



## 第七十四届会议

暂定项目表\* 项目 21(b)

各特殊处境国家组：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 73/243 号决议提交的。大会在该决议中请秘书长向大会第七十四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。本报告审查了 2014 年至 2019 年期间《维也纳行动纲领》的执行情况，重点评估了所取得的进展和尚待解决的挑战。本报告显示，在《维也纳行动纲领》的优先领域取得了喜忧参半的进展，仍需要做更多的工作。报告载有在今后 5 年内加速执行《维也纳行动纲领》的建议。

\* A/74/50。



## 一. 引言

1. 在第 72/232 和 73/243 号决议中，大会决定不迟于 2019 年 12 月召开《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》执行情况高级别中期全面审查会议。<sup>1</sup> 大会还决定，中期审查应审查内陆发展中国家、过境国和发展伙伴在执行《维也纳行动纲领》方面取得的进展，并将充当论坛交流最佳做法和经验教训、查明所遇到的障碍和制约、克服障碍和制约所需采取的行动和举措以及新的挑战和新出现的问题，以进一步加速执行《维也纳行动纲领》。本报告全面分析了 2014 年以来在执行《维也纳行动纲领》方面取得的进展，并载有加速执行的建议。

2. 报告中所载的信息和分析来自多种来源，包括：内陆发展中国家提交的关于《维也纳行动纲领》执行情况的国家报告；区域审查的结果和背景报告；联合国系统和国际组织提供的信息和数据；会前活动报告；其他实务报告。报告还附有一份关于统计表格的附件。

## 二. 内陆发展中国家社会经济发展概况

3. 内陆发展中国家在社会经济发展方面的进展参差不齐。这些国家的实际国内生产总值增长率从 2014 年的 5.6% 降至 2016 年的 2.9%，为 1998 年以来的最低水平。然而，2017 年，这一比例升至 4.5%，预计 2018 年至 2020 年期间将保持在这一水平。但是，内陆发展中国家群体内部差异很大：9 个国家 2014 年的国内生产总值年增长率超过 7%，2017 年只有 4 个，而 2014 年有 14 个国家的国内生产总值增长率介于 4% 至 7% 之间，2017 年为 17 个。

4. 内陆发展中国家人均实际国内生产总值年均增长率从 2014 年的 3.1% 降至 2017 年的 2.1%，2017 年人均国内生产总值仅为世界平均水平的 15%。这些国家的通货膨胀率从 2014 年的 5.6% 上升到 2016 年的 12.7%，2018 年又降至 7.4%。

5. 内陆发展中国家受到其面临的高贸易成本的不利影响，其贸易成本为过境发展中国家的两倍。<sup>2</sup> 这些国家在扩大国际贸易方面继续面临比沿海国家更大的困难。在本报告所述期间，它们在全球出口中所占份额下降了 18%。

6. 在社会方面，内陆发展中国家低于贫困线的就业人口百分比从 2015 年的 26.8% 降至 2017 年的 25.5%。

7. 在一些与健康和教育有关的指标以及在性别平等和增强妇女和女童权能方面取得了进展。例如，女童在小学入学正规年龄的一年前的净入学率从 2010 年

<sup>1</sup> 阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、不丹、多民族玻利维亚国、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、中非共和国、乍得、斯威士兰、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、马拉维、马里、蒙古、尼泊尔、尼日尔、北马其顿、巴拉圭、摩尔多瓦共和国、卢旺达、南苏丹、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。

<sup>2</sup> 阿尔及利亚、安哥拉、阿根廷、孟加拉国、贝宁、巴西、柬埔寨、喀麦隆、智利、中国、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、厄立特里亚、加纳、几内亚、印度、伊朗伊斯兰共和国、肯尼亚、莫桑比克、缅甸、纳米比亚、尼日利亚、巴基斯坦、秘鲁、塞内加尔、索马里、南非、泰国、多哥、土耳其、坦桑尼亚联合共和国、乌拉圭和越南。

的 34.2% 增加到 2016 年的 43.4%。但获得经改善的饮用水和卫生设施的人口比例仍然很低。内陆发展中国家在 2014 年至 2018 年期间人类发展指数<sup>3</sup> 排名仅提高了 1.5%。2018 年这些国家该指数排名平均比世界平均水平落后 20%。在 2018 年该指数排名最低的 10 个国家中，有 7 个是内陆发展中国家。

### 三. 《维也纳行动纲领》优先事项的执行情况

#### 优先事项 1: 基本过境政策问题

8. 在本报告所述期间，许多世界贸易组织(世贸组织)成员国接受了世贸组织《贸易便利化协定》，特别是如下表所示，26 个属于世贸组织成员的内陆发展中国家中有 24 个接受了该协定，27 个过境国也接受了该协定。

9. 在过去四年中，4 个内陆发展中国家和 3 个过境国加入了世界海关组织(海关组织)《关于简化和协调海关制度的国际公约修正案议定书》(《京都公约修订本》)，这是协调和简化海关程序的最重要文书之一。4 个过境国新加入了《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》：巴基斯坦(2015 年)；中国(2016 年)、印度(2017 年)和阿根廷(2018 年)。此外，一个内陆发展中国家加入了《协调统一货物边境管制国际公约》，两个内陆发展中国家加入了《路标和信号公约》。

#### 促进贸易和运输便利化的主要国际公约批准状况

公约	截至 2014 年 12 月的内陆 发展中国家	截至 2019 年 5 月的内陆 发展中国家	截至 2014 年 12 月的过境国	截至 2019 年 5 月的过境国
世贸组织《贸易便利化协定》(2013 年)	—	24	—	27
《京都公约修订本》(1999 年)	15	19	19	22
《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	11	5	9
《协调统一货物边境管制国际公约》(1982 年)	11	12	3	3
《路标和信号公约》	9	11	8	8

资料来源：法律事务厅、欧洲经济委员会、海关组织和世贸组织。

10. 在本报告所述期间，支持过境的区域、次区域和多边倡议有了重大发展，例如：欧亚经济联盟于 2018 年 1 月通过了一项新的海关法；阿富汗、印度和伊朗伊斯兰共和国于 2016 年签署了一项运输和过境通道协定；南部非洲发展共同体、东部和南部非洲共同市场(东南非共同市场)和东非共同体于 2017 年启动了三方运输和过境便利化方案；非洲大陆自由贸易区于 2019 年 5 月生效；拉丁美洲内陆发展中国家和过境国于 2018 年签署了“巴拉圭-巴拉那水道河运协定第八号附加议定书”。

<sup>3</sup> 联合国开发计划署使用的一个综合衡量指标，其中包括预期寿命、教育和收入。

11. 在本报告所述期间，建设内陆发展中国家和过境国改善过境状况能力的工具也在开发之中。例如，2017年，海关组织发布了过境准则，协助成员国适用国际公约规定的标准。

12. 在本报告所述期间，内陆发展中国家和过境国签署了关于建立和使用陆港的协定。在亚洲，又有5个国家批准了《政府间陆港协定》，该协定于2016年4月生效。

13. 《维也纳行动纲领》的第一个具体目标是减少走廊沿线的运输时间，目标是实现过境货运每24小时运送距离达300至400公里。一些走廊在这个方面取得了进展。只有一些走廊有可用来监测这一目标的数据。中亚区域经济合作方案中道路走廊总体业绩数据显示，2017年总体平均速度为每24小时530公里，表明该次区域已实现这一目标。在铁路运输方面，该方案中只有一个走廊实现了这一目标；有必要努力提高其他铁路走廊的速度。亚洲及太平洋经济社会委员会指出，南亚过境通道尚未实现过境运输速度目标。例如，2017年孟加拉国至尼泊尔(经印度过境)有延误的平均速度估计为每24小时260公里。

14. 在非洲，中部走廊和跨卡拉哈里走廊等一些走廊努力实现了《维也纳行动纲领》的具体目标，其他走廊则未能实现，有时有些走廊没有关于这一指标的现成可用数据。在拉丁美洲，埃斯特城(巴拉圭)-蓬塔格罗萨(巴西)公路走廊平均速度为每24小时560公里，圣克鲁斯(多民族玻利维亚国)-阿里卡(智利)公路走廊平均速度为每24小时442公里，表明《维也纳行动纲领》的目标已经实现。

15. 《维也纳行动纲领》的第二个具体目标是大幅减少在陆地边界耗费的时间。世界银行的物流绩效指数包括六个关键方面，包括：边境控制机构清关流程的效率、与贸易和运输有关的基础设施的质量、安排价格有竞争力的货运的难易度、物流服务的能力和质量。该指数表明，内陆发展中国家2014年的物流绩效指数为2.49，相比之下过境国为2.69，全世界为2.89。2018年，内陆发展中国家的物流绩效指数甚至更低，为2.45，而过境国为2.72，全世界为2.87。需要作出更大的努力，改善货物在国家走廊内和跨国界的流动。

16. 第三个具体目标是大幅度改善各种运输模式间的连通性，以期确保铁路到公路和公路到铁路以及港口到铁路公路和铁路公路到港口的高效转运。虽然没有衡量在这一具体目标方面所取得进展的现成可用数据，但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，德班港基本相同，货物停留时间为四天。在减少坦桑尼亚联合共和国达累斯萨拉姆港和肯尼亚蒙巴萨港货物停留时间方面取得了一些进展，2012年至2017年期间，这两个港口的货物停留时间分别从14天减至9天、从11天减至4天。

17. 总体而言，需要收集数据以监测《维也纳行动纲领》的具体目标。

## 优先事项 2：基础设施发展和维护

18. 在完成缺失环节和普遍改善基础设施质量以提高内陆发展中国家连通性方面取得了一些进展，但挑战依然存在。内陆发展中国家扩大和升级了其公路和铁路基础设施。在本报告所述期间，这些国家委托修建若干公路网和铁路线。根据世界银行的数据，从2014年到2017年，这些国家的铁路线总数增长了10.8%。

19. 目前没有关于道路指标的综合数据。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利用 2009 年至 2015 年的最新数据，计算了以每单位土地面积(平方公里)的铺面公路网长度(公里)计的道路密度，以量化交通运输基础设施，并估计内陆发展中国家的铺面道路密度为 19.1，远低于全球密度 151。就铁路而言，内陆发展中国家的密度为 3.6，而世界平均水平为 9.5。东亚以及西非的内陆发展中国家在公路和铁路方面的缺陷最大。需要加快公路和铁路的发展，以改善内陆发展中国家的连通性和贸易潜力。

20. 发展和维护公路和铁路基础设施连通性的主要制约因素包括财政资源有限、体制瓶颈和技术熟练的人力资源有限。各国铁路仪表的差异仍然是一个挑战。

21. 搭乘全球注册航空公司从内陆发展中国家离境的次数增加了 8.4%，从 2014 年的 401 328 增至 2017 年的 435 209。这些国家在全球空运货物运输中所占份额从 2014 年的 0.9% 上升到 2017 年的 1.4%。空运特别重要，因为它为内陆发展中国家提供了直接进入国际市场的机会。2018 年 1 月，非洲联盟启动了非洲单一航空运输市场，旨在增加非洲大陆在全球航空业所占份额。该市场为非洲内部空运服务的全面自由化提供了条件。截至 2019 年 5 月，已有 28 个非洲国家加入该市场。

22. 内陆水道尤其得到拉丁美洲、东南亚和中部非洲内陆发展中国家的利用。在本报告所述期间，通过巴拉圭-巴拉那水道的内陆水运规模有所扩大，主要原因是大豆产量增加和建造了两个港口。在亚洲，2016 年发表了一项关于澜沧江-湄公河国际航运(中国、老挝人民民主共和国、缅甸和泰国)发展潜力的研究报告，以促进内陆水道的进一步发展。内陆水道面临的主要挑战包括：枯水期水位下降；淤积；发展港口基础设施方面的制约；业务、管理相关和监管问题；与所涉国家的协调。

23. 在能源方面，内陆发展中国家获得电力供应的人口平均比例从 2014 年的 49.5% 增至 2017 年的 56.3%，但内陆发展中国家仍落后于 88.8% 的世界平均水平。欧亚和拉丁美洲内陆发展中国家达到了 90% 以上的普及率，而非洲内陆发展中国家的平均普及率为 32%。尽管内陆发展中国家在 2014 年至 2017 年期间农村地区的电力供应有所增加，但城乡差距仍然很大。

24. 在内陆发展中国家，获得清洁燃料和烹饪技术的机会略有增加，从 2015 年的 28.1% 增加到 2017 年的 28.8%。

25. 内陆发展中国家可再生能源在能源消费总量中所占份额从 2015 年的 44.8% 略微上升到 2016 年的 45%。

26. 以初级能源和国内生产总值计量的内陆发展中国家的能源强度在 2000 至 2016 年期间稳步提高，从 13.3 降至 7.5 兆焦耳/美元(2011 年购买力平价)，这一成就应予保持。

27. 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大幅增长，在 2014 年至 2017 年期间从每百人 66 个增至 72 个。然而，内陆发展中国家大大落后于世界平均水平(每百人 104 个)。内陆发展中国家互联网用户比例从 2014 年的 17.3% 上升到 2017 年的 25.7%，但仍远低于 48.6% 的世界平均水平。内陆发展中国家继续面临宽带成本高的问题，需要做出更多努力来降低价格。

28. 运输、能源和信通技术部门基础设施发展有很大的投资需求。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最近的一项研究估计，内陆发展中国家要想达到全球平均公路和铁路网密度，就需要建造近 20 万公里的铺面公路和 46 000 公里的铁路，费用约为 5 100 亿美元。要缩小这个差距，不仅需要公共部门、私营部门和国际发展伙伴增加资源并探索新的供资来源，还需要努力更好地利用现有资源。

### 优先事项 3：国际贸易和贸易便利化

29. 以全球产品出口份额计，内陆发展中国家在全球贸易中所占份额从 2014 年的 1.19% 降至 2018 年的估计 0.98%。它们的份额从 2014 年至 2016 年降至 0.8%，随后在 2017 和 2018 年略有回升，但仍低于 5 年前的份额。略有回升的原因是世界商品出口增加，主要是初级产品价格上涨所致。

30. 如下图一所示，2018 年内陆发展中国家所占份额仅为过境国(不包括中国)的 10%。它们的出口仍然没有多样化，通常仅限于少数产品。

31. 内陆发展中国家作为一个整体，2015 年和 2016 年的贸易逆差分别为 330 亿美元和 350 亿美元。虽然贸易逆差在 2018 年降至 230 亿美元左右，但其中许多国家存在持续贸易逆差。

图一

### 商品出口在全球贸易中所占份额

(百分比)



资料来源：贸发会议数据库。

32. 在过去五年中，阿富汗和哈萨克斯坦成为世贸组织成员，南苏丹目前正在加入世贸组织的进程中。

33. 国际贸易对内陆发展中国家经济仍然十分重要，表现在进出口占国内生产总值的比例相对较高。这个比例从 2014 年的 68.9% 降至 2017 年的 63.2%，尽管有所下降，但仍高于发展中国家平均水平(57.9%)，也高于发达国家的平均水平(54.3%)。国际贸易对内陆发展中国家的增长至关重要，因为国际贸易是内陆发展

中国家扩大市场范围、缓解有限国内市场所造成的制约、获取实现结构转型所需的资本货物以及获得非本国生产的消费品的手段。

34. 解决内陆发展中国家面临的高昂贸易成本，对于它们融入区域和全球贸易及价值链至关重要。世贸组织《贸易便利化协定》载有关于加快货物跨境流动、放行和清关的规定，包括在途商品，预计可将贸易成本降低高达 17%。

35. 内陆发展中国家正在努力执行世贸组织《贸易便利化协定》，并在其发展伙伴和过境国的支持下采取了一系列措施，以简化贸易条例、文件和程序。在本报告所述期间，内陆发展中国家采取的一些贸易便利化措施和工具包括：跨境无纸贸易、基于电子的过境和运输便利化工具、一站式检查、电子支付以及边检站和海关部门的透明度和现代化。

36. 根据联合国贸易和发展会议(贸发会议)的数据库，在本报告所述期间，10 个内陆发展中国家设立了贸易便利化委员会，使总数达到 24 个内陆发展中国家。在本报告所述期间实施的其他贸易便利化举措包括采用特许经营者文书、建立一站式边境口岸和建立贸易信息门户。

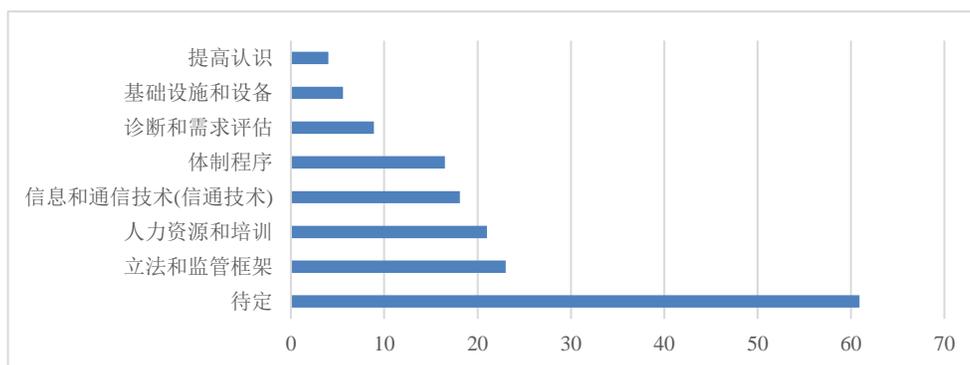
37. 尽管取得了这些进展，内陆发展中国家执行《贸易便利化协定》的情况估计为占应报告规定的 34.3%，而发展中国家和发达国家的这一比例分别为 61.5%和 100%。约 20%的应报告规定已被指定在未来某一日期执行，29.2%被标记为需要技术援助支持才能实施。约 16%的承诺尚未分类。

38. 过境发展中国家执行《贸易便利化协定》对于降低内陆发展中国家面临的高昂贸易成本至关重要。根据过境发展中国家提交的通知，估计它们正在履行约 47.2%的《贸易便利化协定》承诺。

39. 内陆发展中国家仍有待确定其对《协定》中约 60%的规定的技术援助需求。这可能表明需要技术援助来评估这些国家的能力需求。下图二显示了内陆发展中国家经常提出的为执行《贸易便利化协定》而需要技术援助的措施。

图二  
所需技术援助类别

(百分比)



资料来源：世贸组织《贸易便利化协定》。

#### 优先事项 4: 区域一体化与合作

40. 内陆发展中国家对区域一体化与合作越来越感兴趣。2014 年底至 2019 年 4 月 16 日期间, 9 个内陆发展中国家通知世贸组织其已签订了新的区域贸易协定。在此期间, 内陆发展中国家加入的区域贸易协定的平均数目从每个国家 3.34 个增至 3.91 个, 每个国家加入的协定数目从 1 个到 9 个不等。

41. 自 2014 年以来, 参与区域贸易协定的内陆发展中国家在所有区域都有所增加。然而, 欧洲和亚洲的内陆发展中国家平均比非洲的内陆发展中国家加入了更多的区域贸易协定。

42. 平均而言, 目的地在各自区域内的内陆发展中国家出口所占份额从 2014 年的 64.8% 略降至 2016/2017 年度的 64.6%。亚洲内陆发展中国家与其区域邻国的贸易相对较多, 其区域内出口从 75.7% 增加到 78.5%, 而非洲内陆发展中国家的这个份额则从 30.9% 降至 28.7%。拉丁美洲内陆发展中国家的区域内出口份额从 58% 降至 52.4%。

43. 非洲大陆自由贸易区包括关于关税、贸易便利化、过境和海关合作的规定, 这些规定对内陆发展中国家特别有利, 它可以促进内陆发展中国家融入区域价值链, 并扩大它们的贸易能力。预计随着区域一体化导致贸易壁垒的减少, 非洲内部的贸易将继续增长。

44. 包括 3 个内陆发展中国家在内的欧亚经济联盟和东盟经济共同体均于 2015 年成立。2018 年, 哈萨克斯坦、摩尔多瓦共和国与土耳其一道启动了加入《发展欧洲-高加索-亚洲运输走廊沿线多式联运协定》的程序, 该协定基于一个统一的法律框架, 最初由亚美尼亚、阿塞拜疆、格鲁吉亚、吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦于 2009 年签署。

45. 许多内陆发展中国家还加入了“一带一路”倡议, 该倡议可以改善它们在基础设施、贸易、金融和政策方面的连通性, 并成为克服与地处内陆有关的发展挑战的有效机制。

46. 在拉丁美洲, 巴拉圭和多民族玻利维亚国正在参与连接南美洲大西洋和太平洋海岸的雄心勃勃的区域走廊一体化项目。

47. 内陆发展中国家还与其邻国签订了双边和诸边贸易、运输和过境协定。例如, 2015 年, 孟加拉国、不丹、印度和尼泊尔签署了一项机动车辆协定, 以便利货物跨界流动。2016 年, 印度和尼泊尔签署了关于道路连通性和过境的协定。同样在 2016 年, 中国、蒙古和俄罗斯联邦签署了一项关于公路运输的协定以及一项三边经济伙伴关系协定, 以建设三国之间的经济走廊。蒙古和俄罗斯联邦于 2018 年签署了一项关于铁路货物过境运输条款的协定。尼泊尔和中国于 2015 年签署了一项贸易和过境协定。2017 年签署了旨在加强阿富汗、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其和土库曼斯坦之间区域经济合作和互联互通的《青金石过境、贸易和运输路线协定》。

#### 优先事项 5: 经济结构转型

48. 自《维也纳行动纲领》通过以来, 许多内陆发展中国家将经济转型置于其国家发展计划的中心, 并实行了经济多样化和升级、工业化、促进出口和私营

部门发展的战略。一些内陆发展中国家还建立了工业园区、出口加工区和经济特区。

49. 虽然在本报告所述期间取得了一些进展，但内陆发展中国家作为一个整体，在实现结构转型方面只取得了有限的进展。这些国家面临的主要挑战之一是扭转非工业化趋势。它们的经济从农业和制造业转向服务业，其收入水平比早期实现工业化的国家低得多。这些国家制造业部门对国内生产总值的平均增值贡献仍然很低，仅从 2014 年的 9% 略增至 2017 年的 9.6%。

50. 内陆发展中国家农业部门的增值贡献从 2014 年占国内生产总值的 14.3% 增至 2017 年的 15.6%。然而，在有数据可查的 27 个内陆发展中国家中，有 19 个国家的这一比例有所下降。许多内陆发展中国家严重依赖农业和农业加工业来推动结构转型。例如，在东部和南部非洲共同市场、东部非洲共同体及南部非洲发展共同体三方框架内，内陆发展中国家确定优先发展的价值链包括：玉米；木薯；鱼类；皮张、鞋和皮革；糖。提高农业生产力是农业增长和农业加工的关键。然而，气候变化正在对农业生产力产生负面影响，突显了应对气候变化影响的重要性。

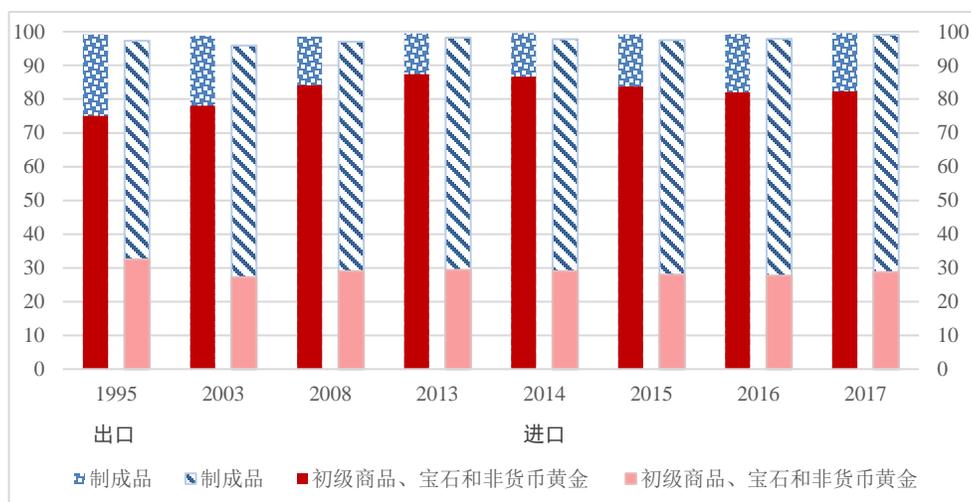
51. 服务业的增值份额持续上升，从 2014 年的 47.3% 上升到 2017 年的 48.3%，但主要是低生产率的服务。

52. 内陆发展中国家面临的另一个挑战是缺乏经济多样化。在 32 个内陆发展中国家中，有 26 个国家依赖初级商品，这意味着初级商品占其出口的 60% 以上。如下图三所示，2014 年至 2017 年，初级商品出口(包括宝石、非货币黄金、石油和天然气)所占份额从 86.6% 降至 82.3%，但与发展中国家整体的 30% 的份额相比，仍然很高。相反，2017 年内陆发展中国家进口的 70.3% 为制成品，高于 2014 年的 68.8%。

图三

### 初级产品和制成品在内陆发展中国家进出口中的份额

(百分比)



资料来源：贸发会议数据库。

53. 出口集中指数<sup>4</sup> 从 2014 年的 0.359 降至 2017 年的 0.239，表明这些国家在出口多样化方面取得了一些进展。然而，发展中国家整体指数为 0.091，相比之下，这些国家的出口结构仍然高度集中。缺乏多样性不仅使内陆发展中国家容易受到外部冲击的影响，而且制约了它们的竞争力以及创造高附加值产品和有意义的生产性就业的能力。

54. 内陆发展中国家有潜力为其经济增值，并在轻工业、服务业、特别是旅游业等领域实现多样化。例如，牛津经济研究所预测，到 2036 年，空运及其所促进的旅游业对内陆发展中国家国内生产总值的贡献将增加到 547 亿美元，比 2016 年增加 162%。

55. 实现结构转型的一个关键动力是私营部门。根据世界银行《营商环境报告》，2014/15 年度至 2017/18 年度，所有内陆发展中国家的商业监管环境都有了改善。在 2017/18 年度，在营商环境便利度方面监管改善最大的 46 个经济体中有 11 个是内陆发展中国家。然而，12 个内陆发展中国家仍处于排名的倒数四分之一之列。

56. 需要作出更多的努力支持私营部门并使私营部门，特别是微型、小型和中型企业能够成长壮大并实现结构转型。内陆发展中国家向私营部门提供的国内信贷价值从 2014 年平均占国内生产总值的 30.9% 增加到 2017 年的 32.4%。然而，与发展中国家整体几乎 100% 的比例相比，这一比例仍然很低。

57. 内陆发展中国家也面临技术强度低的问题。2016/2017 年，在有数据可查的 22 个内陆发展中国家中，有 16 个国家的高技术出口占制成品出口的百分比低于 10%。2016 年，内陆发展中国家的研发相关支出仅占国内生产总值的 0.24%，而且自 2000 年以来一直保持相对稳定。如此低的研发投入不能支持促进经济转型所需的创新水平。

58. 新技术和数字经济，包括电子商务的出现，为内陆发展中国家提供了机会。根据衡量一个经济体支持网上购物准备情况的 2018 年贸发会议企业对顾客电子商务指数，6 个内陆发展中国家排名在该名单的前半部分，20 个内陆发展中国家的指数比上一年有进步。然而，与此同时，14 个内陆发展中国家排在倒数四分之一之列，非洲内陆发展中国家在电子商务准备程度方面尤其落后。内陆发展中国家发展数字经济的主要障碍包括：互联网的使用有限、获得负担得起的信通技术基础设施的机会有限、对在线市场缺乏认识和信任、缺乏在线支付设施、法律和监管框架薄弱、电子商务技能有限。需要作出更多努力，使中小企业为利用数字经济做好准备。

#### 优先事项 6：执行手段

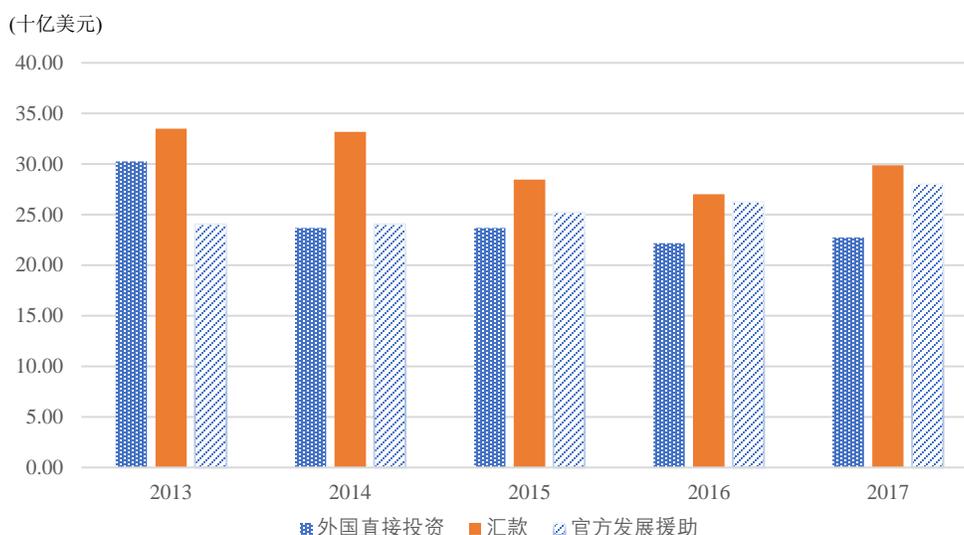
59. 官方发展援助仍然是许多内陆发展中国家外部发展融资的主要来源之一。流入内陆发展中国家整体的官方发展援助从 2014 年的 240 亿美元增加到 2017 年的

<sup>4</sup> 衡量产品集中度的一个指标，也称赫芬达尔-赫希曼指数。指数数值越接近 1 表明一个国家的出口或进口越高度集中在少数产品上。

280 亿美元，占流向发展中国家的官方发展援助总额的 17.2%。官方发展援助继续集中流入少数内陆发展中国家。2017 年，6 个内陆发展中国家获得了官方发展援助流入量的一半以上，而获得官方发展援助最少的 6 个内陆发展中国家约占流入内陆发展中国家的官方发展援助的 3.5%。

60. 官方发展援助在内陆发展中国家国民总收入中所占百分比从 2014 年的 3.35% 增加到 2017 年的 4.04%，而同期在所有发展中国家国民总收入中占比从 0.62% 下降到 0.60%。2017 年，官方发展援助占 6 个内陆发展中国家国民总收入的 12% 以上。下图四显示了 2013 年至 2017 年期间官方发展援助、外国直接投资和汇款流入内陆发展中国家的情况。

图 4  
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



资料来源：贸发会议、世界银行发展指标和经济合作与发展组织。

61. 流入内陆发展中国家的外国直接投资继续下降，从 2014 年的 287 亿美元降至 2017 年的 227 亿美元，占全球流入量的 1.6%。2014 年，内陆发展中国家在全球流入总额中所占份额为 2.1%。此外，在本报告所述期间，外国直接投资仍然集中流入少数几个国家，获得外国直接投资最多的 5 个国家获得的投资占流入全部内陆发展中国家投资的 50% 以上，而其他国家获得的很少。

62. 据贸发会议称，内陆发展中国家的绿地外国直接投资项目从 2014 年的 339 个项目下降到 2017 年的 196 个项目。2017 年，内陆发展中国家仅吸引了发展中国家所有绿地外国直接投资项目的 3%。

63. 流向内陆发展中国家的汇款从 2014 年的 332 亿美元减少到 2018 年的 315 亿美元。与官方发展援助和外国直接投资一样，汇款也集中流入少数几个内陆发展中国家，其中从 2014 年到 2017 年，5 个内陆发展中国家得到的汇款占流入内陆发展中国家总额的 50% 以上。

64. 对内陆发展中国家的促贸援助付款从 2014 年的 60 亿美元增至 2017 年的 72 亿美元。2017 年向内陆发展中国家的付款占向所有发展中国家付款总额的 16.8%。

#### 四. 内陆发展中国家在实现选定的可持续发展目标方面的进展

65. 自《维也纳行动纲领》通过以来,国际社会通过了《2030 年可持续发展议程》,这是一项变革性议程,强调平等和包容,并强调绝不让任何一个人掉队的原则。

《2030 年议程》承认内陆发展中国家的特殊需求,并强调支持执行《维也纳行动纲领》,这也是《2030 年议程》的组成部分。要在内陆发展中国家成功实现可持续发展目标,就必须充分执行《维也纳行动纲领》。

66. 如前所述,就目标 1(在全世界消除一切形式的贫困)而言,虽然取得了一些进展,但内陆发展中国家仍有三分之一的人口生活在极端贫困之中。关于目标 2(消除饥饿,实现粮食安全,改善营养状况和促进可持续农业),内陆发展中国家的营养不足流行率在 2014-2016 年期间预计增至 23.2%,而 2009-2011 年期间则为 22.9%。2015 年,在内陆发展中国家,成年人口中有 51.6%受到中度或严重的粮食不安全的影响,而全球平均水平为 23.9%。气候变化加剧粮食不安全,目前导致全球报告的所有灾害的 80%。

67. 就目标 3(确保各年龄段人群的健康生活方式,促进他们的福祉)而言,2015 年内陆发展中国家的孕产妇死亡率为每 10 万活产 388 人,世界平均水平为 216 人,而且自 2000 年以来一直在稳步下降。5 岁以下儿童的死亡率从 2014 年的每 1 000 例活产 68.9 人,降至 2017 年的 60.8 人。2014 年以来,在新发艾滋病病毒感染病例、结核病、被忽视的热带疾病、非传染疾病和自杀的指标方面也取得了进展。

68. 关于目标 4(确保包容和公平的优质教育,让全民终身享有学习机会)和目标 5(实现性别平等,增强所有妇女和女童的权能),2014 年以来,入学率指标继续全面改善,不过性别差距依然存在。与性别平等以及增强妇女和女孩权能有关的指标继续取得进展。2018 年,妇女占据内陆发展中国家国家议会和地方治理机构 25% 的席位,略高于 2014 年的 24.6%。

69. 关于目标 6(为所有人提供水和环境卫生并对其进行可持续管理),尽管过去几年取得稳步改善,但内陆发展中国家获得经改善的饮用水源和环卫设施的平均人口比例仍然很低,远远低于世界平均水平,农村地区尤其如此。

70. 关于目标 7(确保人人获得负担得起的、可靠和可持续的现代能源),能用电的人口的比例和能源强度在本报告所述期间上升。

71. 就目标 9(建造具备抵御灾害能力的基础设施,促进具有包容性的可持续工业化,推动创新)而言,自 2014 年以来,航空客运和货运持续增长,2014 年至 2017 年,制造业增加值占国内生产总值总数的份额略有增加。

72. 关于目标 13(采取紧急行动应对气候变化及其影响),内陆发展中国家仍然极易受到气候变化的不利影响,气候变化加剧了干旱、荒漠化、土地退化和冰川融化,这是一个令人严重关切的问题。最近气旋“伊代”造成了惨痛的生命和生计

损失，明确提醒我们内陆发展中国家的脆弱性。迫切需要额外资源来支持这些国家拟定和执行国家适应计划。

73. 关于目标 14(保护和可持续利用海洋和海洋资源以促进可持续发展)，内陆发展中国家提高了对它们利用海洋和海洋资源以及在国际海底区域开展活动的权利的认识。

74. 关于目标 15(保护、恢复和促进可持续利用陆地生态系统，可持续管理森林，防治荒漠化，制止和扭转土地退化，遏制生物多样性的丧失)，历史趋势显示出内陆发展中国家毁林增加的趋势，这种情况在《维也纳行动纲领》期间继续存在。

75. 关于目标 10(减少国家内部和国家之间的不平等)和 17(加强执行手段，重振可持续发展全球伙伴关系)，从 2014 到 2017 年，流入内陆发展中国家的官方发展援助增加了 17%。还本付息总额占出口的百分比从 2014 年的 19% 上升到 2017 年的 24.5%，对债务压力的关切日益增加，非洲内陆发展中国家尤其如此。

## 五. 后续行动和审查

76. 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继续协调联合国系统的活动，以促进《维也纳行动纲领》的有效执行。在本报告所述期间，该办公室召开了机构间协商小组会议，与会者讨论了如何更好地协调对执行《维也纳行动纲领》的支助和《维也纳行动纲领》中期审查的筹备工作。

77. 在本报告所述期间，高级代表办公室组织了会议，以宣传和提高认识，支持同行学习和交流最佳做法，并促进《维也纳行动纲领》和《2030 年议程》执行工作的一致性。其中几次会议也是在《维也纳行动纲领》中期审查的背景下组织的，包括：三次区域审查会议(欧亚、非洲和拉丁美洲)；一次内陆发展中国家贸易问题部长级会议和一次运输问题部长级会议；内陆发展中国家贸易和运输问题部长级会议相关的会前专题活动；内陆发展中国家国际智库首届会议；加速内陆发展中国家人人享有可持续能源的会议；促进内陆发展中国家实现经济结构转型和可持续发展的科学、技术、创新和政策的专家组会议；与合作伙伴就能源、信通技术连通性、贸易便利化、外国直接投资、移民和气候变化等问题举行会外活动。该办公室还向内陆发展中国家集团提供实质性后援支助，以制定该集团的立场，促进对全球框架后续行动成果文件进行谈判。

78. 亚洲及太平洋经济社会委员会一直在审查亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021 年)的执行工作，其中包括满足内陆发展中国家的特殊需求。该委员会在本报告所述期间组织了几次有利于内陆发展中国家的部门能力建设活动，目的是：增强交通运输互联互通的可持续性；改善亚欧间交通运输的互联互通；改善道路安全和城市交通；开发公路、铁路和陆港；促进多式联运和跨境运输业务。

79. 拉丁美洲和加勒比经济委员会为决策开发了各种技术工具，为区域协调的后勤政策提出了建议，并为体制建设、促进区域对话和设定物流一体化指标制定了行动，以促进该区域的一体化和可持续发展。
80. 欧洲经济委员会与中亚内陆发展中国家合作，合作领域包括制定国家贸易便利化路线图、建立国家贸易便利化机构、采用国际电子商务标准、发展单一窗口和执行世贸组织《贸易便利化协定》。
81. 非洲经济委员会开展了相关的技术援助，以全面解决内陆发展中国家的制约因素，促进了非洲走廊管理联盟的成立，开展了评估非洲区域一体化的分析工作，并就非洲大陆自由贸易区的谈判向会员国提供了支持。
82. 联合国工业发展组织提供了支助，包括建设贸易能力以开发创收活动，发展农业企业和农产品加工业，促进使用可再生能源，促进清洁生产方法和能源效率，倡导环境保护，并培育多利益攸关方伙伴关系。
83. 联合国项目事务署在许多内陆发展中国家实施了支持《维也纳行动纲领》的项目，包括运输及过境效率、数字通信和能源基础设施领域的工作。
84. 联合国开发计划署通过以下方式支持内陆发展中国家执行《维也纳行动纲领》和《2030年议程》的优先事项：纳入主流、加快步伐和政策支持战略；提供知识交流、宣传工作和扩大伙伴关系的平台；支持为可持续发展目标相关活动融资的方案。
85. 贸发会议通过海关数据自动化系统支持内陆发展中国家和过境发展中国家执行《贸易便利化协定》，该系统为23个内陆发展中国家的海关清关提供了便利。贸发会议还向国家贸易便利化委员会提供了提高生产能力和科学技术方面的能力建设支助。
86. 经济和社会事务部在全球可持续交通运输大会的背景下，为内陆发展中国家提供可持续交通运输方面的支持，并支持这些国家为可持续森林管理获取资金。
87. 国际贸易中心过去四年在内陆发展中国家实施了29个国家项目和5个区域项目，包括将中小微企业纳入价值链，建设妇女和青年人参与国际贸易的能力，促进买卖双方之间的交流。
88. 联合国减少灾害风险办公室制定了仙台框架监测系统，以跟踪《2015-2030年仙台减少灾害风险框架》7项全球目标和与减少灾害风险相关的可持续发展目标的进展情况。截至2019年5月1日，24个内陆发展中国家在使用该监测系统。
89. 国际电信联盟就改善内陆发展中国家的信通技术连通性开展了实质性分析，并提供了技术援助。
90. 世界知识产权组织在4个内陆发展中国家支持建立技术和创新支持中心，开展技术和人力资源能力建设活动，并实施转让适用技术促进发展的项目。

91. 国际民用航空组织举办了一系列全球和区域研讨会，包括在内陆发展中国家举办研讨会，以促进执行旅客身份识别方案，该方案为大幅度加强航空安全和便利提供了框架。
92. 世贸组织继续为执行其《贸易便利化协定》提供支持，包括在内陆发展中国家。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、世贸组织和其他机构为南部非洲发展共同体英语国家举办了一次关于边境机构合作的讲习班。世贸组织启动了贸易便利化协定基金，该基金向难以通过其他途径获得援助的成员提供赠款还针对。内陆发展中国家和过境发展中国家也可受益于该方案。
93. 世界海关组织继续通过制定简化统一边境程序的标准、执行能力建设项目以及加强与发展伙伴的合作与协调，为改善内陆发展中国家的过境系统作出贡献。
94. 商品共同基金努力促进内陆发展中国的经济结构转型。在本报告所述期间，该基金收到了来自 14 个内陆发展中国家的项目提案，并核准了 16 个项目，这些项目将获得总价值 4 520 万美元的资金支持。
95. 世界银行集团支持了 32 个内陆发展中国家中的 30 个，目前在 24 个内陆发展中国家执行 48 个贷款项目，价值为 108 亿美元。主要支助领域包括公路和道路(40%)、电信(20%)、公共行政(16%)和铁路(10%)。
96. 美洲开发银行支持巴拉圭和多民族玻利维亚国，在 2014 年-2018 年期间核准了两国的基础设施开发和维护项目，价值分别为 5.17 亿美元和 6.54 亿美元。
97. 2015-2017 年期间，亚洲开发银行向内陆发展中国家提供了价值 43 亿美元的贷款和赠款，约占整体区域合作和一体化支持的 32%。其中超过 85% 的贷款提供了运输和能源部门。
98. 非洲开发银行支持促进区域一体化的基础设施项目，包括道路、能源、海港和一站式边境检查站的项目。欧洲复兴开发银行投资于欧洲和亚洲内陆发展中国家的运输、电力和能源基础设施项目。
99. 2017 年，欧洲安全与合作组织在中亚组织了关于贸易便利化、过境运输发展以及海关和边境条例各个方面的能力建设活动和有针对性的培训。
100. 国际道路运输联盟继续提高内陆发展中国家和过境国执行《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》的认识，并努力建设这些国家的能力。
101. 内陆发展中国家国际智库就内陆发展中国家的优先问题开展了分析工作。

## 六. 结论和建议

102. 内陆发展中国家因缺乏直接的出海口、远离世界市场并与世界市场隔绝而面临着特殊的挑战。过去五年来，情况喜忧参半，在执行《维也纳行动纲领》的一些领域取得了切实进展，而在一些领域进展有限。全面执行《维也纳行动纲领》依然面临许多挑战。内陆发展中国家和过境国大量接受世贸组织《贸易便利化协

定》，并且区域一体化和合作得以深化，体现在欧亚经济联盟、非洲大陆自由贸易区、“一带一路”倡议和若干多边协议，表明内陆发展中国家的过境时间有可能进一步改进，有助于推进《2030 年议程》。一些区域的公路和铁路走廊性能有所改善。本报告所述期间，在内陆发展中国家所在的所有区域，陆港有所增长，在提升和扩大公路和铁路运输基础设施以及改善能源和信通技术提供方面都取得了进展。然而，需要提供更多的支持，使内陆发展中国家的运输基础设施达到可比的全球标准。

103. 内陆发展中国家在全球商品贸易中所占份额仍然低于 1%，在经济结构转型和经济多样化方面进展有限。虽然内陆发展中国家和过境国在本报告所述期间采取了越来越多的贸易便利化措施，如一站式边境检查站、单一窗口等，但要充分执行《贸易便利化协定》，还需要开展更多的工作。

104. 缺乏充足的财政资源和能力利用的限制因素是内陆发展中国家在努力执行《维也纳行动纲领》以及实现持续经济增长和可持续发展时面临的一些最大挑战。这些国家吸引和留住投资，包括外国直接投资的能力，仍然是一个需要充分解决的挑战。尽管在本报告所述期间官方发展援助有所增加，但继续集中于少数内陆发展中国家，需要更多的资源来支持内陆发展中国家到 2030 年实现可持续发展目标。

105. 面临的另一个主要挑战是缺乏可靠、定期的数据，因此无法为政策和后续行动提供参考，特别是运输基础设施、贸易成本以及过境和贸易便利化措施方面的政策和后续行动。国家一级的其他挑战包括协调不足，缺乏与过境国连接的基础结构设施所需的充足财政资源以及缺乏制定财政上可行的基础设施项目的能力。

106. 内陆发展中国家努力实现可持续发展目标，然而进展缓慢，大多落后于所有发展中国家和世界的平均水平。根据大会关于重新定位联合国发展系统的第 72/279 号决议，改革后的联合国发展系统必须加强对内陆发展中国家在执行《维也纳行动纲领》和积极进取的《2030 年议程》方面的支持，以确保不让任何一个人掉队。

107. 调动更多资金对于增加投资，开发和维护具有复原力和可持续的基础设施、改善贸易便利化、增加贸易、结构转型以及解决内部和外部脆弱性的工作至关重要。虽然内陆发展中国家已经付出很大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，国际社会应以官方发展援助、南南合作和三方合作以及外国直接投资的形式提供更多支助。多边和区域开发银行应为内陆发展中国家提供专门的基础设施资金，并支持这些国家和过境发展中国家设计财务上可行、环境友好且银行肯担保的基础设施和运输项目。应利用其他形式的国际发展合作、公私伙伴关系、减让性和非减让性贷款、混合融资、风险缓释工具、集合融资结构和其他创新办法。

108. 对内陆发展中国家的技术援助和能力发展支助在若干领域是必不可少的，其中包括：有效加入、批准和执行相关国际和区域协定，包括《贸易便利化协定》；

制定和执行有效、有针对性和高质量的政策和战略,包括产业政策,以促进增值、农业工业化以及生产和出口基础多样化;促进创新以及更多地使用和改造技术;加强国家资源调动以预防和打击非法资金流动以及获取现有融资;加强有利于投资的环境;促进区域一体化。

109. 发展伙伴、联合国系统以及其他国际和区域组织应支持内陆发展中国家加强其国家统计系统,使其能够加强定期数据生成和统计分析,特别是关于《维也纳行动纲领》运输指标和改善过境具体目标的数据生成和统计分析,以支持有效监测和评价《维也纳行动纲领》的执行情况。

110. 内陆发展中国家需要与过境发展中国家合作,继续制定和执行贸易便利化措施,以简化过境业务,执行联合边境管理系统,统一海关和其他过境规则、程序和文件,以确保更迅速、更便宜地开展跨境贸易。为方便内陆发展中国家根据《贸易便利化协定》获得援助,这些国家需要表明它们在该协定 C 类所通知措施方面的能力需求。

111. 鼓励内陆发展中国家采取必要步骤,通过采取促进建设必要的电子商务基础设施的政策,加强这些国家对电子商务的参与。

112. 内陆发展中国家应改善有利的法律和监管环境,以增加私营部门对加速执行《维也纳行动纲领》的贡献,对中小微企业而言尤其如此。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。

113. 内陆发展中国家应继续放眼贸易之外的问题,探讨在基础设施、贸易和运输便利化以及研究和发展等其他领域的联合项目方面开展区域合作的潜力。

114. 内陆发展中国家和过境国应努力促进以综合和可持续的方式管理国际运输走廊,以促进区域互联互通。

115. 发展伙伴、联合国系统以及其他国际和区域组织应支持内陆发展中国家努力加强复原力建设,加倍努力应对气候变化,并增加在减少灾害风险方面的投资,包括备灾、预警和早期行动。

## 统计表

表 1

## 国内生产总值、增长率、官方发展援助和外国直接投资

内陆发展中国家	国内生产总值 (按 2010 年不变价格计算, 十亿美元)		实际国内生产总值增长率 (百分比)		官方发展援助 (按 2017 年不变价格计算, 百万美元)		外国直接投资流入量 (百万美元)	
	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017
阿富汗	21.27	22.17	3.06	2.5	4 676	3 804	44	54
亚美尼亚	11.85	13.17	3.64	7.49	242	256	404	246
阿塞拜疆	57.91	56.78	2.8	0.11	198	116	4 430	2 867
不丹	1.94	2.37	5.75	6	119	119	32	10
多民族玻利维亚国	24.48	27.88	5.46	4.2	613	949	657	725
博茨瓦纳	16.43	17.24	4.15	2.36	97	102	515	401
布基纳法索	11.25	13.16	4.33	6.32	1 035	890	356	486
布隆迪	2.41	2.47	4.24	0	466	428	47	0
中非共和国	1.37	1.56	1.04	4.33	549	508	3	17
乍得	12.62	12.35	3.4	-3.14	357	648	-676	335
斯威士兰	5.16	5.35	1.93	2	83	147	26	-137
埃塞俄比亚	39.44	52.04	10.26	11.11	3 276	4 121	1 855	3 586
哈萨克斯坦	186.5	198.4	4.21	4.03	80	59	8 406	4 634
吉尔吉斯斯坦	5.86	6.64	4.02	4.58	537	461	248	94
老挝人民民主共和国	9.91	12.16	7.61	6.89	437	480	721	813
莱索托	2.84	2.93	3.12	-1.56	102	147	162	135
马拉维	8.19	9.12	6.21	5.08	850	1 515	599	277
马里	14.76	18.47	7.79	6.94	1 118	1 358	144	266
蒙古	11.41	12.42	7.89	5.07	295	764	337	1 494
尼泊尔	19.47	21.72	5.99	7.5	791	1 268	30	198
尼日尔	7.41	8.5	7.53	4.89	832	1 223	822	334

内陆发展中国家	国内生产总值 (按 2010 年不变价格计算, 十亿美元)		实际国内生产总值增长率 (百分比)		官方发展援助 (按 2017 年不变价格计算, 百万美元)		外国直接投资流入量 (百万美元)	
	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017
北马其顿	10.22	10.94	3.63	0.24	188	150	272	256
巴拉圭	24.67	27.55	4.72	4.28	58	143	412	356
摩尔多瓦共和国	7.06	7.68	4.79	4.53	479	241	343	214
卢旺达	7.63	9.34	7.62	6.1	949	1 225	459	366
南苏丹	11.95	12.76	22.24	1.26	1 833	2 183	44	80
塔吉克斯坦	7.12	8.64	6.69	7.08	324	317	289	141
土库曼斯坦	34.97	42.1	10.35	6.47	31	29	3 830	2 314
乌干达	23.55	26.81	4.55	5	1 521	2 008	1 059	700
乌兹别克斯坦	54.02	65.09	8.01	5.18	300	638	757	96
赞比亚	25.32	27.99	4.69	3.52	926	1 036	1 489	1 091
津巴布韦	14.48	15.26	2.13	3.01	691	726	545	289
<b>共计/平均</b>	<b>21.67</b>	<b>24.1</b>	<b>5.58</b>	<b>4.47</b>	<b>24 052</b>	<b>28 059</b>	<b>28 659</b>	<b>22 738</b>

资料来源：联合国经济和社会事务部统计司、经济合作与发展组织和贸发会议数据库。

表 2  
铁路线、空运、电力以及信息和通信技术使用情况

内陆发展中国家	铁路线，总长度 (公里)		空运，搭乘注册航空公司 离境的人数		有电力供应 (占人口的百分比)		使用因特网的 人口百分比		每 100 人蜂窝移动电话 开户数	
	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017
阿富汗	..	..	25 920	23 682	89.5	97.7	7	11.4	56.2	67.4
亚美尼亚	..	686	0	..	100	100	54.6	69.7	119	119
阿塞拜疆	2 066	2 132	21 910	25 365	100	100	75	79	111	103
不丹	..	..	8 772	7 927	91.5	97.7	30.3	48.1	80.4	90.5
多民族玻利维亚国	..	..	51 017	47 566	90	91.8	34.6	43.8	98.9	99.2
博茨瓦纳	..	..	8 304	6 901	56.1	62.8	36.7	41.4	157.3	141.4
布基纳法索	518	518	3 672	3 863	19.2	25.5	9.4	15.9	71	93.5
布隆迪	..	..	..	..	7	9.3	1.4	5.6	32.3	54.5
中非共和国	..	..	..	..	21.3	30	3.6	4.3	25.6	25.2
乍得	..	..	72	..	8.5	10.9	2.9	6.5	38.7	42.7
斯威士兰	..	..	..	..	65	73.5	26.2	30.3	70.8	76.9
埃塞俄比亚	..	..	71 166	99 263	27.2	44.3	7.7	18.6	31.3	37.7
哈萨克斯坦	14 767	16 040	71 220	65 009	100	100	66	76.4	163.5	146.6
吉尔吉斯斯坦	424	424	17 388	27 097	99.8	100	28.3	38.2	131	121.9
老挝人民民主共和国	..	..	12 732	9 731	83.1	93.6	14.3	25.5	70.2	54.1
莱索托	..	..	..	..	27.8	33.7	22	29.8	99.7	70.9
马拉维	..	..	1 644	2 327	11.9	12.7	5.8	13.8	33	41.7
马里	..	..	0	..	33	43.1	7	12.7	138.6	118.8
蒙古	1 823	1 810	5 706	5 277	81.2	85.9	19.9	23.7	103.5	126.4
尼泊尔	..	..	19 560	33 767	84.9	95.5	15.4	21.4	81.3	123.2
尼日尔	..	..	407	471	16.5	20	1.2	10.2	43	40.9
北马其顿	699	683	..	..	100	100	68.1	76.3	107.1	96.4
巴拉圭	..	..	5 496	3 476	99	99.3	43	61.1	111.5	109.6

内陆发展中国家	铁路线，总长度 (公里)		空运，搭乘注册航空公司 离境的人数		有电力供应 (占人口的百分比)		使用因特网的 人口百分比		每 100 人蜂窝移动电话 开户数	
	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017
摩尔多瓦共和国	1 156	1 151	8 400	14 116	100	100	67	76.1	91.8	90.4
卢旺达	..	..	12 096	4 593	19.8	34.1	10.6	21.8	68.3	72.2
南苏丹	..	..	..	..	15.2	25.4	4.5	8	24.9	22.2
塔吉克斯坦	597	620	7 985	5 283	99.4	99.3	17.5	22	95.7	111
土库曼斯坦	3 115	3 840	6 068	11 068	100	100	12.2	21.3	131.8	162.8
乌干达	..	..	6 864	4 233	20.4	22	16.9	23.7	52.4	58.2
乌兹别克斯坦	4 202	4 642	23 149	21 730	100	100	35.5	52.3	70.9	76
赞比亚	..	..	8 050	9 020	27.9	40.3	19	27.9	64.8	78.6
津巴布韦	..	..	3 730	3 444	32.3	40.4	16.4	27.1	76.6	85.3
<b>共计/平均</b>	<b>29 367</b>	<b>32 546</b>	<b>401 328</b>	<b>435 209</b>	<b>49.5</b>	<b>56.3</b>	<b>17.3</b>	<b>25.7</b>	<b>66.1</b>	<b>72.1</b>

资料来源：世界银行、联合国可持续发展目标各项指标数据库和国际电信联盟。

表 3  
商品出口及各部门对经济的贡献

内陆发展中国家	商品出口在全球贸易中所占份额 (百分比)		制造业增值 (占国内生产总值百分比)		农业、林业和渔业增值 (占国内生产总值百分比)		服务业增值 (占国内生产总值百分比)	
	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017
阿富汗	0.003	0.004	11.48	11.1	22.14	20.47	52.99	52.66
亚美尼亚	0.008	0.012	9.67	10.23	18.07	14.94	47.41	51.32
阿塞拜疆	0.149	0.11	4.71	4.72	5.32	5.63	33.62	37.48
不丹	0.003	0.003	8.12	7.25	16.77	17.37	37.23	37.15
多民族玻利维亚国	0.065	0.046	9.74	10.49	9.74	11.59	41.47	48.74
博茨瓦纳	0.045	0.031	5.31	5.13	2.09	1.99	55.7	58.4
布基纳法索	0.013	0.017	6.27	5.49	31.36	28.66	40.33	55.13
布隆迪	0.001	0.001	..	..	34.96	..	39.13	..
中非共和国	0.001	0.001	7.77	..	40.59	39.63	39.66	39.31
乍得	0.022	0.01	2.69	..	50.65	49.13	31.09	33.9
斯威士兰	0.011	0.009	30.79	30.09	9.46	8.36	49.8	53.39
埃塞俄比亚	0.018	0.014	3.99	5.59	38.52	34	39.89	36.92
哈萨克斯坦	0.419	0.313	10.32	11.2	4.33	4.36	54.84	57.42
吉尔吉斯斯坦	0.01	0.009	13.68	15.1	14.72	12.33	50.61	50.38
老挝人民民主共和国	0.014	0.027	8.43	7.48	17.85	16.2	44.16	41.53
莱索托	0.004	0.006	11.99	13.73	5.62	6.12	54.44	52.52
马拉维	0.007	0.005	9.55	9.37	28.7	26.1	49.8	52.43
马里	0.015	0.015	..	..	37.46	38.35	37.31	37.55
蒙古	0.03	0.036	8.78	9.04	13.34	10.35	45.82	42.28
尼泊尔	0.005	0.004	5.75	5.07	30.27	26.24	48.65	51.6
尼日尔	0.008	0.007	6.3	5.71	36.71	39.65	36.93	38.31
北马其顿	0.026	0.035	10.95	12.68	10.18	7.89	53.83	54.62
巴拉圭	0.051	0.046	18.81	19.95	11.68	10.31	47.1	48.04

	商品出口在全球贸易中所占份额 (百分比)		制造业增值 (占国内生产总值百分比)		农业、林业和渔业增值 (占国内生产总值百分比)		服务业增值 (占国内生产总值百分比)	
	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017
内陆发展中国家								
摩尔多瓦共和国	0.012	0.014	11.63	..	13.05	..	54.49	..
卢旺达	0.004	0.006	5.89	5.93	28.75	30.96	47.16	46.38
南苏丹	..	..	..	..	..	..	..	..
塔吉克斯坦	0.005	0.006	7.52	..	23.46	..	40.56	..
土库曼斯坦	0.092	0.051	..	..	8.3	..	..	..
乌干达	0.012	0.016	8.51	8.59	25.07	24.58	47.13	47.11
乌兹别克斯坦	0.061	0.058	..	..	17.27	16.99	44.34	39.85
赞比亚	0.051	0.046	6.82	7.55	6.78	6.75	53.51	52.19
津巴布韦	0.02	0.023	12.59	11.02	8.75	8.34	57.59	60.59
<b>共计/平均</b>	<b>1.19</b>	<b>0.98</b>	<b>9.04</b>	<b>9.59</b>	<b>14.31</b>	<b>15.58</b>	<b>47.26</b>	<b>48.34</b>

资料来源：贸发会议数据库和世界银行。