



大会

Distr.: General
4 August 2022
Chinese
Original: English

第七十七届会议

临时议程* 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 76/217 号决议提交的。大会在该决议中请秘书长向大会第七十七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。本报告根据超过 25 个国际和区域组织的投入以及第二来源的统计数据，审查了在执行《行动纲领》优先事项方面取得的进展。

报告指出，不利的全球经济状况，包括增长停滞、通胀飙升、能源和食品价格上涨、供应链中断以及航运和贸易成本上升，限制了内陆发展中国家从冠状病毒病(COVID-19)大流行的社会经济影响中恢复的能力。乌克兰的冲突及其后果加剧了这种制约。报告还指出，内陆发展中国家 COVID-19 疫苗接种率较低，而且在缓解贸易和过境瓶颈、与疫情有关的过境限制、气候变化脆弱性、不可持续的债务和自然资源依赖等长期挑战方面进展有限。

报告重点介绍了联合国各组织及其他国际和区域组织在支持内陆发展中国家方面取得的进展，特别是在执行路线图以及在剩余五年中加快执行《维也纳行动纲领》方面取得的进展，并提出了促进可持续恢复的政策建议。鼓励所有利益攸关方充分参与将于 2024 年举行的第三次联合国内陆发展中国家问题会议的筹备进程。

* A/77/150。



一. 导言

1. 本报告介绍了在执行《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》和《高级别中期审查政治宣言》方面取得的最新进展。这份最新报告是在增长放缓、通胀上升、主权债务水平高企和大宗商品价格波动引起的全球经济逆风的背景下提出的，而上述因素加剧了冠状病毒病(COVID-19)大流行对内陆发展中国家的负面影响。报告还着重介绍了剩下五年里在加速执行《维也纳行动纲领》路线图方面取得的进展，以及联合国系统各实体和其他利益攸关方开展的活动。

2. 本报告是根据 25 个国际和区域组织提交的材料编写的，可在最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室的网站(www.un.org/ohrrls/content/un-inter-agency-work-lls)查阅所收到投入的全文。报告还以附件的二级资料来源的统计数据为基础。

二. 内陆发展中国家社会经济发展概览

3. 32 个内陆发展中国家由于没有直接出海口，而且远离世界市场，因此面临着许多发展挑战。面对地缘政治和全球宏观经济的艰难前景，内陆发展中国家从这场疫情中脆弱的复苏受到了阻碍，而这些国家的结构状况加剧了这一艰难前景对内陆发展中国家的影响。全球经济增长不温不火、通货膨胀上升、运输成本飞涨、供应链中断以及食品和燃料成本上涨，都加剧了它们与贸易和过境运输有关的脆弱性。例如，国际公路运输行业是这些国家的主要国际贸易手段，但这一手段已经受到疫情的沉重打击，货运卡车因过境点关闭或其他管制而延误，而现在正与高昂的燃料价格作斗争。过境走廊的数据显示，2020 年的边境延误部分逆转了疫情前已经实现的过境时间缩短，而当前的全球经济状况很可能会延长这种不利局面。

4. 这些挑战也阻碍了减贫工作的进展，全球贫困率从 2019 年的 8.3% 上升到 2020 年的 9.2%(见 [E/2022/55](#))。据估计，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比例约为 25%(2015-2020 年)。¹ 内陆发展中国家的粮食不安全状况也有所恶化。根据联合国粮食及农业组织(粮农组织)的数据，这些国家总人口中，中度或严重粮食不安全的普遍程度从 2014-2016 年的 44.5% 上升到 2019-2021 年的 53.8%。² 与疫情有关的边界限制和封锁限制了粮食运输，而乌克兰冲突造成的世界市场价格上涨也影响到依赖进口粮食和化肥的内陆发展中国家。

5. 内陆发展中国家的失业率从 2015 年的 4.6% 上升到 2021 年的 5.7%，而社会保障覆盖面仍然有限。2020 年，至少享受一项社会保障福利的人口比例为 19.6%，

¹ 见 <https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.DDAY>。

² 粮农组织和其他组织，《2022 年世界粮食安全和营养状况：调整粮食和农业政策使健康饮食更加负担得起》(罗马，2022 年)。

而世界平均水平为 46.9%。同年，社会保障最低标准覆盖的残疾人比例仅为 16.9%，而全世界为 33.5%。³

6. 内陆发展中国家处在最易受气候变化影响的国家之列，而当前的全球经济挑战限制了它们投资于适应和减缓气候变化的能力。荒漠化、生物多样性丧失、冰川融化、经常性干旱、土地退化和其他灾害正在造成巨大的经济和社会代价，特别是因为许多内陆发展中国家高度依赖自然资源和农业。截至 2021 年底，22 个内陆发展中国家向《仙台框架》监测机制报告称，已制定国家减少灾害风险战略，较 2020 年的 19 个国家有所增加。截至 2022 年 6 月 27 日，已有 24 个内陆发展中国家核可了《格拉斯哥领导人森林和土地使用宣言》，承诺到 2030 年制止和扭转森林丧失和土地退化。

7. 内陆发展中国家内部，包括农村和城市地区之间，在水和卫生设施方面存在着明显的差距。2020 年农村地区使用基本卫生服务的人口比例为 34.9%，城市地区为 61.7%；2020 年农村地区使用基本饮用水服务的人口比例为 57.1%，城市地区为 90.9%。⁴

8. 截至 2019 年，内陆发展中国家在几乎所有健康指标上都取得了进展，但疫情影响了这一进展，原因包括医疗体系薄弱、COVID-19 疫苗获取不足、贸易和运输成本高昂以及不可预测的过境限制。2021 年 4 月至 2022 年 4 月，内陆发展中国家因 COVID-19 导致的死亡人数增加了两倍多，达到 15.7 万人，而且截至 2022 年 4 月底，只有 26% 的人口接种了完全疫苗，而全球这一比例为 59%。⁵

9. 虽然在过去 15 年里，内陆发展中国家的一些优质教育指标有所改善，但这场疫情造成了重大干扰。32 个国家中有 29 个国家的学校在 2020 年 3 月至 2021 年 11 月期间平均全面停课 20 周。⁶ 虽然学校大部分已经重新开学，但学习损失方面的代价仍然存在，特别是在因缺乏数字基础设施而限制了电子学习办法的国家。

10. 拥有独立国家人权机构的内陆发展中国家比例从 2015 年的 34.4% 增加到 2021 年的 43.8%。⁷ 据报告，截至 2020 年，在若干性别平等指标方面取得了进展(见 E/2022/55)，但性别差距依然很大，特别是在就业、粮食安全和互联网使用方面。

³ 见 E/2022/55，统计附件，可查阅 https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2022/E_2022_55_Statistical_Annex_I_and_II.pdf。

⁴ 同上。

⁵ 见 <https://data.covid19taskforce.com/data/tables>。

⁶ 见 <https://covid19.uis.unesco.org/global-monitoring-school-closurescovid19>。

⁷ 见 E/2022/55，统计附件。

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

11. 因疫情关系对跨界和过境货运的限制造成了严重的贸易瓶颈,导致内陆发展中国家的成本提高、供应链中断和运输时间增加。在非洲,北部走廊沿线所有运输路线的货物中转时间都在恶化,蒙巴萨-马拉巴路线从 2020 年第一季度的 7 天增加到第二季度的 11 天,第三季度仍保持较高水平。⁸ 在亚洲,中亚区域经济合作方案走廊的所有主要道路运输指标在 2019 年至 2020 年均出现了恶化。平均过境时间从 2019 年的 12.2 小时增加到 2020 年的 15.1 小时。平均卡车速度(无延误)从每小时 43.6 公里下降至每小时 42.9 公里。⁹ 内陆发展中国家与过境邻国之间过境点的数字化和自动化水平较低,使得与疫情有关的运输限制产生了严重影响。

12. 世界贸易组织(世贸组织)最近的一份报告证实,内陆发展中国家的主要贸易障碍是运输费用和非关税壁垒。¹⁰ 对海运集装箱运输的制约往往导致货物在港口或边境装卸,造成延误、成本增加和货物变质的风险。不断上涨的燃料成本进一步限制了集装箱运输能力,导致内陆发展中国家特别是中亚内陆发展中国家的运输成本上升。

13. 本报告所述期间,许多内陆发展中国家和过境国根据疫情情况逐步取消了与之有关的限制,并采取了协调一致的应对措施,以确保跨界贸易和运输能够继续安全高效地进行。然而,新的 COVID-19 变种的爆发继续威胁着可持续的恢复。这场疫情使人们注意到,迫切需要扩大运输流程的数字解决办法,并建立:优先通道或绿色通道,以加快通关速度;国际货运公路运输电子许可证系统;使用导航封条和智能集装箱的远程电子海关控制。欧洲经济委员会表示,为《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》)完全数字化提供法律依据的条款已于 2021 年 5 月生效。

14. 在非洲,各区域经济共同体制定了符合《贸易便利化协定》和世界卫生组织卫生准则的运输、跨界过境和贸易便利化条例,从而使区域流动更加精简。在亚洲,中亚区域经济合作方案成员国继续在促进安全贸易方面开展合作。世界海关组织(海关组织)制定了关于灾害管理和供应链连续性的准则,并提供了能力建设支持,以支持世界各地的海关管理。

15. 这场疫情突出表明,过境系统既要有效率,又要能抵御冲击。为提高抵御力,内陆发展中国家可推动边境管理措施的数字化,加强执行《贸易便利化协定》和其他促进过境的协定,并记录准确的数据,以跟踪贸易瓶颈和成本。

⁸ 非洲经济委员会、东非商标和非洲经济研究联合会,《是挥手致意还是溺水求救? COVID-19 大流行对东非贸易的影响》,2021 年。

⁹ 亚洲开发银行,《2020 年中亚区域经济合作走廊绩效计量和监测年度报告:冠状病毒疾病及其影响》(2021 年)。

¹⁰ Raúl Torres 等,《缓解内陆发展中国家的贸易瓶颈》(日内瓦,世贸组织,2021 年)。

优先事项 2：基础设施发展和维护

16. 这场疫情继续影响内陆发展中国家的运输、信息和通信技术(信通技术)和能源基础设施的发展，突出表明基础设施发展对疫情病后恢复计划的重要性。大多数内陆发展中国家已将基础设施项目纳入经济复苏计划，但由于全球经济挑战加剧了资源限制，这些项目的实施仍不确定。

17. 在非洲，内陆发展中国家扩大和升级了运输基础设施，但在发展可行、可预测的运输系统方面仍面临重大障碍。在铁路、公路和航空运输、陆港、内陆水道和管道方面仍然缺乏足够的有形基础设施。基础设施不足和物流成本高是非洲内陆发展中国家增长和充分实现非洲大陆自由贸易区的主要掣肘。

18. 在亚洲，亚太内陆发展中国家之间的公路基础设施和维护质量低下，铁路网缺少连接环节，继续妨碍高效的过境连通，削弱了利用区域和全球贸易网络的惠益的能力。发展多式联运基础设施仍然是亚洲内陆发展中国家的一个高度优先事项，这体现在它们越来越多地参与《政府间陆港协定》。

19. 《亚洲公路网政府间协定》内陆发展中国家状况的数据显示，这些国家只有 8% 的公路被列为一级公路，而整个公路网的这一比例为 35%。在铁路方面，尽管取得了进展，包括最近建成的 414 公里长的磨丁-万象铁路，但在 118 000 公里长的泛亚铁路网中仍有大约 12 000 公里的缺失环节。本区域许多国家正在对多式联运物流设施进行投资。例如，哈萨克斯坦正在投资 8 400 万美元建立铁路终点站，以提高集装箱装卸能力，以期在 2021-2024 年将装卸能力提高到 100 万个 20 英尺当量单位。

20. 在拉丁美洲区域，巴拉圭完成了 275 公里以上的生物海洋走廊的缺失环节。该走廊是大西洋和太平洋之间的陆地连接。多民族玻利维亚国应邀参加了该项目，而该项目已经包括阿根廷、巴西和智利等过境国。

21. 在疫情之前，空运为内陆发展中国家提供了 270 万个就业机会和 209 亿美元的国内生产总值，而航空和旅游部门直接雇用的每一个人可以支持其他部门的 16 个就业机会。恢复航空连通对内陆发展中国家的可持续恢复至关重要，因为它支持旅游业、贸易和其他重要的商业活动。至少有 9 个内陆发展中国家重申了航空连通的重要性，并收到了国际民用航空组织(民航组织)的一揽子执行计划，其目的是协助各国在短期内应对疫情恢复工作，并在中长期内支持执行民航组织新的标准和推荐做法。

22. 这场疫情病表明了数字技术的重要性，并加速了数字技术的采用。然而 2021 年，内陆发展中国家的互联网使用率仅为 34.7%，远低于 63% 的世界平均水平。2020 年，这些国家的在用移动宽带(每 100 名居民 37 人)和移动电话(每 100 名居民 79 人)用户大幅增加，固定宽带用户小幅增加(每 100 名居民 3 人)。到该年，内陆发展中国家 53% 的人口获得了第四代移动电话网络技术标准，31% 获得了第三代移动电话网络技术标准，10% 获得了第二代移动电话网络技术标准，而世界平均水平分别为 84.7%、8.5% 和 6.8%。高昂的成本和有限的支付能力是宽带接入受限的主要原因。为了加强连通，包括哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、尼日尔、卢

旺达、乌兹别克斯坦和津巴布韦在内的若干内陆发展中国家参与了 Giga 等项目。这是联合国儿童基金会和国际电信联盟的一项联合倡议，目的是将世界上所有学校与因特网连接起来。

23. 内陆发展中国家平均用电人口比例从 2019 年的 58% 提高到 2020 年的 59.5%。城市地区(87%)和农村地区(47%)之间仍然存在很大差距。在获得清洁烹饪燃料和技术方面进展缓慢，2020 年估计为 27%，远低于 69% 的世界平均水平。许多内陆发展中国家在最后一英里电气化方面面临挑战，包括缺乏项目融资、基础设施投资和可持续商业模式以及运营效率低下，导致收入低，并使电气化项目绕过农村客户。技术创新和商业模式的进步，加上成本的下降，支持了全球对可再生能源的吸收。内陆发展中国家的可再生能源能力从 2000 年占最终能源消费总量的 37% 增加到 2020 年的 44%。增加的主要原因是水力资源丰富的国家(如不丹、埃塞俄比亚、哈萨克斯坦、巴拉圭、塔吉克斯坦和赞比亚)开发了水力发电。

优先事项 3：国际贸易和贸易便利化

24. 疫情对内陆发展中国家的贸易产生了毁灭性影响，2020 年，这些国家的商品出口下降了 11.2%，而世界其他地区下降了 7.4%，发展中国家则整体下降了 5.8%。这些国家的商品进口也下降了 9.3%，而全球平均下降率为 7.6%。然而对全球商品贸易的估计显示，2021 年将出现强劲反弹，预计将超过疫情前水平 11%。据估计，内陆发展中国家的贸易在 2021 年也将出现反弹，其商品出口估计同比增长 28.9%，超过疫情的水平。然而，这一增长主要是由商品价格和需求上涨推动的，并且 2022 年仍将继续。超过四分之三的内陆发展中国家依赖出口商品，其出口的可持续增长将取决于出口多样化和转向制成品。2021 年，这些国家的商品出口占全球贸易的比重仍仅为 0.98%。因此，《行动纲领》关于大幅度增加内陆发展中国家对全球贸易参与的目标在很大程度上仍未实现。

25. 内陆发展中国家的服务贸易也受到这场疫情的严重影响，下降了 35%，而全球一级下降了 20%，发展中国家整体下降了 25.8%。内陆发展中国家商业服务高度集中的特性使该部门易受影响。根据世贸组织的数据，在疫情之前，旅游部门占服务出口的 40%，而运输服务占 37%。2020 年，与疫情相关的限制措施导致内陆发展中国家旅游出口下降 66%，运输服务出口下降 19%，两者均回落至 2015-2016 年的水平。¹¹ 2021 年，全球国际游客入境人数比疫情前减少了 10 亿人次，比 2019 年减少了 72%。对于内陆发展中国家而言，自 2019 年以来的下降幅度更大，为 79%。¹²

26. 日益增长的跨境电子商务为内陆发展中国家融入全球贸易提供了机会。疫情对全球电子商务销售产生了积极影响，据估计，2020 年至 2021 年，全球电子商务销售额增长了 16.3%，但支持电子商务和数字经济的数字基础设施和政策仍然是许多内陆发展中国家面临的挑战。

¹¹ 同上。

¹² 联合国，发展筹资问题机构间工作队，《2022 年可持续发展筹资报告》(纽约，2022 年)。

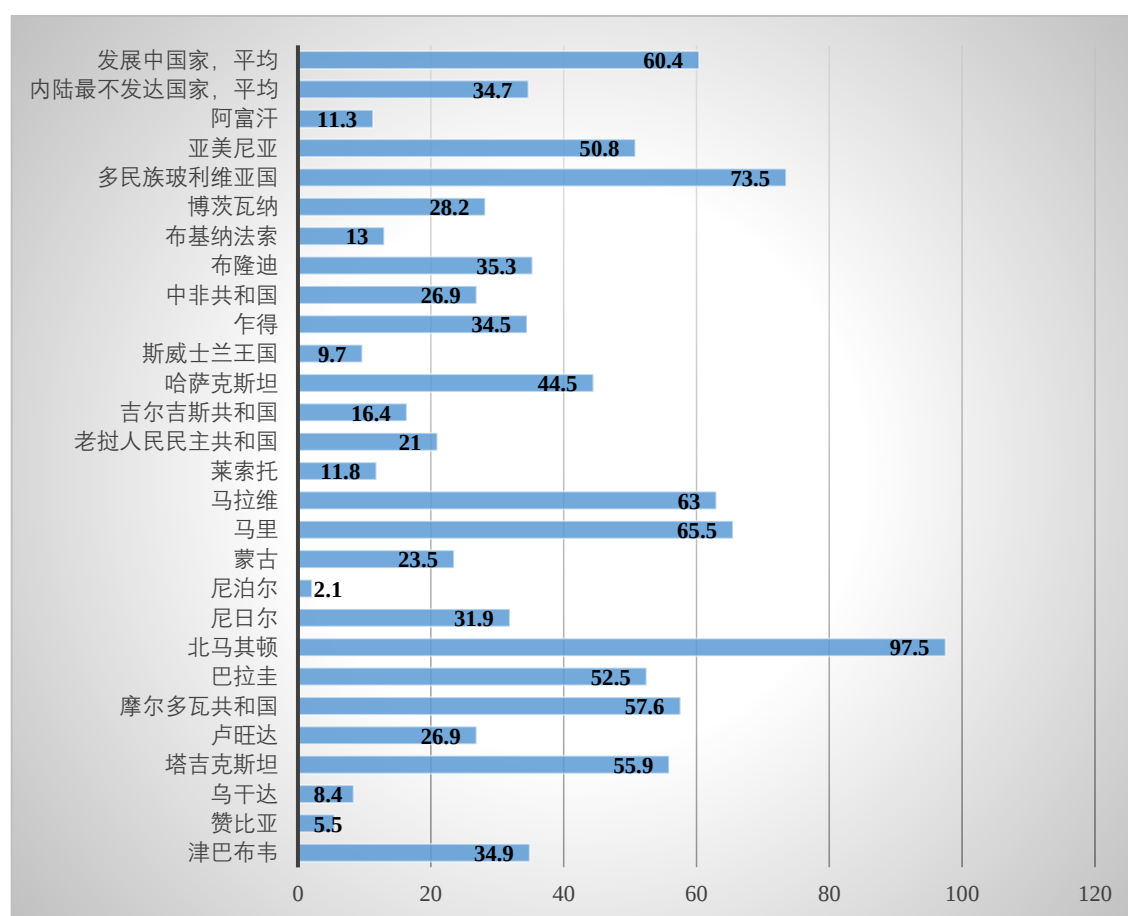
27. 内陆发展中国家继续面临相对较高的贸易成本，而疫情和乌克兰境内持续的武装冲突加剧了这一成本。与疫情有关的供需方面的重大冲击造成集装箱供应链的瓶颈，导致内陆发展中国家的空集装箱短缺和供应链中断。

28. 执行《贸易便利化协定》对于解决内陆发展中国家贸易成本高企和贸易便利化问题至关重要，特别是鉴于目前全球贸易和供应链中断的情况。《协定》载有若干条款，以加快包括过境货物在内的货物的流动、放行和清关，并缓解边境的贸易瓶颈。尽管《协定》对内陆发展中国家十分重要，但这些国家的承诺履行率仍落后于世界平均水平，为 34%，而发展中国家整体的承诺履行率为 60%(见图一)。据估计，过境国已履行了所有承诺的 64.7%。

图一

目前 A 类承诺的执行率

(百分比)

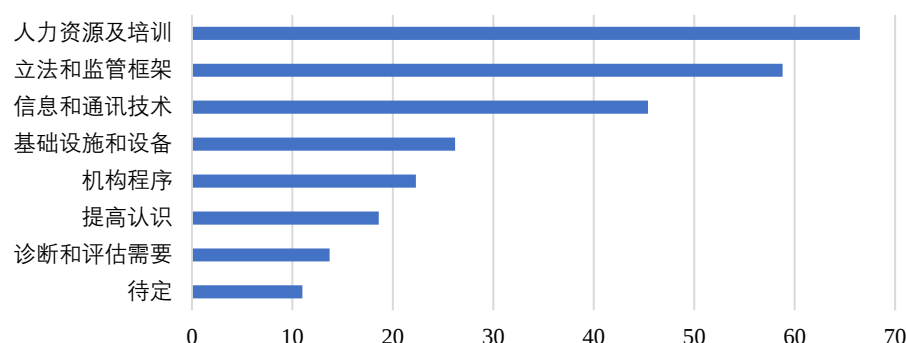


资料来源：世贸组织贸易便利化协定数据库。

29. 内陆发展中国家表示，其根据《协定》作出的承诺中约有 31%需要技术援助，方可执行，其中人力资源和培训、立法和监管框架、信通技术以及基础设施和设备等领域需要的支持最多(见图二)。

图二
内陆发展中国家请求的技术援助类型

(百分比)



资料来源：世贸组织贸易便利化协定数据库。

30. 实现高效率的过境对于内陆发展中国家的发展至关重要。《协定》规定了便利货物过境一国的条款。世贸组织成员有义务减少或取消与过境运输有关的规章或手续，并将费用或收费限于运输成本或所提供服务的成本。过境国执行过境规定的比率为 60%，这表明在减少过境时间和费用方面仍有许多工作要做。

31. 2022 年 6 月 12 日至 17 日在日内瓦举行的世贸组织第十二届部长级会议发布决定，指示贸易便利化委员会每年举行一次过境问题专门会议，直至《贸易便利化协定》下一次审议完成。这将有助于加强旨在便利过境的改革。在会议期间找到实现高效运输的解决办法是关键。

优先事项 4：区域一体化与合作

32. 内陆发展中国家在区域一体化方面取得了进展。平均而言，一个内陆发展中国家是 4 项区域贸易协定的缔约方，每个国家参与的协定数量从 1 项到 11 项不等。内陆发展中国家还继续通过与邻国的现有伙伴关系，促进区域一体化以及在跨界问题上的合作。

33. 非洲大陆自由贸易区为非洲内陆发展中国家在不确定的全球环境中重建得更好和增强复原力提供了机会。据非洲经济委员会称，执行《建立非洲大陆自由贸易区协定》将使非洲的国内生产总值到 2045 年增加 0.5%，出口增加 5.1%，进口增加 4.7%，福利增加 0.4%。只有将《协定》的规定转化为国家和区域框架并及时执行，才能实现预期的收益。该《协定》还预计到 2030 年将使非洲内部货运需求增加 28%：公路、铁路、海运和空运需求预计将分别增加 22%、8%、62% 和 28%，而铁路运输的份额将从 0.3% 增加到 7%。然而，要全面执行《协定》，到 2030 年，非洲将需要增加近 200 万辆卡车、10 万多铁路车皮车、250 架飞机和 100 多艘船只。截至 2022 年 5 月，非洲联盟 55 个成员国中已有 54 个签署了《协定》，包括所有内陆发展中国家。截至同一天，43 个国家批准了该《协定》，包括 14 个内陆发展中国家。

34. 《联合国中亚经济体特别方案》是北亚和中亚次区域内陆发展中国家开展合作的独特平台。2021 年 11 月 17 日和 18 日在塔什干以混合形式举行的 2021 年联合国中亚经济体特别方案经济论坛的成果文件¹³ 指出，需要加强区域经济合作，重点关注生产性部门和绿色技术。该次区域各国承诺加强合作，采取措施，通过无缝、无接触和协作的解决办法，维持供应链和国际运输不受干扰。

35. 老挝人民民主共和国等 15 个亚太国家签署的《区域全面经济伙伴关系协定》于 2022 年 1 月正式生效。

36. 多民族玻利维亚国、巴拉圭等 11 个拉丁美洲国家的海关总署负责人于 2022 年 5 月举行会议，签署了区域授权经济运营者方案互认协定。该协定是通过消除重复认证和要求促进相互市场准入，从而改善该区域一体化的重要一步。

优先事项 5：经济结构转型

37. 大多数内陆发展中国家在实现结构性经济转型方面取得的进展本来就有限，但由于这场疫情，进展仍然缓慢，而且由于即将面临的经济挑战，其前景也不确定。内陆发展中国家制造业部门的增加值贡献占国内生产总值的比重从 2019 年的 10% 上升到 2020 年的 11%。¹⁴ 尽管为实现结构改革作出了努力，但制成品在商品出口中所占份额仍然低于 20%。2020 年，制成品在商品出口中的比例为 17.7%，较 2019 年的 16.3% 略有上升(见图三)。服务业增加值对国内生产总值的增值贡献率较高(2020 年为 47.2%)，但远低于 56% 的世界平均水平。

38. 农业部门继续为内陆发展中国家提供最多的就业机会，平均占就业机会的 45%。农业部门的增值贡献率从 2019 年占国内生产总值的 17.2% 增至 2020 年的 18.5%。¹⁵ 2019 年至 2020 年，尽管累计出口额有所下降，但农产品出口额略有增加，从 241 亿美元增至 243 亿美元。然而，加工好的农业商品的出口仍然很低，这突出表明内陆发展中国家需要实现农业现代化，加强融入区域和全球农业价值链。

39. 2020 年，初级商品平均占内陆发展中国家商品出口的 82%，占 32 个国家中 24 个国家商品出口的 60% 以上。只有 6 个内陆发展中国家的初级商品出口占商品出口的不到 50%。不过一个令人鼓舞的迹象是，出口集中度指数从 2019 年的 0.277 下降到 2020 年的 0.233。较低的集中度指数反映了出口的更大多样性，对于维持经济结构转型、增加附加值和建立经济复原力至关重要。然而，要赶上发达地区，还需要做大量工作，发达地区的集中指数为 0.063。

40. 增加信通技术出口对于内陆发展中国家的结构转型至关重要，因为这有助于克服与地理有关的不利条件。然而，信通技术产品在内陆发展中国家出口总额中

¹³ 可查阅 https://unece.org/sites/default/files/2022-01/Decisions%20of%20the%2016th%20session%20of%20the%20SPECA%20Governing%20Council_ENG.pdf。

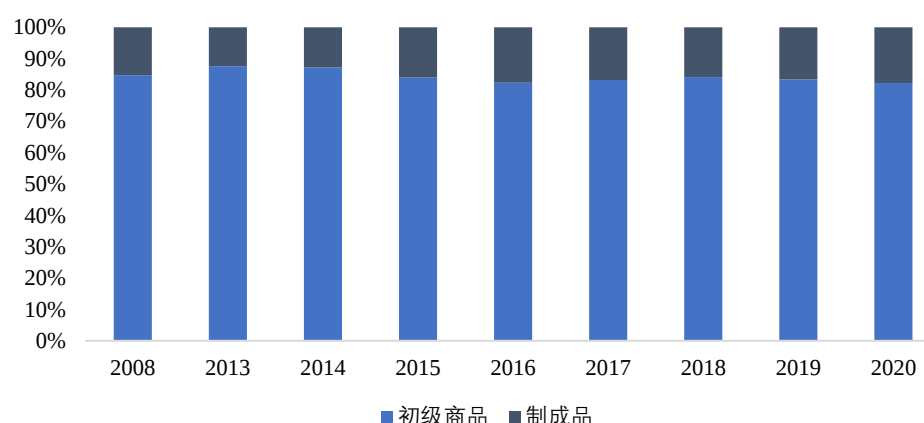
¹⁴ 世界银行，“制造业，增加值(占国内生产总值的百分比)-世界”，世界发展指标数据库。可查阅 <https://data.worldbank.org/indicator/NV.IND.MANF.ZS?locations=1W> (2022 年 7 月 1 日访问)。

¹⁵ 世界银行，“农业、林业和渔业增加值(占国内生产总值的百分比)”，世界发展指标数据库。可查阅 <https://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS> (2022 年 7 月 1 日访问)。

所占份额不仅极低(2020 年为 0.20%), 而且自 2016 年以来一直在稳步下降, 2016 年为 0.67%。相比之下, 对发展中国家来说, 信通技术出口平均占有所有出口的 26.5%。2020 年, 内陆发展中国家中等技能和技术密集型制造业出口的绝对值略有下降, 从 60 亿美元下降至 54 亿美元, 但占商品出口总额的百分比略有上升(从 2019 年的 3.1%增至 2020 年的 3.2%)。同样, 高技能和技术密集型制造业出口从 2019 年的 103 亿美元下降到 2020 年的 100 亿美元, 尽管它们在商品出口总额中的占比相对上升(从 2019 年的 5.4%上升到 2020 年的 5.9%)。¹⁶

图三
初级商品和制成品在商品出口中所占的份额

(百分比)



资料来源：联合国贸易和发展会议。

优先事项 6：执行手段

41. 为应对这场疫情, 2020 年向内陆发展中国家提供的官方发展援助大幅增加, 从 2019 年的 325 亿美元增至 372 亿美元, 增幅为 14.5%。这些国家还从经济合作与发展组织(经合组织)发展援助委员会各成员国获得了 81 亿美元的非减让性资金。¹⁷ 官方发展援助继续集中流入少数内陆发展中国家。2020 年, 官方发展援助前五大受援国¹⁸ 占该集团官方发展援助的 45%。在全球经济逆风、商品价格上涨和重新开始偿债的情况下, 官方发展援助将是内陆发展中国家投资于可持续恢复的重要资金来源。

¹⁶ 联合国贸易和发展会议, “2016-2021 年年度商品贸易汇总表, 千美元”, 贸发会议数据库。可查阅 <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=217476> (2022 年 7 月 1 日访问)。

¹⁷ 经合组织, “最需要帮助国家和地区”, 发展融资数据数据库。可查阅 <https://www.oecd.org/dac/financing-sustainable-development/countries-most-in-need.htm> (2022 年 7 月 1 日访问)。

¹⁸ 内陆发展中国家接受官方发展援助最多的五个国家是阿富汗、埃塞俄比亚、尼泊尔、尼日尔和乌干达。

42. 根据联合国贸易和发展会议(贸发会议)的数据,流入内陆发展中国家的外国直接投资增加了 31%,从 2020 年的 141 亿美元增加到 2021 年的 185 亿美元。这一增长是在全球外国直接投资流量恢复 61%达到 1.6 万亿美元背景下出现的。贸发会议还指出,作为未来外国直接投资趋势指标的绿地项目公告数量增加了 26%,达到 173 个。然而,这主要是由于自然资源部门的公告数量增加。国际项目融资交易增加了 46%,达到 76 个。超过一半(41 个)是在可再生能源部门,但其他部门,包括采矿、发电和基础设施,也很突出。2022 年,考虑到全球宏观经济和地缘政治条件,外国直接投资和其他私营部门跨境流动的环境将充满挑战。投资促进机构的作用和准备对于建立持续的投资增长势头至关重要。

43. 2021 年,内陆发展中国家收到汇款 408 亿美元,比 2020 年增加 8.8%。¹⁹ 这些国家的汇款流入高于外国直接投资流入和官方发展援助。平均而言,汇款占内陆发展中国家国内生产总值的 7.7%。对一些国家来说,汇款在对外收入中所占比例极高。例如以国内生产总值占比衡量,全球汇款接收国前五名是吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦。2021 年,这两个国家的汇款分别占对外收款的 31%和 27%。²⁰ 全球宏观经济条件严峻和乌克兰战争造成汇款流入中断,²¹ 有可能使内陆发展中国家在宏观和家庭两级从疫情恢复的工作脱轨。

44. 内陆发展中国家的外债水平从 2019 年占国内生产总值的平均 58.1%上升到 2020 年的 64%,²² 其中 9 个国家被列为债务困扰高风险国家,1 个国家被列为债务困扰国家。2020 年平均偿债总额大幅下降,占出口收入的比例降至 17.4%,而 2019 年为 28%。然而,这主要是由于二十国集团提出的暂停偿债倡议。该倡议于 2021 年 12 月达到顶点,并被暂停偿债倡议以外的债务处理共同框架所取代,这使得内陆发展中国家尽管面临严峻的外部融资条件,但仍开始还本付息。在 2022 年第一季度前根据共同框架请求支持的三个国家是内陆发展中国家,但它们在获得支持时面临延误,在此期间不得不继续偿还债务。内陆发展中国家需要长期支持,以改善债务可持续性,并为投资于可持续恢复创造筹资空间。

四. 联合国和国际组织的支持: 加速执行《维也纳行动纲领》路线图、后续行动和审查

45. 大会第 74/233、75/228 和 76/217 号决议呼吁联合国及国际和区域组织支持内陆发展中国家执行《维也纳行动纲领》。根据内陆发展中国家机构间协商小组

¹⁹ 世界银行,“汇款数据”,全球知识伙伴关系迁徙与发展数据库。可查阅 <https://www.knomad.org/data/remittances> (2022 年 7 月 1 日访问)。

²⁰ 同上。

²¹ 例如,亚美尼亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦 50%以上的汇款来自俄罗斯联邦。

²² 世界银行,“国际债务统计”,债务统计数据库。可查阅 <https://www.worldbank.org/en/programs/debt-statistics/ids> (2022 年 7 月 1 日访问)。

提供的投入，本节重点介绍在本报告所述期间为提供这种支持所作的努力，包括为执行加速执行《行动纲领》路线图所作的努力。

46. 机构间协商小组成员根据路线图采取的 430 项举措证明了针对《行动纲领》的六个优先领域以及气候变化、减少灾害风险和性别平等其他问题所作的努力。今年总共新报告了约 100 项举措，其中约四分之一报告已完成。

47. 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，包括协调关于《维也纳行动纲领》执行情况的高级别全面中期审查的筹备进程，以确保有效执行《行动纲领》。该办公室完成了一个项目，以加强内陆发展中国家的能力，促进交通运输连通，以实现可持续发展目标，为这些国家以及过境国举办了培训讲习班，内容涉及开发银行可担保的交通运输基础设施项目 and 建设有复原力的交通运输基础设施。

48. 该办公室还组织了一次关于在博茨瓦纳发展成功的运输基础设施公私伙伴关系的虚拟讲习班。该办公室与伙伴合作，组织了一次会议，以提高对气候变化和 COVID-19 影响以及可持续恢复对策的认识。它建立了一个内陆发展中国家国家协调中心网络，以促进国家一级执行《行动纲领》，并开发了知识产品，包括与国际可再生能源机构合作，在内陆发展中国家推广可再生能源，以及利用全球价值链促进发展。

49. 2022 年 3 月，发展协调办公室组织开展了关于驻地协调员制度在《行动纲领》实施中的协调作用的调查。收到的答复表明，联合国系统正在作出令人欢迎的努力，将该方案纳入共同国家分析和合作框架，并协调围绕该方案的战略举措，自联合国发展系统重新定位以来，势头明显增强。

50. 亚洲及太平洋经济社会委员会正在支持内陆发展中国家扩大获得能源和可再生能源的机会，并制定实现可持续发展目标 7 的国家路线图。除了为来自阿塞拜疆、老挝人民民主共和国、蒙古和尼泊尔的利益攸关方提供贸易便利化方面的能力建设外，亚太经社会还协助若干内陆发展中国家加入了《亚洲及太平洋跨境无纸贸易便利化框架协定》，并向蒙古提供了技术援助，以加快实施中国-蒙古-俄罗斯经济走廊的项目。

51. 2021 年，非洲经济委员会支持非洲内陆发展中国家发展交通运输基础设施，加强连通，推广可再生能源。非洲经济委员会对疫情后时期的过境业务成本和运输基础设施数字化进行了研究，包括在内陆发展中国家。它与伙伴协作，支持若干内陆发展中国家制定战略，以执行《建立非洲大陆自由贸易区协定》。2022 年 5 月，非洲经委会与《联合国全球契约》共同推出了非洲大陆自由贸易区国家商业指数报告。

52. 欧洲经济委员会正在向其 9 个内陆发展中国家成员提供量身定制的能力建设、政策审查和咨询。它与伙伴一道，在该区域完成了一个关于《国际公路货物运输合同公约关于电子托运单的附加议定书》的能力建设项目。欧洲经委会还就那次区域执行联合国中亚经济体特别方案可持续贸易原则的情况进行了研究。

53. 拉丁美洲和加勒比经济委员会致力于制订内陆水道运输和港口指标。它发布了巴拉圭的国家连通性报告；支持多民族玻利维亚国提高能源效率和进行结构改革；推动通过《拉丁美洲和加勒比数字议程》；印发了关于疫苗后勤的出版物。
54. 贸发会议向 20 个内陆发展中国家和 16 个过境发展中国家提供了贸易便利化和过境方面的技术援助。该实体还支持博茨瓦纳、哈萨克斯坦和卢旺达开展电子商务，并向博茨瓦纳、乌干达和赞比亚提供科学、技术和创新方面的技术援助。它还利用海关数据自动化系统支持清关过程自动化。截至 2021 年底，海关数据自动化系统已在 20 个内陆发展中国家运行或实施。贸发会议为执行《建立非洲大陆自由贸易区协定》提供了实质性支持，包括在 16 个内陆发展中国家提供支持。2021 年，该组织推出了生产能力指数，向若干内陆发展中国家提供了投资政策审查后续技术援助，并通过债务管理和金融分析系统继续支持 18 个内陆发展中国家。
55. 经济和社会事务部正在协助内陆发展中国家，包括通过能力建设和研究，包括跨界物流和过境运输；贸易便利化能源效率和获取；私营部门发展；多样化和增值；资源调动；贸易统计；农业；环境可持续性；气候变化。在 2020-2021 年，经社部在大多数内陆发展中国家提供了统计能力发展支持。2021 年，还完成了针对埃塞俄比亚和老挝人民民主共和国的气候脆弱性项目。
56. 秘书长技术问题特使办公室正在与伙伴合作，在全球连通性和数字能力建设等领域执行数字合作路线图。
57. 联合国减少灾害风险办公室支持哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦建立国家灾害损失数据库。它向不丹、老挝人民民主共和国、蒙古和尼泊尔提供了政策和技术支持，以编写减少灾害风险状况报告。该办公室还协助几个内陆发展中国家的地方当局对城市抗灾能力进行评估，并与埃塞俄比亚、尼泊尔和赞比亚就减少灾害风险筹资问题开展合作。
58. 最不发达国家技术库正在 7 个内陆发展中国家进行技术需求评估。它还支持利用基于技术的解决办法的初创企业，并建立技术制造商实验室，为年轻人提供发展科学、技术和创新技能的机会。
59. 《联合国气候变化框架公约》秘书处继续帮助内陆发展中国家适应气候变化的不利影响。2021 年，30 个内陆发展中国家采取了至少一项措施，按照秘书处制定的技术准则，着手制定和执行国家适应计划。在这 30 个国家中，23 个国家各从绿色气候基金准备支持方案获得 300 万美元的资金，用于制定国家适应计划。
60. 2021 年，联合国开发计划署在贸易一体化、南南合作和资源调动方面向内陆发展中国家提供了援助。它还向非洲 11 个内陆发展中国家提供技术支持，帮助它们实施综合筹资框架，并向博茨瓦纳、南苏丹和乌干达提供技术支持，帮助它们推进可持续发展目标的预算编制。
61. 2021 年，联合国环境规划署向非洲 8 个内陆发展中国家提供了技术支持，以促进其在共同国家分析中加强区域一体化；向内陆发展中国家的国家机构和联合

国国家工作队提供能力建设支持，以便将可持续发展目标的环境层面纳入国家发展计划和合作框架；支持 8 个内陆发展中国家将气候复原力纳入合作框架。

62. 国际贸易中心继续向内陆发展中国家提供技术援助，以解决与贸易有关的制约因素。通过“Ready4Trade”项目，该中心正在支持哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦发展区域内贸易和国际贸易。该中心还向南苏丹提供支持，以改善价值链，提高微型、小型和中型企业的竞争力。

63. 国际电信联盟为加强若干内陆发展中国家的信通技术基础设施作出了贡献；致力于数字包容和创新，包括支持在亚美尼亚、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦开发在线多媒体信通技术课程和培训中心；支持数字转型中心帮助加强卢旺达和赞比亚的数字技能。

64. 粮农组织协助 14 个内陆发展中国家建立研究、推广和农业创新系统，并在阿塞拜疆和马拉维推广农民田间学校和农民商学院的混合模式，以更好地将生产和营销联系起来。它还支持三个方案，帮助解决萨赫勒五国集团国家的粮食不安全问题：手拉手倡议、绿色长城倡议和萨赫勒综合复原力方案。

65. 国际民航组织实施了技术合作项目，包括部署一揽子执行计划，以支持内陆发展中国家满足疫情期间货物流动和乘客健康方面的需要。

66. 2021 年，联合国工业发展组织继续在内陆发展中国家开展技术合作活动，包括通过其国家伙伴关系方案开展活动。实施了关于技能培训、质量基础设施和废物管理的新的国家一级举措，以及关于价值链的区域举措。

67. 联合国项目事务署继续在加速执行《维也纳行动纲领》路线图的许多领域协助内陆发展中国家，包括：在巴拉圭改善两所农业学校的基础设施；发展家庭农业；采购设备以解决脆弱社区持续干旱和缺水的问题。项目署还通过加强卫生结构的能力和采购医疗设备，帮助若干内陆发展中国家应对疫情。

68. 联合国南南合作办公室通过知识共享、伙伴关系和技术转让以及在以下各个方面支持内陆发展中国家：可持续农业发展项目；加强国家统计系统；气候变化；COVID-19 影响；性别平等。

69. 联合国人口基金(人口基金)支持内陆发展中国家在因疫情而出现延误之后，进行人口普查筹备工作，并制定了旨在促进青年发展以面对人口红利的举措。人口基金 2022-2025 年战略计划的方案重点包括了 15 个内陆发展中国家。

70. 世界旅游组织继续通过在旅游统计、可持续旅游业和疫情恢复等领域开展技术合作、能力建设和技术援助，支持内陆发展中国家。

71. 世界知识产权组织正在向内陆发展中国家提供以下各个方面的技术援助和支持：创新；技术、科学和专利信息；知识产权制度；适当技术转让。因此，其中 21 个国家已经通过并正在实施国家知识产权战略，5 个国家已经制定了此类战略。

72. 国际原子能机构正在支持 30 个内陆发展中国家和平、安全 and 有保障地利用核科学和技术。2021 年，原子能机构支持了 27 个内陆发展中国家的实验室在抗击疫情期间加快 COVID-19 检测，并与各伙伴合作制定《非洲大陆电力系统总体规划》。

73. 国际可再生能源机构继续支持内陆发展中国家通过可再生能源准备情况评估工具评估，加快可再生能源部署所需的条件；在各国国家自主贡献中，提高可再生能源的宏图；促进分散的可再生能源解决办法，以实现可持续发展目标的多个具体目标；处理长期能源规划问题。

74. 世界海关组织正在努力改善内陆发展中国家的过境制度，包括在过境和海关领域提供技术援助。2021 年 6 月，世界海关组织理事会批准了灾害管理和供应链连续性准则，以帮助减轻疫情的影响。

75. 2021 年，应内陆发展中国家的请求，世贸组织贸易便利化委员会决定定期举行专门会议讨论过境问题，其中包括 2022 年 4 月举行的一次会议，会上审议了 2021 年报告关于内陆发展中国家和贸易瓶颈的主要结论以及内陆发展中国家成员的最佳做法。《贸易便利化协定》继续向内陆发展中国家提供援助，包括对这场疫情造成的跨境贸易限制进行调查。

76. 2021 年，商品共同基金选择了 6 个项目供资，金额为 890 万美元，以支持内陆发展中国家的结构性经济转型。该基金还通过紧急流动资金机制和修订贷款偿还时间表，向中小型农业企业提供额外支持，帮助这些国家应对疫情。

77. 绿色气候基金核准了对 20 个内陆发展中国家的 7.86 亿美元投资。这些国家还从私营部门来源筹集了 27 亿美元的共同投资，以建立一个总价值 35 亿美元的项目组合。自 2020 年春季启动《弹性恢复快速准备倡议》以来，该基金还向 7 个内陆发展中国家提供了超过 200 万美元的准备赠款，以支持与 COVID-19 和卫生有关的活动，包括起草绿色刺激计划。

78. 2021 年，国际货币基金组织向 6 个内陆发展中国家提供了 27 亿美元的紧急融资。基金组织提议新的特别提款权分配为 6 500 亿美元，其中 114 亿美元将用于内陆发展中国家，以帮助它们解决储备资产的长期需要。

79. 非洲开发银行核准了一笔 550 万美元的技术援助赠款，用于在包括埃塞俄比亚的东萨赫勒地区推出“沙漠变电力”倡议，以便为区域太阳能公园、相关电池储存和邻国的电力连接系统开展技术研究。非洲开发银行还继续支持设立一站式边境哨所。

80. 2019 年至 2021 年，亚洲开发银行承诺向内陆发展中国家提供价值 54.2 亿美元的贷款和赠款，占其区域合作和一体化支持总额的 20%。亚行还就区域合作和一体化提供了技术援助，并加强了《2030 年中亚区域经济合作运输战略》和《2030 年能源战略》的实施。

81. 亚洲基础设施投资银行支持和资助内陆发展中国家的基础设施项目，重点是道路运输的发展和维护，以及提高道路基础设施的气候抗灾能力。

82. 2021 年，国际发展法组织支持目标内陆发展中国家向电子司法过渡，并在投资相关事项和加强商业调解方面按需提供特设直接法律援助和能力建设。
83. 除其他活动外，国际道路运输联盟促进和加快了与电子许可证和电子运单等运输单证的电子交换有关的行政程序。
84. 2021 年，国际海底管理局出版了《内陆发展中国家与海洋法：充满机会的海洋》，以提高对内陆发展中国家批准《联合国海洋法公约》的潜在好处的认识。海管局还在海洋科学研究和技术转让方面提供加强能力支持。
85. 内陆发展中国家国际智囊团组织了各种活动，编写了研究成果和工具包，并与蒙古农业商品交易所签署了一项谅解备忘录，以加强其对内陆发展中国家的研究能力。
86. 经合组织发展援助委员会继续支持有需要的国家，包括内陆发展中国家，特别是支持它们实现可持续发展。
87. 欧洲安全与合作组织正在建立一个共同的数字贸易平台，以促进阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦的贸易和物流数据共享。在 2020-2021 年，欧安组织在东南欧和南高加索地区开展了关于气候变化与安全的协商进程。

五. 结论和建议

88. 虽然在 COVID-19 之前实现可持续发展目标的进展喜忧参半，但疫情增加了内陆发展中国家在全面实现《2030 年可持续发展议程》和《维也纳行动纲领》的关键领域的脆弱性。关键是要实现转型性恢复，以建设内陆发展中国家的长期复原力。从短期来看，当务之急是国际社会支持获得 COVID-19 疫苗和加强卫生系统，在《行动纲领》和《2030 年议程》的各个领域加强投资并提供技术援助。
89. 鉴于全球粮食价格不断上涨使内陆发展中国家的粮食更加不安全，迫切需要：增加人道主义支援；加强粮食供应链；通过无缝过境程序等方式降低粮食供应的运输成本。
90. 还必须继续利用驻地协调员制度，通过以下方式，加强联合国系统在内陆发展中国家的国家一级对《行动纲领》的协调：加强人道主义、发展与和平行为体之间的协作；分析、规划、方案拟订和筹资方面联合机制；驻地协调员办事处与国家协调中心之间在加速执行方面的合作。
91. 联合国各实体和其他国际组织应与会员国合作，继续为加快执行《行动纲领》包括路线图提供更多支持，以推动内陆发展中国家在可持续发展方面取得进展。
92. 这场疫情突出表明，必须开展区域合作，必须加强抵御货物和人员跨界流动所产生风险的能力。鼓励内陆发展中国家、过境国以及区域组织根据《联合国海洋法公约》、世界贸易组织《贸易便利化协定》和《修正关于简化和协调海关业务制度的国际公约的议定书》，协作支持过境、运输和贸易走廊的顺利运作，确保过

境自由。联合国和其他国际组织应向内陆和过境发展中国家提供更大的支持，以建立过境运输和贸易便利化方面的复原力。

93. 作为世贸组织成员的内陆发展中国家可利用过境问题专门会议。该会议将每年举行一次，直至完成下一次《贸易便利化协定》审查。作为一个平台，它将重点说明内陆发展中国家面临的制约和挑战，分享最佳做法，并确定切实解决办法，以实现高效和有弹性的过境。

94. 内陆发展中国家需要得到更多的支持，以发展充足、可持续、有复原力、包容性和负担得起的运输系统，满足国家需求，并有效应对疫情和气候变化等挑战。

95. 内陆发展中国家需要技术和财政支持，以紧急制定适当应对疫情后环境的贸易和发展政策。此类政策应以促进生产能力、出口多样化、融入全球和区域价值链以及结构性经济转型为核心。应探索创新执行手段，如债务换发展和利用私人资本市场的作用。

96. 内陆发展中国家和过境国必须进一步努力，加强执行贸易便利化举措。为有效执行《贸易便利化协定》，必须加强对这些国家的支持。促进次区域和区域合作，包括通过执行贸易便利化措施改善区域连通性，是便利货物和服务流动的必要条件。

97. 内陆发展中国家可以通过加强信通技术基础设施和建设人力和机构能力，更好地支持数字价值链的发展和融入，重点加强对电子商务的参与。在这方面，联合国及国际和区域组织必须与会员国合作提供支持。

98. 大会第 76/217 号决议要求于 2024 年召开第三次联合国内陆发展中国家问题会议。为便利筹备进程，大会应就尚待解决的组织问题作出决定。鼓励所有利益攸关方充分参与会议的筹备进程，并积极支持和参与会议，以确保会议取得成功。

附件

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 2015 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 (百万美元)		外国直接投资流入量 (百万美元)	
	2019	2020	2020	2021	2019	2020	2020	2021
阿富汗	20.5	20.1	-8.9	-5.8	4 468	4 262	13	21
亚美尼亚	12.9	11.9	-7.6	5.2	631	326	47	379
阿塞拜疆	48.2	42.6	-4.3	4.9	262	271	507	-1 708
不丹	2.46	2.44	-0.8	-2.3	200	221	1	2
多民族玻利维亚国	38.2	34.8	-8.0	5.2	834	449	-1 129	594
博茨瓦纳	16.7	15.3	-7.9	5.7	88	94	32	55
布基纳法索	15.0	15.3	1.9	5	1 297	1 880	-102	137
布隆迪	3.31	3.28	-0.3	2.9	625	517	8	8
中非共和国	1.98	2.0	1.0	0	740	845	35	30
乍得	11.25	11.16	-0.9	1.5	710	1 058	558	562
斯威士兰	4.4	4.1	-2.3	1.4	92	118	41	126
埃塞俄比亚	86.0	91.3	3.5	3.5	4 968	5 468	2 381	4 259
哈萨克斯坦	211.1	205.8	-2.6	3.6	108	124	3 675	3 172
吉尔吉斯斯坦	7.9	7.2	-8.6	1.5	523	580	-402	248
老挝人民民主共和国	18.4	19.1	3.3	2.1	731	615	968	1 072
莱索托	2.4	2.2	-9.5	3.6	174	211	30	27
马拉维	10.8	10.9	0.8	0.5	1 241	1 522	45	50
马里	17.3	17.2	-1.6	3	1 940	1 667	537	660
蒙古	14.1	13.4	-5.4	4.6	406	808	1 719	2 140
尼泊尔	29.7	29.1	-8.5	-1.7	1 582	1 948	126	196
尼日尔	12.2	12.6	3.6	4.6	1 530	1 980	361	755
北马其顿	11.1	10.6	-4.5	4.4	0	0	230	606
巴拉圭	40.7	40.3	-0.6	4.6	202	382	120	122
摩尔多瓦共和国	9.2	8.5	-7.0	6.5	388	613	150	264
卢旺达	11.2	10.8	-3.4	4.5	1 242	1 685	274	212
南苏丹	6.5	6.1	-7.2	2.0	1 720	1 825	18	68
塔吉克斯坦	11.1	11.6	4.5	6	417	838	107	84
土库曼斯坦	32.3	31.2	5.9	6.1	29	40	1 169	1 453
乌干达	36.0	35.7	-0.8	3.9	2 195	3 208	874	1 142
乌兹别克斯坦	101.2	102.9	1.6	6.2	1 282	1 586	1 726	2 044
赞比亚	23.6	23	-3.0	1.5	1 020	1 077	-173	-457
津巴布韦	20.2	20.4	-8.0	6.3	885	993	194	166
共计/平均	887.9	872.9	-1.6	4.1	32 530	37 211	14 139	18 486

资料来源：联合国、经济合作与发展组织和联合国贸易和发展会议。

注：内陆发展中国家的实际国内生产总值增长率为加权平均数。

表 2

商品出口、外债存量和移民汇款

内陆发展中国家	商品出口 (时价, 百万美元)		商品出口在全球贸易中 所占份额(百分比)		外债存量 (占国民总收入的百分比)		移民汇款 (时价, 百万美元)	
	2020	2021	2020	2021	2019	2020	2020	2021
阿富汗	777	1 007	0.004	0.005	13.9	15.0	797	300
亚美尼亚	2 544	3 023	0.014	0.014	86.1	105.2	1 786	1 610
阿塞拜疆	13 470	21 697	0.076	0.097	34.2	37.3	1 435	1 527
不丹	651	886	0.004	0.004	117.2	132.1	86	58
多民族玻利维亚国	7 015	11 030	0.040	0.049	35.7	42.7	1 133	1 413
博茨瓦纳	4 262	7 095	0.024	0.032	9.5	10.6	67	41
布基纳法索	4 372	4 797	0.025	0.022	24.1	27.0	521	561
布隆迪	162	103	0.001	0.000	22.5	21.9	15	48
中非共和国	133	162	0.001	0.001	37.2	38.1	—	—
乍得	1 906	2 560	0.011	0.011	29.7	36.7	—	—
斯威士兰	1 752	2 260	0.010	0.010	15.6	21.4	129	138
埃塞俄比亚	3 258	4 011	0.018	0.018	29.8	28.4	404	436
哈萨克斯坦	46 447	60 625	0.263	0.272	100.0	104.4	374	310
吉尔吉斯斯坦	1 973	1 659	0.011	0.007	104.4	117.4	2 423	2 798
老挝人民民主共和国	6 115	7 620	0.035	0.034	94.0	94.8	241	213
莱索托	888	1 052	0.005	0.005	34.8	50.1	543	562
马拉维	767	874	0.004	0.004	22.6	24.8	216	233
马里	4 794	5 015	0.027	0.023	30.6	36.3	998	1 053
蒙古	7 576	9 247	0.043	0.041	250.5	275.8	541	535
尼泊尔	856	1 979	0.005	0.009	18.9	23.2	8 205	8 199
尼日尔	1 136	1 229	0.006	0.006	26.8	34.9	537	542
北马其顿	6 635	7 516	0.038	0.034	74.7	89.9	422	489
巴拉圭	8 518	10 547	0.048	0.047	44.6	57.1	584	585
摩尔多瓦共和国	2 467	3 144	0.014	0.014	59.7	68.4	2 017	2 085
卢旺达	1 408	1 251	0.008	0.006	65.1	81.1	283	423
南苏丹	1 436	1 814	0.008	0.008	—	—	—	1 236
塔吉克斯坦	1 407	1 967	0.008	0.009	69.0	71.1	2 282	2 922
土库曼斯坦	6 385	7 815	0.036	0.035	15.0	—	2	1
乌干达	4 149	4 200	0.024	0.019	40.6	46.5	1 062	1 146
乌兹别克斯坦	13 124	14 063	0.074	0.063	36.9	53.9	8 203	9 198
赞比亚	7 821	11 100	0.044	0.050	121.1	170.7	135	242
津巴布韦	4 396	5 921	0.025	0.027	64.8	73.0	1 832	1 982
共计/平均	168 601	217 268	0.956	0.975	55.8	66.3	37 273	40 884

资料来源：联合国贸易和发展会议和世界银行。