

Novoszáth Péter:

A Nyugat-Balkán és Közép-Kelet Európa  
országainak versenyképessége a  
turizmus területén – a legújabb  
infrastrukturális fejlesztések Albániában a  
közlekedés területén

**Tér és állam**  
**Budapest, 2022. október 6–7.**

Nemzeti Közszolgálati Egyetem

# Bevezetés

- Nagy felfutás előtt állhat a turizmus a Nyugat-Balkán és Közép-Kelet Európa országaiban, ha a járvány miatti válságban súlyosan megroggyant ágazatot a korábbi tapasztalatok és az új lehetőségek együttesének optimális ötvözetével sikerülne fejleszteni. Ehhez azonban elsősorban új pályára kellene állítani a közlekedés és a turizmus kapcsolatát ezekben az országokban.

# A turizmus és az utazások versenyképességi indexe

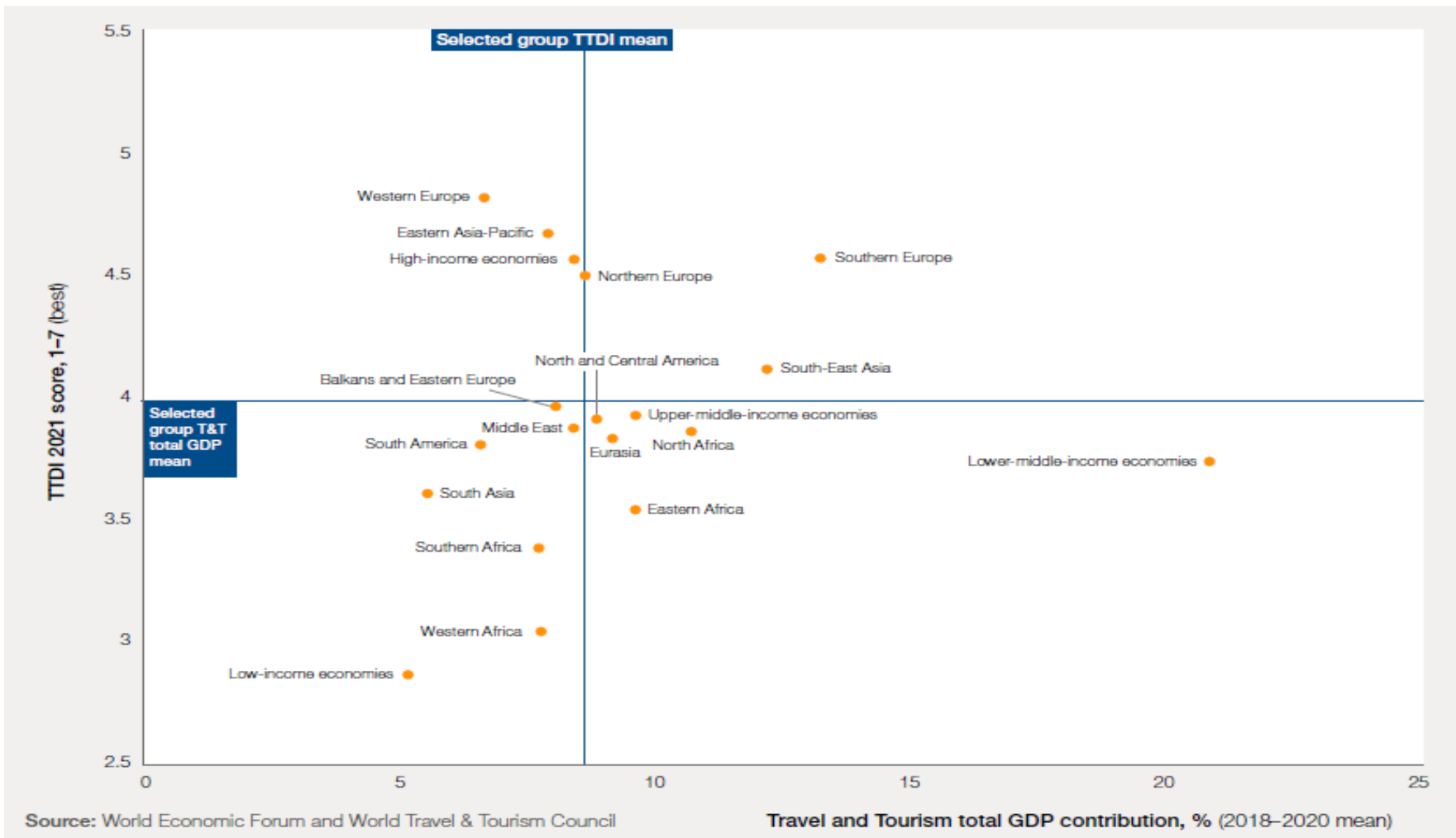
- A Travel & Tourism Competitiveness Report 2021-es kiadása tartalmazza a Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI) legújabb iterációját. A kétévente megjelenő TTCI jelenleg 117 gazdaság T&T versenyképességét méri fel, és méri azon tényezők és politikák összességét, amelyek lehetővé teszik a Travel & Tourism (T&T) szektor fenntartható fejlődését, amelyek hozzájárul egy ország fejlődéséhez és versenyképességéhez. ” Az index öt alindexből, 17 pillérből és 112 egyedi mutatóból áll, amelyek a különböző pillérek között vannak elosztva. Az öt alindexet azonban nem veszik figyelembe az index kiszámításakor, és csak bemutatás és kategorizálás céljából használják.

# A Turizmus az utazások versenyképességi indexe

## Travel & Tourism Development Index framework



# Utazások és a turizmus gazdasági fejlődést elősegítő áttekintése



# Regionális csoportok besorolása, 2021 - Balkán és Kelet-Európa

- Albánia
- Bosznia és Hercegovina
- Bulgária
- Magyarország
- Moldova
- Montenegró
- Észak Macedonia
- Lengyelország
- Románia
- Szerbia
- Szlovákia
- Szlovénia
- -----
- Horvátország
- Csehország

# Az infrastruktúra

- Az infrastruktúra-alindex az egyes gazdaságok fizikai infrastruktúrájának elérhetőségét és minőségét rögzíti, és három pilléret foglal magában:
  - Légi közlekedési infrastruktúra (4 mutató)
  - Földi és kikötői infrastruktúra (7 mutató)
  - Turisztikai szolgáltatási infrastruktúra (5 mutató)

# Légi közlekedési infrastruktúra (4 mutató)

- A légi közlekedési szolgáltatások hatékonysága
- Rendelkezésre álló ülőhelykilométer
- Működő légitársaságok száma
- Repülőtéri összeköttetések



# Földi és kikötői infrastruktúra (7 mutató)

- Az utak minősége
- Útsűrűség
- A vonatszolgáltatások hatékonysága  
Vasúti sűrűség
- A tömegközlekedési szolgáltatások hatékonysága
- Megfelelő tömegközlekedési lehetőség
- A tengeri kikötői szolgáltatások hatékonysága

# Turisztikai szolgáltatási infrastruktúra (5 mutató)

- Szállodai szobák sűrűsége
- Rövid távú bérleti lista sűrűsége
- Nagyobb autókölcsönző cégek jelenléte
- Pénzkiadó automaták (ATM) sűrűsége
- Versenyképes turisztikai szolgáltatások

# Infrastruktúra – Csoportonkénti profilok 2021

	Air Transport Infrastructure	Ground and Port Infrastructure	Tourist Service Infrastructure
Balkans and Eastern Europe	2,8	3,9	4
Eurasia	2,7	3,5	3,1
Northern Europe	3,6	4,6	4,4
Southern Europe	4,4	4,2	5,7
Western Europe	3,6	4,4	4,4
South America	2,8	2,9	3,7
North and Central America	3,4	3,2	4
Eastern Asia Pacific	4,6	4,7	4,2
South Asia	3,3	3,6	2,2
South-East Asia	4,2	3,8	3,1
Middle East	3,9	3,4	3,5
North Africa	3,3	3,4	3,1
Eastern Africa	2,7	3,3	2,5
Southern Africa	2,3	3	2,7
Western Africa	2,3	2,6	2,3

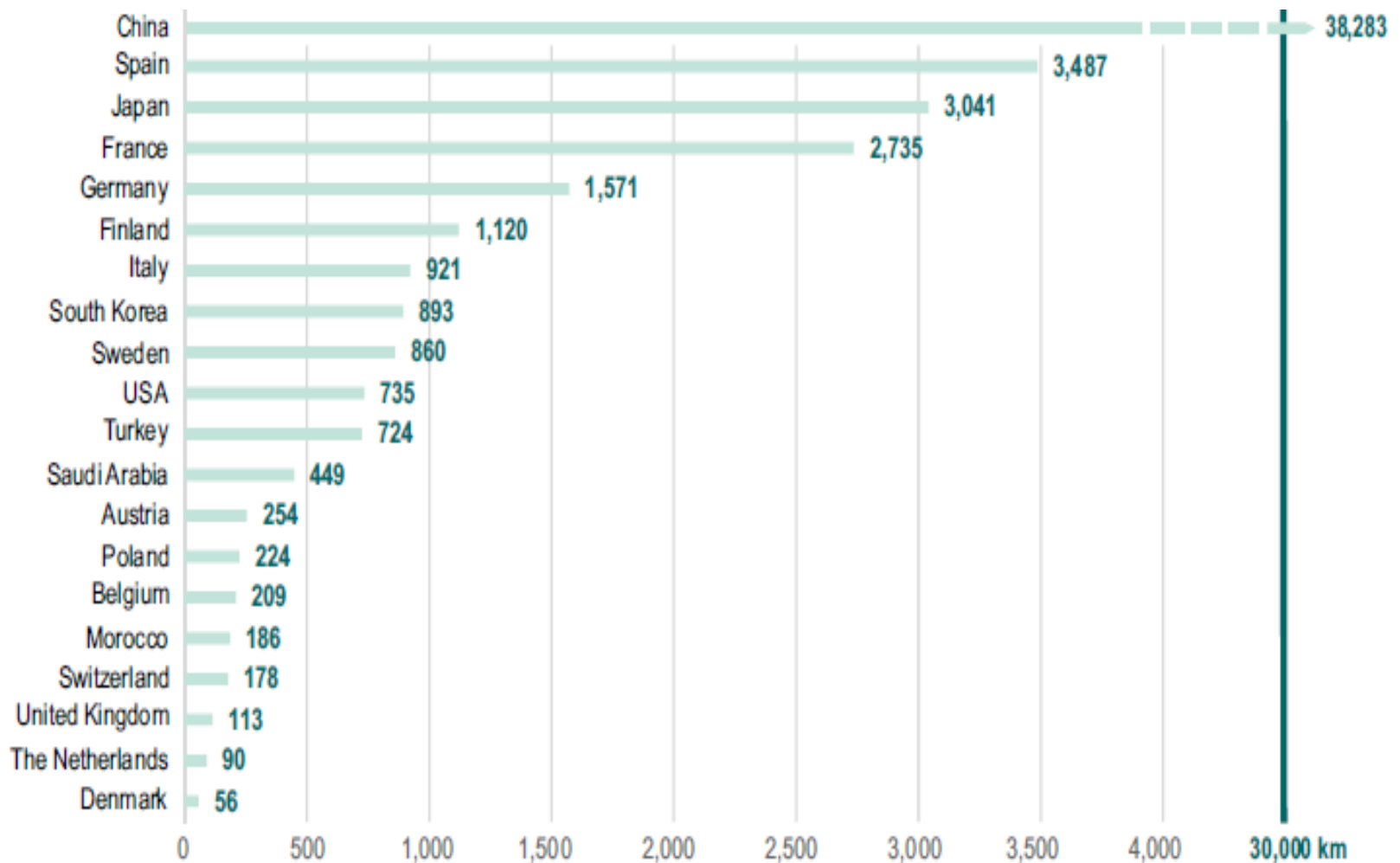
# Infrastruktúra – Ország profilok 2019 - 2021

	Légi Infrastruktúra		Földi és kikötői Infrastruktúra		Turista szolgáltatási Infrastruktúra	
	2021	2019	2021	2019	2021	2019
Magyarország	3,4	3,5	5,5	5,4	3,8	4
Bulgária	3,3	3,7	3,8	3,8	4,8	4,9
Lengyelország	3,6	3,9	4,8	4,7	3,8	3,9
Szlovénia	2,1	2,7	4,9	4,9	4,9	5
Románia	3,2	3,4	3,6	3,6	4	4,1
Szlovákia	2,2	2,5	4,4	4,5	3,8	3,8
Albánia	2,7	2,7	3,3	3,3	3,8	3,7
Montenegró	2,6	3,1	3,5	3,4	5,7	5,7
Szerbia	3,2	3,2	3,7	3,6	3,6	3,7
Moldova	2,5	2,6	3,4	3,4	3	3
Észak Macedonia	2,4	2,6	3	3,1	3,4	3,5
Bosznia Hercegovina	2,2	2,3	3,8	2,8	3,5	3,7
Horvátország	3,2	3,9	4,1	4,1	6,4	6,4
Csehország	3,6	4,1	5,7	5,6	4,3	4,5

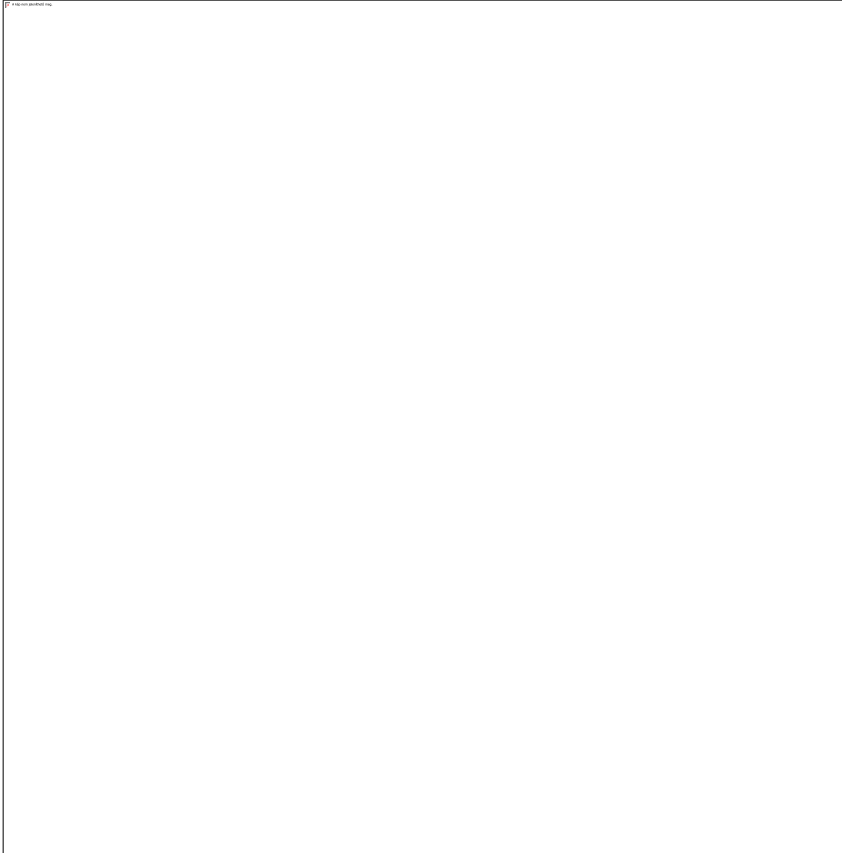
# Nagysebességű vasúti adatbázisok

- A Nemzetközi Vasutak Szövetsége (International Union of Railways - UIC) a világon egyedülálló adatbázisokat hoz létre, amelyek áttekintést nyújtanak a nagysebességű valóságról:
- Vonalak, gördülőállomány, forgalom és térképek.
- A megfelelő jellemzőkkel rendelkező nagysebességű vonalak;
- A nagy sebességű hálózat atlasza ezen az adatbázison alapul, és jó elhelyezkedést biztosít ezeknek a vonalaknak
- A világ nagysebességű üzemeltetői által birtokolt nagysebességű gördülőállomány listája.
- Nagy sebességű forgalmi információk világszerte

# A nagysebességű vasúti hálózat hossza kereskedelmi üzemben országokként



# A nagysebességű vasúthálózat növekedése Európában



8,497 kilométer



11,819 kilométer

# Nagy sebességű vonalak Lengyelországban

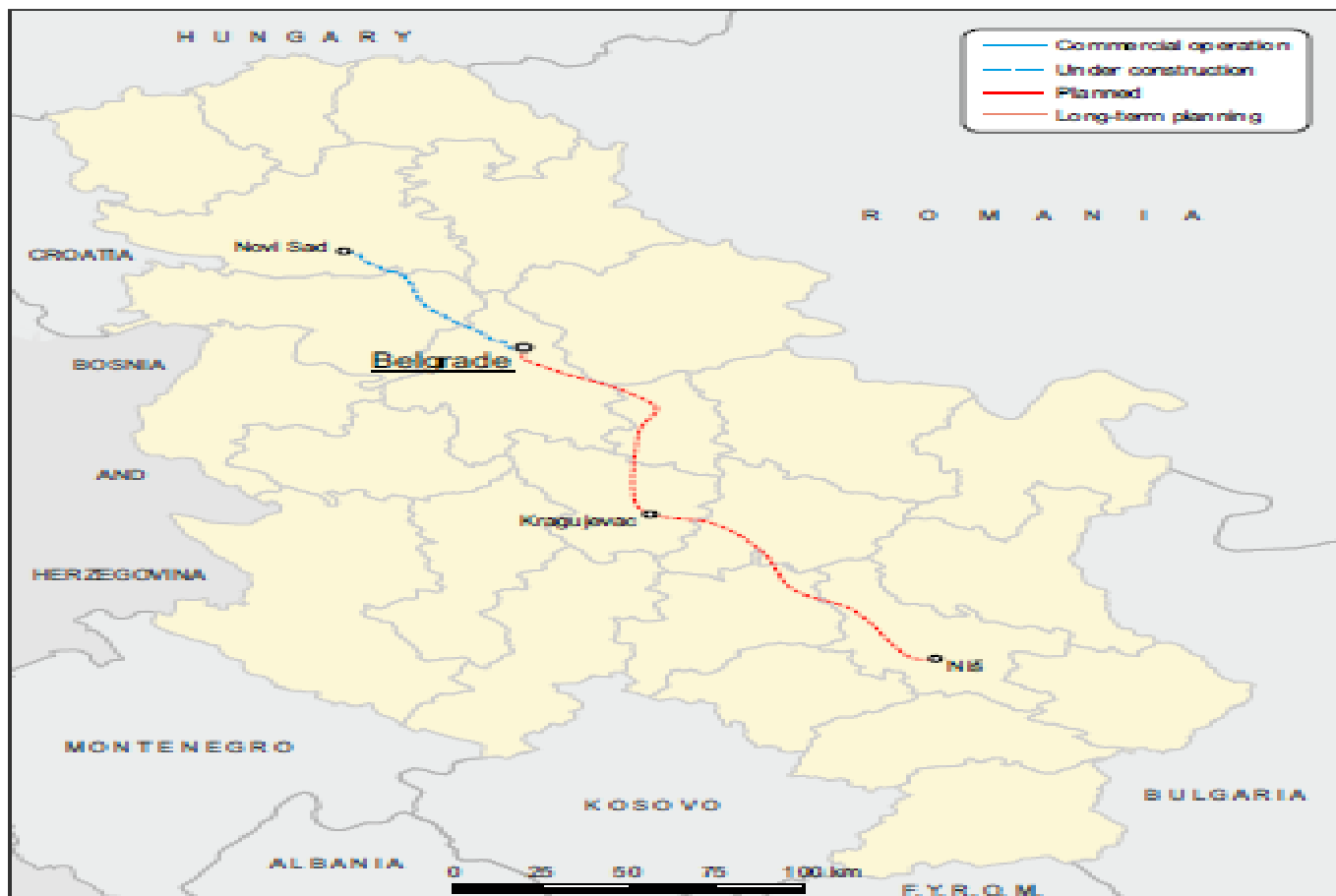




# Nagy sebességű vonalak Csehországban



# Nagy sebességű vonalak Szerbiában



# CEF támogatások közlekedési módonként , 2014-2020, millió € (European Commission, 2020)

	Vasút	Út	Belföldi hajózás	Légi	Tenger hajózás	Multimo- dális központok
Magyarország	894,3	172,6	30,7	30,3	-	-
Bulgária	382,6	20	4,8	3,2	3,4	-
Lengyelország	3262	556,6	511,4	13,1	-	-
Slovenia	293,7	39,1	-	3,1	13,5	-
Románia	902,1	22,3	36,2	13,9	10,8	-
Szlovákia	247,4	173,5	128,5	5,1	-	4,7
Albánia	-	-	-	-	-	-
Montenegró	-	-	-	-	-	-
Szerbia	-	-	25,9	0,3	-	-
Moldova	-	-	-	-	-	-
Észak Macedonia	-	-	-	0,1	-	-
Bosznia Hercegovina	-	-	-	0,1	-	-
Horvátország	276,7	31,2	13,7	24,1	101,3	-
Csehország	1052,8	36,8	12,4	10,2	-	-

# Peljesac Híd - Horvátország

- 2022. július 27-én nyitották meg Horvátország számára stratégiai fontosságú Peljesac hidat, amely a szárazföld és a Peljesac-félsziget között ível át Bosznia-Hercegovina tengerpartjának elkerülésével, és amelynek megépítése ellen Szarajevó többször is szót emelt. A híd építéséről négy évvel ezelőtt állapodott meg Zágráb a kínai China Road and Bridge Corporation vállalattal. A stratégiai fontosságú, kiemelt projekt összértéke 525 millió euró (mintegy 209,5 milliárd forint) volt, a kivitelezést 357 millió euróval támogatta az Európai Unió.



# FDI-beáramlás gazdaságonként, 2017– 2021

(millió dollár)

	2017	2018	2019	2020	2021
Magyarország	3 514,9	6 460,3	4 327,8	6 800,4	5 458,8
Bulgária	1 813,9	1 142,6	1 835,3	3 422,6	1 496,3
Lengyelország	9 172,3	15 996,3	13 510,2	13 831,4	24 815,9
Szlovénia	897,7	1 384,2	1 462,9	205,7	1 516,9
Románia	5 419,5	6 218,9	5 791,0	3 432,3	8 610,4
Szlovákia	4 016,8	1 675,1	2 510,6	-1 930,5	58,7
Albánia	1 148,9	1 289,7	1 288,0	1 108,2	1 233,9
Montenegró	558,6	489,8	416,4	528,9	663,8
Szerbia	2 878,3	4 090,5	4 269,8	3 468,5	4 562,5
Moldova	151,6	296,6	508,2	149,8	263,5
Észak Macedonia	205,3	725,2	446,4	230,1	605,6
Bosznia és Hercegovina	491,9	581,4	341,6	395,0	519,1
Horvátország	539,2	1 203,4	396,5	136,5	568,8
Csehország	9 521,7	11 010,4	10 108,4	9 411,5	5 806,2

# Szerbia egy milliárd dollárt kap kölcsön az Egyesült Arab Emírségektől

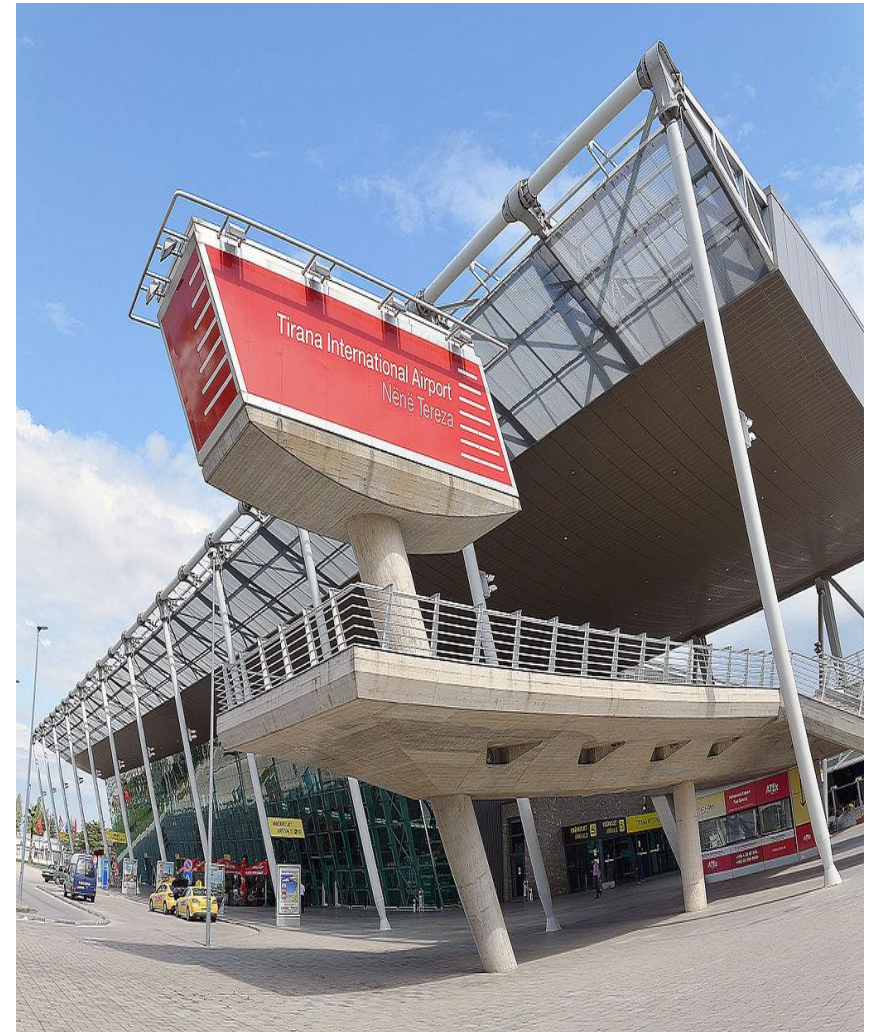
- Szerbia egymilliárd dollárt (közel 420 milliárd forintot) kap kölcsön az Egyesült Arab Emírségektől, és ezzel megőrizheti az ország fizetőképességét, emelte ki az Abu-Dzabiban tett látogatása és Mohamed bin Zájed sejjel, az Emírségek elnökével folytatott tárgyalásokat követően Aleksandar Vučić szerb államfő 2022. szeptemberében. Rámutatott, hogy a háromszázalékos kamatra kapott hitelt a korábbi, kedvezőtlenebb hitelek visszafizetésére használja majd fel az ország.

# Szerbia közös légitársasága az Emírségekkel

- Az Egyesült Arab Emírségek és Szerbia együttműködésének első nevezetes projektje az Air Serbia légitársaság megvalósítása volt. Az egykori Jugoszlávia nagy légitársasága, a JAT magánosítási folyamatából született ez a közös vállalat. Az Etihad Airways és Szerbia ugyanakkor csak 2013-ban írta alá azt a megállapodást, amivel a JAT megszűnt létezni és létrejött az Air Serbia, amiből a szerb állam 51 százalékos részt megtartott magának, míg az Etihad lett a légitársaság 49 százalékos tulajdonosa.

# Teréz anya repülőtér

- A Teréz anya repülőtér, *Aeroporti Nënë Tereza* Albánia nemzetközi repülőtere Tiranától 12 kilométerre északnyugatra, 38 méteres tengerszint feletti magasságban. Rinas falu közelében terül el. 2005. április 23-ától a rinasi repülőtér magánkézbe került, s a Tirana Airport Partners nyert húszéves koncessziót üzemeltetésére, amelynek 47%-ban tulajdonosa a német Hochtief AirPort. Az új tulajdonosok a meglehetősen elmaradott utasterminál helyett egy napjaink kívánalmainak megfelelő infrastruktúrát építettek ki, ezen felül a Rinast Tiranával összekötő utat is korszerűsítették.





# Kukës Nemzetközi repülőtér Zayed - Albánia

- Kukës Zayed nemzetközi repülőtér, Kukës megyében, Albániában. A repülőtér 3,5 km-re (2,2 mérföldre) délre található Kukës városától. A Kukës nemzetközi repülőtér fő célja, hogy alternatív repülőtérként szolgáljon Albániában a tiranai Nënë Tereza nemzetközi repülőtérhez képest. A repülőtér az Egyesült Arab Emirátusok befektetéseivel épült, Zayed bin Sultan Al Nahyan sejk idején, és e beruházások tiszteletére a repülőtér a Sheikh Zayed nevet viseli. Fapados légitársaságok számára tervezték.



# Vlorában épülhet fel Albánia harmadik repülőtere

- Vlorában, az ország déli tengerparti régiójában épülhet fel Albánia harmadik nemzetközi repülőtere. A repülőteret a müncheni repülőtér egyik leányvállalata üzemelteti majd, a beruházást pedig egy nemzetközi konzorcium valósítja meg, amelynek a luganói székhelyű, svájci-koszovói Mabetexcsoport és a török YDA-csoport a tagja. A 34.000 négyzetméter alapterületű terminál, a 24 repülőgép-állóhely és egy 3200 méter hosszú futópálya építése mintegy 104 millió euróba fog kerülni a számítások szerint. Az üzemeltető 35 évre kapja meg a koncessziót. Az albán kormány 10 éves időtartamra 138 millió euróig bevételi garanciát vállalt a projektre.



# Részletes valós kiadások a közlekedési ágazatban 2016-2020 Albániában

*(EUR\* million. Source: Directorate of Budget, MIE)*

PROGRAMME	2016		2017		2018		2019		2020		2016-2020
	Budget (EUR)		Budget (EUR)		Budget (EUR)		Budget (EUR)		Budget (EUR)		Totals
Transport Sector	Recurrent exp	Capital exp.*	Recurrent exp.	Capital exp.	Recurrent exp.	Capital exp.	Recurrent exp.	Capital exp.	Recurrent exp.	Capital exp.	Rec. +Capital exp.
Roads	14.07	89.17	14.76	159.13	15.06	167.55	14.09	175.84	12.15	170.22	665.01
Railway	2.95	0.67	3.11	0.11	3.24	0.36	3.36	1.72	3.43	1.34	19.95
Maritime	0.53	6.81	0.73	0.26	0.73	0.53	0.76	0.38	0.01	0.36	10.92
Air	0.96	0.02	0.11	0.01	0.01	0.02	0.08	0	0.16	9.99	178.89
<b>Overall Total Budget</b>	<b>17.65</b>	<b>96.66</b>	<b>18.68</b>	<b>159.47</b>	<b>19.03</b>	<b>168.46</b>	<b>18.29</b>	<b>177.94</b>	<b>15.75</b>	<b>181.91</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>114.31</b>		<b>178.15</b>		<b>187.49</b>		<b>196.23</b>		<b>197.66</b>		<b>873.84</b>

# A fő infrastrukturális projektek

- 1. Vlora repülőtér, mint nemzetközi repülőtér;
- 2. Milot – Thumanë – Kashar – Rrogozhinë – Fier tengely, mint az Adria – Jón közúti folyosó gerince;
- 3. Llogara alagút.
- 4. A Durrës – Tirana vasút felújítása és a Teréz anya (Rinas) nemzetközi repülőtérre vezető új vasúti ág építése; és
- 5. Albánia elsődleges úthálózatának Forgalomfigyelő és Irányító Központja és az e-Transport platform megvalósítása, amely egy elektronikus platform, amelybe a közúti közlekedésre vonatkozó teljes információ beépül.

# Néhány következtetés és módszertani megjegyzés

- A 2021-es utazási és turisztikai versenyképességi jelentésben levont következtetések lényegében helyesek.
- Szerintük a nyugat-balkáni és a kelet-közép-európai országok turisztikai infrastruktúrájának versenyképessége lényegesen alacsonyabb, mint a gazdaságilag fejlettebb országoké.
- Mindez különösen kiemelkedő a légi közlekedés és a földi és kikötői infrastruktúra, valamint a nagysebességű vasútvonalak esetében.

# Néhány következtetés és módszertani megjegyzés

- Bár a nyugat-balkáni és a kelet-közép-európai országokban számos fontos fejlesztés történt az infrastruktúra-fejlesztés terén, a különbségek nem csökkentek, hanem nőttek a fejlett országokhoz képest, különösen azokon a területeken, amelyek az infrastruktúra szempontjából kiemelkedő jelentőségűek. a jövő.
- A legnagyobb probléma pedig az, hogy még kevésbé látszik, hogy az egy főre jutó GDP-ben mutatkozó jelentős lemaradását leküzdve miként tudja felgyorsítani ezen országok fejlődését és felzárkózását, legalább az uniós átlaghoz képest.
- A 2021-es utazási és turisztikai versenyképességi jelentés fő hiányossága, hogy nem tartalmazza a szupergyors vasutak vonalhálózatában az egyes régiók és országok közötti, folyamatosan növvő különbségeket.

# Néhány következtetés és módszertani megjegyzés

- Jelenleg a közlekedés fejlesztésével kapcsolatos legfontosabb kihívások a következők:
- A kiépített infrastruktúra és a nyújtott szolgáltatások mértéke, minősége
- A széndioxid kibocsátás semlegesség hosszú távú fenntarthatóságának mielőbbi megteremtése
- A COVID-19 elleni védelem mellett a forgalom növelése

# Néhány következtetés és módszertani megjegyzés

- A rendelkezésre álló intermodális kapcsolatok minőségének javítása (magas szintű kapcsolódási lehetőség van-e más közlekedési módokhoz (vasúti, távolsági és helyi autóbusz-hálózatok, metró vagy metró, valamint egyéb helyi hálózatok (beleértve a közutakat és a megfelelő parkolási lehetőségeket).
- Ma már minimumkövetelmény, hogy ha egy régió a turistákat és a külföldi befektetéseket vonzó területek közé akar kerülni, akkor legyen a közelben megfelelő repülőtér, amely üzleti járatokat fogadhat.
- A fentiekén túlmenően fontos lenne, hogy a jövőben a légi közlekedés, a szupervasút fejlesztési koncepciók, valamint a polgári és katonai repülőtér-fejlesztések, valamint az intermodális központok fejlesztése is összehangolt legyen a turizmus növekvő igényeinek kielégítése érdekében.



Rank	Economy	Score²	Change since 2019²		Diff. from TTDI Avg. (%)	Rank	Economy	Score²	Change since 2019²		Diff. from TTDI Avg. (%)	Rank	Economy	Score²	Change since 2019²		Diff. from TTDI Avg. (%)
			Rank	Score					Rank	Score					Rank	Score	
1	Japan	5.2	1	0.7%	31.8%	40	Mexico	4.3	-6	-1.2%	7.4%	79	Cambodia	3.6	3	1.1%	-9.2%
2	United States	5.2	-1	-1.0%	30.7%	41	Bulgaria	4.3	-2	-0.4%	7.3%	80	Tunisia	3.6	-3	-0.5%	-9.2%
3	Spain	5.2	2	0.0%	29.5%	42	Lithuania	4.3	3	0.6%	7.2%	81	Tanzania	3.6	5	2.6%	-10.2%
4	France	5.1	2	-0.2%	28.8%	43	Qatar	4.3	-2	-0.2%	7.0%	82	Cape Verde	3.6	1	1.4%	-10.2%
5	Germany	5.1	-1	-1.8%	27.3%	44	Georgia	4.3	3	1.4%	6.8%	83	Pakistan	3.6	6	2.9%	-10.2%
6	Switzerland	5.0	1	-2.1%	26.0%	45	Turkey	4.2	4	1.3%	6.4%	84	Mongolia	3.6	-8	-2.1%	-10.6%
7	Australia	5.0	1	-1.3%	25.6%	46	Croatia	4.2	-4	-0.6%	6.4%	85	Trinidad and Tobago	3.6	0	1.5%	-10.7%
8	United Kingdom	5.0	-5	-4.5%	24.8%	47	Israel	4.2	-7	-1.0%	6.2%	86	Kuwait	3.5	-7	-1.8%	-11.0%
9	Singapore	5.0	0	-1.4%	24.6%	48	Latvia	4.2	0	0.6%	5.9%	87	North Macedonia	3.5	-3	-0.3%	-12.1%
10	Italy	4.9	2	0.8%	23.9%	49	Brazil	4.2	3	2.3%	5.2%	88	Namibia	3.5	0	0.0%	-12.6%
11	Austria	4.9	0	0.4%	23.6%	50	Costa Rica	4.2	1	1.2%	4.5%	89	Rwanda	3.5	1	0.7%	-12.7%
12	China	4.9	3	2.3%	23.5%	51	Egypt	4.2	6	4.3%	4.4%	90	Kyrgyz Republic	3.4	3	1.9%	-13.9%
13	Canada	4.9	-3	-2.1%	22.9%	52	Vietnam	4.1	8	4.7%	4.1%	91	Bolivia	3.4	5	1.6%	-14.5%
14	Netherlands	4.9	0	0.2%	22.3%	53	Romania	4.1	-3	-0.7%	3.6%	92	Tajikistan	3.4	-1	-0.3%	-14.6%
15	Korea, Rep.	4.8	4	1.9%	21.4%	54	India	4.1	-8	-2.6%	3.6%	93	Lao PDR	3.4	1	0.7%	-15.0%
16	Portugal	4.8	-3	-2.1%	19.8%	55	Uruguay	4.1	6	3.6%	3.0%	94	Lebanon	3.4	-7	-3.1%	-15.1%
17	Denmark	4.7	-1	-1.5%	18.9%	56	Slovak Republic	4.1	-3	0.2%	2.9%	95	Bosnia and Herzegovina	3.4	-3	-0.7%	-15.2%
18	Finland	4.7	-1	-2.2%	17.3%	57	Bahrain	4.1	-2	1.0%	2.1%	96	El Salvador	3.3	2	1.7%	-16.1%
19	Hong Kong SAR	4.6	-1	-3.0%	16.3%	58	Colombia	4.0	4	2.3%	1.6%	97	Guatemala	3.3	-2	-0.6%	-16.1%
20	Sweden	4.6	1	-1.9%	16.0%	59	Argentina	4.0	-5	-1.2%	0.6%	98	Zambia	3.3	1	1.7%	-16.3%
21	Luxembourg	4.6	2	-0.5%	15.4%	60	Panama	4.0	-2	0.5%	0.3%	99	Paraguay	3.3	2	2.1%	-17.1%
22	Belgium	4.6	3	-0.6%	14.4%	61	Armenia	4.0	4	1.9%	-0.2%	100	Bangladesh	3.3	3	2.0%	-17.6%
23	Iceland	4.5	-1	-1.8%	14.2%	62	Mauritius	4.0	-6	-0.9%	-0.5%	101	Ghana	3.3	-1	0.9%	-17.6%
24	Ireland	4.5	-4	-3.9%	13.9%	63	Azerbaijan	4.0	-4	-0.3%	-0.6%	102	Nepal	3.3	0	1.8%	-17.8%
25	United Arab Emirates	4.5	1	0.7%	13.9%	64	Jordan	3.9	-1	-0.6%	-1.8%	103	Benin	3.2	3	4.0%	-18.7%
26	Czech Republic	4.5	1	0.3%	13.3%	65	Peru	3.9	4	2.1%	-2.1%	104	Nicaragua	3.2	-7	-2.0%	-19.1%
27	New Zealand	4.5	-3	-2.5%	12.6%	66	Kazakhstan	3.9	0	0.3%	-2.3%	105	Senegal	3.2	0	0.4%	-20.2%
28	Greece	4.5	0	0.2%	12.1%	67	Montenegro	3.9	-3	-0.7%	-2.6%	106	Honduras	3.1	-2	-2.1%	-21.5%
29	Estonia	4.4	2	-0.6%	10.7%	68	South Africa	3.8	0	-0.3%	-3.8%	107	Côte d'Ivoire	3.1	3	2.6%	-22.6%
30	Poland	4.4	3	0.8%	10.6%	69	Dominican Republic	3.8	3	2.6%	-3.9%	108	Venezuela	3.1	-1	-0.5%	-23.1%
31	Cyprus	4.4	-1	-0.8%	10.5%	70	Serbia	3.8	0	1.3%	-3.9%	109	Malawi	3.0	-1	0.2%	-24.0%
32	Indonesia	4.4	12	3.4%	10.3%	71	Morocco	3.8	-4	-2.1%	-4.8%	110	Nigeria	3.0	1	0.6%	-24.1%
33	Saudi Arabia	4.3	10	2.3%	9.3%	72	Albania	3.8	-1	1.0%	-5.0%	111	Lesotho	3.0	-2	-1.5%	-25.6%
34	Chile	4.3	4	0.9%	9.1%	73	Ecuador	3.8	1	1.0%	-5.7%	112	Cameroon	2.9	0	1.6%	-26.2%
35	Malta	4.3	-3	-1.9%	9.0%	74	Sri Lanka	3.7	1	1.4%	-6.0%	113	Angola	2.9	0	2.8%	-26.5%
36	Thailand	4.3	-1	0.2%	8.8%	75	Philippines	3.7	-2	0.1%	-6.3%	114	Sierra Leone	2.8	1	1.5%	-30.6%
37	Hungary	4.3	0	0.3%	8.7%	76	Botswana	3.7	2	3.0%	-6.6%	115	Mali	2.7	-1	-0.5%	-31.0%
38	Malaysia	4.3	-9	-3.0%	8.4%	77	Moldova	3.6	4	1.2%	-8.6%	116	Yemen	2.6	0	2.7%	-34.2%
39	Slovenia	4.3	-3	-0.7%	7.8%	78	Kenya	3.6	2	0.5%	-9.1%	117	Chad	2.5	0	1.3%	-37.5%