稳步改善, 从 2000 年的每 1 000 例活产中的 139.7 例降至 2015 年的 67.9 例。然而, 这一数字仍大大高于发展中国家的均值。自 2000 年以来, 艾滋病毒感染率有所下降, 从 2000 年每 1 000 名未受感染者中的 2.13 个新病例下降至 2015 年的 0.84 个, 妇女和儿童在这方面的改善特别显著。在疟疾和结核病指标方面也取得了进展, 但内陆发展中国家发病率仍高于发展中世界的均值。

10. 关于目标 4, 在 2000-2014 年期间, 入学指标有总体改善。在有关性别平等和增强所有妇女和女童权能的目标 5 方面持续取得进展, 报告称在 15 岁或 18 岁之前结婚的 20-24 岁妇女的比例和生殖器被残割的女童比例有所下降。2016 年, 内陆发展中国家国家议会和地方治理机构 26% 的席位由妇女占据, 高于 23.4% 的全球平均水平。

11. 关于目标 6, 虽然在过去十年已有逐步和稳定的改观, 内陆发展中国家能够获得经改善的饮用水源和卫生设施的平均人口比例依然很低, 远低于世界平均水平。需要增加政府支出, 同时加强当地社区在水和环境卫生管理方面的参与, 农村地区尤其如此。

12. 在有关能源的目标 7 方面, 能获得电力的人口百分比从 2000 年的 34.9% 上升到 2014 年的 48.5%。过去十年中可再生能源在总体能源组合中所占比例不断下降的趋势, 在过去一年继续存在。这是因为油气资源的发现和利用日益增多。

13. 在有关行业、创新和基础设施的目标 9 方面, 空中客运和货运继续增长, 2015 年达到历史最高水平。制造业在国内生产总值总额的比例几乎保持不变, 从 2015 年的 9.3% 略降至 2016 年的 9.2%。研究和开发支出占国内生产总值的百分比在 2013 年到 2014 年保持不变, 但研究人员数量有所增加。用于基础设施的官方国际支助在过去 15 年里逐步增加。

14. 在有关伙伴关系的目标 17 方面, 流向内陆发展中国家的官方发展援助从 2014 年的 261 亿美元减少到 2015 年的 248 亿美元。以商品出口在全球出口中所占比例衡量的内陆发展中国家对国际贸易的参与率, 从 2003 年的 0.58% 上升到 2012 年最高的 1.22%, 之后降至 2016 年的 0.9%。

15. 关于目标 11 和目标 12, 2014 年城市中的细颗粒物平均水平为 44%, 而世界平均水平为 45%。以每单位及人均国内生产总值的材料足迹来衡量的物质消费一直呈上升趋势。

16. 内陆发展中国家特别容易受气候变化、特别是干旱、荒漠化、土地退化和冰川融化的不利影响之害。大多数内陆发展中国家依赖雨浇农业, 而且它们的大多

数农用土地处于干旱和半干旱地区，其特点是降雨量非常多变。森林面积仍在继续缩小，减至 2015 年占土地总面积的 15.7%。

17. 关于目标 14,《联合国海洋法公约》规定内陆国家有权利利用海洋和海洋资源；在公平的基础上参加利用同一次区域或区域沿海国的专属经济区多余海洋生物资源的适当部分；在与其资源同属人类共同遗产的国际海底区域内开展活动。尽管如此，正在行使这些权利的内陆发展中国家不多。它们的参与十分有限，原因是资源不足、缺乏认识以及出海通道有限，因此，它们需要财政和技术支助才能推动执行目标 14。

三. 《维也纳行动纲领》优先事项的执行情况

优先事项一：基本过境政策问题

18. 《维也纳行动纲领》突出强调必须有一个有利的法律框架，特别是统一、简化各种规则和文件并使其标准化，包括充分和有效地执行运输和过境问题国际公约。下表列出了内陆发展中国家和过境国目前批准重要国际法律文书的情况。最近的批准包括阿富汗 2016 年 7 月批准加入世界贸易组织(世贸组织)，成为其第 164 个成员。另有九个内陆发展中国家在本报告所述期间批准了《世贸组织贸易便利化协定》。中国和印度现在是《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》(《国际公路货运公约》)的缔约方。摩尔多瓦共和国加入了《集装箱海关公约》，土库曼斯坦加入了《协调统一货物边境管制国际公约》。

19. 下表显示，虽然内陆发展中国家和过境国在批准公约方面取得了一些进展，仍然需要开展更多的工作。

促进贸易和运输便利化的重要国际公约批准情况

公约	内陆发展中国家	过境国	世界共计
《世界贸易组织贸易便利化协定》(2013 年)	19	20	121
《京都公约修订本》(2006 年)	18	23	110
《世界贸易组织协议》(1994 年)	26	30	164
《联合国海洋法公约》(1982 年)	20	29	168
《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	7	71
《协调统一货物边境管制国际公约》(1982 年)	12	2	58

来源：法律事务厅、欧洲经济委员会、世界海关组织和世界贸易组织(2017 年 8 月 7 日更新)。

20. 就区域一级而言，在亚洲，《政府间陆港协定》于 2016 年 4 月生效。此后，又有五个国家批准了该《协定》。在非洲，举办了能力建设讲习班，传播横贯非洲公路方案和政府间协定的公路标准和规范，以鼓励批准该《协定》。

21. 有关基本过境政策问题的优先领域有三个主要目标。第一个是减少走廊沿线的运输时间，以求实现过境货运每 24 小时可达 300-400 公里。只有一些走廊拥

有可用来监测这一目标进展情况的数据(下文作了着重说明)。在中亚区域经济合作方案提供帮助的八个内陆发展中国家中,公路走廊总体绩效在2014年为每24小时550公里,其后增加到到2015年的每24小时556公里,表明该区域已经实现了目标。

22. 在非洲,2015年10月和2016年3月之间收集的北部走廊运输观察站报告的数据表明,从肯尼亚蒙巴萨到以下城市的过境速度为:到坎帕拉每24小时205公里;到朱巴每24小时164公里;到基加利每24小时147公里。这一走廊所有路线的数据都远远低于《维也纳行动纲领》的目标。2015年中部走廊运输观察站年度报告的数据显示,从坦桑尼亚联合共和国达累斯萨拉姆港到以下城市的平均过境速度为:到布琼布拉每24小时393公里;到基加利每24小时398公里;到坎帕拉每24小时432公里。这些数据表明,该走廊区域已经实现了目标。

23. 在拉丁美洲,根据拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)的资料,该区域内陆发展中国家过境货运的平均运输时间低于目标,原因是内陆发展中国家和过境国的运输基础设施方面的制约以及边界过境点的程序效率低下。

24. 总体而言,需要开展具体的研究,以确定内陆发展中国家所使用走廊沿线的运输时间。

25. 第二个目标是大幅减少在边界耗费的时间。世界银行的物流绩效指数可以用来监测在实现这一目标方面取得的进展。该指数是国家六个关键方面得分的加权平均数,这些方面包括:边境管制机构清关程序的效率;贸易和运输有关基础设施的质量;安排价格具有竞争力的装运的难易程度;物流服务的能力和数量。内陆发展中国家2014年的物流绩效指数为2.49,而过境发展中国家的这一指数为2.69。2016年,内陆发展中国家的这一指数为2.43,而过境发展中国家为2.77。需要做出更多努力,才能改善跨界货物流动。

26. 第三个目标旨在减少在铁路、公路和港口之间转运的多式联运点所花费的时间。虽然衡量在这一目标方面所取得进展的数据不容易得到,世界银行的研究表明,在东亚和欧洲大多数港口的货物平均停留时间接近四天。在非洲,德班港相差不多,货物停留时间为四天。在减少货物停留时间方面已经取得了一些进展,达累斯萨拉姆港的货物停留时间从2012年的14天减至2016年的9天,同一时期蒙巴萨港的停留时间从11天减至6天。2012年世界银行报告所查明的其他港口停留时间:喀麦隆杜阿拉,19天;多哥洛美,18天;加纳特马,20天。需要开展更多努力来减少港口停留时间,并且有必要收集并定期更新这一数据,以监测这一目标。

优先事项二:基础设施建设和维护

27. 目前有内陆发展中国家的所有区域正在努力扩大和升级公路和铁路运输基础设施。亚洲公路网络包括143 000公里标准化公路,成员国在升级路线方面取得了进展。2006-2014年期间,该网络中归为三级(被视为最低理想标准)或更好的公路比例从91%增加到92.1%。

28. 横贯非洲的公路总长度为 54 120 公里，沿九个走廊分布。然而，该网络仍有缺失的环节需要补齐。第 7 号横贯非洲公路、包括该公路几个走廊方面目前正在取得进展。

29. 在拉丁美洲，正努力在内陆发展中国家国内和过境邻国改善公路网络。巴拉圭和多民族玻利维亚国正在努力开展公路运输基础设施建设项目。

30. 关于铁路基础设施，所有区域正在作出一些努力，以扩大和改善现有的网络。非洲铁路网有超过 26 362 公里长的缺失环节，而泛亚铁路网有超过 10 500 公里长的缺失环节。亚洲内陆发展中国家最近一些成功的例子包括阿富汗-土库曼斯坦 Lajaward 铁路网(2016 年建成)；以及一条连接中国、哈萨克斯坦、土库曼斯坦和伊朗伊斯兰共和国的铁路(2016 年建成)。

31. 在非洲，吉布提-亚的斯亚贝巴标准轨距国际铁路于 2016 年 9 月启用。肯尼亚启用了一条以蒙巴萨为起点的新的高速铁路，该铁路将延伸到南苏丹、刚果民主共和国和布隆迪。贝宁、布基纳法索、尼日尔和科特迪瓦政府正携起手来共同对科托努-尼亚美-瓦加杜古-阿比让铁路进行重建和升级改造。

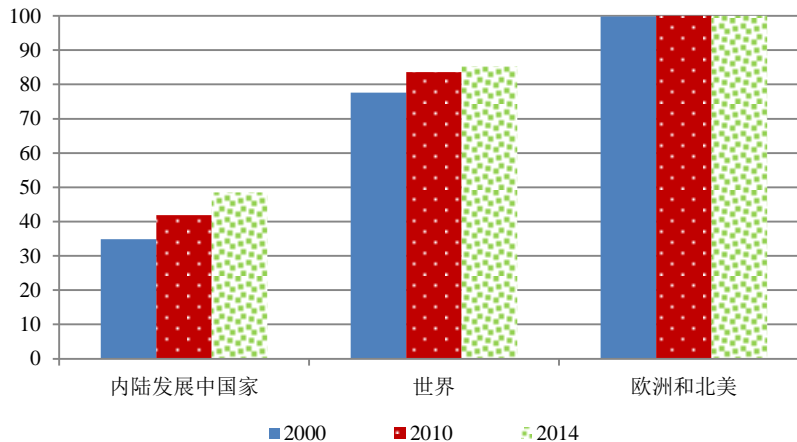
32. 内陆发展中国家空运乘客人数从 2011 年的 2 380 万人增至 2015 年的约 3 000 万人；然而，这仅占全球总数的 0.9%。内陆发展中国家空运货运量较低，2014 年平均仅占全球总数的 0.8%。空运尤为重要，因为空运可让内陆发展中国家直接进出国际市场，而不必通过过境国。

33. 内陆水道对于进入市场很重要，尤其是在拉丁美洲，水道对近一半的内陆发展中国家具有重要意义。其进一步发展和维护对于执行《维也纳行动纲领》至关重要。

34. 关于能源基础设施，内陆发展中国家能获得电力的人口平均比例在 2010 年至 2014 年期间有所增加(见图一)，但是这些国家依然落后于世界平均水平。此外，其至少三分之二的人口依靠生物物质做饭，这突出显示迫切需要改进获得清洁的现代烹饪能源的途径。

图一

可获得电力的人口比例(百分比)



来源：E/2017/66。

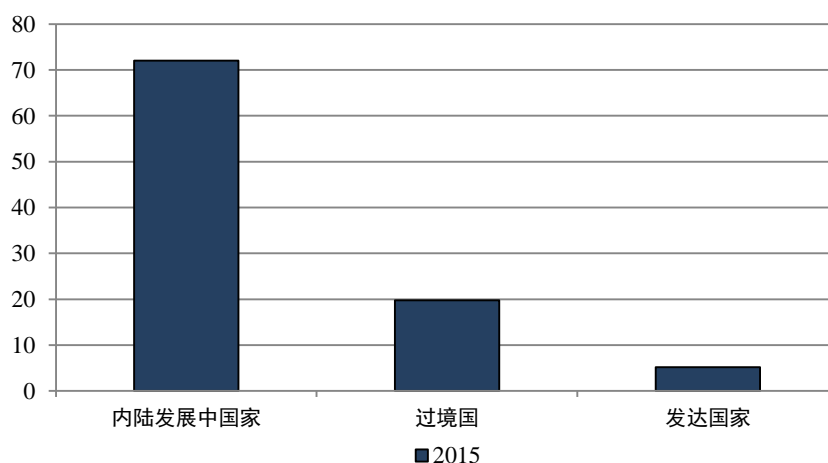
35. 在信息和通信技术(信通技术)方面, 内陆发展中国家的移动电话用户数量出现了强劲增长, 从 2003 年每 100 人中的 3.1 人增至 2015 年的 71.9 人, 因特网用户平均人数从 2003 年每 100 人中的 1 人增至 2015 年的 20.5 人。虽然这是一项成就, 内陆发展中国家仍然落后于其他国家组。

36. 内陆发展中国家宽带费用仍然很高。每月固定宽带价格在发达国家占每月国民人均总收入的 5%, 在过境发展中国家占 20%, 在内陆发展中国家却占 72%(见图二)。同样, 2015 年在内陆发展中国家的移动蜂窝电话分篮子平均价格, 远远高于过境国和发达国家(见图三)。需要作出更多努力, 以降低价格。

图二

固定宽带价格

(占每月国民人均总收入的百分比)

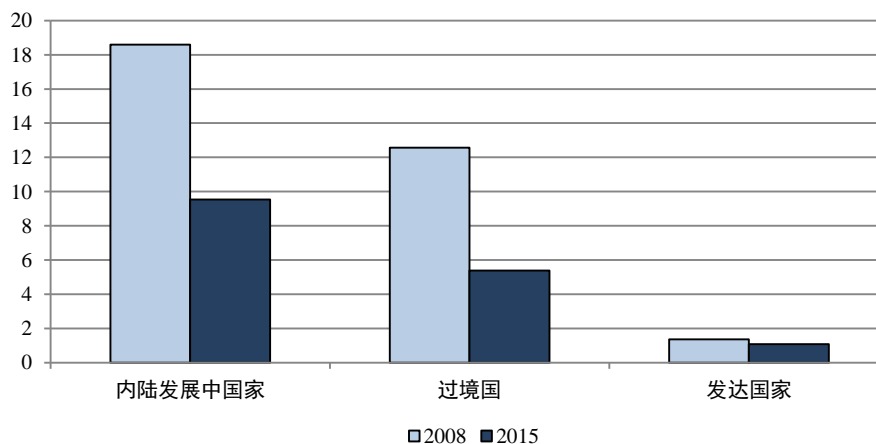


来源: 国际电信联盟

图三

移动蜂窝电话分篮子价格

(占每月国民人均总收入的百分比)



来源: 国际电信联盟

37. 要缩小内陆发展中国家与过境国在现有基础设施方面的差距，并确保基础设施具有抗灾能力并可持续，就需要调动一切来源的基础设施供资。据拉加经委会称，拉丁美洲各国应将大约 6.2% 的年度国内生产总值用于投资，以满足其基础设施需求。然而，该区域的投资只相当于国内生产总值的 2.3%。2015 年这些资本流入中约 1.5% 来自公共部门，其余的 0.8% 来自私营部门。美洲开发银行为该区域内陆国家所批的贷款增多，从 2004-2013 年的 1.27 亿美元增至 2014-2016 年的 3.19 亿美元。

38. 在非洲，若干方案正在支持基础设施发展，包括支持能源、运输、跨界水以及信通技术项目的非洲基础设施建设方案，这些项目估计在 2012-2020 期间的费用为 679 亿美元，另外还包括非洲发展新伙伴关系下的总统基础设施行动倡议。在南南合作方面，中国为几个非洲内陆发展中国家的基础设施投资提供了支持。非洲开发银行主持下成立的非洲 50 基础设施基金，最初认购股份资本总额为 8.3 亿美元，已于 2015 年年底开始开发和资助项目。

39. 在亚洲，亚洲开发银行为区域合作和一体化提供的资金，从 2010 年的 30 490 亿美元增加至 2016 年的 54 290 亿美元，其中 55% 用于运输基础设施。中国正在对内陆发展中国家的运输基础设施建设作出重要贡献，尤其是通过其“一带一路”倡议。该倡议包括沿陆地丝绸之路经济带和将亚洲与欧洲和非洲连接起来的海上丝绸之路的六个走廊。倡议涵盖的内陆发展中国家和过境国将受益于基础设施、贸易、金融和政策方面更高的连通性。2017 年 5 月在北京举行的“一带一路”论坛说明了倡议的一些相关成就，包括：中国-老挝铁路、亚的斯亚贝巴-吉布提铁路以及使“一带一路”与欧亚经济联盟、东南亚国家联盟(东盟)、哈萨克斯坦、蒙古、土耳其和越南的发展战略对接。该倡议还特别为贯彻“一带一路”愿景设立了筹资机制，包括多边性的亚洲基础设施投资银行和中国丝绸之路基金。

40. 在 2017 年全球基础设施论坛上，多边开发银行同意加强协作，以鼓励私营部门投资于基础设施建设，方式是为项目提供联合融资，帮助引起私营部门投资者对公私伙伴关系以及作为机构投资者的一个资产类别的基础设施建设的兴趣。

41. 发展伙伴正在双边基础上为基础设施建设提供支持。例如，奥地利为不丹和尼泊尔的水电项目提供了支持。

优先事项三：国际贸易和贸易便利化

42. 尽管贸易对发展的贡献很大，32 个内陆发展中国家在全球商品出口中所占比例较低，2016 年仅占 0.88%，低于 2015 年的 0.96%。

43. 内陆发展中国家的商品出口自 2012 年以来一直在下降，2012 年的商品出口约为 2 250 亿美元，而 2016 年为 1 400 亿美元。两者相比降低了近 40%，主要原因是商品价格和汇率的下降。

44. 内陆发展中国家 2016 年的贸易赤字约为 380 亿美元，多于 2015 年的 290 亿美元。尽管内陆发展中国家作为一个整体在某些年份有贸易顺差，这些国家大多数长期存在贸易逆差，这对其发展产生了影响。内陆发展中国家面临商品价格下

跌和经济增长缓慢的局面，容易受供资机会减少之害，进而使为贸易逆差融资越来越具有挑战性，导致可持续性问题的。

45. 内陆发展中国家的商品出口依然高度集中于少数原材料，2016年录得的集中度指数(赫芬达尔-赫希曼指数)为0.28。尽管这一数值显示自2014年以来出口多样化有所改善，当时该指数为0.36，大多数内陆发展中国家的该指数仍然较高，显示出口多样化程度低，附加值低，技术含量低。这种情况还表明，内陆发展中国家没有很好地融入全球和区域价值链。此种融入非常重要，因为这是产业转型的一个渠道。

46. 贸易便利化是影响内陆发展中国家融入全球贸易和国际价值链的一项关键因素。世贸组织《贸易便利化协定》在2017年2月生效是全球贸易体系中的一个重要节点，因为预期它将解决贸易成本问题，并导致进一步的一体化和贸易增加。

47. 《贸易便利化协定》包含一系列加快商品、包括在途商品的流动、放行和清关的措施。与内陆发展中国家相关的方面包括：信息的公布和提供、过境自由、快速装运、“单一窗口”的建立、授权经营者；在统一工作天数和时数、统一程序和手续、联合管制、分享共用设施和设立一站式边境检查站管制方面的边境机构合作。此外，这些措施规定世贸组织成员有义务提高透明度，执行精简和现代化的边境程序和管制手段，并通过在规则和决策进程加强纪律性来改善治理。该协定还允许发展中国家将某些条款指定为需要通过技术援助和能力建设获得执行能力。区域和多边机构、双边捐助方和其他利益攸关方已在提供贸易便利化援助，包括通过世贸组织的《贸易便利化协定》工具加以提供。

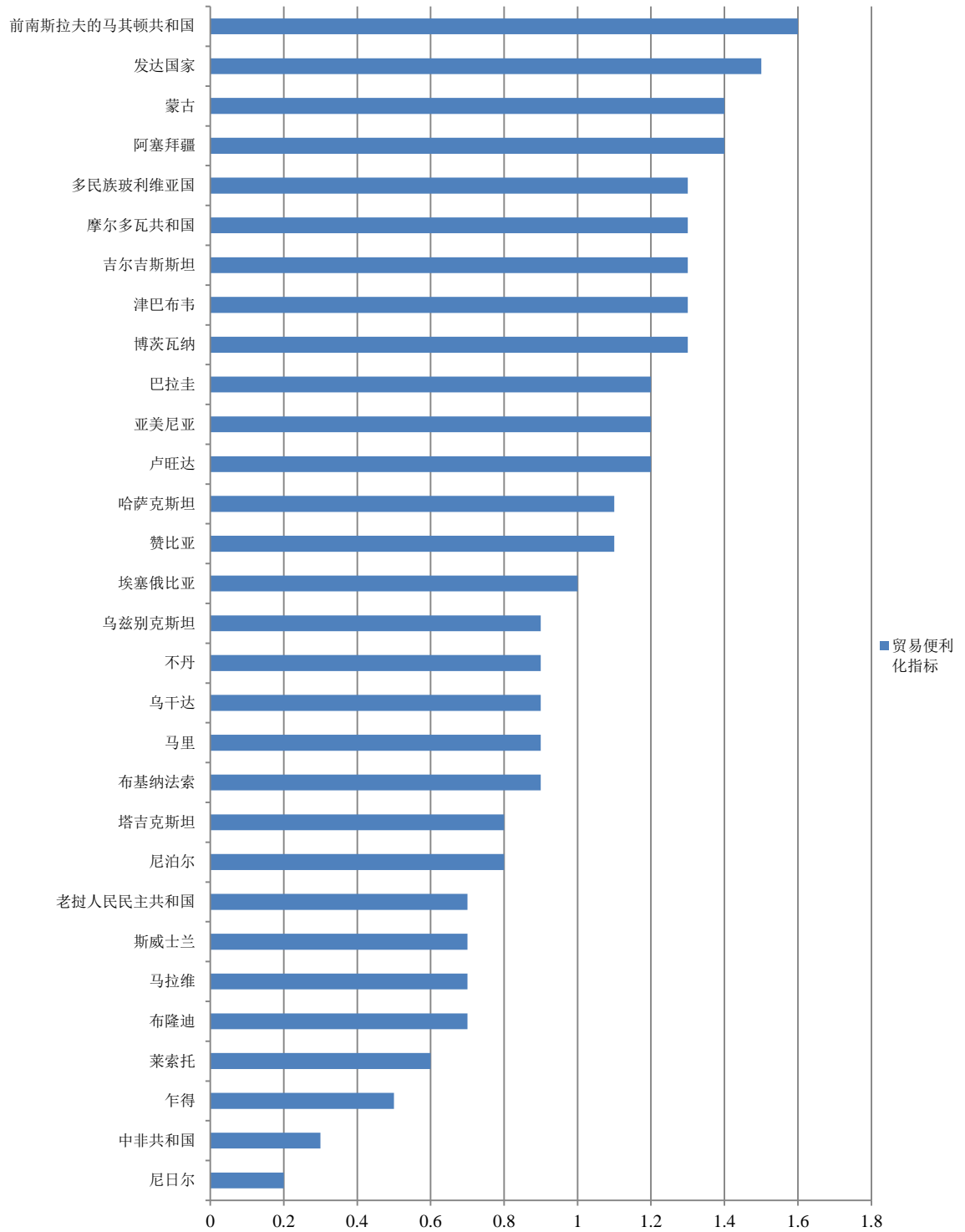
48. 预期可从执行该协定获得的一些经济绩效惠益包括使贸易成本平均减少约15.4%。该协定预计还将在对于可持续发展至关重要的一些领域帮助发展中国家，例如出口多样化、参与全球价值链以及吸引投资的能力得到提高。

49. 作为执行《贸易便利化协定》工作的一部分，发展中国家成员一直在提交其A类承诺、即已执行措施的通知。到目前为止，世贸组织已经收到96份A类承诺通知，其中18份来自内陆发展中国家。

50. 作为一个群体，内陆发展中国家已将23%的措施确定为A类承诺。只有3个国家确定了B类条款，即成员国将在《协定》生效后一段过渡时期之后执行的措施，并且只有3个国家确定了C类条款，即成员国将在《协定》生效后一段过渡时期之后执行但需要援助和能力建设支持的措施。

51. 经济合作与发展组织(经合组织)贸易便利化指标模拟器清楚地表明，大多数内陆发展中国家贸易便利化执行程度仍然很低。超过一半的内陆发展中国家总体贸易便利化执行程度低于1(见图四)。与其他国家群组相比，内陆发展中国家的平均数为0.97，而发展中国家总体为1.1，发达国家为1.5。贸易便利化指标的数值为0-2，2为一个国家可以实现的最佳执行程度。

图四
内陆发展中国家贸易便利化执行程度指标



来源：经合组织

52. 尽管所有条款都是成功执行《贸易便利化协定》的关键，有一些条款被认为有可能对内陆发展中国家的贸易便利化产生更大的影响。经合组织认为这些条款是：过境、自动化和信息提供。在作为世贸组织成员的 30 个过境国中，只有 7 个正在充分执行关于过境的第 11 条，只有 7 个正在充分执行关于公布和提供信息的第 1 条，只有 6 个已执行有关单一窗口的规定。

53. 为进一步为过境提供便利，内陆发展中国家有必要执行国际公路运输通行证、电子单一窗口系统和一站式边境检查站等举措。

优先事项四：区域一体化与合作

54. 对于内陆发展中国家而言，区域一体化与合作，特别是与其过境邻国密切合作，对于它们的增长和发展至关重要。必须改善跨界基础设施，确保实行统一的贸易和过境政策，从而能开展更顺利、成本更低和更高效的跨界贸易，建设贸易能力和扩大市场。

55. 内陆发展中国家正在积极参加双边和多边区域贸易协定。根据向世贸组织提交的区域贸易协定通知，内陆发展中国家平均是 3.7 项区域贸易协定的缔约国，各国数目从 0 到 9 不等。总体而言，不同区域内陆发展中国家与其邻国开展贸易的程度各不相同。亚洲内陆发展中国家出口目的地限于该区域内的出口份额 2015 年为 77.5%，这反映出口目的地有限。而非洲内陆发展中国家的区域内出口份额为 28.3%，拉丁美洲内陆发展中国家为 49.1%。欧洲四个此类国家的区域内出口份额是 53.2%，但将作为其重要的贸易伙伴之一的俄罗斯列入后则达 67.5%。

56. 在非洲，区域一体化议程体现在一些关键的非洲大陆战略文件中，包括《非洲联盟 2063 年议程》。所有内陆发展中国家都属于一个或多个区域经济共同体，这些区域经济共同体推动区域一体化活动的开展。该区域一个主要的区域一体化努力是正在进行的关于建立非洲大陆自由贸易区的谈判，预计这将大大加强非洲内部贸易，并支持非洲经济体的工业发展和多样化。

57. 在欧亚区域，内陆发展中国家主要参与区域贸易集团以及与邻国的双边和多边自由贸易协定。近年来，一体化和合作努力体现在设立新的机制方面，包括 2015 年 12 月建立的东盟经济共同体和 2015 年 1 月建立的欧亚经济联盟，并体现在加强现有的举措方面，例如《南亚自由贸易区协定》、南亚区域合作联盟和经济合作组织。部门 and 次区域协定已促进了便利过境货物运输，统一和简化条例、要求和海关程序，以及建立一体化的高效过境运输系统，包括在东盟、大湄公河次区域、经济合作组织和上海合作组织框架内。2016 年，印度和尼泊尔之间签署了关于道路连通性和过境的协定，俄罗斯联邦、中国和蒙古签署了一项三边经济伙伴关系协定，其中包括在三国间建立一个经济走廊的 30 多个项目。

58. 在拉丁美洲的区域一体化方面，多民族玻利维亚国是安第斯共同体的成员，巴拉圭是南方共同市场的成员，这两个国家都是拉丁美洲一体化协会和南美洲国家联盟成员，南美洲国家联盟是一个将南方共同市场和安第斯共同体区域协定整合起来的政府间组织。例如，在南方共同市场，正在努力统一海关申报数据和进行区域海关风险管理。

59. 建立包括走廊在内的有效过境系统的联合区域努力，对于确保过境自由、加强内陆发展中国家的连通性并融入区域和全球贸易网络至关重要。非洲若干内陆发展中国家已经与走廊网络连接起来，并且正在参与该区域各自的走廊管理组织，包括北部走廊、中部走廊、马普托走廊、北南走廊、鲸湾港走廊集团、洛美-瓦加杜古走廊等。过境走廊沿线通常由各走廊过境协定管辖。建立非洲走廊管理联盟是为了加强非洲走廊管理机构之间的合作与协调，并促进信息分享。

60. 在欧亚区域，亚洲公路网、泛亚铁路网、中亚区域经济合作方案、欧洲-高加索-亚洲运输走廊方案、黑海经济合作组织和欧亚运输连接项目走廊等走廊网络，将内陆发展中国家与该区域和更广泛的市场连接起来。各国还在寻求建立新的过境路线，就像例如“一带一路”倡议一样。在拉丁美洲，多民族玻利维亚国和巴拉圭都有一些走廊网络，这些网络将它们与区域过境网络连接起来。

61. 在融入内陆发展中国家的许多贸易集团，已经开展努力，建立区域单一窗口体系，将各国国家单一窗口连接起来。率先开展此类举措的包括西非国家经济共同体和东盟，而中亚区域经济合作方案各国同意在 2016-2020 年期间发展其国家单一窗口体系的区域运作能力。

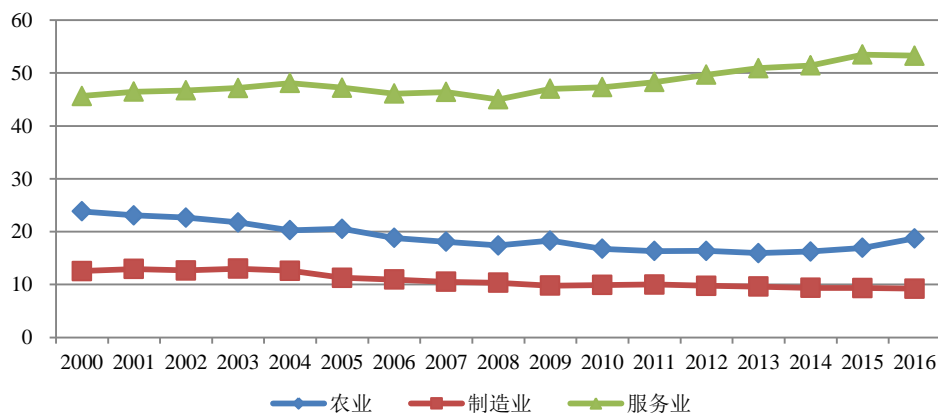
优先事项五：经济结构转型

62. 经济结构转型可被界定为将资源从低生产率部门转移到高生产率部门，其中往往涉及工业发展。从历史上看，随着各国进行结构转型，制成品的需求会增加，农业就业所占份额会减少，工业或城市服务业就业所占份额会增加，生产率也随之而提高。随着服务业的收入增加变得更为普遍，制造业和农业所占份额往往减少，而服务部门所占份额则相应增加，维持了经济增长。

63. 在 2003 年和 2013 年间，内陆发展中国家的制造业增值在国内生产总值中所占份额平均为 10.7%，在 2014-2016 年下降到 9.3%。大多数内陆发展中国家的农业增值在国内生产总值中所占份额也有所下降，而服务业增值在国内生产总值中所占份额则大幅增加(见图五)。这表明，各国正经历过早的非工业化。这些国家的制造业所占份额在其发展初期阶段达到顶峰似乎早于先进经济体，消除了过去实现生产力效益和快速增长的主要渠道。

图五

2000-2016 年按内陆发展中国家经济活动部门分列的增值所占份额(占国内生产总值的百分比)



资料来源：世界银行。

64. 联合国工业发展组织(工发组织)的工业竞争力指数表明了一个国家的工业实绩总体水平。根据这一指数,在2014年排名中,12个内陆发展中国家排在倒数第五位。从内陆发展中国家的工业在就业中所占份额较低可看到其工业化程度有限,因为国际劳工组织估计其工业所占份额为11%,而发展中国家的这一比例总体来说是21%。

65. 制成品在商品出口总数中的所占份额减少也可反映出非工业化现象。其所占份额从2000年的21%下降到2015年的14.6%。不过,自2010年以来,几乎一半的内陆发展中国家的制成品出口份额都有所增加。与此同时,虽然初级商品、宝石和非货币黄金所占份额近些年来已下降,但2015年平均84.1%的所占份额仍证实这些国家对初级商品的高度依赖。相比之下,初级商品占世界出口30%左右。

66. 有利的工商业环境对于一个国家能否建立工业基础至关重要。世界银行营商环境数据库提供的数据库表明,大多数内陆发展中国家的私营部门监管环境都有改善,表明经济向好。2009年到2013年期间,所有内陆发展中国家的监管环境都得到改善,但自2013年以来,有10个国家在监管改革努力中遇到了挫折。此外,评估各国竞争力状况的世界经济论坛全球竞争力指数将5个内陆发展中国家排在2016-2017年审查的前一半国家中,12个则被排在最后四分之一的国家之列。

67. 为促进经济结构转型,内陆发展中国家应努力将生产性资源转到更高附加值和高生产力的部门。这需要利用现代技术和先进的技术。这些国家的高技术含量制成品出口仍很低,具体而言,根据现有的数据,在20个国家中,16个国家的制成品出口低于10%。相比之下,高收入和中等收入国家在这方面的所占份额达19%。在农业占就业很大比例而且是国内生产总值的主要贡献者的国家,应努力提高农业生产力和农业的工业化程度。

68. 可持续旅游业等服务部门也为经济体的多样化提供又一机会。2015年,内陆发展中国家的国际游客抵达人数创下记录,从2005年的1400万人增加到3200万人,在全球市场中所占份额也从1.7%上升到2.7%。

69. 若干内陆发展中国家努力实现经济多样化和转型。例如,乌兹别克斯坦尝试推行进口替代产业化,最初侧重于劳动力密集型工业,再逐渐提高其技术含量。除其他外,哈萨克斯坦目前正着力发展其交通服务、能效和农业。蒙古在其可持续发展计划中确定农业、旅游业、能源和工业原料加工为目标。通过扩大工业基础、支持中小企业、提高生产力和加强行业间联系而实现经济结构改革,是埃塞俄比亚国家发展计划的主要目标。博茨瓦纳正在进行改革,以促进服务业、工业、旅游业和农业的发展。

70. 如果有工商业的参与,就可以更有效地应对经济和发展挑战。虽然向私营部门提供的国内信贷有所增加,即从2003-2013年平均占国内生产总值的26.6%上升至2014-2015年的33.4%,但内陆发展中国家在这方面仍大大落后于其他发展中国家。由于公共部门资金有限,因而需要加强和支持私营部门的作用,特别是中小企业的作用。

优先事项六：执行手段

71. 虽然《维也纳行动纲领》确认任何国家应对本国的发展负首要责任，但其中特别指出必须加强和扩大内陆发展中国家、过境邻国、发展伙伴及其他利益攸关方之间在成功执行《行动纲领》方面的伙伴关系。

72. 2015年，内陆发展中国家获得248.2亿美元，相当于流入发展中国家的官方发展援助总额的16%，少于2014年的261.3亿美元。官方发展援助仍是其中许多国家外部资金的主要来源，占8个内陆发展中国家国民总收入的10%以上。在3个国家中，官方发展援助占国民总收入20%以上，而其2015年的外国直接投资流入额则微不足道。内陆发展中国家的外债存量经过一段时期的大幅减少之后，从2014年占国民总收入43.9%增加到2015年占50.3%。还本付息总额占货物、服务及收入的百分比也从2014年的19.2%提高到2015年的29.3%。截至2017年6月1日，两个内陆发展中国家受债务困扰，6个国家面临债务困扰的风险很高。

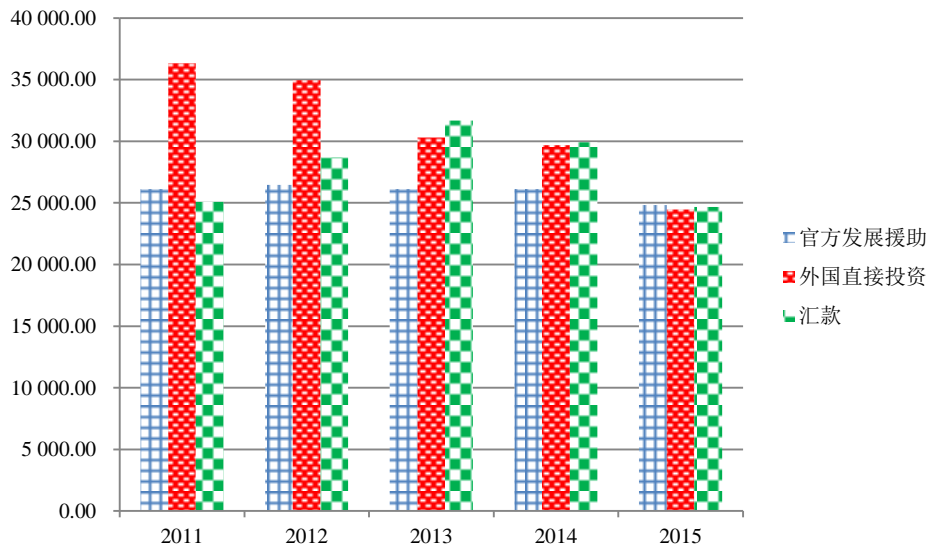
73. 2015年，内陆发展中国家获得的外国直接投资为245亿美元，占全球外国直接投资流量总额1.4%。外国直接投资数额2012年开始减少，并连续4年持续减少。2015年更从297亿美元急剧下降了18%。约一半的内陆发展中国家2015年获得的外国直接投资低于流入该国家组别总额的1%，而3个国家又占该组别总额的50%以上。据联合国贸易和发展会议(贸发会议)称，亚洲和非洲的一些内陆发展中国家的制造业和服务业部门、主要是建筑和银行业有大量的外国直接投资流入。但采掘业仍占外国直接投资的最大份额。

74. 流向内陆发展中国家的汇款减少从2014年持续到2015年，即从299.2亿美元减少到246.7亿美元。

75. 图六显示了2011年至2015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情况。

图六

2011-2015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(百万美元)



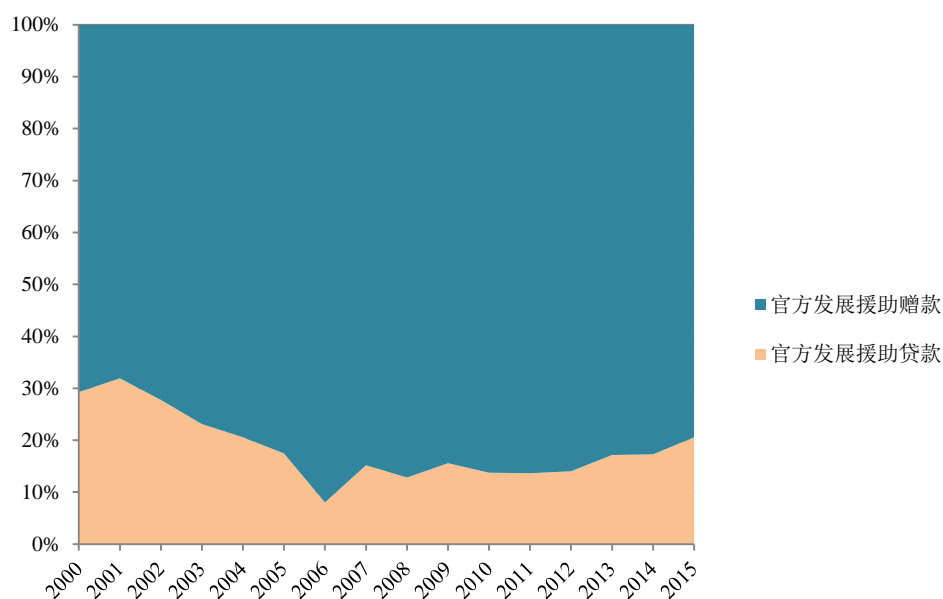
来源：联合国最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室根据经合组织、贸发会议和世界银行的数据。

76. 据经合组织称，2015 年的外部流动(仅包括发展援助委员会成员国和多边组织提供的资金)估计达到约 504 亿美元。与其他发展中国家相比，内陆发展中国家在优惠融资之外调动外部资金的能力有限。与其他发展中国家相比，汇款在外部资源流动占很小的一部分。因此，优惠官方资金流动依然十分重要，在 2015 年所获外部资金总额中占 54%。

77. 2015 年，双边和多边行为体提供的减让性资本流动 80% 以上是以赠款形式提供给内陆发展中国家，而其余部分则以优惠贷款提供(见图七)。

图七

2000-2015 年向内陆发展中国家提供的双边和多边官方发展援助贷款和赠款



78. 2015 年，内陆发展中国家优惠融资提供方中的头十名所提供的资金占总额的 72%，其中美利坚合众国、国际开发协会和欧洲联盟占总额的 43%。阿富汗、埃塞俄比亚和南苏丹获得大部分资金。

79. 虽然基础设施投资仍是优先事项，但各社会部门仍牵头对优惠资金流动和非优惠资金流动进行部门分配。各社会部门(卫生、教育、政府和民间社会及其他部门)获得提供给内陆发展中国家的优惠资金最多，占 2015 年部门可分配援助总额的 55%，其次是基础设施(供水、交通运输和储存、能源和通信)，占 22%。基础设施部门在内陆发展中国家得到的优先重视程度略低于其他发展中国家，后者的基础设施占优惠供资的 25%。

80. 据经合组织称，2015 年又为基础设施额外提供 14 亿美元的非优惠供资。非优惠官方供资的部门分列细目显示，虽然与官方发展援助相比，社会部门获得的非优惠供资份额较小(30%)，但这些部门 2015 年获得的非优惠供资仍最多，其次是基础设施(28%)和生产部门(22%，用于工业、采矿和农业)。

81. 2016 年经合组织发展援助委员会就私营部门通过官方发展融资干预手段筹集的数额进行了一次调查，调查初步结果表明，2012 年至 2015 年流向内陆发展中国家的私人资源另有约 65 亿美元(平均每年 16 亿美元)。该调查还表明，这一部门的主要杠杆工具是担保(29 亿美元)，其次是银团贷款(23 亿美元)。获得这些流动资金的主要部门是采矿业和建筑业(41%)，其次是银行业和商业(27%)、工业(12%)和基础设施(11%)。

四. 后续落实和评估

82. 联合国最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室的任务是调动和协调国际社会为有效执行《维也纳行动纲领》提供支助和资源；确保协调一致地落实这一《纲领》并切实监测和报告其执行情况；宣传和提高对内陆发展中国家的认识，并促进落实和执行《2030 年可持续发展议程》方面的一致性。

83. 高级代表办公室一直在开展宣传工作，鼓励内陆发展中国家将《维也纳行动纲领》纳入其国家发展战略的主流。自《维也纳行动纲领》获得通过以来，有 7 个内陆发展中国家已通过一项新的国家发展战略，其政策发展框架至少体现了《维也纳行动纲领》的 6 个优先领域中的 4 个优先领域(博茨瓦纳、布基纳法索、埃塞俄比亚、老挝人民民主共和国、尼泊尔、乌干达和赞比亚)。不丹表示它正致力于将《行动纲领》纳入其目前正在拟订的新国家发展战略的主流。亚美尼亚最近通过了一项 2016-2024 年期间国家战略，以落实《维也纳行动纲领》并使其主流化。联合国最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室支持博茨瓦纳和蒙古就《行动纲领》主流化开展国家一级的协商。

84. 高级代表办公室还与非洲经济委员会(非洲经委会)、亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)和拉加经委会合作，后者三方协助通过有关《维也纳行动纲领》在国家一级主流化的各项决议，并在 2015 年和 2016 年年度会议期间协助各区域委员会的工作。贸发会议、国际贸易中心和欧洲经济委员会(欧洲经委会)都有具体侧重于内陆发展中国家的方案。

85. 在本报告所述期间，高级代表办公室举办了下列会议：2016 年，协同多民族玻利维亚国和秘书处经济和社会事务部举行了内陆发展中国家可持续交通运输问题高级别会议，并协同奥地利、工发组织和人人享有可持续能源倡议举办了题为“通过创新型伙伴关系加快内陆发展中国家人人享有可持续能源”的高级别讨论会；2017 年，协同越南、世界海关组织(海关组织)和国际公路运输联盟举办了关于促进就过境、贸易便利化和《2030 年可持续发展议程》进行合作的欧亚区域高级别会议；在全球可持续交通运输大会、海洋会议、高级别可持续发展政治论坛和发展筹资后续行动论坛期间与合作伙伴举办了会外活动。

86. 高级代表办公室还举办了机构间协商会议，促进在后续落实和执行《维也纳行动纲领》方面进行更好的协调。高级代表办公室和内陆发展中国家局与世界银行举行联合协商，以促进就这些国家的特殊需要和世界银行对内陆发展中国家的

支助持续进行对话。高级代表办公室协助便利内陆发展中国家参加高级别政治论坛和全球基础设施论坛侧重于特殊处境国家的各种专题会议。

87. 经济和社会事务部 2016 年 11 月在阿什哈巴德举办了全球可持续交通运输大会。大会的成果、即关于各项承诺和政策建议的阿什哈巴德声明指出，必须解决内陆发展中国家的特殊需要。在 2017 年 4 月举行的经济及社会理事会伙伴关系论坛上，理事会探讨了包括内陆发展中国家在内的特殊处境国家的基础设施发展的主要挑战以及基础设施发展公私伙伴关系的潜力。

88. 欧洲经委会向作为中亚经济体特别方案成员国的 5 个内陆发展中国家提供了支助，加强了其实施贸易便利化和开展电子商务的能力。欧洲经委会与联合国贸易便利化和电子商务中心于 2016 年举办了关于世贸组织《贸易便利化协定》主要措施的能力建设培训活动。欧洲经委会和世贸组织 2016 年在阿什哈巴德为中亚经济体特别方案成员国联合举办了区域贸易政策论坛。

89. 亚太经社会 2016 年在莫斯科举办了交通运输问题部长级会议，期间通过了《可持续交通运输互联互通区域行动方案》。亚太经社会还为内陆发展中国家举办贸易政策制定和分析能力建设培训。拉加经委会正在就内陆发展中国家和过境国的公共和私人的交通运输和能源基础设施支出开展分析工作，作为拉加经委会/美洲开发银行/拉丁美洲开发银行的基础设施投资联合在线数据库的一部分。非洲经委会正在就非洲区域一体化评估报告开展分析工作，并协助成员国谈判非洲大陆自由贸易协定。

90. 国际贸易中心在 2015-2016 年协助 8 个内陆发展中国家的政策制定者对贸易便利化措施进行分类，并确定其优先次序，同时考虑到私营部门的观点和中小企业的利益。2016 年，贸发会议为国家贸易便利化委员会成员启动了一项能力建设培训方案，即增强权能方案。该方案将在 6 个内陆发展中国家实施。2017 年 1 月，贸发会议协同其他合作伙伴在日内瓦举办了第一届国家贸易便利化委员会国际论坛。

91. 《联合国气候变化框架公约》秘书处继续支持内陆发展中国家努力应对气候变化的影响。《联合国防治荒漠化公约》秘书处正通过土地退化零增长目标制定方案，支持这些国家落实可持续发展目标 15。联合国粮食及农业组织(粮农组织)继续支持努力提高作物、牲畜和鱼类生产力，并加强粮食安全和营养保障。粮农组织还支持内陆发展中国家参与多边和其他贸易相关的谈判。

92. 联合国开发计划署(开发署)帮助哈萨克斯坦和塔吉克斯坦将执行可持续发展目标主流化。工发组织通过其国家方案和国家伙伴关系方案等，继续向内陆发展中国家提供技术援助。为倡导在内陆发展中国家占据一半的非洲进行结构转型，非洲问题特别顾问办公室与工发组织和非洲联盟共同举办了一次关于非洲工业化筹资问题的高级别活动。

93. 世界海关组织编写和推出了过境准则，并于 2017 年 7 月在布鲁塞尔举办了一次全球过境问题会议。

94. 内陆发展中国家国际智库正在临时管理下开展工作，它需要等待规定其成立的多边协定生效，而协定的生效必须得到 10 个国家批准。迄今，该智库已就内陆发展中国家的贸易政策问题开展了分析工作。

五. 结论和建议

95. 联合国系统承诺将执行《2030 年议程》的工作纳入其所有活动的主流。必须以协调一致的方式将《维也纳行动纲领》纳入《2030 年议程》的后续落实进程，包括纳入高级别政治论坛并在发展筹资及科学、技术和创新方面纳入。内陆发展中国家应寻求在这些后续落实进程中发挥更积极的作用，以确保其特殊需要得到充分考虑。

96. 鼓励尚未将《维也纳行动纲领》纳入本国战略主流的内陆发展中国家将其纳入，确保《行动纲领》得到落实。还鼓励这些国家将《2030 年议程》纳入各国的发展规划主流，促进其与《维也纳行动纲领》协调一致地得到执行。鼓励尚未这样做的国际组织和区域组织将《行动纲领》纳入各自的工作方案主流。

97. 需要大量投资来支持内陆发展中国家努力消除贫困和饥饿，并改善卫生、教育、水和环境卫生。

98. 鼓励内陆发展中国家和过境国加强就成功的可持续发展政策、举措和解决办法交流经验和最佳做法，加快实现可持续发展目标和《维也纳行动纲领》，效仿和推广各项最佳做法举措。

99. 鼓励内陆发展中国家和过境国就基本过境政策、法律和条例进行合作和协调，并努力加强过境自由。鼓励国际组织加大技术援助和能力建设支持，促进有效加入、批准和执行相关国际公约和区域协定。

100. 鼓励内陆发展中国家和过境国在发展伙伴、多边金融和发展机构及区域银行的支持下，协作建立安全、可靠、高效、优质、可持续和具有抗灾能力的基础设施，包括过境交通运输系统、可再生能源及信通技术。

101. 多边和区域开发银行应支持内陆发展中国家和过境国开发资金上可行、环境友好且获得当地社区接受的银行肯担保的、可执行的基础设施和交通运输项目。

102. 鼓励各国政府和私营部门共同努力发起公私伙伴关系，支持基础设施建设。

103. 作为世贸组织成员的内陆发展中国家和过境国应加快执行《贸易便利化协定》。鼓励发展伙伴增加向内陆发展中国家和过境国提供技术、财政和能力建设援助，以便有效执行该《协定》。

104. 内陆发展中国家和过境国应参与区域贸易、过境和交通运输协定，建设跨界基础设施，确保贸易和过境政策的协调统一，以此加强合作和区域一体化努力。

105. 内陆发展中国家和过境国应考虑建立和加强区域协调机制，如区域贸易便利化委员会或走廊管理委员会，为区域贸易和过境提供便利。

106. 为促进经济结构转型，内陆发展中国家应努力将生产资源转向现代更高附加值和高生产力的部门和活动，如制造、服务和技术上先进的生产，努力实现农业的工业化。
107. 鼓励内陆发展中国家制订旨在创造一个有利的工商业和监管环境的国家政策，这种环境对于各国能否建立工业基础、提高竞争力、吸引投资以及融入全球价值链和实现可持续经济增长来说至关重要。
108. 鼓励发展伙伴增加向内陆发展中国家提供官方发展援助。
109. 鼓励发展中国家加强南南合作和三方合作，以便有效执行《维也纳行动纲领》。
110. 需要作出更大的努力，定期收集数据，以用来监测《维也纳行动纲领》的优先领域 1 和 2 的具体目标。
111. 大会第 69/137 号决议呼吁大会召开一次有关《维也纳行动纲领》执行情况的中期审查会议，大会应考虑根据这一要求举行这样一次会议。

附件

统计表

表 1

内陆发展中国家的国内生产总值、增长率和人类发展指数

国家	国内生产总值(2005年 价格不变, 10亿美元)			国内生产总值增长 (年度百分比)	人类发展 指数
	2003	2014	2015	2015	2015
阿富汗	5.89	13.63	13.30	-2.41	0.479
亚美尼亚	4.15	7.58	7.81	3.02	0.743
阿塞拜疆	9.47	30.87	31.08	0.66	0.759
不丹	0.72	1.57	1.65	5.21	0.607
多民族玻利维亚国	8.78	14.89	15.61	4.85	0.674
博茨瓦纳	9.25	15.59	15.55	-0.26	0.698
布基纳法索	4.81	8.95	9.31	4.07	0.402
布隆迪	1.06	1.66	1.59	-4.10	0.404
中非共和国	1.34	1.12	1.17	4.80	0.352
乍得	4.63	13.78	14.69	6.60	0.396
埃塞俄比亚	9.58	30.56	33.50	9.61	0.448
哈萨克斯坦	47.51	96.03	97.18	1.20	0.794
吉尔吉斯斯坦	2.30	3.72	3.85	3.47	0.664
老挝人民民主共和国	2.38	5.40	5.81	7.56	0.586
莱索托	1.30	2.08	2.14	2.82	0.497
马拉维	3.36	6.21	6.39	2.95	0.476
马里	6.03	14.28	15.36	7.61	0.442
蒙古国	2.47	6.35	6.50	2.30	0.735
尼泊尔	7.65	12.32	12.65	2.73	0.558
尼日尔	3.16	5.59	5.79	3.61	0.353
巴拉圭	8.22	13.72	14.14	3.08	0.693
摩尔多瓦共和国	2.59	4.26	4.22	-0.75	0.699
卢旺达	2.20	5.05	5.41	6.95	0.498
南苏丹		8.26	8.43	2.03	0.418
斯威士兰	2.86	4.19	4.26	1.66	0.541
塔吉克斯坦	1.96	3.99	4.16	4.20	0.627
前南斯拉夫的马其顿共和国	5.71	8.27	8.59	3.84	0.748
土库曼斯坦	11.95	35.98	38.31	6.50	0.692
乌干达	9.58	19.77	20.84	5.38	0.493
乌兹别克斯坦	12.49	29.70	31.72	6.80	0.701
赞比亚	7.26	15.87	16.32	2.87	0.579
津巴布韦	6.73	12.85	12.99	1.07	0.516
平均	6.69	14.19	14.70	3.58	0.571

来源：联合国秘书处经济和社会事务部统计司、联合国开发署和世界银行。

表 2
内陆发展中国家的国际贸易、商品出口和进口

国家	出口总额 (百万美元, 2016 年)	进口总额 (百万美元, 2016 年)	贸易(占国内 生产总值的 百分比, 2015 年)	出口在全球出口 中的所占份额 (百分比, 2016 年)	出口集中 指数 (2015 年)	以区域内为 目的地的出口 所占百分比 (2015 年)
阿富汗	520	9 150	57.0	0.003	0.27	91.9
亚美尼亚	1 783	3 293	71.8	0.011	0.25	29.9
阿塞拜疆	10 900	9 200	72.6	0.068	0.82	38.9
不丹	470	1 030	92.9	0.003	0.39	84.9
多民族玻利维亚国	6 969	8 374	67.8	0.044	0.44	45.7
博茨瓦纳	7 365	6 120	105.9	0.046	0.80	74.9
布基纳法索	2 400	3 171	65.4	0.015	0.65	24.7
布隆迪	120	755	35.8	0.001	0.44	28.3
中非共和国	93	382	47.2	0.001	0.35	29.0
乍得	1 600	2 200	67.2	0.010	0.88	20.0
埃塞俄比亚	4 612	16 588	37.2	0.029	0.31	2.8
哈萨克斯坦	36 776	25 175	53.1	0.230	0.66	64.9
吉尔吉斯斯坦	1 545	3 919	108.4	0.010	0.32	84.0
老挝人民民主共和国	3 020	4 720	87.0	0.019	0.27	96.8
莱索托	911	1 827	—	0.006	0.30	81.6
马拉维	1 017	2 425	64.8	0.006	0.51	39.1
马里	2 538	3 509	52.1	0.016	0.66	2.2
蒙古国	4 917	3 358	90.4	0.031	0.50	88.5
尼泊尔	740	9 650	53.3	0.005	0.14	73.8
尼日尔	1 050	1 650	56.6	0.007	0.42	23.4
巴拉圭	8 494	9 753	84.5	0.053	0.32	53.2
摩尔多瓦共和国	2 045	4 020	117.5	0.013	0.17	73.0
卢旺达	744	2 293	45.3	0.005	0.30	57.3
南苏丹	—	—	67.4	—	—	—
斯威士兰	1 433	1 337	—	0.009	0.24	91.3
塔吉克斯坦	900	3 100	52.8	0.006	0.51	66.3
前南斯拉夫的马其顿共和国	4 787	6 757	113.3	0.030	0.21	91.0
土库曼斯坦	11 000	7 000	—	0.069	0.75	94.3
乌干达	2 543	5 099	46.5	0.016	0.18	58.0
乌兹别克斯坦	10 000	11 500	42.8	0.063	0.26	62.5
赞比亚	5 801	7 045	84.3	0.036	0.65	24.1
津巴布韦	2 832	3 700	75.6	0.018	0.36	91.7
共计/平均	139 925	178 101	69.5	0.877	0.28	54.3

来源：联合国贸易和发展会议、世界银行和国际贸易中心。