



大会

Distr.: General
4 August 2023
Chinese
Original: English

第七十八届会议

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 77/246 号决议提交的。大会在该决议中请秘书长向大会第七十八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 10 年评估报告。报告中指出，在执行《维也纳行动纲领》六个优先领域方面取得的进展参差不齐。冠状病毒病(COVID-19)大流行疫情、乌克兰战争及气候变化的综合效应对进展产生了影响。报告强调，严重的融资赤字，特别是基础设施方面的融资赤字，有限的数据和能力利用的限制因素也阻碍了进展。此外，以增长不温不火、通胀飙升、能源和粮食价格上涨、供应链中断和贸易成本上升为特点的不利全球经济条件继续影响内陆发展中国家的复苏努力。本报告载有利于审议新行动纲领的建议，并提供了将于 2024 年举行的第三次联合国内陆发展中国家问题会议筹备工作的最新情况。

* A/78/150。

** 由于提交办公室无法控制的技术原因，本报告在截止日期之后提交处理。



一. 导言

1. 大会第 77/246 号决议请秘书长向大会第七十八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 10 年评估报告，以筹备将于 2024 年举行的第三次联合国内陆发展中国家问题会议。本报告评估了 2014 年以来《维也纳行动纲领》的执行进展情况，并载有用于审议后续行动纲领的建议。
2. 本报告除其他外，依据了根据国际和区域组织提交的材料。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上查阅所收到投入的全文。本报告还依据了内陆发展中国家提交的国家报告、区域审查的背景报告、会前活动报告以及附件所载的二手来源的统计数据。

二. 内陆发展中国家社会经济发展概览

3. 在《维也纳行动纲领》执行期的后半期，冠状病毒病(COVID-19)大流行疫情造成了破坏性影响，使内陆发展中国家已经取得的社会经济发展成果停滞或出现逆转。COVID-19 大流行疫情后的脆弱复苏受到艰难的全球宏观经济条件的进一步干扰，导致他们的结构和地理脆弱性加剧。全球经济增长不温不火、通货膨胀和利率上升、乌克兰旷日持久的战争、供应链中断、粮食和燃料成本上升以及气候变化的影响不断加剧，所有这些都在加剧内陆发展中国家在贸易和过境方面的脆弱性。
4. 根据经济和社会事务部的数据，¹ 内陆发展中国家组的平均国内生产总值增长率从 2000-2014 年期间的约 6.8% 下降到 2015 年至 2023 年期间的约 3.4%。受 COVID-19 大流行疫情的影响，这一增长率在 2020 年下跌至 -1.2%，之后在 2021 年上升至 4.6%，估计在 2022 年年为 3.6%。不过，这种温和的复苏不足以扭转 COVID-19 导致的贫困增加问题，特别是包括妇女、儿童和非正规劳动者在内的边缘群体中的贫困增加问题。
5. 内陆发展中国家往往落后于沿海国家。内陆地位的代价可以用这些国家在有出海口的情况下能实现的更高发展水平来衡量。根据最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室最近的估计，如果内陆发展中国家不是内陆国家，他们的出口和人类发展将分别增加 18% 和 19%。
6. 内陆发展中国家货物和服务出口的平均增长率下降了 53%，从 2003 年至 2013 年的 8.6% 降至 2014 年至 2023 年的 4%。COVID-19 导致内陆发展中国家的出口比较显著地大幅下降。大流行疫情扰乱了全球供应链，导致 2020 年年中至 2022 年底的货运延误及高昂的运输成本。2021 年，全球货物运输费急剧上涨，

¹ 《2023 年世界经济形势与展望》(联合国出版物，2023 年)。

于 2021 年 9 月达到每 40 英尺集装箱近 10 400 美元的创纪录价格。² 2023 年 6 月，全球货物运输费为 1 500 美元，接近大流行疫情前的水平。

7. 内陆发展中国家实际人均国内生产总值年增长率有所下降，从 2015 年的 1.4%降至 2020 年的-3.8%，而 2014 年至 2021 年人均国内生产总值平均增长率与上一个十年相比下降约两个百分点。

8. 内陆发展中国家的通货膨胀率从 2015 年的 6.2%上升到 2022 年的 20.5%。这些国家正面临越来越困难的权衡，既要应对通货膨胀，又要维护金融稳定，还要支持包容型和可持续的经济复苏，特别是在地缘政治和经济不确定性挥之不去的情况下。很高并且不断上升的利率对几个外债负担沉重的内陆发展中国家构成了严重的债务可持续性风险。

9. 内陆发展中国家的贫困水平有所下降，但仍高于世界平均水平。根据世界银行的数据，每天 2.15 美元的贫困人口比例在 2010-2013 年期间为总人口的 33.4%，在 2014-2019 年期间下降到 29.5%。

10. 人类发展指数呈现积极趋势，在 2014 年至 2019 年从 0.587 上升至 0.605。然而，由于 COVID-19 大流行疫情，该指数在 2020 年下跌至 0.599，在 2021 年下跌至 0.597。

11. 内陆发展中国家的粮食不安全状况有所恶化。根据联合国粮食及农业组织(粮农组织)的数据，在内陆发展中国家的总人口中，中度或严重粮食不安全的普遍程度从 2015 年的 43.4%上升到 2022 年的 57.9%。在同一时期，营养不足发生率也从 15.4%上升到 19.2%。2020 年，这些国家中面临中度至异常高粮食价格的国家比例增至 54%的创纪录新高，但 2021 年下降至 32.1%。全球粮食价格高企影响到许多内陆发展中国家的粮食进口。

12. 社会保护制度的覆盖面仍然有限。2020 年，至少享受一项社会保护福利的人口比例为 19.6%，而世界平均水平为 46.9%。

13. 在本报告所述期间，内陆发展中国家受到气候引起的危害和灾害的严重影响，诸如荒漠化、经常性干旱、生物多样性丧失、冰川融化和洪水。其中许多国家高度依赖自然资源和农业，因此，灾害对他们造成了深远的负面影响，阻碍了他们的发展。迫切需要进一步提高内陆发展中国家应对面向未来的发展努力的能力。

14. 到 2019 年，内陆发展中国家在大多数健康指标上都取得了进展。然而，这场大流行疫情影响了这一进展，原因除其他外，包括卫生保健系统薄弱、获得 COVID-19 疫苗的机会不足、贸易和运输成本高昂以及不可预测的过境限制。到 2020 年，据报在若干性别平等指标上取得了进展。然而，性别差距仍然很大，特别是在就业、粮食安全和互联网使用等方面。

² Statista, 《2019 年 1 月至 2023 年 6 月全球集装箱货物运输费指数》。可查阅：www.statista.com/statistics/1250636/global-container-freight-index/。

15. 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 COVID-19 大流行疫情造成了重大干扰。

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

16. 在报告所述期间，世界贸易组织《贸易便利化协定》于 2017 年生效，该协定旨在加快贸易程序，包括货物的流动、放行和清关。下表列示在批准《贸易便利化协定》和其他促进过境的国际公约方面取得的进展。

促进贸易和运输便利化的主要国际公约的批准情况

公约	截至 2014 年 12 月的 内陆发展中国家	截至 2023 年 7 月的 内陆发展中国家	截至 2014 年 12 月的过境国	截至 2023 年 7 月的过境国
世贸组织《贸易便利化协定》(2013 年)	0	26	0	29
《京都公约修订本》(2006 年)	15	23	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

资料来源：法律事务厅、世界海关组织和世贸组织。

17. 在本报告所述期间，支持过境的区域、次区域和多边举措有了重大发展。例如，欧亚经济联盟在 2018 年采用了新的海关编码；阿富汗、印度和伊朗(伊斯兰共和国)于 2016 年签署了运输和过境走廊协定；南部非洲发展共同体、东部和南部非洲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-巴拉那水道内河运输《巴拉圭-巴拉那水道河运协定》第八附加议定书。此外，若干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，《政府间陆港协定》于 2016 年 4 月生效。

18. 虽然在批准相关法律协定方面取得了进展，但还需要开展更多工作，以提高对加入这些协定的好处以及加强能力建设的必要性的认识和理解，包括将这些协定纳入国家发展计划的主流。有必要为执行这些协定制定简化准则。

19. 在本报告所述期间，开发了改善过境的工具，诸如世界海关组织(海关组织)过境准则、电子托运单和电子版《国际铁路货运海关公约》。

20. 一些走廊在实现《维也纳行动纲领》减少走廊沿线的旅行时间这一具体目标方面取得了一些进展，目的是使过境货物每 24 小时移动 300 至 400 公里。只有一些走廊掌握用于监测这一具体目标的数据。中亚区域经济合作方案中关于公路走廊总体绩效的数据显示，平均无延误速度从 2016 年的每 24 小时 535 公里提高到 2020 年的每 24 小时 544 公里，表明该次区域已经实现了这一具体目标。在铁路运输方面，2019 年的平均无延误速度增至每 24 小时 456 公里，但在 2020 年则降至每 24 小时 403 公里。

21. 在非洲，一些走廊，如中央走廊和跨卡拉哈里走廊，设法实现了《维也纳行动纲领》的目标，而其他走廊则没有可用数据。在拉丁美洲，改善了埃斯特城(巴拉圭)-蓬塔格罗萨(巴西)公路走廊沿线的过境手续，这促使旅行时间从 24 小时缩短到 20 小时，平均速度为每 24 小时 670 公里，而圣克鲁斯(多民族玻利维亚国)-阿里卡(智利)公路走廊的平均速度为每 24 小时 460 公里，这表明《维也纳行动纲领》的目标已经实现。

22. 多式联运仍然是内陆发展中国家面临的一个挑战。世界银行最新数据显示，2022 年这些国家的平均货物停留时间为 12 天，从亚美尼亚的 3.3 天到蒙古的 25 天不等。过境国的可比数字为 7 天。COVID-19 大流行疫情令海港的停留时间恶化。尽管无法随时获得大流行疫情前的数据，但世界银行的研究表明，东亚或欧洲大多数港口的平均货物停留时间接近 4 天。

23. 总的来说，缺乏数据来监测《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

24. 在填补缺失环节和普遍提高基础设施质量以增强内陆发展中国家的连通性方面取得了一些进展，但挑战依然存在。在本报告所述期间，这些国家的若干公路网和铁路线已投入使用，但还需要更多的公路网和铁路线。

25. 在非洲区域，非洲基础设施发展指数³显示，在 16 个非洲内陆发展中国家中，只有博茨瓦纳的公路网相对较好，得分超过 25 分，其次是布基纳法索、斯威士兰、卢旺达和津巴布韦，得分在 10 至 15 分之间。其余 11 个内陆发展中国家的得分低于 10 分，其中 5 个国家的得分在 0.07 至 2.35 分之间，排在最后 10 位。还值得注意的是，一些内陆发展中国家的综合得分在 2014 年至 2021 年期间大幅倒退，表明现有网络维护不善和/或对新的可行交通运输基础设施项目投资不足。在铁路基础设施方面，总体提供速度较慢。四个非洲内陆发展中国家没有铁路，非洲铁路网主要位于北非和南部非洲，有超过 26 362 公里的缺失路段。基础设施不足和物流成本高是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。

26. 在亚洲区域，内陆发展中国家在发展和维护亚洲公路网方面取得了一些进展。在参加亚洲公路网的内陆发展中国家中，只有 8%的公路被列为主要或一级公路，而整个公路网的这一比例为 35%。在本报告所述期间，一些欧亚内陆发展中国家发展和扩展了铁路。例如，2014 年至 2021 年，哈萨克斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦的铁路线得到了扩展。铁路方面的一个主要问题是轨距和机车车辆缺乏统一，这阻碍了各国之间铁路的无缝连接。

27. 在拉丁美洲区域，多民族玻利维亚国和巴拉圭都扩展了公路网。他们的铺面公路密度有所改善，巴拉圭在 2014 年至 2022 年期间，总领土的铺面公路密度从

³ 非洲开发银行集团，《2022 年非洲基础设施发展指数》，非洲基础设施知识方案数据库。可查阅：<https://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/pbuerhd/africa-infrastructure-development-index-aidi-2022>。

每 100 平方公里 1.38 公里增加到每 100 平方公里 2.50 公里，多民族玻利维亚国在 2014 年至 2020 年期间，总领土的铺面公路密度从每 100 平方公里 0.65 公里增加到每 100 平方公里 2.88 公里。尽管取得了这一进展，但仍需要做更多的工作来提高道路质量。

28. 内陆水道在拉丁美洲内陆发展中国家尤其被用于出入海洋。在本报告所述期间，通过巴拉圭-巴拉那水道的内河水运规模有所扩大，这主要是由于大豆产量增加和建造了两个港口。然而，随着时间的推移，一再发生的干旱已经影响到商业航运。其他挑战包括业务、管理和监管问题以及与有关国家的协调。

29. 内陆发展中国家的空中交通量，以登记的航空公司离港量衡量，在 2014 年至 2019 年期间增长了 16%。然而，这些国家的航空业在大流行疫情期间急剧下降，在 2020 年暴跌 43%，然后于 2021 年开始复苏，当时登记的航空公司离港量为 2018 年达到的峰值的 64%。恢复航空连通对内陆发展中国家的可持续复苏至关重要，因为它支持旅游业、贸易和其他重要的商业活动。有必要加强可持续、高效和成本效益高的航空基础设施的发展和对其投资。

30. 关于能源，内陆发展中国家平均用电人口比例从 2014 年的 49.5% 提高到 2021 年的 60.3%。然而，内陆发展中国家仍然落后于 91.4% 的世界平均水平。欧亚和拉丁美洲内陆发展中国家能够实现 90% 以上的用电率，而非洲内陆发展中国家的平均用电率为 37%，这意味着非洲区域需要作出更大的努力。尽管内陆发展中国家农村地区的电力在 2014 年至 2021 年期间有所增加，但城市地区(89%)和农村地区(49%)之间的差距仍然很大。内陆发展中国家需要更多的援助，以实现最后一英里的电气化，包括开发银行肯担保的项目、融资和能力建设，以提高效率。

31. 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大幅增长，从 2014 年的每 100 人 69.8 个增加到 2021 年的每 100 人 78.6 个。然而，他们远远落后于 107.3 的世界平均水平。内陆发展中国家使用因特网的个人比例从 2014 年的 17.4% 增加到 2021 年的 32.3%，但仍远低于 63.1% 的世界平均水平。内陆发展中国家继续面临宽带费用高昂的问题，需要作出更多努力降低价格。

32. 运输、能源和信通技术部门的基础设施发展需要大量投资。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在 2018 年的一项研究中估计，要达到全球平均公路和铁路网密度，内陆发展中国家将需要建造近 20 万公里的铺面公路和另外 4.6 万公里的铁路，成本约为 0.51 万亿美元。

优先事项 3：国际贸易和贸易便利化

33. 在 2014 年《维也纳行动纲领》开始后不久至 2015 年，内陆发展中国家的商品出口在全球贸易中的份额急剧下降。不过，他们的商品出口在 2016 年至 2019 年期间反弹，之后稳步增长。COVID-19 的影响导致他们的商品出口在 2020 年大幅下跌约 11%。这一大幅下跌表明内陆发展中国家在世界贸易中的地位十分脆弱。内陆发展中国家的商品出口在 2021 年出现反弹，2020 年至 2021 年增长 30.6%，达到 2 190 亿美元。2022 年，他们的出口估计将进一步增加到 2 790 亿美元。

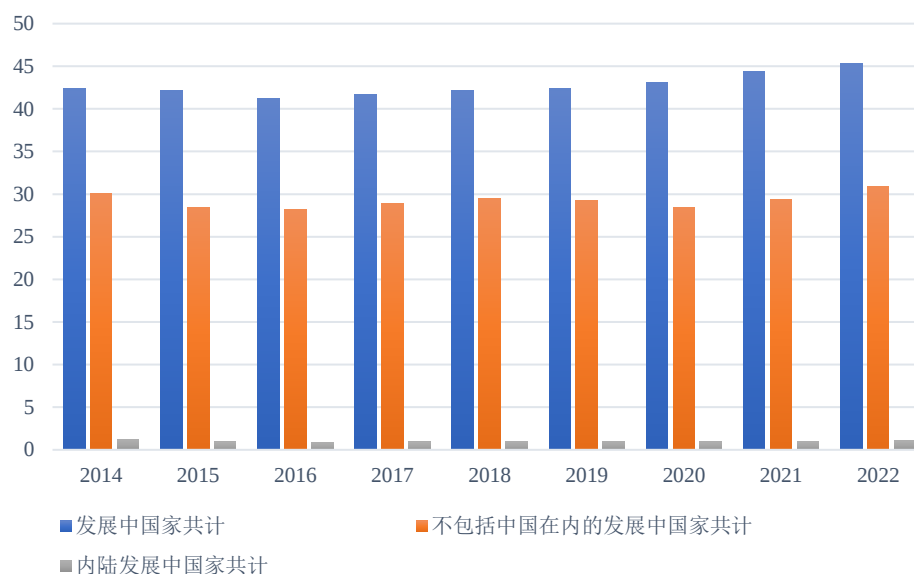
34. 内陆发展中国家商品出口增长的主要原因是商品需求和价格的上涨。尽管贸易有所增长，但他们在全球商品出口中所占的份额基本保持不变(见图一)。虽然内陆发展中国家在全球贸易中所占的份额相对较小，但其经济总体上比世界其他地区的经济更加开放，这表现在，这些国家的贸易占国内生产总值的比例为 74%，而世界其他地区为 57%，因此，内陆发展中国家更容易受到全球经济冲击的影响。

35. 内陆发展中国家的商品进口在 2014 年至 2016 年期间下降，随后稳步增长，直到 2020 年 COVID-19 爆发，导致下降 10%。2020 年至 2021 年，内陆发展中国家的商品进口增长了 21%，达到 2 490 亿美元，随后在 2022 年进一步增长了 17.7%。

图一

商品出口在世界出口总额中所占份额

(百分比)



资料来源：联合国贸易和发展会议。

36. 服务贸易和电子商务有可能较少受到地理挑战的影响，为内陆发展中国家的大幅增长提供了机会。然而，自《维也纳行动纲领》获得通过以来，内陆发展中国家的服务在全球贸易中所占份额没有出现任何重大变化。服务缺乏多样化以及对国际旅游和运输的依赖，使内陆发展中国家极易受到 COVID-19 大流行疫情的影响。因此，这些国家的服务出口在 2020 年下降了 36%。2021 年，内陆发展中国家的服务出口总额增长 20.3%，达到 360 亿美元，而世界其他地区的增幅为 17.2%。

37. 内陆发展中国家的贸易差额从 2014 年的 87 亿美元下降到 2015 年的-340 亿美元，尽管 2017 年和 2018 年有所改善，但仍为负值。这种贸易逆差意味着，自 2015 年以来，大多数内陆发展中国家无法从贸易中筹集足够的收入用于发展筹资。

38. COVID-19 大流行疫情导致关闭边境和采取严格的边境措施，再加上当前的全球动荡，显示了内陆发展中国家的脆弱性。这凸显了贸易便利化的重要性，特别是内陆发展中国家的过境自由，以及加强执行《贸易便利化协定》的必要性。《贸易便利化协定》载有多项条款，以加快包括过境货物在内的货物的流动，并缓解边境的贸易瓶颈。尽管自 2014 年以来，大多数内陆发展中国家越来越多地参与贸易便利化方案和活动，但内陆发展中国家批准贸易便利化国际协定和执行其中规定的比率(55%)总体上低于全球平均水平(62.1%)。⁴

39. 与过境国和发展中国家的平均水平相比，内陆发展中国家执行《贸易便利化协定》的比例仍然很低。平均而言，内陆发展中国家充分执行了约 35%的《贸易便利化协定》措施，而过境国为 51%，发展中国家为 60%。关于未来履行承诺的问题，21%的承诺需要更多时间才能履行，6%的承诺需要技术援助才能履行。内陆发展中国家和过境国需要得到更多的支持，以充分执行《贸易便利化协定》。

优先事项 4：区域一体化与合作

40. 在本报告所述期间，内陆发展中国家对区域一体化和合作的兴趣日益浓厚，他们采取了若干行动，加强参与区域贸易、运输、通信和能源网络，并统一区域政策，以加强区域一级的区域协同作用、竞争力和价值链。

41. 平均而言，每个内陆发展中国家加入的区域贸易协定数量从 2014 年的 3.3 个增加到 2023 年的 4.3 个。大多数内陆发展中国家参加了一个以上区域贸易协定，有几个国家参加了五个以上协定。尽管内陆发展中国家更多参与区域贸易协定，但其经济和贸易影响远远低于预期。一些安排一直处于休眠状态，在促进贸易和投资方面效果不佳。财政制约因素和其他挑战，包括重叠的非贸易问题和冲突以及政治不稳定，拖延了一体化进程。

42. 对于非洲内陆发展中国家来说，2019 年随着非洲大陆自由贸易区的建立达到了一个新的里程碑。非洲大陆自由贸易区实现了一个巨大经济空间的全面自由化，从而使非洲内陆发展中国家有机会探索新的产品线，参与价值链，并更多地参与国际贸易。

43. 对亚太区域而言，区域一体化的一个重要里程碑是 2020 年签署《区域全面经济伙伴关系协定》。该协定涵盖货物和服务贸易、投资以及经济和技术合作。包括三个内陆发展中国家在内的欧亚经济联盟以及东南亚国家联盟经济共同体都成立于 2015 年。

44. 内陆发展中国家还与邻国签订了双边和多边贸易、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，以便利货物跨境流动。2016 年，印度和尼泊尔签署了公路连通和过境协定。同样在 2016 年，中国、蒙古和俄罗斯联邦签署了一项关于道路运输的协定和一项关于建立三国之间经济走廊的三边经济伙伴关系协定。2015 年，中国和尼泊尔签署了贸易和过境

⁴ 见 www.untfsurvey.org/。

协定。2017 年，阿富汗、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其和土库曼斯坦之间签署了《青金石过境、贸易和运输路线协议》。

45. 在拉丁美洲，多民族玻利维亚国和巴拉圭正在参加连接南美洲大西洋和太平洋沿岸的宏伟的区域走廊一体化项目。

46. 许多内陆发展中国家还在参与“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的建设，这两个倡议旨在改善基础设施、贸易、金融和政策方面的连通性。

优先事项 5：经济结构转型

47. 自《维也纳行动纲领》获得通过以来，内陆发展中国家在实现结构转型方面取得的进展非常有限。这些国家的出口结构仍然以严重依赖初级产品为特点。2021 年，初级产品占内陆发展中国家商品出口的 83%，低于 2014 年的 86%。2021 年的全球平均水平约为 28%。在 32 个内陆发展中国家中，初级商品占其中 26 个国家出口的 60%以上，使他们容易受到商品价格冲击的影响。

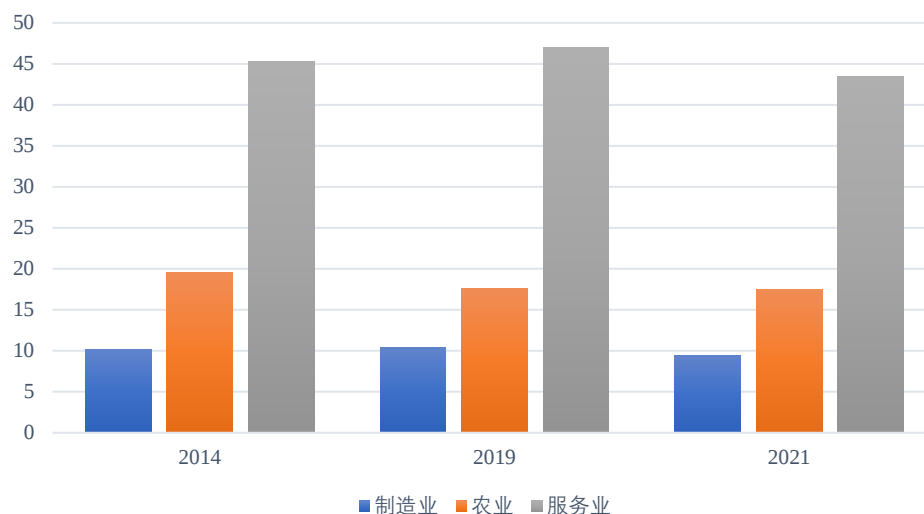
48. 2014-2022 年期间，内陆发展中国家的平均制造业增值占国内生产总值的比例保持稳定，约为 11%。然而，这些比率大大低于 1990 年代登记的比率。非工业化趋势仍然是这些国家面临的一个重大挑战。他们的经济一直在从农业和制造业转向服务业，收入水平远低于早期工业化国家。

49. 如图二所示，2014 年至 2021 年，内陆发展中国家农业部门的增值贡献呈下降趋势。2014 年至 2021 年期间，农业在国内生产总值中所占份额不断下降，这在很大程度上反映了大多数内陆发展中国家生产力的不断下降，而不一定是所期望的成功结构转型。许多内陆发展中国家严重依赖农业和农产品加工来推动结构转型。然而，多重冲击，包括与 COVID-19 相关的扰乱、气候变化及地缘政治动荡，都对农业生产力造成了影响。

50. 尽管服务业占国内生产总值的份额 2014 年至 2019 年期间有所增加，但同期内陆发展中国家服务业占全球贸易的份额有所下降，这表明服务业对国内生产总值的贡献增加并没有转化为大多数这些国家收入的增加和竞争性服务的提供。

图二
内陆发展中国家的增值

(占国内生产总值的百分比)



资料来源：世界银行。

51. 实现结构转型的一个关键推动力是私营部门。需要作出更多努力来支持私营部门、特别是中小微型企业，使其能够发展壮大，实现结构转型。内陆发展中国家获得资金的机会仍然有限。尽管向私营部门提供的国内信贷占国内生产总值的比例从 25.3%(2014 年)增加到 31.5%(2021 年)，但这一比例仍远低于 145%的世界平均水平。

优先事项 6：执行手段

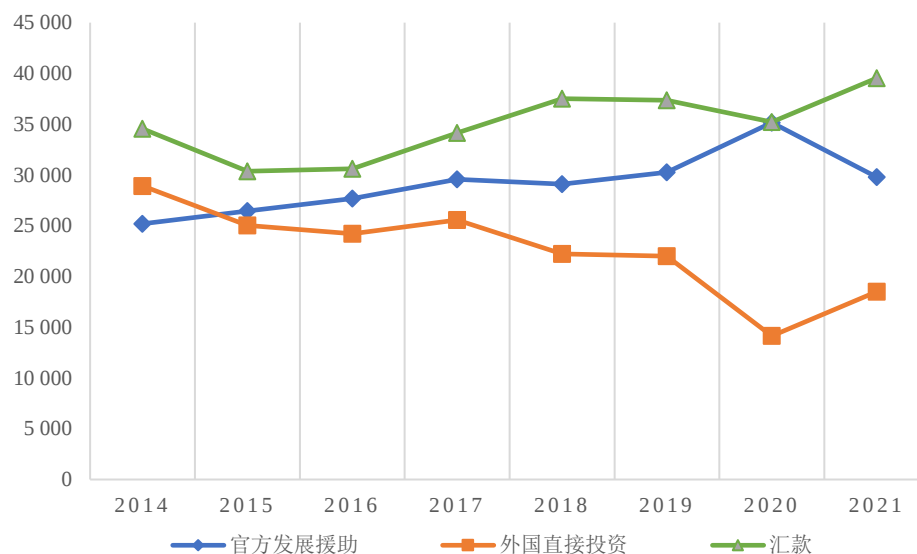
52. 调动国内资源是支持发展的一个非常重要的手段。国内储蓄总额占国内生产总值的百分比从 2014 年的 24.3%上升至 2019 年的 26.7%，但在 2020 年下降至 20.3%，随后又上升至 2021 年的 24.1%。然而，这一数字远低于 28%的世界平均水平，表明内陆发展中国家持续存在发展资金赤字。需要进一步努力增加国内储蓄。

53. 官方发展援助仍然是许多内陆发展中国家外部发展资金的主要来源之一。如图三所示，对内陆发展中国家作为一个整体的官方发展援助流动量从 2014 年的 250 亿美元增加到 2020 年的 350 亿美元，因为在 COVID-19 大流行疫情期间官方发展援助的流动量增加。2021 年，流向内陆发展中国家的官方发展援助减少了 15%。官方发展援助继续集中流入少数内陆发展中国家。

54. 官方发展援助占内陆发展中国家国民总收入的百分比从 2014 年的 1.96%增至 2021 年的 2.13%。2021 年，官方发展援助占 8 个内陆发展中国家国民总收入的比重超过 10%。

图三
流向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)



资料来源：经济合作与发展组织、联合国贸易和发展会议和世界银行。

55. 对内陆发展中国家的促贸援助付款从 2017 年的 159 亿美元增至 2021 年的 175 亿美元。然而，对内陆发展中国家的促贸援助占发展中国家促贸援助总额的比例下降了 10%；鉴于内陆发展中国家在贸易和贸易便利化的各个方面都有具体的发展需求，这一情况令人担忧。

56. 如图三所示，流入内陆发展中国家的外国直接投资从 2014 年的 289 亿美元下降到 2019 年的 220 亿美元，而 COVID-19 大流行疫情在 2020 年导致进一步严重下降 35%。尽管外国直接投资流入量在 2021 年有所恢复，但这一恢复低于全球和发展中国家的平均增幅。多年来，导致流入内陆发展中国家的外国直接投资下降的一些因素包括：这些国家融入全球和区域贸易网络的能力较弱，对投资流动的竞争加剧，生产能力低下，以及投资监管缺乏竞争力。外国直接投资流动也继续集中在数个国家。

57. 流入内陆发展中国家的外国直接投资主要流向自然资源，流入制造业和服务业的投资有限。这固化了内陆发展中国家对自然资源的依赖，使他们没有机会利用外国投资带来的知识外溢效应和其他惠益来实现结构转型。内陆发展中国家必须为外国投资提供适当的环境，包括可靠和透明的机构、高效的监管框架以及总体宏观经济和政治稳定，以此吸引外国直接投资。

58. 流向内陆发展中国家的汇款在 2014 至 2022 年期间增加了 43%。汇款在这些国家的分布也相当不均衡。

59. 外部借款是一个重要的筹资金来源。在 22 个有债务困扰分析可用的内陆发展中国家中，8 个国家的债务困扰风险很高，3 个国家已经陷入困境。

四. 后续执行和审查

60. 在本报告所述期间，内陆发展中国家年度部长级会议于 2020 年通过了加速执行《维也纳行动纲领》路线图，其中包括联合国及其他国际和区域组织正在执行的项目。该路线图有 430 多项举措和可交付成果，涵盖《维也纳行动纲领》的六个优先领域。据报告，路线图所载活动中约有四分之一已于 2022 年完成，这些活动加强了内陆发展中国家的能力，增加了他们在下列方面的知识：过境、贸易和基础设施发展；能源和信通技术；经济结构转型；内陆发展中国家与过境国之间的合作；以及气候行动。2022 年，路线图中新增了约 100 项新报告的举措。

61. 在本报告所述期间，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了联合国系统便利有效执行《维也纳行动纲领》的各项活动；支持会员国开展与内陆发展中国家有关的政府间进程；宣传内陆发展中国家面临的挑战并提高对这些挑战的认识；监测并报告了《维也纳行动纲领》的执行情况；开展能力建设活动和经验交流，以加强内陆发展中国家的连通性，并促进在国家一级执行和审查《维也纳行动纲领》，包括通过国家协调中心网络开展这项工作；并就执行《维也纳行动纲领》的问题与驻地协调员携手合作。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事处为处理 COVID-19 大流行疫情对内陆发展中国家影响的各政府间进程提供了实质性支持，并与会员国和其他伙伴共同努力，组织关于下列问题的部长级会议和专题会议：运输和信通技术连通性、可再生能源、贸易便利化、结构转型、外国直接投资、促进科学、技术、创新政策和气候变化等。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正在协调将于 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工作，为此提供实质性和后勤支持。

62. 亚洲及太平洋经济社会委员会在本报告所述期间开展了能力建设活动，使内陆发展中国家在不同的专题领域受益，其中包括：运输连通性；道路安全和城市出行；公路、铁路和陆港的发展；跨境运输业务；贸易便利化；经济结构转型；以及建立抵御 COVID-19 大流行疫情的能力。亚洲及太平洋经济社会委员会和欧洲经济委员会(欧洲经委会)一直通过中亚经济体特别方案支持区域一体化与合作。

63. 拉丁美洲和加勒比经济委员会制定了一套关于内陆运输和区域协调物流政策的定性和定量指标，提供了各种决策技术工具，确定了国际河流航运的主要挑战和建议，并提供了技术支持和能力建设，以加强国家灾害损失数据库。

64. 欧洲经委会建立了一个 COVID-19 引起的过境点状况观察站，这是一个在线平台，提供关于全球货运过境限制的实时最新信息。欧洲经委会支持内陆发展中国家加强运输发展和便利化，制定贸易便利化路线图，建立国家贸易便利化机构，建立无纸化贸易系统和基于风险的清关系统，采用国际电子商务标准，以及制定单一窗口、可持续贸易、循环经济、创新和促进性别平等的标准。

65. 非洲经济委员会支持会员国进行非洲大陆自由贸易区的谈判，目前正在帮助落实该自贸区。非洲经委会提供了相关技术援助，以统筹解决内陆发展中国家面临的制约因素，帮助建立了非洲走廊管理联盟，开展了评估非洲区域一体化的分

析工作，并正在气候变化、能源、过境运输、信通技术连通性以及促进可持续发展和结构转型等领域提供支持。

66. 联合国贸易和发展会议(贸发会议)通过便利清关的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》。贸发会议在若干领域提供了能力建设支助，其中包括生产能力和科学技术、电子商务、走廊和过境以及金融。2022 年，贸发会议继续通过其基于网络的在线电子系统方案，即电子监管和电子登记系统和贸易门户，在若干内陆发展中国家部署商业便利化工具，以改善其商业环境。贸发会议在国家一级支持内陆发展中国家拟订、制定和执行服务业政策。

67. 经济和社会事务部协调并支持内陆发展中国家拟订关于可持续发展目标的自愿国别评估报告。

68. 2023 年，发展协调办公室进行了一项调查，⁵ 所有参与调查的驻地协调员办公室都报告说，他们的联合国国家工作队在设计 and 执行共同国家分析和联合国可持续发展合作框架期间都分析了《维也纳行动纲领》的优先事项，这是在国家一级规划和开展联合国发展活动的最重要工具。

69. 联合国环境规划署向包括内陆发展中国家在内的各国提供了以需求为导向的量身定制的支持，设法利用贸易和投资作为实现可持续发展目标以及履行他们的《巴黎协定》各项承诺的工具。联合国环境规划署为包括内陆发展中国家在内的各国之间关于适应气候变化的知识交流提供了便利，同时加强了他们的复原力，降低了他们面对气候冲击的脆弱性。

70. 联合国减少灾害风险办公室支持内陆发展中国家设计国家减少灾害风险平台，以通过全政府办法加强风险治理。联合国减少灾害风险办公室还支持内陆发展中国家加强预警系统。

71. 国际贸易中心支持内陆发展中国家将中小微型企业纳入价值链；建设妇女和青年参与国际贸易的能力；便利买卖双方的交易；开发贸易便利化门户网站；以及简化贸易程序。国际贸易中心、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合作伙伴于 2023 年在蒙古与世界出口发展论坛背对背举办了一次关于内陆发展中国家优先事项的专门会议。

72. 国际电信联盟进行了实质性分析，并在“连通促进复苏”(Connect2Recover)倡议下通过有复原力的基础设施提出了数字包容建议，并就改善内陆发展中国家的信通技术连通性提供了技术援助。

73. 联合国工业发展组织在 2014-2022 年期间实施了 304 个国家级项目，以支持内陆发展中国家的可持续工业发展，从而促进了《维也纳行动纲领》的所有六个优先事项，技术合作执行总额为 1.2443 亿美元。联合国工业发展组织提供了支

⁵ 该调查收集了内陆发展中国家驻地协调员办公室的意见，其中包括：阿富汗、乍得、哈萨克斯坦、老挝人民民主共和国、莱索托、马里、蒙古、巴拉圭、摩尔多瓦共和国、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦和赞比亚。

助，其中包括下列方面的支助：与能源有关的项目；建设贸易能力，以提高经济竞争力；促进经济多样化的技术；发展农业企业和农业工业；可再生能源；以及培育多利益攸关方伙伴关系。

74. 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，包括关于运输和过境效率、数字通信和能源基础设施的项目。

75. 联合国开发计划署应要求向内陆发展中国家提供能源项目和工具能力建设方面的支助，以支持与价值链有联系的中小企业的发展。联合国开发计划署正在向非洲 13 个内陆发展中国家提供技术支助，以执行综合性国家筹资框架。

76. 联合国人口基金支持内陆发展中国家更新其国家自主贡献和国家适应计划，以及加强卫生、性别平等和青年等组成部分。人口基金还支持加强这些国家的卫生系统和社会保护系统，并支持筹备人口与发展数据普查。

77. 联合国南南合作办公室通过两个南南合作信托基金，为支持内陆发展中国家落实可持续发展目标的项目拨款 1 630 多万美元，其中 75% 以上的资金分配给消除贫穷和饥饿以及支持良好健康、优质教育和性别平等的项目。

78. 世界知识产权组织协助内陆发展中国家制定和执行国家知识产权政策 and 创新战略，并开展技能发展和能力建设。世界知识产权组织在 30 个内陆发展中国家实施了专利、商标、工业设计、版权和传统知识等领域的 40 多个项目。

79. 国际民用航空组织通过各种论坛，积极促进成员国和航空业之间就客运和货运服务市场准入自由化问题进行对话和信息交流，并便利开展高效执行有关宣言和框架行动计划的工作。

80. 国际原子能机构支持包括 30 个内陆发展中国家在内的其成员国建设、加强和维持人力和机构能力，以便安全、和平和有保障地利用核科学、技术和应用程序，支持国家发展优先事项。

81. 粮农组织支持内陆发展中国家发展研究、推广和农业创新系统，并推广农民田间学校和农场商学院的混合模式。粮农组织通过其领导或支持的各项倡议，包括手拉手倡议、⁶ 撒哈拉绿色长城倡议⁷ 和萨赫勒五国集团复原力方案，正在帮助若干非洲内陆发展中国家解决粮食安全和营养问题。

82. 世贸组织通过贸易便利化协定基金，举办讲习班和国家活动等系列活动，以此协助成员国确定自己的需求和编写通知，并为此进行牵线搭桥以及在捐助方不提供支助的情况下提供项目筹备和项目执行赠款。世贸组织应内陆发展中国家日内瓦集团的请求并与之合作，于 2023 年 6 月举办了一次过境问题研讨会。世贸组织还通过专门的过境和促贸援助问题会议支持内陆发展中国家。

⁶ 见 <https://www.fao.org/hand-in-hand/zh>。

⁷ 参见 www.fao.org/in-action/action-against-desertification/overview/great-green-wall/en/。

83. 世界海关组织在过境和贸易便利化等广泛的海关相关领域向内陆发展中国家提供技术援助和能力建设支持。自 2014 年以来，世界海关组织开发了若干工具，以便利执行《维也纳行动纲领》，其中包括：《过境手册：为内陆发展中国家制定有效的过境计划》；《过境准则：建立高效过境制度的路径》；《汇编：过境方面的最佳做法》；和《铁路指南》。
84. 商品共同基金通过支持促进内陆发展中国家商品部门经济结构转型的项目，帮助执行《维也纳行动纲领》。
85. 世界银行通过贷款项目支持内陆发展中国家，包括在高速路和公路、电信、公共行政和铁路等领域提供支持。
86. 美洲开发银行通过基础设施发展和维护项目支持拉丁美洲内陆发展中国家。
87. 亚洲开发银行在贸易、基础设施发展、贸易便利化、能源、新兴技术、电子商务和数字贸易等领域，以贷款和赠款的形式向亚太区域内陆发展中国家提供区域合作和一体化支持以及技术援助。
88. 自 2014 年以来，非洲开发银行已支持建设和修复了 1 700 多公里道路，并花费了 80 多亿美元用于走廊发展，涉及 12 700 公里道路。该银行还支持建立能源基础设施项目和一站式边境检查站。
89. 欧洲复兴开发银行为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提供了投资。
90. 绿色气候基金为包括一些内陆发展中国家在内的多国项目提供了 28 亿美元的资金，相当于绿色气候基金供资总额的 24%。
91. 欧洲安全与合作组织组织了能力建设活动、有针对性的培训和专家支持，涉及中亚的贸易便利化、过境运输发展、海关和边境条例的多个方面。
92. 国际发展法组织帮助加强了内陆发展中国家吸引和管理外国直接投资的能力，并加强了这些国家的司法行为体高效有效地解决商业纠纷的能力。
93. 国际道路运输联盟便利并加快了与电子许可证和电子公路货运等运输文件的电子交换有关的行政流程，并继续提高内陆发展中国家和过境国对实施国际公路运输系统的认识。
94. 内陆发展中国家国际智库就这些国家的优先问题开展了分析工作和能力建设，这些优先问题包括基础设施发展和投资、贸易便利化和连通性。

五. 第三次联合国内陆发展中国家问题会议的筹备情况

95. 将于 2024 年 6 月在基加利召开的第三次联合国内陆发展中国家问题会议的筹备工作已经取得进展。内陆发展中国家都在编写国家报告，评估执行《维也纳行动纲领》的进展、障碍和制约因素，以及下一个十年行动纲领的优先事项。

96. 非洲区域审查会议于 2023 年 5 月 29 日和 30 日举行，并通过了《哈博罗内成果文件》。气候变化、COVID-19 大流行疫情、过境运输基础设施不足、贸易便利化、更大程度的数字化、更好地获得电力和债务困扰都是其中一些突出的重大挑战。该成果文件呼吁应对这些挑战。

97. 拉丁美洲区域审查会议于 2023 年 7 月 27 日和 28 日在巴拉圭举行，并通过了《亚松森行动呼吁》。欧洲和亚洲区域筹备会议将于 2023 年 8 月 22 日和 23 日举行。此外，大会主席和经济及社会理事会主席将于 2023 年晚些时候组织一次特别活动，专门讨论第三次联合国内陆发展中国家问题会议的筹备情况。这些活动将为筹备进程提供宝贵信息。

98. 筹备委员会的两次会议将于 2024 年 2 月 5 日至 8 日和 4 月 29 日至 5 月 1 日举行。

99. 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已经组织了机构间协商小组会议，以动员联合国系统各实体为该会议提供支持，这些实体正通过在各自相关专业领域进行实质性专题评估和组织专题会议，积极参与筹备进程。

100. 已经举行了一些会前活动，其中包括关于下列方面的活动：改善交通运输连通性；促进内陆发展中国家交通运输系统的复原力和可持续性；加强内陆发展中国家的气候行动；在 COVID-19 大流行疫情后重建得更好；减少灾害风险；私营部门对发展的贡献；投资发展基础设施；加强外国直接投资对内陆发展中国家经济结构转型的作用；以及提升内陆发展中国家的可再生能源。

101. 在 2023 年世界出口发展论坛期间组织的关于内陆发展中国家的专门会议着重指出了内陆发展中国家的重要优先事项，其中包括：对实体和软体基础设施的投资；促进跨境运输和物流便利化，以开展有复原力的边境业务；加强数字化，实现无缝、非接触和无纸化过境；能力建设支持，以加强数字技能；深化区域合作；为内陆发展中国家提供更多和更容易获得的贸易融资选择；促进性别平等的贸易便利化措施；增加电子商务和电子交易；为数字化创造有利的政策环境。

102. 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为内陆发展中国家的国家协调中心组织了一次会议，讨论下一个行动纲领可能的优先事项。他们强调的一些优先事项包括：增加对可持续和有复原力的基础设施发展的投资，以加强交通运输、能源和信通技术的连通性；加强开发银行肯担保项目的能力建设；加强贸易便利化；数字化转型；增加多样化；更好的结构转型；加强治理；恢复安全与和平；建设应对气候变化的能力；债务可持续性；以及增加来自所有来源的执行手段。

六. 结论和建议

103. 在执行《维也纳行动纲领》期间，在一些领域取得了明显进展，而在其他领域则进展有限。在执行《维也纳行动纲领》过程中遇到了许多挑战。这些挑战

除其他外包括：执行《维也纳行动纲领》所需的财政和人力资源短缺；基础设施融资严重不足；现有基础设施维护不善；开发银行肯担保项目的能力有限；一些内陆发展中国家的冲突和脆弱性影响到了区域基础设施项目的实施；债务困扰风险上升；贸易便利化措施的执行率低；以及对支持改善过境的法律文书缺乏认识。

104. COVID-19 大流行疫情、气候变化和乌克兰战争的全球后果等多重危机加剧了内陆发展中国家的脆弱性。所遇到的另一个关键能力挑战是缺乏可靠和定期的数据为政策和后续落实提供信息依据，特别是在运输基础设施、贸易成本以及过境和贸易便利化措施等方面。国家一级的其他挑战包括协调不足、与过境国连接的基础设施缺乏足够的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。

105. 第三次联合国内陆发展中国家问题会议提供了一个独特的机会，为内陆发展中国家规划可持续发展的道路，以确保他们不会进一步掉队。必须完成《维也纳行动纲领》的未竟事业。下文提出了供新行动纲领审议的一些主要建议。

106. 发展和维护基础设施以加强过境仍然至关重要。调动额外资金对于增加对有复原力和可持续的基础设施发展和维护的投资非常关键。

107. 发展国际运输走廊以促进内陆发展中国家的区域连通性是根本。促进过境安全是关键。

108. 内陆发展中国家需要在数量和质量两方面加大投资力度，建设强大的信通技术基础设施，诸如宽带连接和数字贸易便利化系统。

109. 在可持续能源获取方面取得的进展必须扩大。

110. 建设内陆发展中国家的生产能力、促进增值和出口多样化以及向全球价值链上游移动，对于提高他们的贸易潜力非常关键。内陆发展中国家的努力需要得到有利的多边贸易和金融体系的支持。

111. 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，实施联合边境管理制度，统一海关和其他过境规则、程序和文件，以确保更快速、更便宜的跨境贸易。还必须实现边境流程自动化，并适应能够实现无缝、无接触和无纸化过境的新兴技术。

112. 为便于获得《贸易便利化协定》规定的援助，内陆发展中国家需要说明他们在 C 类下通知的措施方面的能力需求。

113. 必须促进加强对能力建设的支持，以发展用于支持电子商务和数字经济的数字基础设施和政策，从而帮助内陆发展中国家融入全球贸易。

114. 必须促进强化结构转型，包括为此通过加强工业化和更多地利用科学、创新和技术。

115. 内陆发展中国家及其过境邻国可通过区域基础设施、贸易和运输便利化及其他领域的联合项目等方式促进区域一体化。

116. 为了加强调动国内资源，内陆发展中国家必须继续努力，例如改革税收制度和扩大收入基础。
117. 内陆发展中国家还可以探索新的和创新的筹资机制来筹集资本，包括为此获取全球气候资金以及通过发行绿色债券和其他工具调动资源。内陆发展中国家还可以探索更多地参与南南和三方合作。
118. 鼓励内陆发展中国家促进有利的环境，以吸引和留住外国直接投资，提高竞争力，包括为此提供可靠和透明的机构、高效的监管框架以及总体宏观经济和政治稳定。
119. 呼吁发展伙伴坚持将其国民总收入的 0.7% 用于官方发展援助的目标，并使其具有可预测性。
120. 多边和区域开发银行应向内陆发展中国家提供专项基础设施资金，并支持这些国家和过境发展中国家设计资金上可行、对环境友好、银行肯担保、可实施的基础设施和运输项目。
121. 内陆发展中国家在债务可持续性方面需要短期和长期支助，例如通过临时静止、重新分类和重组以及长期综合措施相结合而精心设计的债务减免干预措施。
122. 内陆发展中国家需要获得支持，以建设复原力，实现 COVID-19 后的恢复以及适应和减缓气候变化，包括为此增加气候融资、备灾以及预警和早期行动。
123. 必须加强内陆发展中国家的国家统计系统，使他们能够加强定期数据生成和统计分析，特别是在可用于监测和评价新行动纲领进展情况的指标方面。
124. 内陆发展中国家需要在若干领域获得更多的技术援助和能力发展支助，这些领域包括：切实加入、批准和执行有关区域协定；开发银行肯担保的项目；实施有效、有针对性的产业政策，促进增值；农业的工业化以及生产和出口基础的多样化；促进创新和更多地利用和改造技术；加强国内资源调动以及防止和应对非法资金流动；以及加强有利于投资的环境。
125. 将新的行动纲领进一步纳入国家和区域两级发展战略和方案的主流，对于确保执行新的行动纲领至关重要。
126. 新的行动纲领需要一个新的路线图，以加快其执行工作。

附件

统计表

表 1

国内生产总值增长、官方发展援助、外国直接投资流入量和外债存量

内陆发展中国家	国内生产总值增长率 (百分比)		官方发展援助净额(按 2020 年不变价格计算, 十亿美元)		外国直接投资流入量 (百万美元)		外债存量(占国民 总收入的百分比)	
	2014	2022	2014	2021	2014	2021	2014	2021
阿富汗	2.7	—	4.89	4.40	44	21	12.34	—
亚美尼亚	3.6	12.60	0.25	0.15	407	379	70.52	102.59
阿塞拜疆	2.8	4.65	0.20	0.00	4 430	-1 708	16.55	27.47
不丹	5.8	4.33	0.12	0.12	22	2	103.90	—
多民族玻利维亚国	5.5	3.20	0.64	0.48	657	594	28.39	40.56
博茨瓦纳	5.7	6.43	0.10	0.09	515	55	16.46	11.90
布基纳法索	4.3	2.47	1.09	1.50	356	137	77.21	55.01
布隆迪	4.2	1.83	0.49	0.56	47	8	25.58	33.21
中非共和国	0.1	0.38	0.58	0.62	3	30	34.56	41.49
乍得	6.9	2.49	0.38	0.68	-676	562	27.93	34.56
斯威士兰	0.9	0.47	0.09	0.12	26	126	12.67	25.32
埃塞俄比亚	10.3	6.36	3.45	3.76	1 855	4 259	30.55	27.11
哈萨克斯坦	4.2	3.21	0.08	0.05	8 489	3 172	79.50	95.90
吉尔吉斯斯坦	4.0	7.00	0.53	0.45	348	248	101.79	115.81
老挝人民民主共和国	7.6	2.25	0.45	0.54	868	1 072	75.95	97.16
莱索托	1.7	2.09	0.11	0.17	95	27	33.54	63.92
马拉维	5.6	0.80	0.89	1.09	387	50	28.31	25.69
马里	7.1	3.70	1.17	1.33	144	660	25.19	34.77
蒙古	7.9	4.85	0.31	0.27	338	2 140	188.74	260.65
尼泊尔	6.0	5.84	0.83	1.48	30	196	17.26	24.27
尼日尔	6.6	11.11	0.88	1.68	823	755	17.64	32.82
北马其顿	3.6	2.22	0.20	0.32	273	606	64.87	82.01
巴拉圭	5.3	0.20	0.06	0.17	412	122	42.36	56.16
摩尔多瓦共和国	5.0	-5.58	0.50	0.56	341	264	56.63	66.08
卢旺达	6.2	6.76	1.00	1.25	459	212	36.17	82.94
南苏丹	3.4	6.55	1.92	1.98	44	68	—	—
塔吉克斯坦	6.7	8.00	0.34	0.52	451	84	45.36	66.68
土库曼斯坦	10.3	1.79	0.03	0.03	3 830	1 453	18.59	—
乌干达	5.1	4.93	1.60	2.38	1 059	1 142	27.15	48.33
乌兹别克斯坦	6.9	5.67	0.31	1.11	809	2 044	14.71	56.16
赞比亚	4.7	3.44	0.97	1.02	1 489	-457	34.57	124.71
津巴布韦	1.5	3.03	0.73	0.92	545	166	43.64	53.75
共计/平均	3.11	2.32	0.79	0.93	903.68	577.69	45.43	57.65

资料来源：世界银行、经济合作与发展组织、联合国贸易和发展会议以及国际货币基金组织。

缩写：GDP：国内生产总值。

表 2
商品出口和制造业增值

内陆发展中国家	商品出口 (时价, 十亿美元)		商品出口占全球商品 出口的份额(百分比)		制造业, 增加值 (占国内生产总值的百分比)	
	2014	2022	2014	2022	2014	2021
阿富汗	0.57	0.88	0.003	0.004	11.5	9.1
亚美尼亚	1.52	5.36	0.008	0.021	9.7	11.4
阿塞拜疆	28.26	41.79	0.148	0.167	4.7	6.8
不丹	0.58	0.72	0.003	0.003	8.3	5.9
多民族玻利维亚国	12.30	13.65	0.064	0.055	9.7	10.7
博茨瓦纳	8.51	8.30	0.045	0.033	7.8	5.6
布基纳法索	2.45	4.52	0.013	0.018	11.0	9.5
布隆迪	0.13	0.18	0.001	0.001	10.1	—
中非共和国	0.10	0.14	0.001	0.001	17.4	17.5
乍得	4.19	3.30	0.022	0.013	2.7	—
斯威士兰	2.00	2.08	0.010	0.008	30.6	26.7
埃塞俄比亚	3.28	3.94	0.017	0.016	4.0	4.6
哈萨克斯坦	79.46	84.66	0.416	0.338	10.3	13.6
吉尔吉斯斯坦	1.90	2.19	0.010	0.009	13.7	13.5
老挝人民民主共和国	2.66	7.91	0.014	0.032	8.4	8.7
莱索托	0.83	1.12	0.004	0.004	12.3	15.1
马拉维	1.37	0.95	0.007	0.004	9.5	—
马里	2.78	5.29	0.015	0.021	7.0	6.7
蒙古	5.78	12.54	0.030	0.050	8.8	7.1
尼泊尔	0.89	1.29	0.005	0.005	5.6	4.7
尼日尔	1.45	1.24	0.008	0.005	8.5	7.6
北马其顿	4.97	8.73	0.026	0.035	11.0	12.7
巴拉圭	9.64	9.96	0.050	0.040	18.8	19.7
摩尔多瓦共和国	2.34	4.34	0.012	0.017	11.6	9.4
卢旺达	0.72	2.11	0.004	0.008	6.8	9.2
南苏丹	—	—	—	—	2.7	—
塔吉克斯坦	0.98	2.14	0.005	0.009	7.6	—
土库曼斯坦	17.50	11.70	0.092	0.047	—	—
乌干达	2.26	3.97	0.012	0.016	15.5	16.4
乌兹别克斯坦	11.50	15.35	0.060	0.061	12.7	20.0
赞比亚	9.69	11.65	0.051	0.047	6.8	9.4
津巴布韦	3.87	6.59	0.020	0.026	12.6	12.4
共计/平均	224.47	278.58	1.176	1.113	11.78	11.71

资料来源：联合国贸易和发展会议、联合国工业发展组织和世界银行。

缩写：GDP：国内生产总值。