



Asamblea General

Distr. general
30 de julio de 2012
Español
Original: inglés

Sexagésimo séptimo período de sesiones

Tema 23 b) del programa provisional*

Grupo de países en situaciones especiales: medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral: resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Internacionales Financieras y de Desarrollo sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito

Ejecución del Programa de Acción de Almaty: atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito

Informe del Secretario General

Resumen

Este informe se presenta de conformidad con la resolución 66/214 de la Asamblea General, en que la Asamblea decidió celebrar una conferencia de examen global decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty en 2014 y solicitó al Secretario General que, en su sexagésimo séptimo período de sesiones, le presentase un informe sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty y los progresos realizados en el proceso de preparación de la conferencia de examen global decenal.

* A/67/150.



I. Introducción

1. El Programa de Acción de Almaty: atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, se aprobó en 2003 a modo de respuesta de las Naciones Unidas al reconocimiento cada vez mayor por parte de la comunidad internacional de las necesidades y los problemas especiales en materia de desarrollo a los que se enfrentan los 31 países en desarrollo sin litoral. El presente informe ofrece información actualizada sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty, centrándose en las esferas prioritarias clave. La esfera prioritaria relativa a la ejecución y el examen se analiza en el contexto de los progresos realizados en el proceso de preparación de la conferencia de examen global decenal que se celebrará en 2014. El informe concluye con una serie de recomendaciones normativas.

II. Evolución reciente de las condiciones económicas y sociales en los países en desarrollo sin litoral

2. Los países en desarrollo sin litoral, como grupo, experimentaron un aumento del crecimiento económico del 3,1% en 2009 hasta situarse en el 6,6% en el 2010 (véase el anexo, cuadro 1). Las tasas de crecimiento del producto interno bruto (PIB) real muestran una recuperación de la crisis financiera y económica mundial, aunque existe una gran diversidad entre los países. Nueve de los países registraron un crecimiento superior al 7%, 9 tuvieron una tasa de crecimiento comprendida entre el 5 y el 6,9% y los 13 restantes crecieron a una tasa inferior al 4,9%. El alza del crecimiento económico obedeció fundamentalmente al incremento de los precios de los productos básicos y de la demanda de las exportaciones. Se estima que el crecimiento del PIB en estos países sufrió una desaceleración del 5,5% en 2011 debido a la débil demanda externa y al descenso de los precios de los productos básicos.

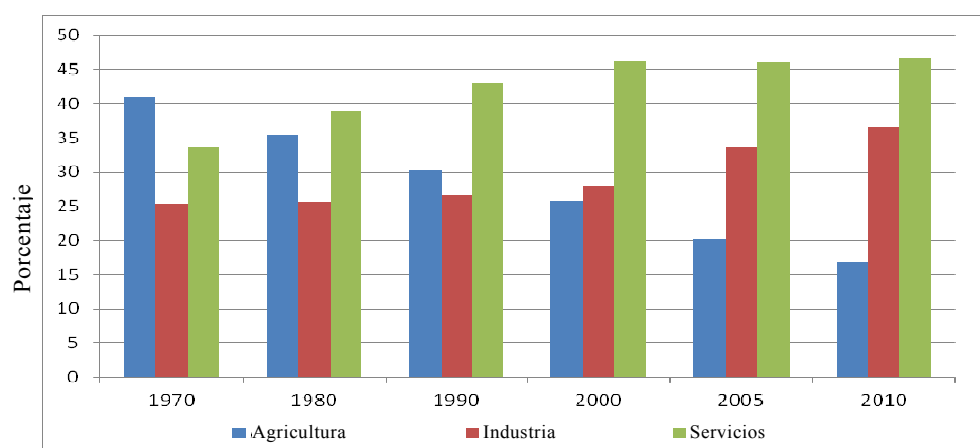
3. Los países en desarrollo sin litoral, como grupo, registraron una disminución del 12% en las entradas de inversión extranjera directa en 2010. La deuda externa como porcentaje del ingreso nacional bruto disminuyó del 47% en 2009 al 43% en 2010 (véase el anexo, cuadro 3). Las remesas aumentaron de 14.200 millones de dólares en 2009 a 16.400 millones de dólares en 2010.

4. En el período comprendido entre 1970 y 2010, la composición sectorial del PIB en el grupo pasó de la agricultura a la industria y los servicios, que registraron un incremento del 44% y del 38%, respectivamente, como ilustra el gráfico I. Con todo, si bien la proporción de la agricultura disminuyó para el grupo del 22% al 18% entre 1970 y 2010, la proporción de la agricultura sigue siendo aún superior al 30% en 10 países en desarrollo sin litoral que se cuentan también entre los países menos adelantados. Además, el sector de los servicios no ha experimentado mucho crecimiento desde 2000 en los países en desarrollo sin litoral y nuevos análisis muestran que el crecimiento en la industria está siendo impulsado por la minería, que representa el 45% de la industria. En general, por tanto, los países en desarrollo sin litoral siguen siendo sumamente dependientes de la agricultura y la minería, lo que los hace vulnerables a la inestabilidad de los precios de los productos básicos, los cambios meteorológicos y otras conmociones. Es importante que transformen la

estructura de sus economías favoreciendo el desarrollo de las industrias competitivas que manufacturan productos de elevado valor añadido a fin de alcanzar un crecimiento económico más sostenible.

Gráfico I

Composición sectorial del producto interno bruto en los países en desarrollo sin litoral de 1970 a 2010, por sector



Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), 2010.

5. En lo que respecta al desarrollo social, los países en desarrollo sin litoral han realizado ciertos progresos de 2005 a 2011, como demuestra el índice de desarrollo humano (véase el anexo, cuadro 8). Sin embargo, 15 de ellos siguen ocupando los puestos más bajos de la clasificación del índice de desarrollo humano. El promedio del PIB *per capita* de estos países aumentó un 5% en comparación con 2009, situándose en 2.322 dólares en 2010. Aun cuando el PIB *per capita* medio de los países como grupo es elevado, es inferior a 1.000 dólares en 20 países y, en cinco de ellos, el PIB *per capita* es inferior a 300 dólares. Esto indica una limitada disponibilidad de recursos nacionales para invertir en servicios sociales y también explica, en parte, por qué algunos de los países tienen un bajo índice de desarrollo humano.

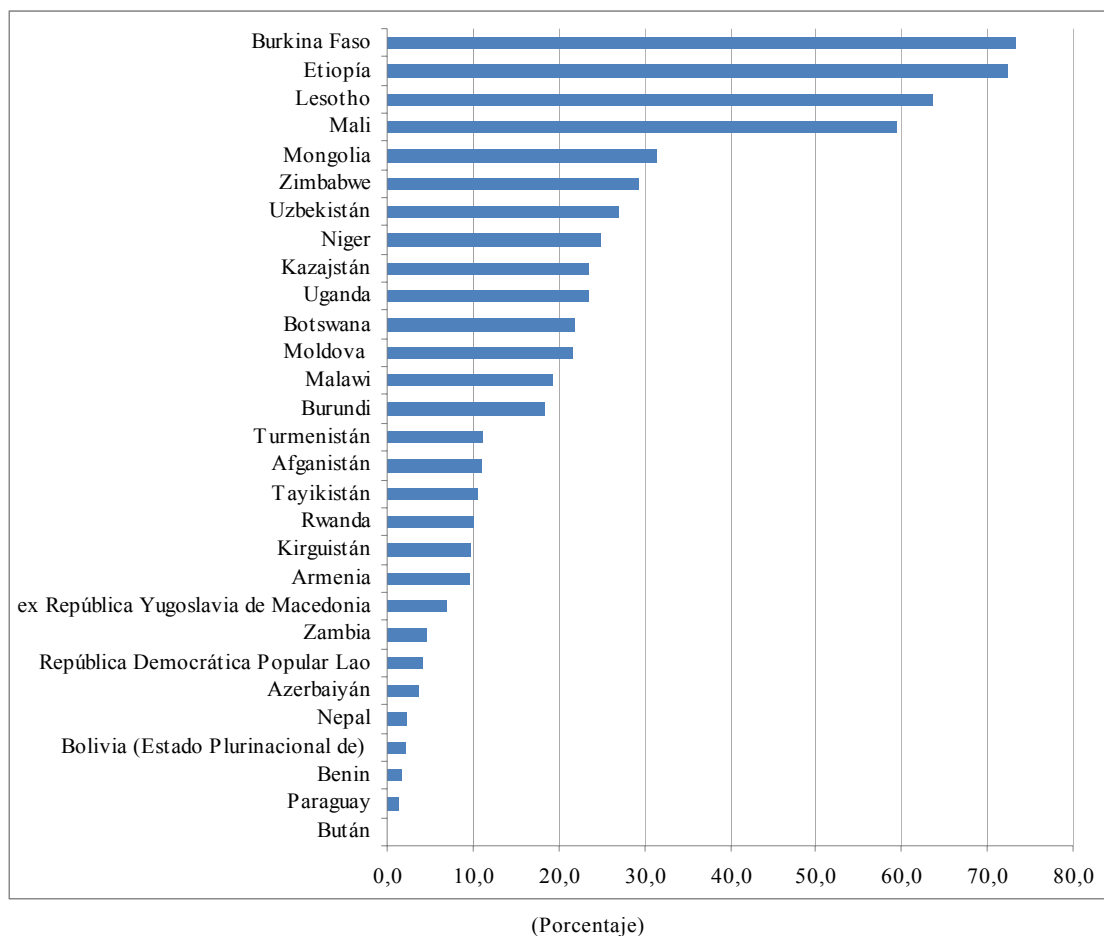
6. Además, la existencia de desigualdades en los ingresos de los países en desarrollo sin litoral está minando los intentos por reducir la pobreza y alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Según datos del Banco Mundial correspondientes al período comprendido entre 2000 y 2010, en el 60% de los países más del 45% de la renta de los hogares fue a parar al 20% más rico de la población. Semejante desigualdad en los ingresos, junto con deficientes sistemas de seguridad social, se traduce en grandes disparidades en el acceso a servicios sociales tales como salud y educación, así como en su utilización. Para reducir las desigualdades, es esencial que los países pongan en práctica políticas de crecimiento económico inclusivas o favorables a los pobres.

7. Los países en desarrollo sin litoral han realizado ciertos avances en la escolarización primaria, la paridad de género en la enseñanza primaria, la representación de la mujer en la adopción de decisiones y la contención de la propagación del VIH/SIDA. Sin embargo, la población que vive sumida en la

pobreza extrema sigue siendo relativamente elevada en estos países. En la mitad de ellos, más del 20% de la población vive con menos de 1,25 dólares por persona y día. Los progresos también son lentos en la reducción del hambre, la mortalidad infantil y materna, y la mejora del acceso al saneamiento.

8. Los países en desarrollo sin litoral están fuertemente afectados por el cambio climático, la deforestación, la degradación de las tierras y la desertificación. Tienen una elevada proporción de población que vive en tierras degradadas (véase el gráfico II). De los 29 países en el mundo con una proporción de población que vive en tierras degradadas equivalente o superior al 20%, 13 son países en desarrollo sin litoral. La intensidad de la deforestación también es un grave problema para el desarrollo sostenible de estos países (véase el anexo, cuadro 8). Según datos del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el 40% de los países están entre los 41 países del mundo que sufrieron un índice de deforestación igual o superior al 10% en 2008. Los países en desarrollo sin litoral pueden beneficiarse del Fondo para el Medio Ambiente Mundial y el Fondo Especial para el Cambio Climático, y los que también son países menos adelantados pueden acceder al Fondo para el cambio climático destinado a este grupo de países. Cuando sea operativo, el Fondo Verde para el Clima recientemente creado también será una fuente de asistencia financiera para satisfacer las necesidades de desarrollo relacionadas con el medio ambiente. Aun cuando estas fuentes de asistencia existen, un fondo especial dedicado especialmente a atender las necesidades de desarrollo ambiental de los países en desarrollo sin litoral sería de gran utilidad para satisfacer sus necesidades específicas.

Gráfico II
Porcentaje de población en los países en desarrollo sin litoral que vive en tierras degradadas, 2010



Fuente: PNUD, *Informe sobre Desarrollo Humano 2011*.

9. En general, el crecimiento económico y el bienestar social de los países en desarrollo sin litoral siguen siendo muy dependientes de la situación de la economía mundial, como las fluctuaciones en los precios de los productos básicos, la persistencia de la recesión en algunos países desarrollados y los elevados costos comerciales. Los países en desarrollo sin litoral que reciben apoyo de la comunidad internacional y sus países de tránsito vecinos deben desarrollar sistemas de transporte de tránsito seguros y eficaces, transformar estratégicamente sus economías a fin de potenciar su competitividad en los mercados mundiales, dotarse de resistencia frente a las conmociones externas y alcanzar el crecimiento económico y sostenible que es necesario para promover la inversión en el desarrollo social y humano.

III. El costo de no tener litoral

10. Los países en desarrollo sin litoral siguen viendo limitada su participación en el comercio internacional debido a la falta de acceso al mar, la lejanía de los principales mercados, las insuficientes instalaciones de tránsito, los complicados procedimientos aduaneros y de cruce fronterizo, las costosas transacciones bancarias y otros servicios y operaciones onerosos, todo lo cual se traduce en elevados costos de transacción en materia de transporte y comercio. Según la publicación “Doing Business 2012: Doing Business in a More Transparent World” del Banco Mundial, los costos medios de exportar e importar un contenedor son de 2.600 dólares y 3.300 dólares, respectivamente, para los países en desarrollo sin litoral, mientras que los países en desarrollo de tránsito solo pagan el 50% de estos costos.

11. A fin de demostrar claramente la medida en que los países en desarrollo sin litoral sufren las desventajas de estos costos de transacción del comercio y el transporte en comparación con los países en desarrollo de tránsito, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo utilizó un modelo gravitacional para desarrollar y calcular dos indicadores que muestran la repercusión de no tener litoral en los costos de transporte y volumen comercial. El modelo del volumen comercial fue calculado sobre la base de 150 países, incluidos todos los países en desarrollo sin litoral y los países costeros, durante un período de 30 años entre 1980 y 2010. El modelo incluyó las siguientes variables: distancia al puerto más próximo, si el país era parte en un acuerdo comercial regional o en una unión monetaria, la calidad de la infraestructura del país y un índice de facilitación del comercio. Los coeficientes estimados del modelo se utilizaron para calcular las corrientes comerciales previstas para cada país en desarrollo sin litoral, sus asociados comerciales y una economía costera representativa. El indicador del costo de no tener litoral en el volumen comercial se calculó para cada país expresando sus corrientes comerciales previstas como coeficiente del de la economía costera representativa. Los datos muestran que los países tenían por término medio un menor volumen comercial que la economía costera representativa. Como se muestra en el cuadro 1, los países en desarrollo sin litoral exportaron poco más de la mitad del volumen de intercambio de la economía costera representativa en 2004. Con el tiempo, el volumen de intercambio de los países no mejoró sino levemente.

12. El efecto de la carencia del litoral en el comercio varía según el grupo, habiendo algunos países como el Afganistán, Malí y el Níger que solo pueden intercambiar el 33% o menos del volumen comercial de los países costeros. Ninguno de los países registra unos intercambios superiores a los de la economía costera representativa. Por consiguiente, el costo de no tener litoral es realmente grande en lo que respecta a los volúmenes de intercambio. Esto justifica la necesidad de seguir abordando las necesidades especiales de los países mediante la mejora de la infraestructura, la promoción de la facilitación del comercio y el fortalecimiento de los corredores de tránsito.

Cuadro 1
El costo de no tener el litoral: volumen de intercambio de los países en desarrollo sin litoral en porcentaje de las economías costeras representativas

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Volumen comercial medio de los países en desarrollo sin litoral	57	59	59	58	60	61	61
Volumen comercial de los países en desarrollo sin litoral pero afectados							
Malí	31	32	33	33	34	33	33
Níger	29	33	33	32	33	30	31

Fuente: Cálculos de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo.

13. Se aplicó el mismo procedimiento para estimar los costos de transporte previstos para el comercio y calcular un indicador de los costos de transporte que soportan los países en desarrollo sin litoral en comparación con la economía costera representativa. El indicador fue normalizado para facilitar la interpretación. El indicador muestra que, en 2004, los países en desarrollo sin litoral soportaron unos costos de transporte que eran superiores en un 42% a los de la economía costera representativa. Con el tiempo, los países en desarrollo sin litoral han sufrido un aumento de los costos de transporte y en 2010 pagaron un 45% más que los países de tránsito (véase el cuadro 2). Los datos también muestran que los países en desarrollo sin litoral de África tienen unos costos de transporte considerablemente superiores a los de esos países de otras regiones (véase el anexo, cuadro 5).

Cuadro 2
El costo de no tener litoral: costos de transporte adicionales para los países en desarrollo sin litoral en comparación con las economías costeras representativas

(Porcentaje)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Promedio de los países en desarrollo sin litoral	42	43	44	43	44	45	45

Fuente: Cálculos de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo.

14. El análisis precedente muestra que los países en desarrollo sin litoral están soportando unos costes de intercambio más elevados que los países costeros, lo que reduce sobremano su potencial comercial (véase los párrs. 39 a 48).

IV. Estado de ejecución de las prioridades del Programa de Acción de Almaty

A. Cuestiones fundamentales relativas a las políticas de tránsito

15. Los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito están haciendo ciertos progresos en la ratificación de los convenios y acuerdos internacionales sobre transporte de tránsito y aduanas. Sin embargo, los avances han sido lentos. En 2011, Tayikistán se adhirió al Convenio internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras de 1982, ascendiendo así a 10 el número total de países en desarrollo sin litoral que son partes en este Convenio, mientras que Rwanda se adhirió al Convenio Internacional sobre Simplificación y Armonización de Regímenes Aduaneros, elevando a 11 el número total de países en desarrollo sin litoral que son partes en este Convenio. Cuando los países en desarrollo sin litoral y de tránsito se convierten en partes en los convenios pertinentes y los ponen efectivamente en práctica, los países en desarrollo sin litoral suelen beneficiarse de ello, como es el caso de los países en Asia Central y la región euroasiática que son partes en el Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR. La región ha visto aumentar la utilización de los cuadernos TIR de 63.600 en 2002 a 177.500 en 2011, lo que se ha traducido en una mejora del transporte del tránsito en la región.

16. Es preciso aumentar la concienciación y la comprensión de las repercusiones de la adhesión a las convenciones internacionales a fin de acelerar el ritmo de adhesión mediante la creación de capacidad entre los responsables políticos y los administradores que intervienen en la negociación y la ejecución de los instrumentos internacionales. También es importante la incorporación de los convenios y demás acuerdos regionales a nivel nacional, dado que se permitiría así su inclusión en las asignaciones presupuestarias y los planes nacionales.

17. En los planos regional y subregional, las comunidades económicas regionales siguen desempeñando una importante función en la promoción de la cooperación del transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y sus países de tránsito vecinos. Entre las medidas normativas que se han promovido, cabe citar los puestos fronterizos de parada única; la introducción de una ventanilla única para la tramitación; la armonización de las tasas de tránsito viario y los documentos de declaración de tránsito aduanero por carretera; la armonización de los límites de carga por eje; los planes de seguros de responsabilidad civil para vehículos de motor; la eliminación de bloqueos de carreteras; el establecimiento de sistemas de localización electrónica para seguir los camiones de carga por satélite, evitando así el inconveniente de las escoltas y los retrasos, y un mayor uso de los sistemas electrónicos para el despacho aduanero en los cruces fronterizos.

18. En Asia, la Organización de Cooperación de Shangai ha formulado un acuerdo sobre facilitación del transporte viario internacional. En la reunión negociadora de los proyectos de anexo del acuerdo, que se celebró en Beijing en marzo de 2012, los Estados miembros de la organización llegaron a un consenso. Según los anexos actualmente acordados, China y la Federación de Rusia ofrecerán un nuevo acceso por carretera al mar a Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán y Uzbekistán. La unión aduanera entre Belarús, la Federación de Rusia y Kazajstán inició los trabajos de armonización de la normativa técnica de sus países.

19. La región de Asia, con el apoyo de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), está trabajando en el establecimiento de un acuerdo intergubernamental sobre puertos secos.

20. África ha hecho progresos en la armonización de las políticas, reglamentaciones y programas en el sector del transporte, como quedó demostrado por la Carta africana del transporte marítimo, que fue aprobada por la cumbre de la Unión Africana en 2010; la Política de aviación civil común africana y el Plan de acción africano para el decenio de acción en pro de la seguridad viaria 2011-2020, que fueron refrendados por la Conferencia de Ministros Africanos de transporte en 2011; y el acuerdo intergubernamental para armonizar las normas y los estándares de la red de la carretera transafricana, que se está desarrollando en la actualidad.

21. Las comunidades económicas regionales están unificando y armonizando cada vez más las políticas y los programas entre ellas. Por ejemplo, el acuerdo tripartito creado en 2009 entre la Comunidad del África Oriental, el Mercado Común del África Oriental y Meridional y la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo, se centra en el establecimiento de una zona de libre comercio entre las tres comunidades económicas regionales. En África Occidental existe una relación cada vez más estrecha entre la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Unión Económica y Monetaria de África Occidental, que ha llevado a aprobar un programa común de acción sobre diversas cuestiones, entre otras la liberalización del comercio y la convergencia normativa macroeconómica. En África Central, la Comunidad Económica de los Estados del África Central y la Comunidad Económica y Monetaria de África Central están colaborando cada vez más en la armonización de sus políticas y programas. Estas iniciativas, especialmente en materia de transporte, comunicaciones y aduanas, contribuirán a facilitar el transporte, el tránsito y el comercio para los países en desarrollo sin litoral.

22. En América del Sur, la integración regional ha sido intensificada con la creación de la Unión de Naciones Suramericanas, organización intergubernamental que integra los acuerdos regionales, incluidos el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Comunidad Andina. El Tratado constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas entró en vigor el 11 de marzo de 2011 y permite una mayor armonización de las políticas en el desarrollo de infraestructura y el transporte de tránsito.

23. A nivel nacional, los países han emprendido iniciativas para reforzar y establecer mecanismos institucionales para coordinar la labor relativa a la facilitación del transporte de tránsito nacional. Por ejemplo, en África Occidental y Central varios países han establecido comités nacionales de facilitación que incluye tanto al sector público como al sector privado. En Europa y Asia, Armenia, Azerbaiyán, Kirguistán, Mongolia, Nepal y Tayikistán han establecido órganos nacionales de facilitación del comercio y el transporte, mientras que Kazajstán ha establecido un comité nacional de tránsito. Esos comités han facilitado una coordinación efectiva entre los organismos competentes de la facilitación del comercio y el transporte en el plano internacional.

B. Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

24. El Programa de Acción de Almaty subraya la importancia de la inversión en la infraestructura física de transporte y comunicaciones para establecer eficaces sistemas de transporte de tránsito. En Asia se han realizado notables progresos en el desarrollo y la mejora de la red asiática de carreteras y la red transasiática de ferrocarriles. Entre 2006 y 2010 se han acondicionado unos 3.350 km de la red asiática de carreteras en los países en desarrollo sin litoral, pasando de la clase III (inferior a la norma mínima) a la clase I o II. Sin embargo, aún quedan 11.500 km de carreteras asiáticas que deben acondicionarse para satisfacer las normas mínimas.

25. Con respecto a la red ferroviaria transasiática, se han realizado progresos considerables en la planificación y construcción de las conexiones que faltan, así como en la instalación de doble vía, la conversión del ancho de la vía férrea y la introducción de una señalización moderna. Sin embargo, hay 10.500 km de conexiones que faltan (9% de la red) que aún deben construirse para completar la red ferroviaria transasiática. La interoperabilidad entre las fronteras también sigue siendo un problema. Según un estudio realizado por la CESPAP en 2009 sobre las necesidades de desarrollo y los proyectos prioritarios de la red ferroviaria transasiática, se requería una inversión superior a 24.000 millones de dólares para construir 8.200 km de conexiones inexistentes. Desde entonces, estas cifras han aumentado debido a la adición de 2.500 km de conexiones previstas en Mongolia.

26. En África, el Programa de desarrollo de la infraestructura en África está integrado por proyectos prioritarios de infraestructura, como energía, transporte, agua transfronteriza y tecnología de la información y las comunicaciones, que se pueden llevar a la práctica en el marco del plan de acción prioritario para 2012-2020, el plan de mediano plazo y el plan de largo plazo. Se estima que los proyectos inscritos en el plan de acción prioritario tienen un costo total de 67.900 millones de dólares, que incluyen proyectos de infraestructura de transporte que costarán unos 24.400 millones de dólares. El Programa de desarrollo de la infraestructura en África fue aprobado por los Jefes de Estado y de Gobierno africanos en enero de 2012.

27. En diferentes comunidades económicas regionales y países de África, se están llevando a cabo grandes proyectos de mejora de la red transafricana. Entre los ejemplos cabe citar la rehabilitación de 220 km de la carretera de Tanzam en la República Unida de Tanzania, la construcción del puente de Rukuru meridional en Malawi o la construcción del proyecto de carretera que une Addis Abeba con Nairobi y Mombasa (Kenya). La red ferroviaria africana, de 74.775 km, tiene una densidad muy baja y está ubicada mayoritariamente en África Septentrional y Meridional. Algunos proyectos ferroviarios han sido revitalizados, especialmente en la subregión de la CEDEAO.

28. En América del Sur, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana ha coordinado el desarrollo de la infraestructura de transporte, la energía y telecomunicaciones en la región. Según el informe de 2012 de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la Unión de Naciones Suramericanas titulada “Infraestructura para la integración regional”, la Iniciativa ha implicado la ejecución de 524 proyectos que requieren una inversión de 96.110 millones de dólares. A mediados de 2011, la Iniciativa había logrado avances concretos en la ejecución del 74% de los proyectos. De estos, el 10% ya se

había concluido, el 34% se estaba ejecutando y el 30% se hallaba en la fase de planificación.

29. Se han registrado progresos en el establecimiento de puertos secos. En Asia, Mongolia tiene previsto desarrollar cuatro puertos secos, Nepal tiene cuatro puertos secos y hay planes para desarrollar puertos secos en Kazajstán y Uzbekistán. En África, un puerto entró en funcionamiento en 2010 en Burkina Faso, dos puertos secos están en construcción en Etiopía, un puerto seco ha sido construido en Uganda y Namibia está acondicionando el espacio para desarrollar instalaciones de puerto seco para Botswana, Zambia y Zimbabwe en Walvis Bay. En América del Sur, se construyó un puerto seco en el Paraguay.

30. Con respecto al transporte marítimo, se han realizado progresos en la mejora de la infraestructura y las reformas portuarias en algunos puertos africanos. En América Latina, el desarrollo portuario en el período 2002-2010 se plasmó en un incremento del 14% y el 10% en la actividad portuaria de la costa occidental y la costa oriental, respectivamente.

31. La infraestructura de tecnología de la información y las comunicaciones y de energía es esencial para los países en desarrollo sin litoral con miras a su plena integración en el mercado mundial. Estos países han realizado notables progresos en la mejora de la infraestructura de telecomunicaciones, en particular los teléfonos móviles y la conexión a Internet. Los países en desarrollo sin litoral, como grupo, registraron un aumento del 25% y del 26% en los teléfonos móviles y la utilización de Internet, respectivamente, de 2009 a 2010 (véase el anexo, cuadro 6). Esto ha sido posible gracias a la liberalización del sector de las telecomunicaciones, permitiendo una mayor inversión del sector privado.

32. Un suministro fiable de energía es esencial para incrementar la productividad industrial en los países en desarrollo sin litoral, facilitar la conexión interna e internacional de los agentes económicos y reducir los retrasos en el tiempo de tránsito de los envíos. Aunque un número reducido de estos países son productores y exportadores de energía, la mayoría de ellos son importadores netos de energía. Los precios al alza de la energía han conferido aún mayor urgencia a las dificultades que afrontan los países en desarrollo sin litoral importadores de energía. A fin de mitigar las limitaciones causadas por la crisis energética, son necesarias grandes inversiones en el desarrollo de nuevas tecnologías e infraestructura para la producción y distribución de energía, así como en la infraestructura de tránsito necesaria. Los proyectos regionales de infraestructura energética de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana se calcularon en 41.000 millones de dólares. Los proyectos de infraestructura energética que se ejecutarán de 2012 a 2020 en el marco del Programa para el desarrollo de la infraestructura en África se estiman en 40.000 millones de dólares.

33. La movilización de los recursos necesarios para invertir en el desarrollo de la infraestructura sigue constituyendo un gran problema. Los presupuestos nacionales, la asistencia para el desarrollo regional e internacional y las asociaciones de los sectores público y privado son importantes fuentes. Sin embargo, la asignación de los presupuestos nacionales al desarrollo y al mantenimiento de la infraestructura ha venido disminuyendo. En América del Sur, en los tres últimos decenios la inversión pública en infraestructura se ha reducido considerablemente, pasando del 3,1% del PIB en 1980-1985 al 0,8% en 2007-2008.

34. La creación de fondos viarios parece ser un medio eficaz de movilizar fondos para mantenimiento de las carreteras. En África, 27 países han establecido fondos viarios, mientras que en Asia la República Democrática Popular Lao y Nepal han establecido estos fondos al igual que la República de Moldova y la ex República Yugoslava de Macedonia en Europa. Las principales fuentes de ingresos para estos fondos viarios son los gravámenes sobre los bienes de consumo (fundamentalmente el combustible), los peajes, las cuotas de las licencias anuales de vehículos, las cuotas suplementarias para los vehículos pesados y las multas por sobrecarga.

35. El sector privado ha contribuido al desarrollo de la infraestructura. Su participación más elevada ha sido en la telefonía móvil, sector en que los países en desarrollo sin litoral han realizado progresos notables. En el sector del transporte, la experiencia en la región de Asia muestra que la inversión total en proyectos de transporte de los sectores público y privado ascendió de 13.700 millones de dólares en el período 1990-1994 a 58.700 millones de dólares en 2005-2009. En América del Sur, en los últimos tres decenios la inversión privada en el desarrollo de infraestructura ha aumentado del 0,9% del PIB en 1980-1985 hasta el 1,5% en 2007-2008. En África, el compromiso del sector privado con el desarrollo de la infraestructura se cifró en unos 14.000 millones de dólares en 2010.

36. Pese al papel potencialmente significativo que la inversión del sector privado puede desempeñar en el desarrollo de la infraestructura, entre los principales obstáculos a su expansión cabe citar la falta de leyes y reglamentos favorables, la incapacidad de gestionar el proceso de asociación entre los sectores público y privado a lo largo del ciclo de vida del proyecto y las dificultades de aprovechar plenamente las ventajas económicas de los proyectos. Es importante que los países en desarrollo sin litoral consideren la posibilidad de captar inversiones privadas en el desarrollo de la infraestructura dotándose de un entorno administrativo, legislativo y reglamentario que sea propicio.

37. Los bancos regionales de Asia, América del Sur y África han prestado apoyo a la ejecución de algunos de los proyectos regionales de infraestructura. Según la CESPAP, a finales de 2011 el Banco Asiático de Desarrollo había financiado en torno al 21% de la red asiática de carreteras y el 8% de la red ferroviaria transasiática. En África, el Banco Africano de Desarrollo, en cooperación con la Unión Africana, está llevando a cabo la movilización de recursos para el Programa de desarrollo de la infraestructura en África. En América del Sur, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Mundial y el Banco Centroamericano de Integración Económica están apoyando la Iniciativa para la Integración Regional Suramericana.

38. Las fuentes de financiación de carácter nuevo e innovador también son esenciales para la satisfactoria movilización de recursos con miras al desarrollo de la infraestructura. Los países o las comunidades económicas regionales pueden considerar la viabilidad de emitir bonos de infraestructura. Según la Comisión Económica para África (CEPA), la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo, el Mercado Común para África Oriental y Meridional y la Comunidad de África Oriental están considerando la posibilidad de emitir bonos regionales de infraestructura en 2012. La CEDEAO viene aplicando desde hace decenios un gravamen comunitario del 0,25%, que produce un flujo constante de ingresos que se depositan en el fondo general y que puede ser utilizado para apoyar el desarrollo de la infraestructura.

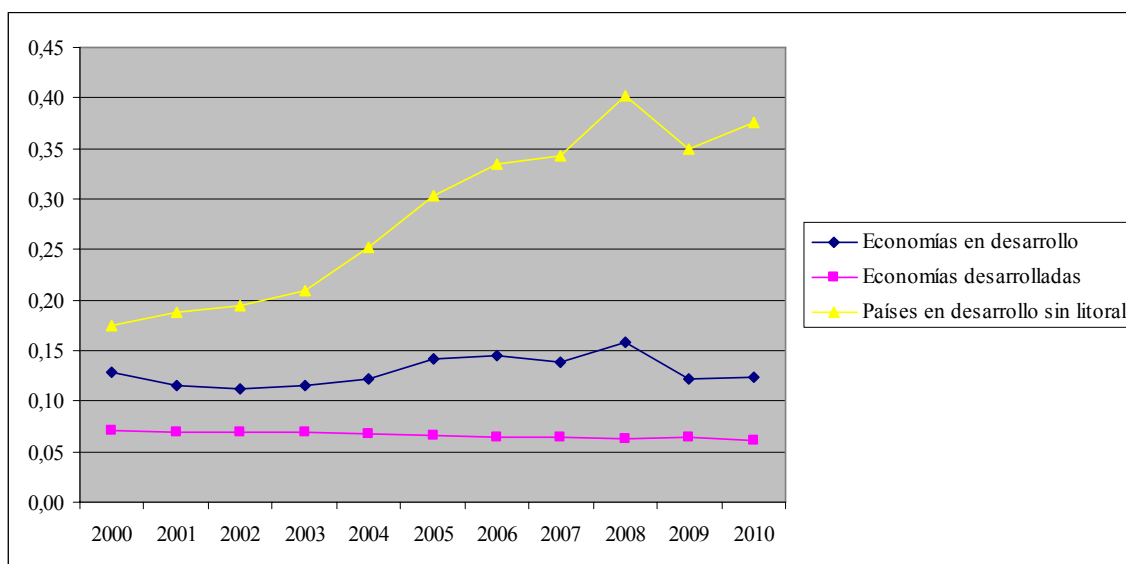
C. Comercio internacional y facilitación del comercio

39. Los intercambios comerciales mundiales repuntaron con fuerza en 2010 después de su hundimiento en 2009, logrando un incremento interanual del 14%. Tanto el comercio como la producción crecieron más de prisa en las economías en desarrollo que en los países desarrollados. Los precios más elevados de los productos básicos, en particular los metales, la energía y las materias primas agrícolas, impulsaron la recuperación comercial en 2010. Pese al repunte, es probable que persista el efecto negativo de la crisis financiera y la recesión mundial. El crecimiento del comercio internacional se ralentizó, situándose entre el 7% y el 8% en 2011.

40. Tras el acusado descenso registrado en 2009, los países en desarrollo sin litoral pudieron fomentar las exportaciones y compensar en términos generales las pérdidas registradas en 2010. El valor total de sus exportaciones de mercancías se cifró en 158.000 millones de dólares lo que supone un aumento del 29% con respecto al año precedente (véase el anexo, cuadro 4). Esta mejora permitió a los países aumentar su cuota en el comercio mundial de mercancías hasta un nivel superior al 1% por primera vez. Entre los 31 países en desarrollo sin litoral, los exportadores de petróleo y minerales registraron las ganancias más abultadas. Sin embargo, el valor combinado de las exportaciones de Azerbaiyán y Kazajstán representó por sí solo más de la mitad del total de todos esos países, lo que pone de relieve su persistente marginación de la economía mundial.

41. Aunque las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral han registrado una tendencia al alza, los elevados costos de transporte y de tránsito han impedido que materialicen todo su potencial comercial, como se muestra en el análisis que figura en la sección III *supra*. La estructura de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral, agravada por las desventajas geográficas, es un factor clave que condiciona su rendimiento comercial. Estos países dependen normalmente de un contado número de voluminosos productos básicos agrícolas y mineros. Como se observa en el gráfico III a continuación, mientras que los coeficientes de concentración de las exportaciones de los países en desarrollo han permanecido relativamente estables desde 2000, han aumentado drásticamente para los países en desarrollo sin litoral debido fundamentalmente a la mayor demanda mundial de minerales y combustibles.

Gráfico III
Coefficientes de concentración de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral y otros grupos de países, 2000-2010 (Índice Herfindhal-Hirschmann)



Fuente: Base de datos de la UNCTAD, 2012.

42. La falta de capacidad productiva y la limitada diversificación de las exportaciones son características comunes al grupo de los países en desarrollo sin litoral. Dada la elevada inestabilidad actual a escala mundial, se deberían adoptar políticas encaminadas a diversificar las exportaciones a fin de reducir la vulnerabilidad de los países a las conmociones comerciales y la pérdida de ingresos en concepto de exportaciones. Además, intervenciones normativas concretas que fomenten un cambio en la combinación de las exportaciones para aumentar la proporción de los servicios y productos que representan bienes de escaso volumen y gran valor ayudarían a reducir los gastos de transacción adicionales que supone el comercio internacional para los países en desarrollo sin litoral debido a la distancia que los separa de los mercados y los obstáculos de tránsito.

43. En el entorno mundial actual del comercio, en que las cadenas de producción y distribución están totalmente imbricadas a través de los países y las regiones, el hecho de tener infraestructuras y servicios ineficaces e inadecuados en materia de transporte, logística y comercio puede obstaculizar gravemente la capacidad de un país para competir a escala mundial. Los países en desarrollo sin litoral, en particular, afrontan problemas considerables cuando se trata de atajar las cuestiones de facilitación del comercio, que son ahora ampliamente reconocidas como esenciales para el comercio y el crecimiento. Según el informe del Banco Mundial titulado “Connecting to compete 2012: trade logistics in the global economy”, esas dificultades se reflejan en los deficientes resultados logrados por los países en el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial correspondiente a 2012. Los países con los peores resultados en el índice de 2012 eran países sin litoral o países menos adelantados que habían dejado atrás un conflicto (véase el cuadro 3 *infra*). En una escala de 1 (peor) a 5 (mejor), unos malos resultados en el índice apuntan a una escasa eficiencia comercial, unas cadenas de producción y distribución poco fiables

y una prestación de servicios imprevisible para los productores y exportadores nacionales. Si bien la calidad y disponibilidad de la infraestructura relacionada con el comercio, especialmente carreteras y vías férreas, siguen siendo factores restrictivos, una eficaz gestión de los cruces fronterizos y la coordinación de los organismos que se encargan de ello se han revelado más importantes que nunca.

Cuadro 3

Regiones en que los países en desarrollo sin litoral tienen resultados deficientes en función del índice del desempeño logístico

<i>Información de antecedentes</i>	<i>África Subsahariana</i>		<i>Asia Meridional</i>		<i>Asia Central</i>
	<i>sin litoral</i>	<i>de tránsito</i>	<i>sin litoral</i>	<i>de tránsito</i>	<i>sin litoral</i>
Índice de desempeño logístico					
Puntuación total	2,46		2,58		2,50
Índice de desempeño logístico					
Puntuación media	2,43	2,59	2,36	2,70	2,50
Determinados componentes del índice del desempeño logístico					
Competencia logística	2,37	2,53	2,31	2,66	2,45
Infraestructura	2,27	2,44	2,21	2,50	2,33
Procesos aduaneros y comerciales	2,26	2,39	2,20	2,48	2,32
Embarques internacionales	2,46	2,60	2,38	2,74	2,54
Puntualidad	2,79	2,97	2,71	3,09	2,85

Fuente: Banco Mundial, 2012.

44. A nivel mundial, los países en desarrollo sin litoral están inmersos en las negociaciones relativas a la facilitación del comercio en el seno de la Organización Mundial del Comercio (OMC), en particular los que tratan de mejorar los aspectos pertinentes del artículo V, sobre libertad de tránsito, el artículo VIII, sobre cuotas y trámites relacionados con la importación y exportación, y el artículo X, sobre la publicación y administración de la reglamentación comercial del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio de 1994, y el trato especial y diferenciado. Las negociaciones sobre facilitación del comercio en el contexto de la Ronda de Doha de la OMC, que lamentablemente llevan paralizadas mucho tiempo, contribuyen de una manera especial a que los países en desarrollo sin litoral obtengan menores costos de transacción, la libertad de tránsito y la rápida circulación, y la aprobación y el despacho de las mercancías, así como un mayor apoyo y asistencia de carácter técnico para desarrollar la capacidad sobre facilitación del comercio. En ese sentido, un pronto acuerdo en las negociaciones de la Ronda de Doha de la OMC sobre facilitación del comercio es de primordial importancia para los países en desarrollo sin litoral.

45. El proyecto de texto refundido sobre facilitación del comercio, actualizado por última vez en octubre de 2011¹, incluye disposiciones detalladas para las cuotas, el papeleo, la cooperación y las restricciones relacionadas con el tránsito. Entre las disposiciones preliminares, los artículos 9 y 11 son de especial importancia para la

¹ Documento TN/TF/W/165/Rev.11 de la Organización Mundial del Comercio.

aplicación de cuestiones fundamentales de política de tránsito y, en ambos casos, los países en desarrollo sin litoral deberían solicitar la aprobación de los textos más ambiciosos. Por ejemplo, las normas contenidas en el proyecto de artículo 11 que abarca la libertad de tránsito, si se adoptan en su versión ambiciosa, reforzaría el principio de libertad de tránsito contemplado en el artículo V del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio. Las normas reforzarían el principio de no discriminación, ya que se aplica a las mercancías en tránsito en cuestiones concernientes a las cuotas, las medidas de transporte, los reglamentos y los trámites, evitando asimismo que constituyan restricciones disfrazadas al comercio. Además, las normas asegurarían que las cuotas aplicadas son razonables y calculadas sobre la base del costo real de los servicios prestados y que las mercancías en tránsito no puedan ser objeto del pago de derechos aduaneros y de normas técnicas.

46. Poder beneficiarse plenamente de un acuerdo sobre facilitación del comercio aporta una contribución significativa a la lista de posibles ventajas para los países en desarrollo sin litoral derivadas de su adhesión a la OMC. No obstante, una tercera parte de los miembros del grupo de los países en desarrollo sin litoral debe aún adherirse a la OMC. Desde un punto de vista positivo, las conversaciones sobre la admisión de la República Democrática Popular Lao se han acelerado últimamente con el objetivo ambicioso de sumarse a la organización a finales de 2012.

47. Puesto que los beneficios que un país puede obtener de su adhesión a la OMC se basan en buena parte en las condiciones convenidas durante su proceso de adhesión, durante todas las fases del proceso se debería proporcionar asistencia técnica específica a los países en desarrollo sin litoral para ayudarlos en su adhesión a la OMC en unas condiciones que se adecúen a su nivel de desarrollo y sus necesidades. Se debería alentar en mayor medida la colaboración entre pares, en virtud de la cual los países en desarrollo sin litoral y los miembros de la OMC comparten sus experiencias y ofrecen asesoramiento y asistencia técnica, con el apoyo de los donantes y las organizaciones internacionales.

48. En general, los esfuerzos desplegados para mejorar las políticas de transporte de tránsito y facilitación del comercio han comenzado a arrojar algunos resultados positivos, especialmente en lo que respecta a la reducción del tiempo requerido para las importaciones o las exportaciones. Según *Doing Business 2012*, el número medio de documentos que los países en desarrollo sin litoral necesitan para exportar ha pasado de 9 en 2006 a 8 en 2012, mientras que los documentos para la importación han disminuido de 11 a 9. El tiempo medio que lleva ultimar los trámites de exportación ha pasado de 49 a 43 días y, en el caso de los trámites de importación, el tiempo ha disminuido de 58 a 49 días. No obstante, en comparación con los países en desarrollo de tránsito, que tardan por término medio 23 días en ultimar las exportaciones y 27 días en tramitar las importaciones, es preciso redoblar los esfuerzos para mejorar la facilitación del comercio y ahorrar tiempo.

D. Medidas internacionales de apoyo

49. La asistencia oficial para el desarrollo de los donantes tradicionales aumentó un 2% y pasó de 24.800 millones de dólares en 2009 a 25.300 millones de dólares en 2010 (véase el anexo, cuadro 2). Sin embargo, dos países siguen dominando los ingresos percibidos. La asistencia oficial para el desarrollo sigue siendo la fuente principal de financiación externa y representó el 10% o más del ingreso nacional

bruto en 2010 en 13 países en desarrollo sin litoral. La persistencia de la recesión y la crisis de deuda soberana en los países donantes tradicionales, incluida las crecientes medidas de austeridad, podrían suponer una amenaza para numerosos países en desarrollo sin litoral dependientes de la asistencia. Es importante que esos países movilicen más recursos nacionales y reduzcan su dependencia excesiva de la asistencia financiera extranjera.

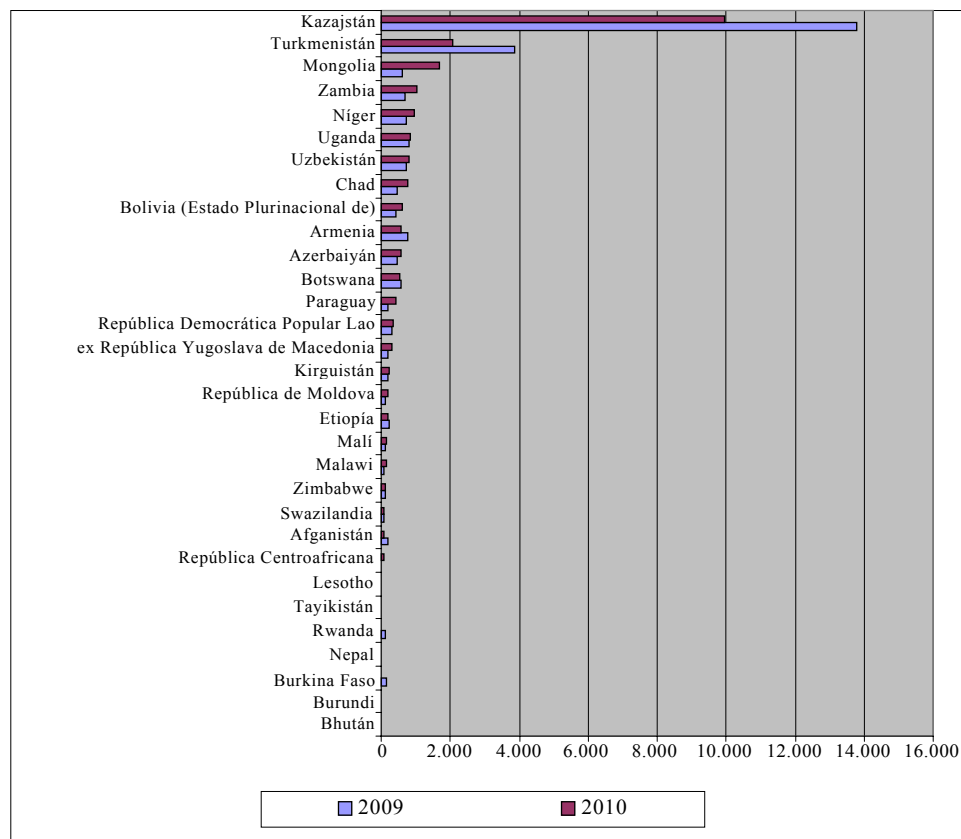
50. La asistencia oficial para el desarrollo destinada al transporte, el almacenamiento y las comunicaciones aumentó de 1.800 millones de dólares en 2009 a 1.900 millones de dólares en 2010. Con todo, dadas las necesidades puestas de relieve en las esferas prioritarias del Programa de Acción de Almaty relativa al desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura, son necesarios más recursos para colmar las lagunas de infraestructura.

51. Los países en desarrollo sin litoral han sido tradicionalmente receptores marginales de la inversión extranjera directa debido a la pequeña dimensión de sus economías y las desventajas geográficas inherentes, que se ven agravadas por una infraestructura deficiente, elevados costos de transporte, sistemas logísticos inadecuados y débil capacidad institucional. Esos países representaron únicamente el 4% del total de las corrientes de inversión extranjera directa al mundo en desarrollo en 2010. Los países en desarrollo sin litoral, como grupo, registraron un descenso del 12% en las entradas de inversión extranjera directa, de 26.200 millones de dólares en 2009 a 23.000 millones de dólares en 2010 (véase el anexo, cuadro 7). Solo Mongolia, el Níger y Zambia experimentaron un aumento considerable en la inversión extranjera directa recibida entre 2009 y 2010. La distribución geográfica de la inversión extranjera directa en dichos países sigue siendo desigual y un reducido número de países ricos en recursos reciben la mayor parte de la inversión extranjera directa, como se muestra en el gráfico IV *infra*.

52. Aunque los principales proyectos receptores de inversión extranjera directa se concentran en las industrias extractivas, el *World Investment Report 2011: Non-Equity Modes of International Production and Development* de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) indica que una parte significativa de la inversión extranjera directa se destinó a servicios manufactureros tales como la tecnología de información y las comunicaciones y el desarrollo de infraestructura. La inversión extranjera directa tiene posibilidades de estimular el crecimiento económico y el desarrollo mediante la transferencia de recursos financieros, tecnología e innovación, la mejora de las técnicas de gestión, el desarrollo de la infraestructura, la creación de empleo y el incremento de la productividad. Es importante que los países en desarrollo sin litoral lleven a la práctica políticas que traten de captar corrientes de inversión extranjera más amplias y más diversificadas.

Gráfico IV
Corrientes de inversión extranjera directa destinadas a los países
en desarrollo sin litoral, 2010

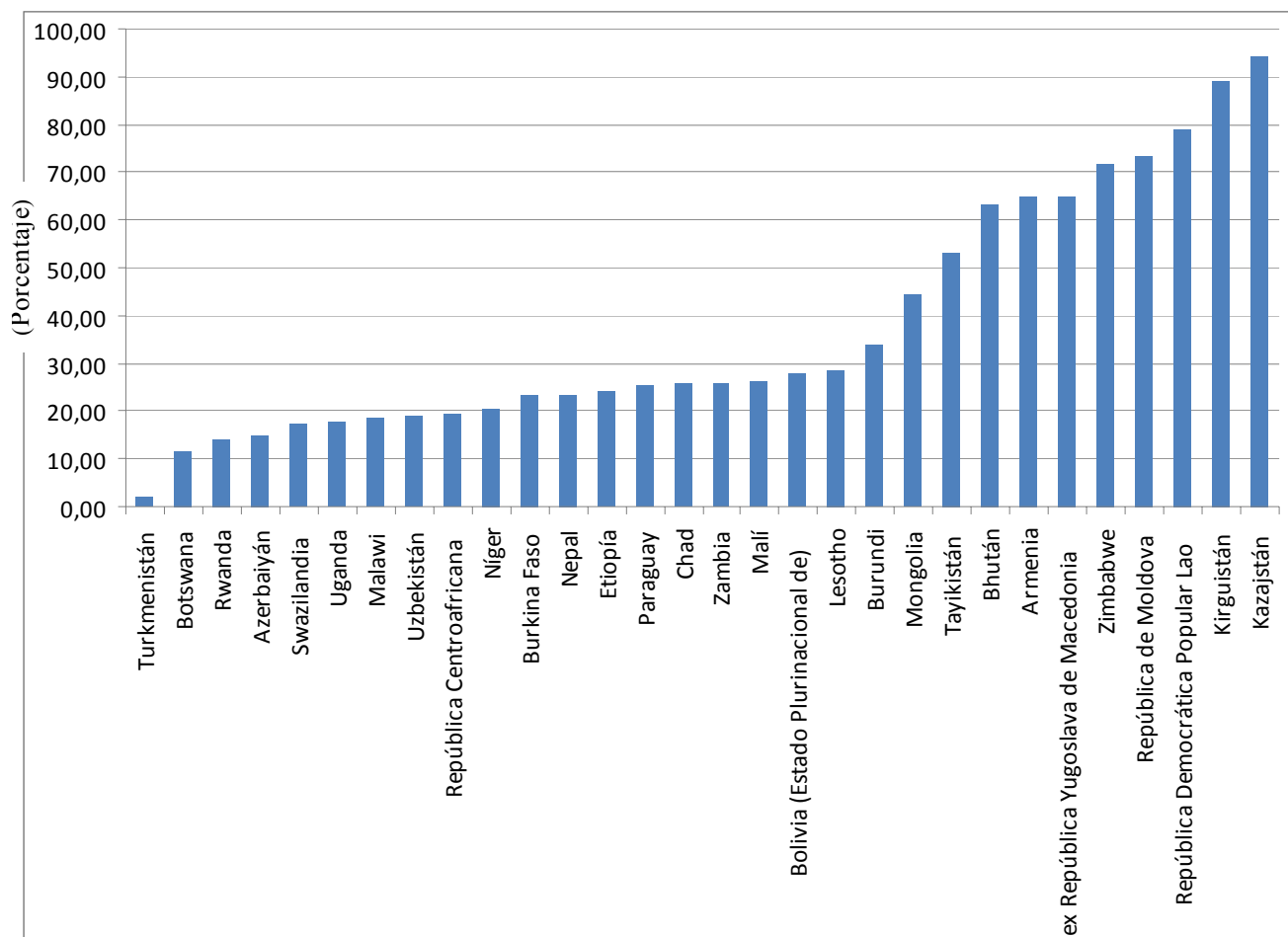
(En millones de dólares de los Estados Unidos)



Fuente: Base de datos de la UNCTAD, 2012.

53. La carga de deuda externa que soportan los países en desarrollo sin litoral ha disminuido considerablemente, pasando del 68% del ingreso nacional bruto en 2003 al 47% en 2009. Los países experimentaron un nuevo descenso del 8% en 2010. El volumen total de deuda externa como porcentaje de los ingresos de exportación también ha venido disminuyendo desde 2003. Esto obedece fundamentalmente a la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados y la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral, que han ofrecido alivio de la deuda a los países que reunían las condiciones. Sin embargo, cabe señalar que los países en desarrollo sin litoral que no pueden acogerse actualmente a estas iniciativas de alivio de la deuda tienen niveles muy elevados de deuda como porcentaje del ingreso nacional bruto, como se muestra en el gráfico V. Igualmente, sus coeficientes de servicio de la deuda son también elevados. Es importante que estas modalidades de apoyo a la deuda se amplíen a los países en desarrollo sin litoral a fin de evitar que alcancen unos niveles de deuda insostenibles.

Gráfico V
**Deuda externa de los países en desarrollo sin litoral como porcentaje del ingreso nacional
 bruto, 2010**



Fuente: Banco Mundial, 2012.

54. Se ha registrado un aumento constante en los desembolsos de ayuda para el comercio destinados a los países en desarrollo sin litoral, de 4.700 millones de dólares en 2008 a 6.000 millones de dólares en 2010. La mayor parte de la ayuda para el comercio se destinó a consolidar la capacidad productiva, seguida de la inversión para el desarrollo en infraestructura y la asistencia para la creación de capacidad en materia de estrategias y negociaciones comerciales, reglamentaciones y costos de ajustes relacionados con el comercio.

55. Las remesas de los migrantes también han contribuido a afrontar algunos problemas decisivos con miras a la reducción de la pobreza en numerosos países en desarrollo sin litoral. Las remesas han aumentado constantemente, pasando de 9.100 millones de dólares en 2006 a 16.400 millones de dólares en 2010.

56. Los países en desarrollo sin litoral han recibido una creciente asistencia financiera externa en el marco de la cooperación Sur-Sur. Las empresas transnacionales de los países en desarrollo, en particular de China, la India y Sudáfrica, fueron las principales fuentes de inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral el 2009. Así, la cooperación económica Sur-Sur ofrece una fuente potencial de mayor inversión extranjera directa y asistencia para el desarrollo a esos países que puede aprovechar aún más.

V. Medidas adoptadas por el sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales

57. La Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo siguió prestando asistencia a los países en desarrollo sin litoral mediante la movilización del apoyo internacional y de todo el sistema de las Naciones Unidas, así como concienciando sobre sus necesidades especiales. En 2011, la Oficina del Alto Representante colaboró con la CEPA y la Unión Africana en la organización de una reunión de expertos que elaboró el primer texto del proyecto de acuerdo intergubernamental sobre la carretera transafricana. Como consecuencia de ello, la conferencia de Ministros de transporte africanos, celebrada en noviembre de 2011, aprobó una declaración que abogaba por la pronta elaboración y aprobación del acuerdo internacional sobre la carretera. La Cumbre de Jefes de Estado de la Unión Africana de 2012 hizo suya la iniciativa.

58. La Oficina del Alto Representante está ayudando a los países en desarrollo sin litoral a considerar la ratificación del acuerdo multilateral sobre la creación de un centro internacional de estudio de los países en desarrollo sin litoral, a fin de poner plenamente en marcha dicho grupo de estudios.

59. Las comisiones regionales de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales, regionales y subregionales asistieron a los Estados Miembros en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, entre otras cosas, aportando contribuciones sustantivas, programas de desarrollo de la capacidad, servicios consultivos, apoyo al desarrollo de la infraestructura de transporte y la promoción de instrumentos jurídicos relacionados con la facilitación del comercio y el transporte.

60. En 2010, el Banco Mundial publicó *Border Management Modernization*. En 2011, en colaboración con el Banco Africano de Desarrollo, la OMC y la OCDE, la CEPA publicó *African case stories: a snapshot of aid for trade on the ground in Africa*, y la CESPAP publicó *Guidelines on establishing and strengthening national coordination mechanisms for trade and transport facilitation in ESCAP region*. En febrero de 2012, la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas y la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) publicaron *Handbook of Best Practices at Border Crossing: a Trade and Transport Facilitation Perspective*.

61. La CESPAP, la CEPE y la CEPA impartieron seminarios de capacitación sobre creación de capacidad en sus regiones a fin de mejorar los resultados en materia de facilitación del comercio haciendo uso del comercio electrónico y la ventanilla única.

62. En 2011, la CEPA organizó el primer Foro Comercial de África, que analizó cuestiones de facilitación del comercio en el continente y también organizó un seminario sobre negociaciones internacionales y la facilitación del comercio en la Comunidad de África Oriental.

63. En 2011, la CESPAP organizó una sesión de diálogo normativo de alto nivel en Asia y el Pacífico sobre la aplicación del Programa de Acción de Almaty. La Declaración de Ulaanbaatar fue aprobada en dicha sesión y refrendada posteriormente por la CESPAP en su 67° período de sesiones. La CESPAP está prestando apoyo a posibles países miembros futuros a fin de facilitar su adhesión al Acuerdo Comercial de Asia y el Pacífico. La CESPAP, en cooperación con el Banco Asiático de Desarrollo, prestó asistencia a siete países en desarrollo sin litoral en la aplicación de la metodología sobre la relación tiempo/costo-distancia a fin de supervisar el rendimiento de los corredores y los cruces fronterizos en la región y detectar los obstáculos existentes en los corredores con miras a su mejora.

64. La CESPAP, en cooperación con la UNCTAD y la CEPA, acaba de comenzar la ejecución de un proyecto de la cuenta para el desarrollo sobre fomento de la capacidad de las autoridades de control y los operadores de transporte para aumentar la eficiencia del transporte transfronterizo en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

65. La CEPE está llevando a cabo actividades de fomento de la capacidad y vigilancia a fin de promover y asegurar la debida aplicación del Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras a nivel nacional. La CEPE apoyó el desarrollo de la infraestructura de transporte en el contexto de los proyectos de carreteras y ferrocarriles transeuropeos y, junto con la CESPAP, promovió la armonización de las inversiones de transporte en el contexto del proyecto de enlaces de transporte euroasiáticos.

66. En 2011, la CEPAL emprendió un estudio sobre los costos logísticos y sus efectos en el comercio y el desarrollo económico en el Estado Plurinacional de Bolivia. La CEPAL también está prestando apoyo técnico a la Unión de Naciones Suramericanas en la formulación de un plan de acción estratégico para el período 2012-2022.

67. El PNUD sigue prestando asistencia técnica en el ámbito de la evaluación de las necesidades de ayuda para el comercio en los países en desarrollo sin litoral.

68. La UNCTAD dedicó una sección de su publicación *World Investment Report 2011* al análisis de las recientes tendencias en la inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral, facilitó la inclusión de las inquietudes de estos países en el documento final del 15° período de sesiones de la UNCTAD (UNCTAD XIII) y prestó asistencia técnica y para la creación de capacidad en materia de facilitación del comercio y el transporte.

69. En 2011 y 2012, el Banco Mundial concedió préstamos para financiar proyectos en países en desarrollo sin litoral y países de tránsito en los ámbitos de las reformas aduaneras, los proyectos de desarrollo de la infraestructura y otros proyectos que abordaban limitaciones de capacidad concretas relacionadas con la falta de litoral. Entre los ejemplos de proyectos en marcha, cabe citar el apoyo al Gobierno de la República de Moldova para mejorar su rendimiento en el ámbito del transporte y la logística, y el proyecto sobre facilitación del transporte y el tránsito en la Comunidad Económica y Monetaria de África Central a fin de mejorar la

infraestructura viaria y ferroviaria, la inversión en la facilitación del tránsito y el transporte, y el fortalecimiento institucional y la creación de capacidad en los sectores aduanero y del transporte.

70. La secretaría de la OMC, en cooperación con otras organizaciones internacionales, siguió prestando asistencia técnica a los miembros y observadores de la OMC, a petición de estos, para evaluar sus necesidades y prioridades en materia de facilitación del comercio. La OMC continúa abogando por movilizar la financiación de la ayuda para el comercio y destacar las necesidades de sus miembros y observadores, así como la eficaz aplicación.

71. En 2011, el Centro de Comercio Internacional (CCI) realizó encuestas de empresas a nivel nacional sobre sus experiencias con las medidas no arancelarias como obstáculos al comercio en Kazajstán, Malawi, el Paraguay y Rwanda, concluyendo además el informe definitivo sobre las medidas no arancelarias en Burkina Faso. El CCI está colaborando con otros organismos en la recopilación de reglamentos oficiales y está compartiendo los datos sobre su instrumento: mapa de acceso a los mercados, recientemente remodelado, que contiene información sobre las medidas arancelarias y no arancelarias. El CCI también ofreció programas de fomento de la capacidad sobre la manera de utilizar la información sobre acceso al comercio y los mercados a fin de investigar y analizar las posibilidades de exportación y evaluar los resultados nacionales en materia de comercio.

72. La Organización Mundial de Aduanas siguió prestando asistencia técnica sobre la manera de poner en práctica las medidas de facilitación del comercio mediante el desarrollo de instrumentos de facilitación del comercio y actividades de creación de capacidad aduanera. En 2011, organizó seminarios y misiones de creación de capacidad con miras a la simplificación de los procedimientos aduaneros y la facilitación del comercio, en beneficio de los países en desarrollo sin litoral de África, Asia y Europa.

73. En 2011 la OSCE, en colaboración con sus asociados, emprendió actividades de fomento de la capacidad en favor de los países en desarrollo sin litoral de Asia Central, que incluían seminarios subregionales sobre el marco normativo SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial y sobre la gestión del riesgo en las aduanas. También celebró una mesa redonda sobre la seguridad del transporte interior.

74. La Unión Internacional de Transportes por Carretera siguió prestando asistencia a los países en desarrollo sin litoral euroasiáticos para adherirse a las convenciones y acuerdos sobre comercio y transporte. La Unión organizó una conferencia internacional en Tbilisi en 2011 sobre el desarrollo del transporte viario internacional y la simplificación de los procedimientos de cruce fronterizo, y una conferencia internacional celebrada en 2012 en Ashgabat sobre desarrollo del transporte y el tránsito en Asia Central y la región del Caspio. La Unión está introduciendo modernas aplicaciones electrónicas en el Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR y, en cooperación con la Organización Mundial de Aduanas, hizo público un programa de capacitación TIR en diferentes idiomas para los agentes de aduanas.

75. La secretaría de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo siguió prestando apoyo a sus países miembros en el desarrollo de los corredores y la facilitación del comercio y el transporte. Facilitó la formulación de instrumentos jurídicos para la gobernanza conjunta de los corredores, elaboró marcos

institucionales para la gestión conjunta y coordinada de los corredores de transporte haciendo uso de un concepto de grupos y apoyó el desarrollo de infraestructura esencial en materia de transporte y logística de corredores.

76. La Organización de Cooperación Económica apoyó la construcción de rutas de transporte viario y ferroviario, entre otras la línea de ferrocarril que une el Irán (República Islámica del), Kazajstán y Turkmenistán; el corredor viario que une el Afganistán, Irán (República Islámica del), Kirguistán y Tayikistán; y, en colaboración con la Unión Internacional de Transportes por Carretera, puso en marcha un proyecto de vigilancia periódica de camiones para contribuir a promover y facilitar el transporte viario internacional y el comercio en los países miembros de la organización.

VI. Preparativos del examen decenal de la aplicación del Programa de Acción de Almaty

77. La Asamblea General, en su resolución 66/214, decidió celebrar una conferencia de examen global decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty en 2014, de conformidad con el párrafo 49 del Programa de Acción de Almaty y el párrafo 32 de la resolución 63/2 de la Asamblea sobre el documento final del examen de mitad de período, del Programa de Acción de Almaty, precedida de preparativos en los planos regional y mundial, así como temáticos.

78. La Asamblea General designó a la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo coordinadora del sistema de las Naciones Unidas para el proceso de preparación del examen; y también invitó a otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, incluidas la UNCTAD, el PNUD, las comisiones regionales y las organizaciones internacionales y regionales competentes a que, en el marco de sus respectivos mandatos, proporcionaran el apoyo necesario al proceso de preparación del examen y a la propia conferencia de examen global decenal, y contribuyeran activamente a ambos.

79. En respuesta a la resolución 66/214, la Oficina del Alto Representante preparó una nota conceptual y una hoja de ruta para ilustrar la serie de preparativos intergubernamentales, regionales y subregionales que se están planificando y para garantizar la activa participación de todas las partes interesadas en las actividades preparatorias desde su inicio.

80. La nota conceptual y la hoja de ruta fueron presentadas a la reunión del grupo consultivo interinstitucional que sirvió para poner en marcha los preparativos en todo el sistema de la conferencia, que fue convocada por la Oficina del Alto Representante en febrero de 2012 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York. Participaron en la reunión altos cargos de más de 30 organizaciones internacionales y del sistema de las Naciones Unidas y celebraron consultas sobre los aspectos conceptuales, sustantivos y organizativos de la conferencia, así como sobre sus respectivas contribuciones al proceso preparatorio. La reunión también celebró consultas sobre la organización sobre los actos previos a la conferencia. Los participantes en la reunión interinstitucional señalaron que, desde la aprobación del Programa de Almaty, habían surgido nuevos problemas y oportunidades, subrayando la necesidad de que el examen decenal tuviera estos en cuenta. Entre ellos se incluía

la mayor dependencia de los productos básicos basados en recursos naturales, el alza de los costos alimentarios y energéticos, el cambio climático, la intensificación de la desertificación y la degradación de la tierra, la vulnerabilidad a las conmociones externas, las crecientes medidas de austeridad, la importancia de la industria de los servicios y la creciente importancia de la cooperación Sur-Sur.

81. La primera reunión temática, titulada “Reunión temática mundial de alto nivel sobre el comercio internacional, la facilitación del comercio y la ayuda para el comercio”, será organizada por el Gobierno de Kazajstán en Almaty los días 13 y 14 de septiembre de 2012. La reunión incluirá la puesta en marcha de los preparativos sustantivos del examen decenal, una evaluación sustantiva de los progresos realizados en la aplicación de la tercera esfera prioritaria del Programa de Almaty, un examen de los principales logros y limitaciones observados y la determinación de las oportunidades ofrecidas. La reunión irá precedida de la Cuarta Reunión de Ministros de Comercio de los países en desarrollo sin litoral, que se celebrará en Almaty el 12 de septiembre de 2012.

82. La Oficina del Alto Representante está celebrando consultas con las comisiones regionales sobre los preparativos y la organización de los exámenes regionales en África, Asia, Europa y América Latina. El Grupo de Países en Desarrollo sin Litoral y su Mesa de Coordinación han sido informados de los preparativos de la conferencia y la Presidencia del Grupo, en cooperación con la Oficina del Alto Representante, está celebrando consultas para hallar un posible país anfitrión de la Conferencia.

VII. Conclusiones y recomendaciones

83. **El alto costo del comercio internacional representa una grave limitación al desarrollo comercial y socioeconómico de los países en desarrollo sin litoral. Los costos comerciales han aumentado desde 2003 para estos países. Las economías de los países en desarrollo sin litoral siguen siendo muy vulnerables a las conmociones externas debido a la diversificación limitada de las exportaciones, la capacidad productiva reducida, la falta de competitividad en materia de exportación y los elevados costos de transporte y de tránsito. Estos países se ven también negativamente afectados por los crecientes costos alimentarios y energéticos, el cambio climático y la desertificación y degradación de la tierra.**

84. **La comunidad internacional debería prestar apoyo a los países en desarrollo sin litoral por medio de una mayor ayuda financiera oportuna y sostenible que les permita acelerar el progreso hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.**

85. **La comunidad internacional debería prestar asistencia financiera, tecnológica y de creación de capacidad para que los países en desarrollo sin litoral puedan atajar los problemas causados por el cambio climático, la degradación de la tierra y la desertificación, en particular estableciendo eficaces estrategias de adaptación con carácter prioritario.**

86. **Es preciso redoblar los esfuerzos para reducir los elevados costos de transacción del transporte y el comercio para los países en desarrollo sin litoral. Se hace un llamamiento a la comunidad internacional para que asista a los**

países en desarrollo sin litoral y de tránsito a establecer eficaces sistemas de transporte de tránsito mediante una mayor asistencia financiera a los proyectos de infraestructura en materia de transporte de tránsito, energía y tecnología de la información y las comunicaciones, así como los proyectos de facilitación del comercio.

87. Los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito deberían fortalecer eficazmente la cooperación formulando y armonizando las políticas pertinentes y dando prioridad a la asignación de recursos para el mantenimiento y la rehabilitación de la infraestructura del transporte de tránsito. Las iniciativas que se hayan revelado eficaces deberían ser reproducidas y plenamente financiadas.

88. Se invita a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a que ratifiquen y pongan efectivamente en práctica las convenciones y los acuerdos internacionales, así como los acuerdos regionales y subregionales, sobre la facilitación del transporte y el comercio. La comunidad internacional, incluidas las organizaciones internacionales competentes, deberían prestar asistencia técnica y apoyo en materia de desarrollo de la capacidad a fin de que los países en desarrollo sin litoral puedan mejorar su capacidad de adherirse a las convenciones internacionales y participar eficazmente en el comercio internacional.

89. Con la ayuda de sus asociados para el desarrollo, los países en desarrollo sin litoral deberían transformar sus economías de manera estratégica y aprovechar su capacidad productiva para potenciar su competitividad y su resistencia ante las conmociones externas. En ese contexto, la comunidad internacional debería alentar mayores corrientes de inversión extranjera directa a esos países y mejorar la transferencia de tecnologías, mientras que los países en desarrollo sin litoral deberían promover un entorno propicio para captar la inversión extranjera directa y la participación del sector privado.

90. La CEPA, la Unión Africana, el Banco Mundial, el Banco Africano de Desarrollo y la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo deberían intensificar su apoyo a los esfuerzos encaminados a elaborar y concertar un acuerdo intergubernamental sobre la carretera transafricana.

91. Las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio son muy importantes para los países en desarrollo sin litoral, por lo que el acuerdo sobre facilitación del comercio en el documento final de la Ronda de Doha debe cumplir el objetivo de reducir los costos de transacción para esos países, entre otras cosas, reduciendo el tiempo de tránsito y potenciando la certidumbre en el comercio transfronterizo.

92. Se debe garantizar una adhesión de los países en desarrollo sin litoral a la OMC que sea favorable al desarrollo mediante una asistencia técnica selectiva en todas las etapas del proceso.

93. Se invita a los países desarrollados a que estudien la posibilidad de suministrar mayor acceso a los mercados a los bienes provenientes de países en desarrollo sin litoral para contribuir a mitigar los altos costos de transacción derivados de sus desventajas geográficas.

94. La comunidad internacional debería intensificar su apoyo a la iniciativa de ayuda para el comercio con objeto de ayudar a los países en desarrollo sin litoral a fortalecer estratégicamente sus capacidades productivas, desarrollar su infraestructura y aumentar su competitividad en los mercados mundiales.

95. Se invita a los países en desarrollo sin litoral que no se hayan adherido al Acuerdo Multilateral sobre la Creación de un Grupo Internacional de Estudios para los Países en Desarrollo sin Litoral a que lo hagan lo antes posible.

96. La próxima conferencia de examen decenal del Programa de Acción de Almaty, prevista para 2014, llevará a cabo una evaluación general de la ejecución del Programa de Acción de Almaty y formulará un programa de desarrollo que permita a los países en desarrollo sin litoral integrarse en el sistema mundial de comercio y avanzar en la consecución de los objetivos de desarrollo convenidos a nivel internacional, incluidos los Objetivos de Desarrollo del Milenio, en el próximo decenio. Gracias a las conclusiones de la conferencia de examen, los países en desarrollo sin litoral podrán reducir los costos del comercio, potenciar su capacidad productiva, diversificar sus exportaciones, mejorar su competitividad exportadora, crear unas economías viables y sostenibles y fortalecer su resistencia a las conmociones internas y externas. La comunidad internacional debería asignar especial importancia al proceso preparatorio y garantizar su activa participación en la conferencia. El sistema de las Naciones Unidas está dispuesto a prestar el apoyo necesario para que la conferencia sea un éxito.

97. Se invita a los países donantes y a las instituciones internacionales financieras y de desarrollo a que hagan contribuciones voluntarias al fondo fiduciario establecido por el Secretario General para facilitar la aplicación de los resultados y las actividades de seguimiento de la Conferencia Ministerial Internacional de Almaty.

Anexo

Cuadro 1
Producto interno bruto y tasa de crecimiento, 2000-2010

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Producto interno bruto</i>						
	<i>Precios constantes de 2005 (en millones de dólares EE.UU.)</i>			<i>Per cápita (en dólares EE.UU. constantes de 2005)</i>	<i>Crecimiento medio anual (porcentaje)</i>		
	<i>2000</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2010</i>	<i>2000</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>
Afganistán	3 068	9 092	9 840	286	(3,5)	0,6	7,9
Armenia	2 754	5 793	5 915	1 913	8,5	(15,3)	2,1
Azerbaiyán	7 040	26 946	28 283	3 126	7,4	8,8	4,8
Bhután	560	1 153	1 230	1 695	6,3	6,5	6,5
Bolivia (Estado Plurinacional de)	8 201	11 480	11 954	1 204	3,3	3,3	4,0
Botswana	7 937	11 050	11 845	5 902	2,8	(5,1)	6,9
Burkina Faso	4 012	6 638	7 023	426	5,4	3,2	5,6
Burundi	1 006	1 351	1 404	167	0,8	3,3	3,8
Chad	2 944	5 928	6 228	555	4,5	0,3	4,9
Etiopía	8 994	18 292	20 566	248	2,2	8,4	11,7
ex República Yugoslava de Macedonia	5 539	6 941	7 062	3 427	1,2	(0,9)	1,7
Kazajstán	34 877	71 773	76 805	4 707	10,1	1,2	6,8
Kirguistán	2 043	3 071	3 029	565	4,1	2,8	(1,4)
Lesotho	1 178	1 599	1 638	754	3,4	3,0	2,4
Malawi	2 449	3 731	3 980	267	(1,1)	8,6	6,5
Mali	4 026	6 605	6 899	449	8,9	4,4	4,4
Mongolia	1 843	3 247	3 454	1 253	5,5	(1,3)	6,2
Nepal	6 960	9 814	10 261	342	3,3	4,3	4,5
Níger	2 702	3 992	4 290	277	5,5	(0,9)	7,2
Paraguay	6 587	8 471	9 764	1 513	1,0	(3,9)	14,2
República Centroafricana	1 381	1 560	1 611	366	1,0	1,8	3,3
República de Moldova	2 122	3 270	3 497	982	6,0	(6,2)	6,7
República Democrática Popular Lao	2 016	4 065	4 380	706	4,2	7,2	7,5
Rwanda	1 783	3 585	3 854	363	4,3	5,9	7,2
Swazilandia	2 321	2 833	2 889	2 436	0,0	1,2	2,0
Tayikistán	1 457	2 972	3 166	460	9,0	3,9	6,3
Turkmenistán	9 698	18 656	20 376	4 041	3,5	5,9	8,8
Uganda	7 296	13 391	13 729	411	5,9	4,3	2,5
Uzbekistán	10 989	19 930	21 624	768	4,6	7,8	8,2
Zambia	5 759	9 234	9 890	765	4,9	5,9	6,9
Zimbabwe	7 749	5 928	6 462	514	(0,2)	7,0	8,6
Países en desarrollo sin litoral	12 335	26 724	28 682	2 322	5,0	3,1	6,6
Países en desarrollo de tránsito	4 859 623	8 634 221	8 995 432	4 888	4,5	4,4	7,0

Fuente: División de Estadística.

Cuadro 2

Sumas recibidas en concepto de asistencia oficial para el desarrollo y asistencia de los donantes para el transporte, el almacenamiento y las comunicaciones

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Sumas netas recibidas en concepto de asistencia oficial para el desarrollo (en millones de dólares EE.UU. a precios constantes de 2009)</i>			<i>Asistencia oficial para el desarrollo/ingreso nacional bruto (porcentaje)</i>	<i>Asistencia de los donantes para el transporte, el almacenamiento y las comunicaciones (en millones de dólares EE.UU. corrientes)</i>		<i>Desembolsos de ayuda para el comercio (en millones de dólares EE.UU. constantes)</i>	
	<i>2000</i>	<i>2005</i>	<i>2010</i>	<i>2010</i>	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2007</i>	<i>2010</i>
Afganistán	220	3 149	6 445	49,9	94	790	984	1 769
Armenia	299	195	398	5,3	14	20	85	177
Azerbaiyán	195	250	182	0,7	3	16	87	92
Bhután	83	105	138	11,0	11	18	29	44
Bolivia (Estado Plurinacional de)	724	748	809	4,2	27	84	136	246
Botswana	46	56	166	2,8	0	8	15	13
Burkina Faso	333	811	1 085	14,1	46	57	283	226
Burundi	150	420	627	42,1	3	53	102	98
Chad	208	441	487	10,0	29	39	32	67
Etiopía	1 037	2 176	3 467	11,5	125	232	502	1 014
ex República Yugoslava de Macedonia	401	265	155	2,0	0	1	46	60
Kazajstán	235	261	187	0,4	59	3	108	55
Kirguistán	296	308	327	5,9	9	7	54	60
Lesotho	60	76	253	4,9	18	12	18	21
Malawi	642	639	995	18,2	32	31	43	36
Mali	465	821	1 086	12,4	50	50	117	132
Mongolia	280	246	335	8,4	33	32	317	236
Nepal	546	478	929	6,0	40	55	44	58
Níger	327	606	727	9,1	22	60	65	190
Paraguay	104	58	163	1,1	2	26	117	191
República Centrafricana	111	103	261	13,0	3	16	30	28
República de Moldova	178	196	447	5,3	1	40	101	157
República Democrática Popular Lao	383	346	447	6,7	55	29	138	113
Rwanda	496	649	989	18,3	9	31	26	88
Swazilandia	19	55	87	3,1	2	0	93	243
Tayikistán	181	287	518	9,1	0	27	10	15
Turkmenistán	46	35	38	0,5	0	1	1	3
Uganda	1 296	1 352	1 663	12,6	31	101	426	426
Uzbekistán	230	194	225	1,9	1	51	26	84
Zambia	1 209	1 320	901	12,1	55	26	108	92
Zimbabwe	251	418	740	16,3	1	0	19	50
Países en desarrollo sin litoral	11 051	17 061	25 277		775	1 915	4 162	6 083

Fuente: Banco Mundial y División de Estadística.

Cuadro 3

Deuda externa, servicio de la deuda y alivio de la deuda concedido en el marco de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados y de la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Deuda externa total (porcentaje del ingreso nacional bruto)</i>			<i>Total del servicio de la deuda (porcentaje de exportaciones de bienes, servicios e ingresos)</i>			<i>Alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados (en millones de dólares EE.UU.)</i>	<i>Alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral (en millones de dólares EE.UU.)</i>
	2003	2009	2010	2003	2009	2010	2011	2011
Afganistán	..	..	..	..	..	..	654	20
Armenia	64,2	56,1	64,8	10,9	20,6	33,4	..	..
Azerbaiyán	25,1	11,3	14,9	7,0	1,5	1,4	..	..
Bhután	82,4	61,2	63,3	5,1	14,1	..	..	..
Bolivia (Estado Plurinacional de)	74,6	34,5	27,8	21,3	10,4	9,3	1 949	1 953
Botswana	6,9	14,1	11,6	1,3	1,0	1,5	..	..
Burkina Faso	40,5	22,7	23,3	11,9	3,7	..	812	764
Burundi	230,1	38,5	33,8	63,6	16,6	..	1 009	58
Chad	67,0	28,5	25,7	6,0	..	..	241	..
Etiopía	85,9	15,8	24,1	7,2	3,0	..	2 735	1 862
ex República Yugoslava de Macedonia	40,8	60,8	65,1	13,5	14,8	15,2	..	..
Kazajstán	78,3	108,4	94,3	34,9	50,9	71,4	..	..
Kirguistán	109,0	88,6	89,2	21,6	10,4	21,9	..	..
Lesotho	58,5	31,1	28,4	8,1	2,5	1,9	..	..
Malawi	129,9	22,2	18,5	8,6	..	..	1 379	898
Malí	72,6	24,1	26,1	6,5	3,1	2,5	792	1 308
Mongolia	93,0	48,8	44,3	34,0	4,7	5,0	..	..
Nepal	50,0	28,2	23,4	10,1	10,1	10,5	..	..
Níger	78,2	21,2	20,5	8,6	..	..	947	651
Paraguay	58,2	28,6	25,3	12,3	5,9	4,6	..	..
República Centroafricana	92,5	20,0	19,2	..	..	..	675	435
República de Moldova	87,5	61,9	73,5	11,4	14,9	12,8	..	..
República Democrática Popular Lao	114,1	92,3	79,0	21,8	14,8	..	..	..
Rwanda	84,5	14,3	14,2	15,1	2,1	2,3	956	283
Swazilandia	21,0	15,4	17,2	1,3	2,1	..	..	..

	<i>Deuda externa total (porcentaje del ingreso nacional bruto)</i>			<i>Total del servicio de la deuda (porcentaje de exportaciones de bienes, servicios e ingresos)</i>			<i>Alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados (en millones de dólares EE.UU.)</i>	<i>Alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral (en millones de dólares EE.UU.)</i>
	2003	2009	2010	2003	2009	2010	2011	2011
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>								
Tayikistán	78,5	52,0	53,1	8,3	38,2	44,8	..	..
Turkmenistán	29,6	3,2	2,1	..	..	..	..	..
Uganda	72,7	15,9	17,9	9,8	2,1	1,8	1 509	2 245
Uzbekistán	49,1	20,1	19,0	..	..	..	..	..
Zambia	160,5	26,6	25,8	43,5	3,7	1,9	3 672	1 962
Zimbabwe	80,5	89,0	71,8	..	..	..	..	..
Países en desarrollo sin litoral	67,8	46,9	43,3	19,3	20,1	30,6	17 330	12 439

Fuente: Banco Mundial y División de Estadística.

Cuadro 4
Comercio internacional de mercancías, exportaciones e importaciones

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Comercio de mercancías</i> <i>(en millones de dólares EE.UU.)</i>						<i>Porcentaje de las importaciones totales</i>	
	<i>Exportaciones totales</i>			<i>Importaciones totales</i>				
	<i>2003</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2003</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2003</i>	<i>2010</i>
Afganistán	144	403	388	2 101	3 336	5 154	0,00	0,00
Armenia	670	684	1 011	1 237	3 175	3 782	0,01	0,01
Azerbaiyán	2 592	2 1097	26 476	2 626	6 119	6 597	0,03	0,17
Bhután	133	496	641	249	529	854	0,00	0,00
Bolivia (Estado Plurinacional de)	1 651	5 297	6 179	1 684	4 409	5 366	0,02	0,04
Botswana	2 810	3 456	4 693	2 449	4 728	5 657	0,04	0,03
Burkina Faso	314	900	1 288	925	1 870	2 048	0,00	0,01
Burundi	38	62	100	145	402	509	0,00	0,00
Chad	595	2 636	3 411	788	2 289	2 507	0,01	0,02
Etiopía	513	1 618	2 580	2 686	7 974	9 692	0,01	0,02
ex República Yugoslava de Macedonia	1 367	2 692	3 292	2 306	5 043	5 462	0,02	0,02
Kazajstán	12 916	43 196	57 244	9 554	28 409	24 024	0,17	0,38
Kirguistán	582	1 673	1 760	717	2 974	3 223	0,01	0,01
Lesotho	479	726	801	1 115	1 909	2 126	0,01	0,01
Malawi	502	1 188	1 066	785	2 022	2 173	0,01	0,01
Mali	1 007	1 715	1 996	1 271	2 431	2 781	0,01	0,01
Moldova	790	1 288	1 582	1 402	3 278	3 855	0,01	0,01
Mongolia	616	1 900	2 895	801	2 131	3 277	0,01	0,02
Nepal	653	886	834	1 802	4 384	5 128	0,01	0,01
Níger	352	997	1 040	566	2 364	2 290	0,00	0,01
Paraguay	1 306	3 167	4 534	1 921	6 940	10 040	0,02	0,03
República Centroafricana	127	124	139	119	271	341	0,00	0,00
República Democrática Popular Lao	335	1 005	1 746	462	1 414	2 060	0,00	0,01
Rwanda	63	193	297	262	1 308	1 431	0,00	0,00
Swazilandia	1 655	1 471	1 552	1 457	1 623	1 703	0,02	0,01
Tayikistán	772	991	1 184	864	2 569	2 658	0,01	0,01

<i>Comercio de mercancías</i> <i>(en millones de dólares EE.UU.)</i>								
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Exportaciones totales</i>			<i>Importaciones totales</i>			<i>Porcentaje de las importaciones totales</i>	
	<i>2003</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2003</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2003</i>	<i>2010</i>
Turkmenistán	3 632	6 595	6 000	2 512	6 750	5 600	0,05	0,04
Uganda	532	2 327	2 164	1 375	4 247	4 664	0,01	0,01
Uzbekistán	3 189	10 735	11 857	2 662	9 023	8 384	0,04	0,08
Zambia	980	4 312	7 200	1 574	3 793	5 321	0,01	0,05
Zimbabwe	1 670	2 269	2 500	1 710	2 900	3 700	0,02	0,02
Países en desarrollo sin litoral	42 986	126 097	158 454	5 0127	130 614	142 407	0,57	1,05
Países en desarrollo de tránsito	750 312	2 351 929	3 043 835	897 850	219 912	2 936 984	13,36	20,09

Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

Cuadro 5
Indicadores del costo de no tener litoral

	<i>Corrientes comerciales de los países en desarrollo sin litoral en comparación con las economías costeras representativas (Porcentaje)</i>			<i>Costos adicionales de transporte para los países en desarrollo sin litoral en comparación con las economías costeras representativas (Porcentaje)</i>		
	2006	2008	2010	2006	2008	2010
Afganistán	27	30		56	53	
Armenia	54	52	53	29	32	31
Azerbaiyán	71	74	74	35	35	33
Bhután	73	70	68	30	33	32
Bolivia (Estado Plurinacional de)	60	57	58	39	41	42
Botswana	84	82	83	44	46	47
Burkina Faso	37	39	37	51	52	52
Burundi	40	43	44	39	42	41
Chad	47	43	46	59	54	59
Etiopía	67	68	65	57	58	55
ex República Yugoslava de Macedonia	52	54		18	18	
Kazajstán	90	91	93	31	28	27
Kirguistán	45	48	47	36	36	35
Lesotho	35	35	35	55	55	56
Malawi	37	40	40	47	48	50
Malí	33	34	33	61	64	66
Mongolia	47	44	44	37	35	37
Nepal	36	35	36	36	38	40
Níger	33	33	31	57	59	57
Paraguay	41	42	43	24	23	21
República Centroafricana	47	47	50	51	52	55
República de Moldova	33	33	36	26	27	25
República Popular de Lao	38	38	39	36	38	37
Rwanda	47	45	43	46	45	48
Swazilandia	46	44	48	39	38	38
Tayikistán	61	64	64	31	26	25
Turkmenistán	74	72	71	34	35	36
Uganda	37	35	38	46	47	46
Uzbekistán	52	51	50	31	33	32
Zambia	51	48	50	47	48	49
Zimbabwe	42	42	41	53	51	54
Promedio de los países en desarrollo sin litoral	59	60	61	44	44	45

Nota: Los indicadores fueron cancelados por la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo haciendo uso del modelo gravitacional. Los detalles de la metodología están a disposición de los interesados en la oficina del Alto Representante.

Cuadro 6
Algunos indicadores de telecomunicaciones

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Suscriptores de línea telefónica y de telefonía móvil por cada 100 habitantes</i>				<i>Usuarios de Internet por cada 100 habitantes</i>
	<i>Líneas principales</i>		<i>Celulares</i>		
	<i>2000</i>	<i>2010</i>	<i>2000</i>	<i>2010</i>	
Afganistán	0,1	0,4	0,0	37,8	3,7
Armenia	17,3	19,1	0,6	125,0	37,0
Azerbaiyán	10,0	16,6	5,2	100,6	36,5
Bhután	2,5	3,6	0,0	54,3	13,6
Bolivia (Estado Plurinacional de)	6,1	8,5	7,0	72,3	20,0
Botswana	7,7	6,8	12,6	117,8	6,0
Burkina Faso	0,4	0,9	0,2	34,7	1,4
Burundi	0,3	0,4	0,3	13,7	2,1
Chad	0,1	0,5	0,1	23,3	1,7
Etiopía	0,4	1,1	0,0	7,9	0,8
ex República Yugoslava de Macedonia	25,3	20,0	5,8	104,5	51,9
Kazajstán	12,3	24,6	1,3	121,2	33,4
Kirguistán	7,7	9,4	0,2	91,3	40,0
Lesotho	1,1	1,8	1,1	32,2	3,9
Malawi	0,4	1,1	0,4	20,4	2,3
Mali	0,3	0,7	0,1	47,7	2,7
Mongolia	4,9	7,0	6,4	91,1	12,9
Nepal	1,1	2,8	0,0	30,7	6,8
Níger	0,2	0,5	0,0	24,5	0,8
Paraguay	5,3	6,3	15,4	91,6	23,6
República Centroafricana	0,3	0,3	0,1	23,2	2,3
República de Moldova	16,0	32,6	3,8	88,9	40,1
República Democrática Popular Lao	0,8	1,7	0,2	64,6	7,0
Rwanda	0,2	0,4	0,5	33,4	7,7
Swazilandia	3,0	3,7	3,1	61,8	8,0
Tayikistán	3,5	5,3	0,0	86,4	11,6
Turkmenistán	8,1	10,3	0,2	63,4	2,2
Uganda	0,3	1,0	0,5	38,4	12,5
Uzbekistán	6,7	6,6	0,2	74,4	19,5
Zambia	0,8	0,7	1,0	38,3	6,8
Zimbabwe	2,0	3,0	2,1	59,7	11,5
Promedio de países en desarrollo sin litoral	2,7	3,9	1,0	43,2	8,9

Fuente: Unión Internacional de Telecomunicaciones (véase www.itu.int/ITU-D/ict/).

Cuadro 7
Inversión extranjera directa, corrientes netas
 (En millones de dólares corrientes de los Estados Unidos)

	<i>Inversión extranjera directa, corrientes netas</i>		
	<i>2000</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>
Afganistán	0,2	185,0	75,7
Armenia	104,2	777,5	577,3
Azerbaiyán	129,9	473,3	563,1
Bhután	0,0	14,7	11,7
Bolivia (Estado Plurinacional de)	736,4	423,0	622,0
Botswana	57,2	579,4	529,3
Burkina Faso	23,1	171,4	37,1
Burundi	11,7	9,9	14,1
Chad	115,2	461,8	781,4
Etiopía	134,6	221,5	184,0
ex República Yugoslava de Macedonia	215,1	201,4	293,2
Kazajstán	1 282,5	13 771,4	9 961,0
Kirguistán	(2,4)	189,6	233,6
Lesotho	31,5	48,0	54,7
Malawi	39,6	60,4	140,0
Mali	82,4	109,1	147,6
Mongolia	53,7	623,6	1 691,4
Nepal	(0,5)	38,6	39,0
Níger	8,4	738,9	946,9
Paraguay	104,1	208,7	418,7
República Centroafricana	0,8	42,3	72,0
República de Moldova	127,5	127,8	198,9
República Democrática Popular Lao	33,9	318,6	350,0
Rwanda	8,1	118,7	42,3
Swazilandia	105,8	65,7	92,7
Tayikistán	23,5	15,8	44,8
Turkmenistán	131,0	3 867,0	2 083,0
Uganda	180,8	815,9	847,6
Uzbekistán	74,7	711,0	822,0
Zambia	121,7	694,8	1 041,4
Zimbabwe	23,2	105,0	105,4
Países en desarrollo sin litoral	3 958,1	26 189,8	23 022,0
Países de tránsito	106 770,0	243 265,0	279 630,0

Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

Cuadro 8
Algunos indicadores relativos al desarrollo social

	<i>Pobreza extrema: personas con ingresos inferiores a 1,25 dólares por día (porcentaje)</i>	<i>Población desnutrida (porcentaje)</i>	<i>Tasa neta de matriculación en la enseñanza primaria</i>	<i>Cubierta forestal (porcentaje de la superficie de tierras)</i>		<i>Índice de desarrollo humano</i>		<i>Tasa de mortalidad de niños menores de 5 años (por cada 1.000 nacidos vivos)</i>		<i>Población que vive con el VIH, 15 a 49 años de edad (porcentaje)</i>	
		2008	2009/2010	2000	2010	2005	2011	2005	2010	2005	2009
Afganistán	..	..	..	2,1	2,1	0,34	0,40	151	149	..	..
Armenia	1,28 (2008)	21	71	10,7	9,2	0,69	0,72	26	20	0,1	0,1
Azerbaiyán	0,43 (2008)	5	84	11,3	11,3	..	0,70	56	46	0	0,1
Bhután	10,22 (2007)	..	88	78,4	84,6	..	0,52	71	56	0,1	0,2
Bolivia (Estado Plurinacional de)	15,61 (2008)	27	95	55,5	52,8	0,65	0,66	67	54	0,2	0,2
Botswana	..	25	87	22,1	20,0	0,60	0,66	61	48	25,5	24,8
Burkina Faso	44,6 (2009)	8	60	22,8	20,6	0,30	0,33	184	176	1,5	1,2
Burundi	81,32 (2006)	62	99	7,7	6,7	0,27	0,32	154	142	4	3,3
Chad	61,94 (2003)	39	..	9,8	9,2	0,31	0,33	181	173	3,5	3,4
Etiopía	38,96 (2005)	41	81	13,7	12,3	0,31	0,36	122	106	..	..
ex República Yugoslava de Macedonia	0 (2009)	5	87	37,7	39,6	0,70	0,73	13	12	..	..
Kazajstán	0,11 (2009)	5	90	1,2	1,2	0,71	0,75	38	33	0,1	0,1
Kirguistán	6,23 (2009)	11	87	4,5	5,0	0,60	0,62	44	38	0,1	0,3
Lesotho	43,41 (2003)	14	73	1,4	1,4	0,42	0,45	121	85	23,6	23,6
Malawi	73,86 (2004)	27	97	37,8	34,3	0,35	0,40	128	92	12,1	11
Mali	50,43 (2010)	12	62	10,9	10,2	0,32	0,36	195	178	1,2	1
Mongolia	..	27	95	7,5	7,0	0,61	0,65	44	32	0	0
Nepal	24,82 (2010)	17	..	27,2	25,4	0,42	0,46	65	50	0,4	0,4
Níger	43,62 (2008)	16	57	1,0	1,0	0,27	0,30	177	143	0,9	0,8
Paraguay	7,16 (2010)	10	85	48,7	44,3	0,64	0,67	29	25	0,3	0,3
República Centroafricana	62,83 (2008)	40	71	36,8	36,3	0,31	0,34	168	159	6,6	4,7
República de Moldova	0,39 (2010)	5	88	9,9	11,7	0,63	0,65	22	19	0,4	0,4
República Democrática Popular Lao	33,88 (2008)	22	82	71,6	68,2	0,48	0,52	69	54	0,1	0,2
Rwanda	63,17 (2011)	32	99	13,9	17,6	0,38	0,43	128	91	3,1	2,9

	<i>Pobreza extrema: personas con ingresos inferiores a 1,25 dólares por día (porcentaje)</i>	<i>Población desnutrida (porcentaje)</i>	<i>Tasa neta de matriculación en la enseñanza primaria</i>	<i>Cubierta forestal (porcentaje de la superficie de tierras)</i>		<i>Índice de desarrollo humano</i>		<i>Tasa de mortalidad de niños menores de 5 años (por cada 1.000 nacidos vivos)</i>		<i>Población que vive con el VIH, 15 a 49 años de edad (porcentaje)</i>	
		2008	2009/2010	2000	2010	2005	2011	2005	2010	2005	2009
Swazilandia	40,63 (2010)	19	86	30,1	32,7	0,49	0,52	116	78	25,6	25,9
Tayikistán	6,56 (2009)	26	97	2,9	2,9	0,58	0,61	76	63	0,1	0,2
Turkmenistán	..	7	..	8,8	8,8	0,65	0,69	64	56	..	..
Uganda	38,01 (2009)	22	91	19,4	15,0	0,40	0,45	120	99	6,4	6,5
Uzbekistán	..	11	89	7,6	7,7	0,61	0,64	57	52	0	0,1
Zambia	68,51 (2006)	44	91	68,8	66,5	0,39	0,43	138	111	13,9	13,5
Zimbabwe	..	30	..	48,8	40,4	0,35	0,38	100	80	18,4	14,3
Países en desarrollo sin litoral	..	25	83	18,0	17,0	0,42	0,46	110	97	4	3,66

Fuentes: Banco Mundial, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, División de Estadística.

Nota: Los datos de matriculación neta en la enseñanza primaria en Bolivia (Estado Plurinacional de) y Botswana se refieren a 2007 y los datos correspondientes a la República Democrática Popular Lao se refieren a 2008.