

中古車の貿易構造の把握における課題

開発途上国向けを中心に

阿部新*

Issues in Understanding the International Trade Structure of Used Vehicles: Focusing on Developing Countries

ABE Arata*

(Received September 27, 2024)

中古車が国境を越えて開発途上国へ移動する実態がある。汚染等の問題が懸念される中、中古車の貿易構造は十分に把握できていない。本研究では、中古車輸出における開発途上国向けの割合を算出し、中古車の貿易構造の把握における課題を示す。その際に開発途上国の範囲に関して世界銀行が定める分類と IMF が定める分類を用いる。算出の結果、世界銀行が定める分類では日本、アメリカと EU で開発途上国の割合に差が生じたが、IMF が定める分類ではこれらに差が生じなかった。その要因として主要仕向地に違いがある中で、開発途上国の範囲が異なったことが指摘できる。また、主要仕向地から中古車が再輸出されることがあり、それを換算すると世界銀行の分類でも日本、アメリカと EU が類似した構造になることも示された。それらを受けて、本稿では再輸出の実態を把握する重要性などの課題を指摘している。

1. 序論

中古車が国境を越えて開発途上国へ移動する実態がある。それは使用を長期化し、資源の有効利用に貢献する一方、輸入国において大気汚染のほか、使用済自動車の不適正処分や資源回収の非効率性が懸念される。この問題についてはかねてから指摘されているが(外川他, 2010; 阿部, 2015)、近年になって国連(国際連合)環境計画が関連の報告書を公開したことで社会の関心がより一層高まっている(UNEP, 2020)。また、世界で電気自動車の普及促進により内燃機関の中古車の価格が下がることが予想されるが、それにより先進国から開発途上国への輸出が加速するかどうかである。新車を含めて経済がグローバル化し、世界で便益を生んでいる中、どのように全体で効率的な資源循環を実現するかという議論が必要である。

しかし、それ以前に中古車貿易の構造が把握できているかというところでもない。日本からは開発途上国に輸

出されていることは想定できても、どの程度の割合なのかは定かではない。そのような中、UNEP(2020)では、2015年から2018年の各年の日本、EU(欧州連合)、アメリカの中古車輸出台数の合計について、仕向地を低所得国、低中所得国、高中所得国、高所得国に分け、それらの割合を示している。このうち、低所得国、低中所得国、高中所得国を開発途上国とすると82%~85%が開発途上国に輸出されている。ただし、これは日本、EU、アメリカの合計数で算出した値であり、それぞれが果たして同じ構造かどうかは定かではない。また、UNEP(2020)ではEUの数量を誤って2倍に集計しており、その正確性に疑問がある(阿部, 2021)。

これらの背景の下、本研究では、開発途上国向けの割合の算出を試み、中古車の貿易構造の把握における課題を示すことを目的とする。具体的には、開発途上国の範囲を検討した後、貿易統計を用いて中古車輸出台数を集計し、

* 山口大学国際総合科学部, 〒753-8541 山口県山口市吉田1677-1, a_abe@yamaguchi-u.ac.jp

開発途上国の割合を算出していく。

2. 開発途上国の範囲

まず、開発途上国への輸出の割合を検討するうえで、開発途上国の範囲を議論する必要がある。例えば日本の内閣府の報告書では、先進国を「OECD加盟国」とし、新興国を「先進国以外の国のうち、G20に参加する国」、途上国を「先進国・新興国以外の国」としている（内閣府、2024）。周知のとおり、OECDは経済協力開発機構であり、2024年9月現在、加盟国は日本、アメリカ、EU（27か国のうち22か国）、イギリスなどのほか、トルコや韓国、メキシコなども含まれる。その加盟国数は38か国であり、時代とともに拡大している¹⁾。

木下（2019）によると、「国際社会においては、どの国が先進国で、どの国が開発途上国であるかという共通の定義は実質的に存在しないといつてよいだろう」という。そのような中、木下（2019）は国連、世界銀行、開発援助委員会（DAC）の開発途上国に関わる分類を紹介している。

DACは、OECDの内部委員会であり、援助受取国・地域リストの一覧を示している²⁾。そこでは世界銀行が公表する1人あたり国民総所得に基づき、援助受取国・地域を4つに分類している。その4分類とは、(1)後発開発途上国、(2)後発開発途上国以外の低所得国、(3)低中所得国、(4)高中所得国である（一部地域も含む）。これらの援助受取国・地域は援助を受けるという意味で開発途上国と解釈してよいという言及もある（熊谷、2018）。

このうち、後発開発途上国は国連経済社会局（UN DESA）が定義・分類しているもので、1人あたり国民総所得、人材資産指数、経済環境脆弱性指数に基づいて分類される³⁾。また、低所得国、低中所得国、高中所得国は、世界銀行が1人あたり国民総所得に基づいて定義・分類しているものであり、低所得国には国連が定義する後発開発途上国の全てが含まれている。UNEP(2020)においても、中古車の輸出先としてこの世界銀行の4分類を事実上用いている⁴⁾。

世界銀行では、上記の低所得国、低中所得国、高中所得国に、高所得国を加えて世界の国・地域を4つのカテゴリーに分類している。そこでは基準となる国民総所得の金額が示されているが、その金額は年によって変わり、毎年7月に更新される（Metreau et al., 2024）。一方でそれぞれのカテゴリーに含まれる国・地域は経済状態により別のカテゴリーに移ることはある。

世界銀行の分類は、2024年9月現在、2025年度版が最新である。そこでの高所得国は86か国・地域であり、OECD加盟国数よりもはるかに多い。OECD加盟国の大多数のほか、OECD非加盟国でも中東諸国やEU加盟国、

アジアの新興国・地域が高所得国に含まれている⁵⁾。

一方、国際通貨基金（IMF）でも似たような分類はある。その世界経済見通しデータベースを見ると、先進国と新興国・途上国の一覧が示されている。世界銀行の分類と同様にこれも毎年公表されており、同じく年によって対象国が異なる。IMF(2024)の統計付録を見ると、IMFの分類は厳密な基準に基づいているわけではないと言及されている。2024年の資料で先進国として挙げられている国・地域は、OECD加盟国と重複するものが多いが、OECD非加盟国もある⁶⁾。一方で、チリのようにOECD加盟国でありながらも、IMF分類では新興国・途上国であるところもある。他には、アラブ首長国連邦を含む中東諸国やロシアなどもIMF分類では新興国・途上国である。なお、新興国と途上国は区分されていない。

3. 開発途上国の割合の算出方法

上記に基づいて、中古車輸出台数の開発途上国向けの割合を算出する。本稿では、開発途上国の範囲として世界銀行、IMFによる分類を用いる。そして、日本、EU、アメリカからの中古車輸出台数のうち、開発途上国の割合を算出する。世界銀行の分類は、UNEP(2020)が事実上世界銀行の分類を用いていること、またDACの援助受取国・地域リストの分類も事実上世界銀行の分類であることが用いる理由になる。IMFの分類は世界銀行の分類との対比のためである。

中古車輸出台数の対象期間は感染症等による一時的な混乱があった2020年、2021年を避け、阿部（2022）と同様に2010年～2019年の10年間のデータを用いる。データは日本財務省、EU統計局、アメリカ国勢調査局の貿易統計を用い、バス、乗用車、貨物車のうち中古の品目コードがある数量を抽出し、集計する。ただし、阿部（2022）で指摘されたように、イギリスを含むEUでは貿易統計上で外れ値と考えられる数値を含むことがある。特にイギリスにおいてその傾向があるため、本稿ではEUについてイギリスを除いた27か国とする。イギリス以外のEU諸国も外れ値を含むことがあるが、阿部（2022）で示されたようにEUの合計値では大きな差はなく、本稿の議論に影響しないと考えられる。そのため、修正せずに貿易統計上の数値を用いる。

加えて、日本、EU、アメリカでは、貿易統計上で中古の品目の範囲にばらつきがある。例えば、アメリカでは中古の品目コードを設定しているのは1500cc超の乗用車であり、排気量の小さい車やバス、貨物車の中古車輸出台数は集計できない。そのため、数量を比較する際には推計をするなどして品目の範囲を揃える必要があるが、本稿では、開発途上国向けの割合に焦点を当てるため、品目の範囲を揃えずに議論を進める。

世界銀行による分類については OECD の DAC の援助受取国・地域リストに従い、低所得国、低中所得国、高中所得国までを開発途上国とする。IMF による分類については新興国・途上国を開発途上国とする。そして、開発途上国として分類される国・地域を各年で抽出し、その年の数量を集計する。当然ながら、開発途上国の範囲に含まれる国・地域は年によって変わるため、各年の数量と対象国・地域を照らし合わせながら集計する。なお、貿易統計上の国・地域の名前が世界銀行、IMF の一覧にない場合がある。それらの国・地域向けの数量は微少であることから、本稿では開発途上国の数量に含めず、「不明」とする。あくまでも世界銀行、IMF で分類された開発途上国向けの数量を算出し、その全体における割合を示す。

4. 結果の比較

図1は、日本、EU、アメリカについて世界銀行の分類で算出した中古車輸出台数の開発途上国（低所得国、低中所得国、高中所得国）向けの割合である。世界銀行の分類は UNEP(2020)でも用いられたが、日本、EU、アメリカで分けたことで UNEP(2020)とは異なる結果となっている。具体的には、日本、アメリカが主として 60%台で推移しているのに対して、EUは90%前後で推移している。2010～2019年の合計で日本、アメリカ、EUにおける開発途上国向けの割合は、それぞれ 65%、66%、90%である。これにより EU の中古車の貿易構造は、日本、アメリカと比べて開発途上国向けの割合が高いという指摘ができる。

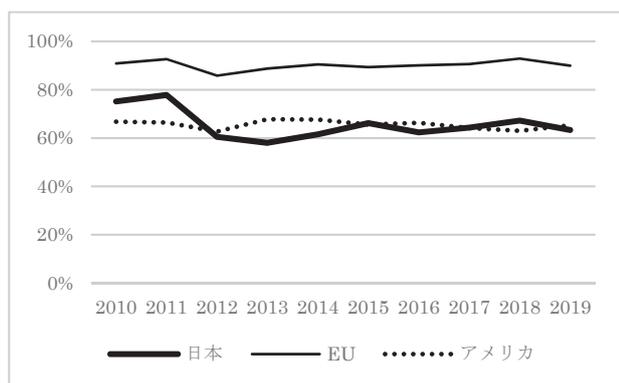


図1 中古車輸出台数における低所得国・低中所得国・高中所得国向けの割合の推移
 出典：日本財務省、EU 統計局、アメリカ国勢調査局の貿易統計より作成
 注：低所得国、低中所得国、高中所得国は世界銀行の分類による。

図2は、日本、EU、アメリカの2010～2019年の中古車輸出台数の仕向地の割合について同じく世界銀行の分

類で4つのカテゴリに分けたものである。これを見ると、日本、アメリカと比べてEUにおいて高所得国の割合が低いことはここでも確認できるが、同時にEUにおいて低所得国の割合が高いことも確認できる。

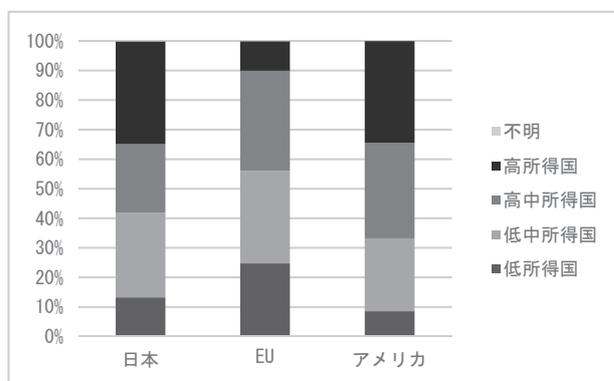


図2 中古車輸出台数 (2010～2019年の合計) における仕向地の所得水準カテゴリ別の割合
 出典：日本財務省、EU 統計局、アメリカ国勢調査局の貿易統計より作成
 注：所得水準は世界銀行の分類による。

一方、図3は IMF 分類を用いて開発途上国向けの割合を示したものである。これを見ると、世界銀行の分類よりも日本、アメリカとEUの距離が近いことがわかる。2010～2019年の合計で、日本、アメリカ、EUにおける開発途上国向けの割合は、それぞれ84%、79%、88%である。この分類ではアメリカ、日本も開発途上国向けが多く、EU の中古車貿易の構造とさほど変わらないと指摘することはできる。

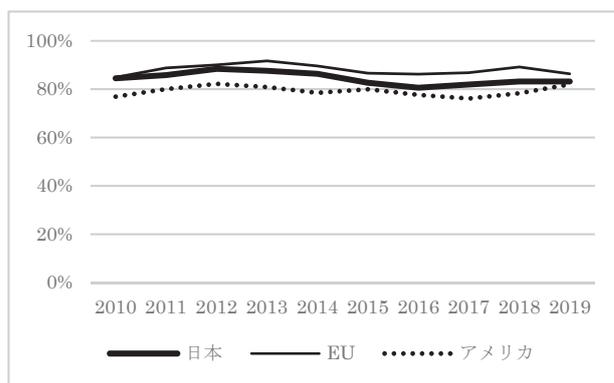


図3 中古車輸出台数における新興国・途上国向けの割合の推移
 出典：日本財務省、EU 統計局、アメリカ国勢調査局の貿易統計より作成
 注：新興国・途上国は IMF の分類による。

5. 考察と課題

以上からどのようなことがわかるだろうか。まず、図1、図2から、日本、アメリカと比べてEUにおいて開発途上国向けの輸出の割合が高いことがわかる。また、図2からEUは開発途上国の中でも低所得国向けの割合が比較的高いことがわかる。車両検査等の制度、道路の状態、運転者の使用方法、所得格差の程度の違いなどにより輸出国によって自動車の使用期間や中古車の状態、価格が異なることがある。そのため、図1、図2のような違いは生じなくもない。また、物流や人的ネットワークにより開発途上国に輸出されやすいということも考えられる。

一方で、図3は図1と比べると日本、EU、アメリカの距離は近い。その結果、日本、アメリカとEUの構造的な違いが指摘できない。図1と図3の違いが生じるのは、世界銀行の分類とIMF分類における開発途上国の範囲の違いによる。例えば、アラブ首長国連邦は世界銀行の分類では高所得国であるが、IMF分類では新興国・途上国に含まれている。チリも同様であり、世界銀行の分類において2012年から高所得国となっているが、IMF分類では新興国・途上国のままである。ロシアもIMF分類で新興国・途上国であるが、世界銀行の分類では2012年から2014年の3年間は高所得国である。

これらの国が高所得国となった期間は、図1の開発途上国の中古車輸出台数から除かれている。その除かれた国の数量が全体と比べて多いか少ないかは輸出国によって異なる。例えば、日本、アメリカの2010～2019年の中古車輸出台数の合計について、全仕向地に対するアラブ首長国連邦の割合は、それぞれ10.4%、12.9%であるが、EUのそれは0.4%である。他にも日本の主要な仕向地であるチリ、ロシアでは、それらが限られた期間でも開発途上国に含まれるか否かで数量が大きく変わる。つまり、主要仕向地という構造的な違いがあり、その中で開発途上国の範囲の設定が図1の日本、アメリカとEUの違いをもたらしている。

一方、日本においてアラブ首長国連邦、チリは中古車の中継貿易拠点であり、これらから周辺国に再輸出されていることが知られている⁷⁾。仮にこの2か国向けの中古車が開発途上国に再輸出されるとし、その輸出台数を開発途上国のものとして換算する(チリの場合は2012年以降のものを換算する)。その結果、世界銀行の分類において2010～2019年の合計で65%だった開発途上国向けの割合が81%と大きく上昇する。アメリカの中古車の再輸出の実態については十分にわかっていないが、アラブ首長国連邦、チリの2か国を同じように開発途上国向けの数量に加えて全体における開発途上国向けの割合を算出する。その結果、2010～2019年の合計で開発途上国向けの割合は79%になる。これらを見ると、世界銀行の分類

においても日本、アメリカの開発途上国向けの割合はEUの水準に近くなることがわかる。

ただし、それはあくまでも仮定であり、アラブ首長国連邦、チリから開発途上国への再輸出の実態を捉えることが重要である。また、これら2か国以外でも中継貿易拠点は様々な箇所で存在することが想定され、それらを捉えることも課題である⁸⁾。もちろん、ここでの考察は、本稿の対象期間において言えることであり、他の期間でどうなるかは別途検討する必要もある。

さらに、その再輸出先がどのような所得水準かということも捉える必要はある。図2で見たように、日本、アメリカと比べるとEUは低所得国の割合が高い。アラブ首長国連邦などからの再輸出先がこれらの低所得国になれば、日本、アメリカとEUの中古車貿易の構造は類似していると言うことはできるが、果たしてどうだろうか。そもそも中継貿易拠点を経由していることで構造は違うということもできるだろう。

本稿の問題意識は、主として先進国から輸出される中古車が引き起こす汚染等の問題にある。開発途上国は制度や産業育成が未整備であることが想定されるため、より汚染等の懸念はある。そのような中で何を以って開発途上国とするかは引き続き議論を要する。世界銀行の分類は所得水準に基づいているが、所得水準に応じて汚染等が起こるとは限らない。そもそも中古車の移動は国・地域全体の経済水準というよりは所得の低い層の人口によるところがあり、国全体の経済水準の多少の差は関係がないとする見方もできる。同時に、先進国内の中古車、使用済自動車の流通構造を合わせて示していく必要がある。これらの議論は今後の課題になる。

また、開発途上国に輸出されている構造が確認できても、中古車のみ貿易を問題意識として良いかという問題もある。確かに中古車と比べると新車は開発途上国に輸出される割合は低いと言えるが⁹⁾、新車であっても使用後に不適正な処分や資源の非効率回収の懸念があることは変わらない。中古車を問題視する根底には、かねてからあったように、廃棄物問題の観点から輸出国が使い古した製品の廃棄の責任論がある。これに対して近年は製品の生産から廃棄までの温室効果ガスの削減の関心が高まっている。また、サーキュラーエコノミーの観点から使用済み後の資源の回収の議論も活発である。それらを含めて国境を越える問題について新たな議論が起りうることを考慮する必要がある。

さらに、本研究では示していないが、注目したいのは電動車の貿易構造である。貿易統計においてバス、乗用車のハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車(以下「電動車」)の中古車の品目が設定されたのが2017年である。そのため、これらの品目について2017年以降

の輸出台数は把握できる。直感的に電動車よりも内燃機関車のほうが開発途上国向けの割合が高いのではないかとと思われるが、そうとは限らない。例えば、日本では開発途上国向けの輸出の割合は内燃機関車よりも電動車のほうが高い傾向がある¹⁰⁾。これはハイブリッド車を含むものであり、特定の開発途上国に偏っていることも要因になる。これが電気自動車であれば構造が変わってくるのが予想される。いずれにしろ、データが十分に蓄積されていないため、それらを待つ必要がある。

謝辞

本研究は JSPS 科研費 JP20K12299 の助成を受けたものです。

脚注

- 1) 最近では 2010 年にチリ、スロベニア、イスラエル、エストニア、2016 年にラトビア、2018 年にリトアニア、2020 年にコロンビア、2021 年にコスタリカが加盟している（経済産業省、2024）。なお、内閣府の同報告書では、2021 年までは新興国という分類はなく、途上国を「先進国以外の国」としていた。
- 2) 開発援助委員会 (DAC) のホームページに援助受取国・地域リストの掲載がある。また、外務省の『開発協力白書』（旧・政府開発援助 (ODA) 白書）にもこのリストの記載がある（外務省、2024a）。
- 3) 国連社会経済局 (UN DESA) ホームページ (“LDC Identification Criteria & Indicators”) より (URL は参考文献参照)。他に森田 (2012)、木下 (2019)、外務省 (2024b) などでも説明されている。
- 4) 正確には、UNEP(2020)の脚注には国連経済社会局に基づく所得区分と記されている。そこでは国連経済社会局についての具体的な資料名等の出所が示されていないが、国連経済社会局の報告書 (UNDESA, 2024)の統計付録を調べてみると同じような分類と対象国の一覧はある。ただし、その表の出所に世界銀行の分類に基づくことが示されている。これらから UNEP(2020)の分類も事実上、世界銀行のものに基づいていると見ることができる。
- 5) OECD 非加盟国では、バーレーン、クウェート、オマーン、カタール、サウジアラビア、アラブ首長国連邦といった中東諸国、ブルガリア、クロアチア、キプロス、マルタ、ルーマニアといった EU 加盟国、台湾、シンガポール、ブルネイ、香港、マカオといったアジア諸国・地域が名を連ねる。ロシアやウルグアイのほか、島嶼国やアメリカやイギリスなどの海外領土も含まれ、幅広い。一方で、OECD 加盟国でありながら、世界銀行の高所得国に含まれない国はコロンビア、コスタリカ、メキシコ、トルコの 4 か国である。なお、これらの一覧は世界銀行のホームペ

ージ (“World Bank Country and Lending Groups”) より参照した。

- 6) OECD 非加盟国のうち、2024 年の IMF の分類で先進国なのはアンドラ、クロアチア、キプロス、香港、マカオ、マルタ、プエルトリコ、サンマリノ、シンガポール、台湾である。一方で、チリ、コロンビア、コスタリカ、ハンガリー、メキシコ、ポルトガル、トルコは OECD 加盟国でありながら、2024 年の IMF の分類では先進国ではない。
- 7) 日本貿易振興機構 (2018) は、アラブ首長国連邦については、中古車の輸入の制限はないものの、右ハンドル車の走行が認められていないことなどから、同国内で使用されることは稀であり、同国は他の中東諸国やアフリカ等への再輸出の拠点として概ね利用されているとみられると言及する。また、チリについては、いくつかの資料を見る限りでは、ハンドルの位置に関係なく、フリーゾーンを除いて中古車の輸入は禁止されていると考えられる（日本貿易振興機構、2023；WTO, 2023）。これらからアラブ首長国連邦では日本の中古車は再輸出され、アメリカ、EU の中古車は同国内で使用される可能性はあるが、チリではハンドルに関係なく、再輸出されている可能性はある。もちろん、アラブ首長国連邦でも左ハンドル車は周辺の湾岸諸国に再輸出される実態はあり、その点は筆者も現地調査で確認している（阿部、2024）。
- 8) 阿部 (2010a) (2010b) では、アラブ首長国連邦、チリのほか、シンガポール、南アフリカなどの拠点の貿易統計上の数量を示している。輸入禁止により迂回して輸出されることは世界各地で頻繁に観察される。
- 9) 2010～2019 年の新車の合計において、世界銀行の分類で日本、EU、アメリカの開発途上国 (低所得国・低中所得国・高中所得国) 向けの輸出の割合を見ると、日本が 17%、EU が 25%、アメリカが 28%となっており、中古車と比べると低いことがわかる。
- 10) 具体的には、中古車輸出台数において開発途上国向けの割合は 2017 年から 2021 年までは電動車のほうが高かった。以下、各年における電動車、内燃機関車の開発途上国向けの割合を示しておく。2017 年：81%、63%、2018 年：78%、66%、2019 年：66%、63%、2020 年：69%、64%、2021 年：72%、64%、2022 年：61%、67%、2023 年：39%、51%。

参考文献

- 阿部新 (2010a) 「中継貿易拠点における中古車貿易量 (前編)」『月刊整備界』41(1), 74-77
- 阿部新 (2010b) 「中継貿易拠点における中古車貿易量 (後編)」『月刊整備界』41(2), 58-62
- 阿部新 (2015) 「中古品貿易を考慮した廃棄物処理制度に関する政策研究の課題—自動車事例に—」『環境経

- 済・政策研究』8(1), 74-77
- 阿部新 (2021) 「UNEP 報告書のデータの問題」『MIRU News & Report』2021年1月5日, https://www.iru-miru.com/article_detail.php?id=39030, (参照 2024-09-24)
- 阿部新 (2022) 「中古車輸出台数の国際比較における課題」『廃棄物資源循環学会研究発表会講演集』33(0), 197-198
- 阿部新 (2024) 「アラブ首長国連邦の中古車貿易の現在」『速報自動車リサイクル』(106), 60-71
- 外務省 (2024a) 『2023年版開発協力白書 日本の国際協力』日経印刷
- 外務省 (2024b) 「貿易と開発 後発開発途上国」(2024年4月10日), https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/ohrlls/ldc_teigi.html, (参照 2024-09-26)
- 木下俊和 (2019) 「後発開発途上国分類の概要とその卒業問題についての一考察」『熊本学園大学経済論集』25(1-4), 291-315
- 熊谷聡 (2018) 「第5回 発展途上国と先進国を分ける基準って何ですか?」『アジア経済研究所 IDE スクエア コラム おしえて! 知りたい! 途上国と社会』, 1-3
- 経済産業省 (2024) 「OECD (経済協力開発機構)」(最終更新日: 2024年2月29日), https://www.meti.go.jp/policy/trade_policy/oecd/index.html, (参照 2024-09-24)
- 外川健一・浅妻裕・阿部新 (2010) 「潜在的廃棄物」としての日本からの中古車輸出の展開」『経済地理学年報』56(4), 262-279
- 内閣府 (2024) 「世界経済の潮流 2024年 I」, https://www5.cao.go.jp/j-j/sekai_chouryuu/sh24-01/pdf/s1-24.pdf, (参照 2024-09-22)
- 日本貿易振興機構 (2018) 「UAE における中古車市場の状況」, https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Marketing/world/ae/uaepf_usedcar1805k.pdf, (参照 2024-09-24)
- 日本貿易振興機構 (2024) 「チリ 貿易管理制度」(最終更新日: 2024年08月19日), https://www.jetro.go.jp/world/cs_america/cl/trade_02.html, (参照 2024-09-24)
- 森田智 (2012) 「国連における後発開発途上国のカテゴリと卒業問題 - 「円滑な移行」プロセスと開発政策委員会の役割に焦点を当てて-」『外務省調査月報』2011(4), 1-31
- IMF, “World Economic Outlook Databases”, <https://www.imf.org/en/Publications/SPROLLS/world-economic-outlook-databases>, (accessed 2024-09-23)
- IMF (2024), “World Economic Outlook. Steady but Slow: Resilience amid Divergence, 2024 Apr.”, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2024/04/16/world-economic-outlook-april-2024>, (accessed 2024-09-23)
- E. Metreau, K. E. Young and S. G. Eapen (2024), “World Bank country classifications by income level for 2024-2025”, World Bank Blogs, <https://blogs.worldbank.org/en/opendata/world-bank-country-classifications-by-income-level-for-2024-2025>, (accessed 2024-09-23)
- OECD (2024), “ODA recipients: countries, territories, and international organisations”, <https://www.oecd.org/en/topics/sub-issues/oda-eligibility-and-conditions/dac-list-of-oda-recipients.html>, (accessed 2024-09-23)
- UN DESA, United Nations Department of Economic and Social Affairs, “LDC Identification Criteria & Indicators”, <https://www.un.org/development/desa/dpad/least-developed-country-category/ldc-criteria.html>, (accessed 2024-09-23)
- UN DESA (2024), “World Economic Situation and Prospects 2024”, <https://www.un.org/development/desa/dpad/publication/world-economic-situation-and-prospects-2024/>, (accessed 2024-09-23)
- World Bank, “World Bank Country and Lending Groups”, <https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups>, (accessed 2024-09-23)
- WTO (2023), “Trade Policy Review Report by the Secretariat: Chile”, https://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/tp551_e.htm, (accessed 2024-09-24)