



# Asamblea General

Distr. general  
25 de julio de 2011  
Español  
Original: inglés

## Sexagésimo sexto período de sesiones

Tema 22 b) del programa provisional\*

**Grupos 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 65/172 de la Asamblea General, en que se solicita al Secretario General que en su sexagésimo sexto período de sesiones le presentara un informe analítico sobre la 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 y la aplicación de la Declaración de Almaty sobre el examen de mitad de período. El presente informe contiene datos actualizados sobre los progresos alcanzados en la ejecución del Programa de Acción de Almaty por los países en desarrollo sin litoral y sus asociados para el desarrollo, y describe las iniciativas adoptadas por el sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales. En el informe se establecen los principales problemas encontrados y se formulan recomendaciones para acelerar la ejecución del Programa.

\* A/66/150.



## 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 como la respuesta de las Naciones Unidas al reconocimiento cada vez mayor 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. La falta de acceso territorial al mar y su lejanía y aislamiento de los mercados mundiales obstaculizan los esfuerzos de los países en desarrollo por generar y sostener el crecimiento económico y alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

## II. Sinopsis de las condiciones económicas y sociales de los países en desarrollo sin litoral

2. Los países en desarrollo sin litoral como grupo experimentaron una disminución del crecimiento económico del 5,8% en 2008 al 3,6% en 2009 (véase el anexo, cuadro 1) debido a la crisis financiera y económica mundial. Según el informe del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Secretaría *Situación y perspectivas para la economía mundial 2011*, se estima que el crecimiento económico del grupo en 2010 fue de aproximadamente un 5,8%, lo que indica que las economías de los países en desarrollo sin litoral están en vías de recuperarse.

3. Tras experimentar tasas de inflación elevadas en 2008, la inflación disminuyó en 2009 en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral debido a una menor demanda interna y a la reducción de los precios de los productos básicos, especialmente de la energía y los alimentos. En 2010 las tasas de inflación se mantuvieron en niveles bajos o disminuyeron en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral de África y Asia meridional.

4. En 2009 las exportaciones e importaciones mermaron en todos los países en desarrollo sin litoral debido a la crisis financiera y económica mundial. Los países en desarrollo sin litoral como grupo sufrieron una reducción de las corrientes de inversión extranjera directa en 2009. Las transferencias netas de las corrientes de asistencia oficial para el desarrollo de los donantes tradicionales a los países en desarrollo sin litoral se mantuvieron positivas, aumentando de 22.600 millones de dólares de los Estados Unidos en 2008 a 24.800 millones de dólares en 2009. La deuda externa como porcentaje del ingreso nacional bruto aumentó del 43% en 2008 al 48% en 2009.

5. Las remesas disminuyeron en 2009. Las remesas son una fuente importante de capital en algunos países sin litoral, en particular Kirguistán, Lesotho, Nepal y Tayikistán, en que representan más del 20% del producto interno bruto (PIB).

6. Con anterioridad a la crisis financiera y económica, los países en desarrollo sin litoral habían hecho progresos en relación con algunos aspectos del desarrollo social, a saber: en la mitad de los 25 países en desarrollo sin litoral de los que se dispone de datos se había reducido el número de personas que vivían en la pobreza extrema en más del 20% en el período 2002-2008 (véase el anexo, cuadro 8). La

crisis llevó a un aumento del número de personas que viven en la pobreza extrema pues se tradujo en la pérdida de empleo y de ingresos, especialmente en las principales industrias de exportación. El desempleo entre los jóvenes también es un grave problema en los países en desarrollo sin litoral. Es importante que estos adopten políticas para fomentar la generación de empleo y asignen recursos suficientes al establecimiento de sistemas de protección social eficaces.

7. El porcentaje de personas que pasan hambre en los países en desarrollo sin litoral sigue siendo relativamente alto: en la mitad de ellos más del 20% de la población padecía desnutrición durante el período 2005-2007. La geografía de los países en desarrollo sin litoral los hace más vulnerables al aumento de los precios de los alimentos debido a los costos de transporte elevados. Según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), en marzo de 2011, de los 29 países que necesitaban asistencia externa debido a graves problemas relacionados con la inseguridad alimentaria, 12 eran países en desarrollo sin litoral.

8. La mitad de los países en desarrollo sin litoral experimentaron deforestación entre 2000 y 2010 y cinco de ellos sufrieron una reducción de la cubierta forestal de más del 15%. El cambio climático sigue siendo un serio problema y ha exacerbado la deforestación, la desertificación y la pérdida de diversidad biológica, y ha tenido efectos negativos sobre la infraestructura del transporte. Los países en desarrollo sin litoral también son vulnerables a los desastres naturales. Por ejemplo, la economía de Mongolia se vio afectada por el *zud* (invierno crudo) durante 2009-2010, lo que trajo aparejada la pérdida de más de 10 millones de animales domésticos; y en 2010 algunos países de la región del Sahel, entre ellos Malí, Burkina Faso, el Chad, el Níger y Etiopía, se vieron afectados por una sequía.

9. En general, ocho años después de la puesta en marcha del Programa de Acción de Almaty, los países en desarrollo sin litoral han hecho algunos progresos hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, especialmente en relación con la matriculación en la enseñanza primaria, la igualdad entre los sexos en la enseñanza primaria y la proporción de escaños ocupados por mujeres en los parlamentos nacionales; no obstante, el logro de la seguridad alimentaria, la erradicación de la pobreza y la reducción de la mortalidad materna e infantil siguen siendo problemas de desarrollo social importantes. También es necesario eliminar las diferencias causadas por la ubicación rural o urbana, los ingresos y el género. La crisis financiera y económica mundial produjo serios reveses. Es fundamental fortalecer el apoyo internacional a los países en desarrollo sin litoral por medio de la asistencia oficial para el desarrollo para facilitar el aumento de las iniciativas destinadas a alcanzar los Objetivos.

10. Los países en desarrollo sin litoral siguen enfrentándose con limitaciones para participar en el comercio internacional debido a la falta de acceso al mar y la lejanía de los principales mercados, servicios de tránsito insuficientes, procedimientos de aduanas y cruce de fronteras engorrosos, transacciones bancarias costosas y otros servicios y operaciones gravosos. Estas limitaciones se traducen en costos de transporte y de transacciones comerciales elevados.

11. A fin de determinar la medida en que los países en desarrollo sin litoral se ven afectados por los costos de transporte y de transacciones comerciales, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo intentó estimar esos costos sobre la base de información sobre la balanza de pagos del Fondo Monetario

Internacional (FMI). La Oficina calculó el total de los gastos de flete en la balanza de pagos (que comprende todos los gastos de flete de importaciones y exportaciones pagados a empresas en el extranjero o recibidos por empresas nacionales desde el extranjero) como un coeficiente entre el valor total de las importaciones y el de las exportaciones (véase el anexo, cuadro 4). Los datos muestran que los países en desarrollo sin litoral en realidad se enfrentan con costos elevados ya que el coeficiente entre los gastos de flete y el valor total de las exportaciones e importaciones en 2009 fue alto, especialmente para los países sin litoral de África, donde en un país llegó al 21,4%. Los países en desarrollo sin litoral como grupo tienen una proporción más elevada de gastos de flete respecto del valor total de las exportaciones e importaciones, un 45% más que el coeficiente de los países en desarrollo de tránsito como grupo. Esto demuestra claramente que los países en desarrollo sin litoral hacen frente a costos comerciales y de transporte más altos, y esos recursos podrían invertirse en fortalecer sus capacidades productivas.

12. Estos datos están respaldados por la información contenida en el informe *Doing Business 2011* del Banco Mundial (en que se clasifica a los países por la facilidad para hacer negocios). En el informe se indica que, salvo los 10 países que ocupan un lugar por debajo del 100º en la clasificación (Armenia, Azerbaiyán, Botswana, ex República Yugoslava de Macedonia, Kazajstán, Kirguistán, Mongolia, República de Moldova, Rwanda y Zambia), 20 de los países en desarrollo sin litoral se sitúan entre los lugares 104º y 183º de los 183 países del mundo, en parte debido a los elevados costos de importación y exportación.

### **III. Prioridades**

#### **A. Cuestiones fundamentales relativas a las políticas de tránsito**

13. Algunas convenciones y acuerdos internacionales<sup>1</sup> suministran los marcos para la armonización y simplificación de los trámites y procedimientos de tránsito, y su aplicación eficaz puede contribuir significativamente al acceso al mar de los países en desarrollo sin litoral. La ratificación de las convenciones ha sido lenta (véase el cuadro 1 *infra*). Desde el examen de mitad de período del Programa de Almaty, muy pocos países en desarrollo sin litoral (Kazajstán, Burkina Faso, la República de Moldova y la República Democrática Popular Lao) han ratificado acuerdos internacionales de transporte y se han adherido a ellos.

---

<sup>1</sup> Con los auspicios de la Comisión Económica para Europa se han aprobado 57 convenciones, acuerdos y protocolos internacionales que suministran marcos para la armonización y simplificación de los trámites y procedimientos del transporte y el tránsito internacionales.

**Cuadro 1**  
**Situación de la adhesión de los países en desarrollo sin litoral**  
**a las convenciones de las Naciones Unidas sobre transporte<sup>a</sup>**

<i>Convención</i>	<i>Número de países en desarrollo sin litoral que son una parte contratante en la convención (de un total de 31)</i>
Convención sobre la circulación vial de 1968	13
Convención sobre la señalización vial de 1968	8
Convenio Internacional Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR de 1975	11
Convenio aduanero sobre importación temporal de vehículos comerciales de transporte por carretera de 1956	5
Convención aduanera sobre contenedores de 1972	6
Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras de 1982	10
Convención relativa al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera de 1956	10

*Fuente:* [www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html).

<sup>a</sup> En su resolución 48/11 de 1992, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico recomendó que los países de la región se adhirieran a los siete convenios y convenciones indicados en el cuadro.

14. En los niveles regional y subregional, se han hecho progresos importantes en cuanto a la elaboración de acuerdos en virtud de los cuales los países en desarrollo sin litoral y sus países vecinos procuran armonizar las políticas, leyes, procedimientos y prácticas relativas al transporte y el tránsito con los países de tránsito. Asia ha hecho progresos considerables en lo que se refiere a la formulación y aplicación del Acuerdo Intergubernamental sobre la red de la Carretera Asiática y el Acuerdo Intergubernamental sobre la Red Ferroviaria Transasiática. En Asia se han celebrado varios acuerdos regionales, así como subregionales.

15. En África se han hecho progresos en relación con la elaboración de un marco para armonizar las normas y estándares sobre la red de la carretera transafricana a nivel regional. A nivel subregional, los Estados miembros de las comunidades económicas regionales han celebrado distintos acuerdos que fomentan las políticas solidarias de transporte, tránsito y comercio. Las comunidades también han avanzado en relación con la armonización de las normas y políticas mediante la adopción de disposiciones comunes. Así pues, el equipo de tareas tripartito establecido entre el Mercado Común para el África Oriental y Meridional (COMESA), la Comunidad de África Oriental (CAO) y la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo (SADC) ha contribuido a la armonización de sus políticas y normas en materia de transporte, energía, tecnología de la información y las comunicaciones, y recursos hídricos, así como al desarrollo de la infraestructura física. En África occidental, la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO) también están armonizando sus programas de facilitación del tránsito.

16. En América del Sur, los países en desarrollo sin litoral forman parte del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Comunidad Andina, y de sus acuerdos conexos en materia de transporte de tránsito y comercio.

17. Aunque se han logrado ciertos avances en relación con el establecimiento de acuerdos regionales y subregionales que podrían servir de base para la simplificación y armonización de los trámites y procedimientos, muchos acuerdos no se están aplicando plenamente. Su aplicación eficaz es importante para los países en desarrollo sin litoral, que se beneficiarían de mejores medidas relativas al tránsito.

18. A nivel nacional, algunos países en desarrollo sin litoral han fortalecido sus políticas nacionales destinadas a promover la facilitación del comercio y el transporte, el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura. También han adoptado iniciativas para fortalecer y establecer mecanismos institucionales para coordinar la labor en materia de facilitación del transporte de tránsito nacional. Por ejemplo, los países miembros de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) y la subregión del Gran Mekong han establecido órganos nacionales de facilitación del comercio y el transporte como parte de las obligaciones asumidas en virtud de acuerdos regionales o en forma independiente. Estos órganos han fomentado la coordinación y cooperación eficaz entre todos los organismos pertinentes encargados del comercio internacional y la facilitación del transporte. Algunos problemas que impiden su funcionamiento eficaz son los recursos financieros escasos, el reconocimiento inadecuado de sus papeles y funciones, y la representación insuficiente de los principales interesados.

19. Se están logrando avances continuos en lo que atañe a la racionalización de los procedimientos administrativos y la simplificación de los trámites de control de fronteras. Se han establecido controles fronterizos de parada única en varios puestos fronterizos adyacentes a lo largo de los corredores de transporte en las subregiones del COMESA, la CAO y, más recientemente, de la CEDEAO. El primer puesto fronterizo de parada única establecido en la frontera entre Zambia y Zimbabwe en diciembre de 2009 contribuyó a simplificar los controles y procedimientos fronterizos y a reducir el tiempo en la frontera de los camiones comerciales, de 5 días a menos de 24 horas.

20. En América del Sur, los países del MERCOSUR que son parte en el Acuerdo de Recife sobre el control integrado convinieron en aplicar dicho control en 16 puestos fronterizos. El Paraguay ha establecido el control integrado en su frontera con el Brasil, en tanto que en el puesto fronterizo con el Estado Plurinacional de Bolivia dicho control está en vías de establecerse.

21. En Asia sudoriental, el Acuerdo sobre los transportes transfronterizos en la cuenca del Mekong incluye la creación de puestos de inspección de ventanilla y parada únicas con miras a asegurar la mayor eficiencia posible en la frontera. Las iniciativas de tramitación conjunta también forman parte del programa de donantes múltiples de Cooperación Económica Regional para el Asia Central (CAREC) administrado por el Banco Asiático de Desarrollo (BASD). Los puestos fronterizos de una sola parada han traído aparejados beneficios a los países en desarrollo sin litoral y son una iniciativa eficaz que debería reproducirse.

22. En África, la subregión del COMESA ha establecido un régimen de tarjetas amarillas, que es un sistema de seguro automotriz válido en todos los países que lo

integran y que también facilita el movimiento transfronterizo de vehículos entre los países miembros del COMESA. La tarjeta ha permitido reducir las demoras en la frontera ya que los transportistas y automovilistas no tienen que adquirir cobertura de seguro en cada puesto fronterizo.

## B. Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

23. Las carreteras son la principal modalidad de transporte de la mayoría de los países en desarrollo sin litoral, especialmente en África, donde se utilizan para el 90% del comercio entre los países africanos. Sin embargo, el porcentaje de carreteras pavimentadas sigue siendo bajo, y solo 9 países en desarrollo sin litoral tienen un 50% de sus carreteras pavimentadas, en tanto que 8 países tienen entre el 20% y 49% (véase el anexo, cuadro 5). A nivel nacional, algunos países han establecido fuentes independientes de financiación para el mantenimiento de carreteras sobre la base del cobro de peaje a los usuarios de carreteras, impuestos a los combustibles o asignaciones presupuestarias. En total 27 países africanos han establecido fondos para carreteras. En algunos países en desarrollo sin litoral de otras regiones funcionan fondos para carreteras que permiten el mantenimiento de estas. Por ejemplo, la República de Moldova recientemente introdujo modificaciones en su Ley sobre el fondo para carreteras de febrero de 1996 con miras a incrementar la financiación para el mantenimiento o la recuperación de carreteras.

24. Algunos países han creado organismos de gestión vial, independientes de los ministerios competentes, cuya responsabilidad primordial es la contratación externa de las actividades de obras públicas. Según un estudio del Banco Mundial, los países que tenían un fondo para carreteras e impuestos a los combustibles más altos asignaban una proporción mayor de sus gastos al mantenimiento y habían reducido la inestabilidad de los gastos del sector en relación con las asignaciones presupuestarias tradicionales<sup>2</sup>.

25. A nivel regional, en Asia se han logrado progresos mediante el mejoramiento de 22.263 kilómetros (el 15,8%) de la Red de Carreteras de Asia, entre otras cosas: a) la reconstrucción de los tramos Bakú -Alat-Kazak-Red Bridge (AH5) y Bakú-Guba-Samur y Alat-Astara (AH8), ambos en Azerbaiyán; b) la construcción de las carreteras AH3, AH4 y AH32 y los trabajos de mejoramiento previstos en la carretera AH3 para que cumpla las normas de la categoría I en Mongolia; c) los progresos realizados en la construcción de dos puentes entre Chiang Kong y Houayxay en la carretera AH3 y entre Thakhek y Nakhon Phanon, en la carretera AH15, entre la República Democrática Popular Lao y Tailandia; d) la reconstrucción prevista del tramo Yereván-Ashtarak (AH 82) en Armenia; y e) la reconstrucción del tramo de la carretera AH 82 entre la República Islámica del Irán y la frontera con Armenia y Georgia. Según las estimaciones de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y los Estados miembros en 2006, una lista consolidada de 121 proyectos prioritarios de inversión en 25 Estados miembros indicaba que se estaban invirtiendo o se había comprometido una inversión de 25.000 millones de dólares para el mejoramiento de varios tramos de carreteras en Asia y que se había producido un déficit de 18.000 millones de dólares en los

<sup>2</sup> Ken Gwilliam y otros, *The Burden of Maintenance: Roads in Sub-Saharan Africa* (Washington, D.C., Banco Mundial, 2008).

fondos necesarios para la modernización y el mejoramiento de unos 26.000 kilómetros de la Red de Carreteras de Asia.

26. La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur ha coordinado el desarrollo de la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones en la región. La Iniciativa está en vías de ejecutar 524 proyectos que requieren inversiones totales de 54.610 millones de dólares<sup>3</sup>. A mediados de 2010, la Iniciativa había ejecutado el 44% de sus proyectos de infraestructura.

27. La Unión Africana puso en marcha el Programa de Desarrollo de la Infraestructura en África en 2010, cuyo objeto es consolidar varias iniciativas en materia de infraestructura regionales y continentales sobre el transporte ferroviario y por carretera, tecnología de la información y las comunicaciones y energía, y está dirigido por el Banco Africano de Desarrollo (BAFD). El principal objetivo del Programa es coordinar las iniciativas y el uso de los recursos para el desarrollo de infraestructura. La carretera transafricana, que desempeña un papel fundamental para mantener las economías de los países sin litoral de África, aún debe completar las conexiones que faltan y que requieren recursos considerables. Se están ejecutando importantes proyectos de mejoramiento de la red de carreteras en varios países y en diferentes comunidades económicas regionales de África.

28. Aunque se han hecho algunos progresos en materia de desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial, los problemas pendientes incluyen recursos insuficientes destinados a los fondos para carreteras, la sobrecarga de vehículos y el déficit de recursos para el desarrollo de la infraestructura vial.

29. Los ferrocarriles siguen siendo una forma de transporte insuficientemente utilizada por los países en desarrollo sin litoral, y solo 9 de estos países tienen más de 1.000 kilómetros de vías férreas para el servicio de carga. De los 114.000 kilómetros de la superficie total de la red transasiática de ferrocarriles, unos 8.000 kilómetros (el 7%) carecen de las conexiones necesarias. Se han hecho ciertos progresos en relación con la planificación y construcción de las conexiones necesarias en Azerbaiyán, Mongolia, la República Democrática Popular Lao y Uzbekistán.

30. En África, la red ferroviaria de 74.775 kilómetros de extensión tiene una densidad muy baja que se concentra principalmente en África septentrional y meridional. Según un estudio sobre el desarrollo de la infraestructura elaborado por la Nueva Alianza para el Desarrollo de África y la Unión Africana en 2006 faltaban 26.362 kilómetros de conexiones. No se han registrado muchos progresos en ese subsector, aunque es probable que se reactiven algunos proyectos ferroviarios en África occidental, central, oriental y meridional.

31. En América del Sur se ha avanzado en relación con la integración ferroviaria. En mayo de 2010, el Brasil y el Paraguay formalizaron un proyecto financiado por el Banco Nacional para el Desarrollo Económico y Social del Brasil, con el fin de vincular el sistema ferroviario del Paraguay con el ferrocarril que comunica a Paranaguá en el Brasil con la ciudad de Antofagasta en Chile, lo que equivale a crear un corredor ferroviario interoceánico.

---

<sup>3</sup> Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe, *Infraestructura Física para la Integración en América Latina y el Caribe* (2011).



32. Los principales problemas relativos al desarrollo de la red ferroviaria son los recursos limitados para invertir en las conexiones que faltan y las diferencias de ancho de las vías férreas, que dan lugar a la frecuente carga y descarga de mercancías, lo que incrementa las demoras y los gastos de transporte.

33. Se han hecho progresos en la construcción de varios puertos secos. Estos cumplen funciones semejantes a las de los puertos marítimos y contribuyen al desarrollo de corredores de transporte intermodal. En Asia, por ejemplo, Mongolia tiene previsto construir cuatro puertos secos a lo largo de la red transasiática de ferrocarriles, Nepal tiene cuatro puertos secos y se tiene previsto construir puertos secos en otros países, entre ellos Kazajistán y Uzbekistán. En África se han establecido puertos secos en Burkina Faso, Etiopía, Níger y Uganda, y en América del Sur se construyó un puerto seco en el Paraguay.

34. Los países en desarrollo sin litoral han hecho progresos notables en cuanto a mejorar la infraestructura de telecomunicaciones, en particular en lo que se refiere a la telefonía celular y la conexión a Internet. Como grupo, registraron un aumento del 25% y el 37% en el uso de teléfonos celulares e Internet, respectivamente, de 2008 a 2009 (véase el anexo, cuadro 6). Esto ha sido posible gracias a la liberalización del sector de las telecomunicaciones y el consiguiente aumento de la inversión del sector privado.

35. La infraestructura energética es fundamental para reducir las demoras en el tiempo de tránsito de los envíos de los países en desarrollo sin litoral. Sin embargo, esta sigue siendo insuficiente y poco fiable, por ejemplo en los cinco países en desarrollo sin litoral que son importadores netos de energía. Las necesidades de financiación de la infraestructura energética en los niveles nacional y regional son relativamente elevadas y requieren los aportes de todas las fuentes de recursos, incluidos las nacionales, las bilaterales, las regionales y las multilaterales, así como un aumento de la asociación con el sector privado.

36. La investigación del Banco Mundial<sup>4</sup> indica que los problemas en relación con la infraestructura no se limitan únicamente al déficit físico de infraestructura, sino que también abarcan la falta de infraestructura de servicios; en particular, los mercados de servicios logísticos debían mejorar sus prestaciones en los corredores de transporte y de tránsito. Muchos países en desarrollo sin litoral han puesto en marcha iniciativas para establecer políticas que orienten y apoyen el desarrollo de la expedición de carga competitiva, así como el transporte multimodal y los servicios logísticos. No obstante, en muchos países los agentes expedidores y los proveedores de servicios logísticos son de pequeña envergadura y la industria está fragmentada.

37. La participación del sector privado varía enormemente en los distintos subsectores. Así pues, es mayor en el de la telefonía móvil, seguida del transporte, y la contratación del mantenimiento de carreteras y las concesiones de terminales de contenedores y ferrocarriles. En el sector de la energía, los servicios de propiedad estatal siguen siendo comunes, aunque hay interés en la privatización de la generación y distribución de la electricidad. Los países en desarrollo sin litoral deberían considerar la posibilidad de promover una cooperación activa y eficaz con el sector privado por medio del fomento de un entorno normativo propicio.

---

<sup>4</sup> Jean-François Arvis y otros, *Connecting Landlocked Developing Countries to Markets: Trade Corridors in the 21st Century* (Banco Mundial, 2011).

### C. Comercio internacional y facilitación del comercio

38. Pese a ciertos progresos en lo que se refiere a una mayor integración de los países en desarrollo sin litoral en el sistema de comercio mundial, solo 22 de los 31 países en desarrollo sin litoral son miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Todos los demás países, con excepción de uno, son observadores de la OMC y están en vías de negociar su adhesión. Además de la reforma institucional nacional, se requieren iniciativas en el plano multilateral que apoyen y faciliten condiciones favorables al desarrollo con miras a su adhesión.

39. Aunque el grupo de países en desarrollo sin litoral había experimentado mejores resultados de exportación y los valores de exportación de las mercancías crecieron en valores nominales de 33.000 millones de dólares en 2003 a 153.000 millones en 2008, sus exportaciones disminuyeron un 42% de 2008 a 2009 (véase el anexo, cuadro 4). La proporción de exportaciones de mercancías de países en desarrollo sin litoral respecto del total de exportaciones mundiales ha permanecido por debajo del 1%. Aunque su proporción de exportaciones mundiales aumentó de 0,45% en 2003, a 0,96% en 2008, disminuyó a 0,75% en 2009. En cambio, en el caso de los países en desarrollo de tránsito, esa proporción ha aumentado en forma sostenida, del 13% en 2003 al 18% en 2009.

40. En 2009 las importaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral disminuyeron un 16,5% como resultado de la crisis financiera y económica mundial. Las estimaciones del FMI muestran que en 2010 las importaciones se habían recuperado en 21 de los países en desarrollo sin litoral. Estos han celebrado cada vez más acuerdos comerciales preferenciales regionales que se traducen en aranceles medios reducidos alcanzados por conducto de medidas unilaterales y la aplicación de protocolos de integración regional. Once países en desarrollo sin litoral de Asia son parte en más de 40 acuerdos comerciales en vigor y participan en la negociación de nuevos acuerdos a nivel regional. En África, 13 agrupaciones subregionales han celebrado acuerdos comerciales. Tres comisiones económicas regionales, el COMESA, la SADC y la CAO están avanzando hacia el logro de la condición de mercado común. Las negociaciones de acuerdos de asociación económica entre la Unión Europea y las comisiones económicas regionales están progresando lentamente. En América del Sur, la integración regional se ha visto aun más profundizada mediante el establecimiento de la Unión de Naciones Suramericanas, una unión intergubernamental que integra los acuerdos regionales de la región (el MERCOSUR y la Comunidad Andina).

41. No obstante, a pesar de los numerosos acuerdos comerciales preferenciales celebrados a nivel regional, el comercio intrarregional no está creciendo rápidamente. En 2009 las exportaciones dentro del MERCOSUR y de la Comunidad Andina representaron el 8% y el 15% de las exportaciones totales de la región, respectivamente. En África, dentro de la SADC, del COMESA, y de la CEDEAO el promedio de exportaciones entre 2000 y 2007 fue del 12%, el 9% y el 13%, respectivamente<sup>5</sup>. A fin de incrementar el comercio intrarregional, es esencial mejorar la infraestructura regional de transporte, energía y comunicaciones, aplicar efectivamente los acuerdos de comercio regional, aumentar la armonización del marco normativo regional a fin de impulsar la actividad del sector privado e

<sup>5</sup> Comisión Económica para África, *Progress in Intra-African Trade* (Addis Abeba, 2011).

incrementar la facilitación del comercio y el tránsito para reducir los gastos logísticos.

42. Los países en desarrollo sin litoral han seguido adoptando iniciativas de facilitación del comercio. No obstante, en comparación con los países ribereños, los países en desarrollo sin litoral tienen un Índice de Desempeño Logístico más bajo (véase el cuadro 2 *infra*). Un bajo Índice de Desempeño Logístico es una señal de que hay obstáculos importantes para incorporar las economías nacionales en los mercados mundiales debido a una mayor duración del despacho de aduanas, una infraestructura de comercio y transporte de baja calidad, servicios de logística ineficientes y poco competitivos, procedimientos de cruce de fronteras y trámites aduaneros engorrosos, dificultades para hacer el seguimiento y la localización de envíos, y plazos de entrega imprevisibles. Es importante seguir esforzándose por mejorar la facilitación del comercio.

Cuadro 2

**Regiones en que los países en desarrollo sin litoral tienen un mal desempeño en función del Índice de Desempeño Logístico**

<i>Antecedentes</i>	<i>África subsahariana</i>		<i>Asia meridional</i>	
	<i>Países sin litoral</i>	<i>Países ribereños</i>	<i>Países sin litoral</i>	<i>Países ribereños</i>
Índice de Desempeño Logístico total	2,22	2,43	1,84	2,64
<b>Algunos componentes del Índice de Desempeño Logístico</b>				
Competencia logística	2,21	2,45	1,84	2,69
Infraestructura	1,97	2,11	1,61	2,41
Procesos aduaneros y comerciales	2,10	2,30	1,69	2,34
<b>Datos en que se basa el Índice de Desempeño Logístico</b>				
Despacho de aduanas (días)	3,2	4,7	2,6	2,2
Inspección física (porcentaje) (cuanto más alto, peor)	62	42	56	27

*Fuente:* Jean-François Arvis y otros, *The Cost of Being Landlocked* (Washington, D.C., Banco Mundial, 2010).

43. Las negociaciones de la OMC sobre la facilitación del comercio tienen por objeto acelerar el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías, en particular de las mercancías en tránsito, mejorar la asistencia técnica y apoyar la creación de capacidad sobre la facilitación del comercio. Según el borrador de texto unificado de negociación de abril de 2011 del Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio<sup>6</sup> de la OMC, las negociaciones tienen por objeto mejorar los aspectos pertinentes del artículo V sobre la libertad de tránsito, el artículo VIII sobre derechos y formalidades en relación con la importación y exportación y el artículo X sobre publicación y administración de los

<sup>6</sup> Véase [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dda\\_e/chair\\_texts11\\_e/chair\\_texts11\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/chair_texts11_e/chair_texts11_e.htm).

reglamentos comerciales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, y algunos aspectos relacionados con el trato especial y diferenciado.

#### **D. Medidas internacionales de apoyo**

44. Desde la aprobación del Programa de Almaty, las corrientes de asistencia oficial para el desarrollo de donantes tradicionales han aumentado de unos 12.000 millones de dólares en 2003 a 18.900 millones de dólares en 2007 y a 24.800 millones en 2009. Esto refleja un aumento de más del 10% anual desde 2003. No obstante, dos países dominan los ingresos percibidos, el Afganistán y Etiopía, a los que correspondió el 24% y el 15% de los ingresos totales percibidos en 2009, respectivamente. La asistencia oficial para el desarrollo sigue siendo la fuente principal de financiación externa, y representó el 10% o más del ingreso nacional bruto in 2009 en 9 países en desarrollo sin litoral (véase el anexo, cuadro 2).

45. La asistencia oficial para el desarrollo para el transporte, el almacenamiento y las comunicaciones aumentó de 775 millones a 1.800 millones de dólares en el período 2003-2009; la mayor parte (el 40%) de la asistencia se destinó al Afganistán y a otros tres países.

46. Los países en desarrollo sin litoral como grupo experimentaron una reducción combinada del 17% en las corrientes de inversión extranjera directa, que fueron de 21,9 millones de dólares en 2009 (véase el anexo, cuadro 7). Pese a esta contracción, su proporción de las corrientes totales de inversión extranjera directa aumentó al 2% en 2009, del 1,5% en 2008<sup>7</sup>. La distribución geográfica de la inversión extranjera directa sigue siendo desigual. La inversión se ha concentrado principalmente en unos pocos países ricos en recursos. En 2009 Kazajstán fue el principal receptor de las corrientes totales de inversión extranjera directa a los países en desarrollo sin litoral (58%), en tanto que 15 países en desarrollo sin litoral de África solo recibieron 4.000 millones de dólares.

47. Se prevé un mayor aumento de la inversión extranjera directa dirigida especialmente a los países ricos en recursos debido a la recuperación de los precios de los productos básicos y al mejoramiento de las condiciones económicas y financieras. Por ejemplo, las corrientes de inversión extranjera directa hacia Kazajstán en el primer trimestre de 2010 fueron un 16% mayores que las del mismo período en 2009. Las corrientes de inversión extranjera directa hacia Mongolia superaron los 1.000 millones de dólares en 2010, un 25% de aumento respecto de 2009<sup>8</sup>, y las corrientes de inversión extranjera directa también superaron los 1.000 millones de dólares en Zambia en 2010. Sin embargo, la mayoría de los países en desarrollo sin litoral tienen un mal desempeño como destinatarias de la inversión extranjera directa, principalmente porque su desempeño económico sigue viéndose obstaculizado por desventajas geográficas inherentes agravadas por una infraestructura deficiente, sistemas logísticos inadecuados y capacidad institucional débil.

48. De 2003 a 2009 los países en desarrollo sin litoral como grupo mejoraron considerablemente el coeficiente entre su deuda y su ingreso nacional bruto, así

---

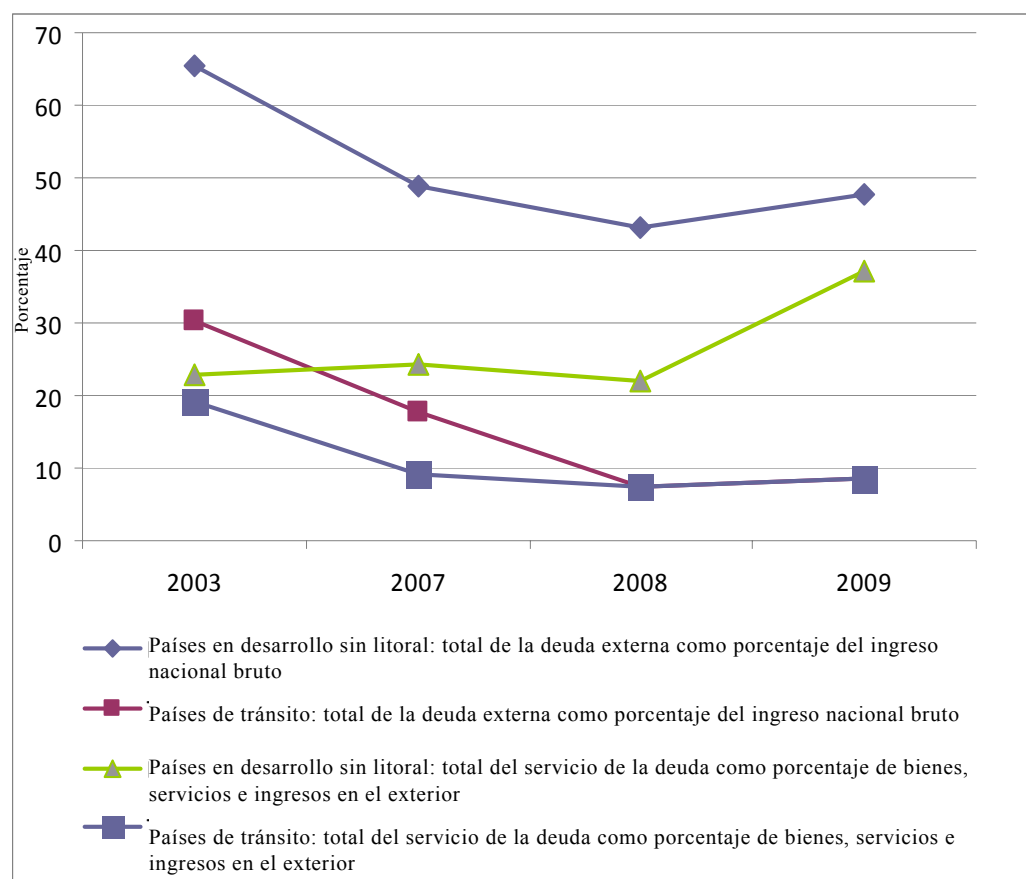
<sup>7</sup> *World Investment Report 2010: Investing in a Low-Carbon Economy* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: E.10.II.D.2).

<sup>8</sup> Información aportada por el Gobierno de Mongolia.

como su coeficiente de servicio de la deuda (véase el gráfico 1, *infra*). Sin embargo, ambos coeficientes aumentaron en 2009. Cuando se los compara con países en desarrollo de tránsito, los países en desarrollo sin litoral siguen teniendo un coeficiente total más alto entre la deuda y el servicio de la deuda. El número de países en desarrollo sin litoral que solía tener un coeficiente total entre deuda e ingreso nacional bruto superior a 100 en 2003 se ha reducido de 6 a solo 1 en 2009, y el número de los que tenían un coeficiente de 74 a 100 en 2003 ha disminuido de 11 a 2 en 2009 (véase el anexo, cuadro 3). La mejora obedece en gran medida a la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados y a la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral, que han apoyado a 13 países en desarrollo sin litoral. Es importante proporcionar formas semejantes de alivio de la deuda a los demás países en desarrollo sin litoral que no se benefician de estas iniciativas.

Gráfico I

**Deuda externa y servicio de la deuda de los países en desarrollo sin litoral y países en desarrollo de tránsito**



Fuente: Banco Mundial, *World Development Indicators 2011* (Washington, D.C., 2011).

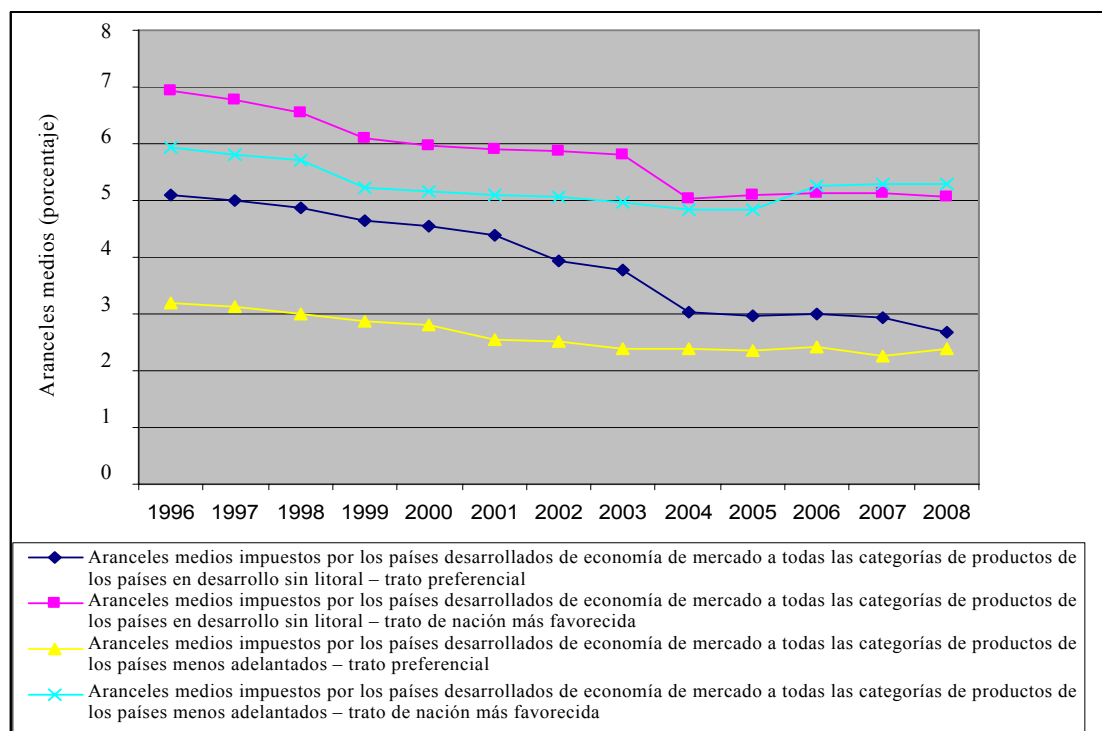
49. Los progresos alcanzados en la Ronda de Doha de negociaciones comerciales multilaterales de la OMC han sido lentos. Es importante que la comunidad internacional intensifique sus iniciativas para concluir las negociaciones

comerciales mediante la adopción de disposiciones coherentes con las necesidades comerciales, financieras y de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral.

50. Se han logrado algunos avances en relación con los esquemas de preferencias arancelarias que han beneficiado a los países en desarrollo sin litoral (véase el gráfico II *infra*). Las preferencias arancelarias ofrecen a los productos de los países en desarrollo sin litoral una ventaja de precios en los mercados de los países desarrollados, ventaja que necesitan con apremio. Sin embargo, el aprovechamiento de esas condiciones a menudo ha estado restringido debido a la falta de diversificación, la aplicación de normas de origen engorrosas y no armonizadas, costos de transporte elevados y otros condicionamientos de la oferta.

Gráfico II

**Aranceles medios impuestos por los países desarrollados de economía de mercado a todas las categorías de productos de los países en desarrollo sin litoral**



Fuente: Base de datos del Centro de Comercio Internacional.

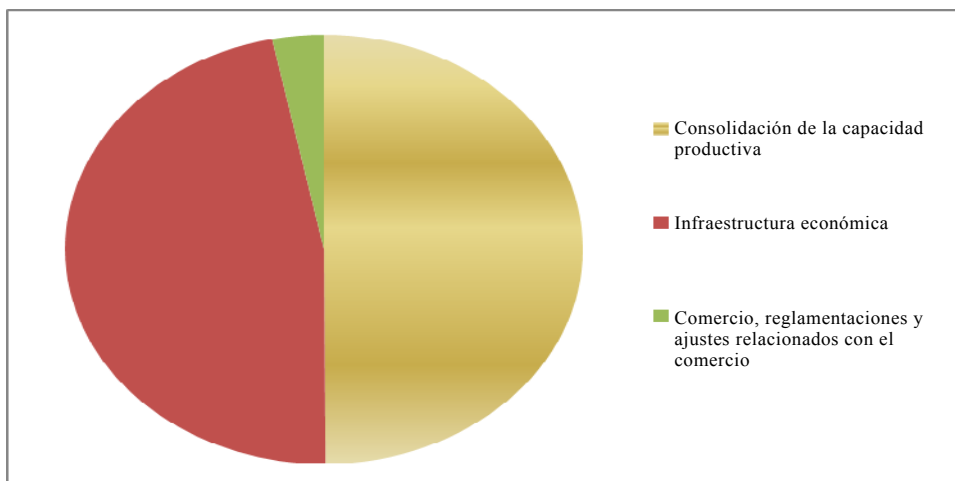
51. Se ha registrado un aumento permanente de los desembolsos de ayuda para el comercio a los países en desarrollo sin litoral, de 4.700 millones de dólares en 2008 a 6.000 millones de dólares en 2009. En 2009 entre los 20 principales receptores de ayuda para el comercio había 5 países en desarrollo sin litoral (Afganistán, Uganda, Etiopía, Malí y Burkina Faso). A nivel global, la mayor parte de la ayuda para el comercio se destinó a consolidar la capacidad productiva<sup>9</sup>, seguida de la inversión

<sup>9</sup> Por ejemplo, desarrollo empresarial, asistencia a servicios bancarios y financieros, agricultura, silvicultura, pesca, industria, recursos minerales y minería, y turismo.

para el desarrollo de infraestructura<sup>10</sup> y la asistencia para la creación de capacidad en materia de estrategias y negociaciones comerciales, reglamentaciones y costos de ajuste relacionados con el comercio (véase el gráfico III).

Gráfico III

**Uso de la ayuda para el comercio por categoría**



*Fuente:* Base de datos del Comité de Asistencia para el Desarrollo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos.

52. Un número considerable de otros países en desarrollo se están convirtiendo en una fuente importante de apoyo financiero externo para los países en desarrollo sin litoral, en particular para la rehabilitación y el desarrollo de infraestructura crítica, como carreteras y electricidad. Las empresas transnacionales de países en desarrollo, en particular China, la India y Sudáfrica, fueron las principales fuentes de inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral en 2009.

## E. Ejecución y examen

53. Se encomendó a 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 que intensificara su cooperación y coordinación con el sistema de las Naciones Unidas y otros interesados para garantizar la ejecución eficaz del Programa de Acción. Se ha emprendido la ejecución del Programa a nivel nacional, subregional, regional y mundial (véase también la sección IV *infra*).

54. En lo que se refiere a la supervisión y el examen, los Estados Miembros han preparado informes sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty como contribución al examen de mitad de período y aporte para la elaboración de los informes anuales del Secretario General sobre la cuestión. A nivel mundial, los representantes de los países en desarrollo sin litoral se reúnen anualmente en una Conferencia Ministerial que se celebra paralelamente a los períodos de sesiones de la Asamblea General.

<sup>10</sup> La construcción de infraestructura física como carreteras, ferrocarriles, puertos y telecomunicaciones.

55. A nivel regional, las comisiones regionales han coordinado exámenes regionales. La CESPAP, en colaboración con el Gobierno de Mongolia, organizó un Diálogo normativo de alto nivel de Asia y el Pacífico sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty y otras disparidades de desarrollo que afrontan los países en desarrollo sin litoral, que se celebró en abril de 2011 en Ulaanbaatar. El Comité de Comercio y de Cooperación e Integración Regionales de la Comisión Económica para África (CEPA), celebró su séptimo período de sesiones en junio de 2011, en el que examinó los progresos que se habían hecho en la región para aplicar los resultados del examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty.

56. En el párrafo 32 de su resolución 63/2 sobre el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty, se invita a la Asamblea General a que, en el momento oportuno, estudie la posibilidad de llevar a cabo el examen final de la aplicación del Programa de Acción de Almaty. En vista de que en 2013 se cumplirán los primeros 10 años desde la aprobación del Programa de Acción, la labor preparatoria del examen debe iniciarse.

57. Es necesario seguir elaborando indicadores que puedan usarse para medir los progresos alcanzados en la ejecución del Programa de Acción mediante la reducción de los gastos de transporte y otros gastos del comercio. Actualmente diferentes organizaciones internacionales están elaborando distintos enfoques para medir los indicadores de supervisión de los corredores, por ejemplo, el modelo que tiene en cuenta el tiempo, el costo y la distancia, la metodología de los costos logísticos y la fiabilidad, y la metodología del tiempo y el costo en los corredores. La armonización de esos indicadores permitiría seguir de cerca el funcionamiento de los corredores comerciales a través de los distintos países y regiones.

58. La reciente crisis financiera y económica mundial, los cambios en los precios de los alimentos y la energía, y los efectos del cambio climático han revelado la vulnerabilidad social, económica y ambiental de los países en desarrollo sin litoral. Por consiguiente, es importante llevar a cabo estudios de la vulnerabilidad de los países en desarrollo sin litoral a las perturbaciones externas mediante la elaboración de un conjunto de indicadores de vulnerabilidad que puedan utilizar los países en desarrollo sin litoral para fines de alerta temprana.

#### **IV. Medidas adoptadas por el sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales para ejecutar el Programa de Acción de Almaty**

59. La Oficina del Alto Representante 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 por medio de la movilización de apoyo y concienciación internacional y de todo el sistema de las Naciones Unidas. Con miras a fortalecer la capacidad analítica y de negociación de los países en desarrollo sin litoral, la Oficina apoyó la creación de un centro de estudio de los países en desarrollo sin litoral en Ulaanbaatar y redactó, en cooperación con la Oficina de Asuntos Jurídicos, un acuerdo multilateral sobre la creación de un centro de estudio de los países en desarrollo sin litoral, que fue aprobado en la Reunión Ministerial Anual de los países en desarrollo sin litoral, celebrada en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York en septiembre de 2010. El acuerdo está ahora abierto a la firma por los países en desarrollo sin litoral en la



Sede de las Naciones Unidas. La Oficina sigue recopilando estadísticas anuales con los últimos datos disponibles sobre indicadores económicos, sociales y de infraestructura de transporte de los países en desarrollo sin litoral. En cooperación con el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, la Oficina publicó el documento *Statistics Pocketbook 2010: Landlocked Developing Countries*.

60. La CEPA, la Comisión de la Unión Africana, el BAFD y la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo siguieron cooperando con miras a la celebración de un acuerdo intergubernamental en respaldo de la red de la carretera transafricana por medio de estudios que contribuyan a establecer el marco jurídico correspondiente.

61. Las comisiones regionales ayudaron a los Estados Miembros a ejecutar el Programa de Acción de Almaty, entre otras cosas mediante programas de creación de la capacidad, servicios de asesoramiento, apoyo para el desarrollo de la infraestructura de transporte y la promoción de instrumentos jurídicos relacionados con la facilitación del comercio y el transporte. Las contribuciones importantes incluyen la publicación de 2010 de la CEPA *Assessing Regional Integration in Africa IV: Enhancing Intra-African Trade* (Evaluación de la integración regional en la Conferencia Internacional de Tokio sobre el Desarrollo de África IV: Aumento del comercio entre los países de África) en la que se dedica un capítulo al desarrollo de corredores de tránsito en los países en desarrollo sin litoral de África. La Comisión Económica para Europa (CEPE) y la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), presentarán la publicación *Handbook of Best Practices at Borders* (Manual de mejores prácticas en la frontera) en 2011, y la CEPA, el Banco Mundial y la Comisión de la Unión Africana publicarán un compendio de todos los instrumentos jurídicos relativos a la facilitación del transporte y el comercio.

62. La CEPA organizó algunos cursillos sobre la facilitación del comercio y viajes de estudio a puertos de tránsito importantes para los países en desarrollo sin litoral y apoyó el establecimiento de la Alianza panafricana sobre comercio electrónico, un marco para el intercambio de información y experiencia sobre la facilitación del comercio, y auspició su primer cursillo técnico y su segunda Asamblea General. Por otra parte, la Red de las Naciones Unidas de Expertos en el comercio sin papel en Asia y el Pacífico, establecida por la CESPAP y la CEPE como una comunidad de conocimientos y prácticas para expertos de países en desarrollo y países de economía en transición de Asia y el Pacífico, apoyó las iniciativas nacionales, subregionales y transcontinentales de ventanilla única y comercio electrónico.

63. La CEPE apoyó el desarrollo de infraestructura en el contexto de los proyectos de la Autorruta Transeuropea y el Ferrocarril Transeuropeo y, junto con la CESPAP, promovió la armonización de las inversiones en el sector de transporte en el contexto del Proyecto de enlaces de transporte euroasiáticos. Además, la CESPAP siguió trabajando para fomentar las sinergias entre los Estados miembros, las instituciones financieras internacionales y otros interesados a fin de examinar las oportunidades de financiación de proyectos de infraestructura prioritarios a lo largo de la Autorruta Transeuropea y el Ferrocarril Transeuropeo. En octubre de 2010, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) organizó el Seminario Internacional de Políticas de Transporte Sostenible en Iberoamérica. Actualmente la CEPAL está analizando los costos de logística y sus efectos en el desarrollo económico del Estado Plurinacional de Bolivia. La CEPE administra 57 acuerdos y

convenciones internacionales en el ámbito del transporte, proporcionando el marco jurídico y técnico para el desarrollo del transporte internacional por carretera, ferrocarril y cursos de agua interiores y el transporte intermodal.

64. En lo que se refiere a la iniciativa de ayuda para el comercio, la CEPA, junto con el BAFD, la OMC y la CEDEAO, organizó un examen de la iniciativa de ayuda para el comercio para los Estados de África occidental. La CEPA también colaboró con las comisiones económicas regionales de África central para organizar un cursillo de preparación para dicho examen, que dio lugar a la elaboración de una guía para orientar la labor de los Estados miembros de África central y las organizaciones regionales en una mesa redonda de donantes con el objeto de movilizar recursos para programas prioritarios de infraestructura transfronteriza.

65. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) finalizó las evaluaciones de necesidades de la iniciativa de ayuda para el comercio en Kazajstán, Kirguistán y Uzbekistán y emprendió evaluaciones en Azerbaiyán y Turkmenistán. En marzo de 2011, el PNUD publicó una guía titulada *How to Conduct Aid for Trade Needs Assessments in Transition Countries* (Cómo llevar a cabo evaluaciones de la iniciativa de ayuda para el comercio en países de economía en transición). El PNUD también suministró apoyo permanente al Gobierno de Mongolia en relación con el comienzo de las actividades del centro de estudio de los países en desarrollo sin litoral.

66. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) dedicó una sección de su publicación *UNCTAD World Investment Report 2010* (Informe de la UNCTAD sobre las inversiones en el mundo 2010) al análisis de las tendencias recientes de inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral y prestó asistencia técnica y para la creación de capacidad en materia de facilitación del comercio y el transporte.

67. La Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), en colaboración con la CEPA, la FAO, el FIDA, el BAFD y la Comisión de la Unión Africana, establecieron la iniciativa sobre la promoción de la agricultura, la agroindustria y las empresas agrícolas, que se centra en el desarrollo de la infraestructura rural, la tecnología, la ordenación de tierras y los sistemas de tecnología hídrica, y destaca la importancia del aumento de las inversiones y asociaciones de los sectores privado y público entre los agricultores y la agroindustria mediante un enfoque basado en el valor añadido. La ONUDI también ha emprendido actividades de creación de capacidad comercial, tanto a nivel regional como subregional.

68. El Banco Mundial contribuye a la ejecución del Programa de Acción de Almaty por medio de la prestación de asistencia técnica y productos del conocimiento por conducto del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y la Asociación Internacional de Fomento. En 2010 se suministraron préstamos por una cuantía de 988 millones de dólares para la financiación de proyectos en países en desarrollo sin litoral o de tránsito en el ámbito de la reforma aduanera, proyectos de corredores viales o ferroviarios y aviación, o proyectos que abordaban otras limitaciones de capacidad concretas relacionadas con la falta de litoral. Se ha designado el Servicio de facilitación del comercio, un fondo fiduciario de donantes múltiples de 40 millones de dólares establecido en 2009, para la creación de capacidad a fin de acelerar la ejecución de proyectos de facilitación del comercio y el transporte y reformas en países de bajos ingresos, teniendo especialmente en

cuenta las necesidades de países en desarrollo sin litoral. Los proyectos en curso incluyen el apoyo a los países que atraviesan corredores en África y Asia. El Banco Mundial también ha aplicado un conjunto de productos del conocimiento, entre ellos el documento de trabajo “The Cost of Being Landlocked: Supply Chain Reliability and Logistics Costs” (El costo de ser un país sin litoral: Fiabilidad de la cadena de producción y distribución y costos de logística) y la publicación *Connecting Landlocked Countries to Markets: Trade Corridors in the 21st Century* (Conectar a los países sin litoral con los mercados: Los corredores comerciales en el siglo XXI).

69. La secretaría de la OMC, en cooperación con otras organizaciones internacionales, presta asistencia a los miembros y observadores de la OMC, a petición de estos, para evaluar sus necesidades y prioridades de facilitación del comercio. A octubre de 2010, 19 países en desarrollo sin litoral habían realizado dichas evaluaciones.

70. La Organización Mundial de Aduanas (OMA) prosiguió sus actividades de creación de capacidad, en particular por conducto del Programa Colón, dirigido a lograr la plena aplicación del Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio mundial, así como otras mejores prácticas internacionales relacionadas con la administración de aduanas. La OMA organizó varios cursillos y misiones regionales y nacionales en 2010, que beneficiaron a países en desarrollo sin litoral de África, Asia y Europa.

71. El Centro de Comercio Internacional formuló y ejecutó algunos proyectos de promoción del comercio y creación de capacidad como el de creación de capacidad nacional para la aplicación del marco integrado en el Chad, o el programa de la cadena de suministro y logística de la SADC en Malawi. Se ejecutaron varios programas multinacionales centrados en una o más disciplinas relacionadas con el comercio, por ejemplo el programa ACCESS dirigido a mujeres de negocios africanas en el comercio internacional, que aborda las limitaciones concretas de esas mujeres fomentando su acceso a un conjunto de servicios de apoyo al comercio. Se puso a disposición de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas tecnología de la información y las comunicaciones sobre la competitividad comercial y de las exportaciones.

72. En 2010, la OSCE organizó el 18º Foro Económico y Medioambiental de la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa, dedicado a promover prácticas de buena gestión en los pasos fronterizos, mejorar la seguridad del transporte terrestre y facilitar el transporte internacional por carretera y ferroviario en la región de la OSCE. Como una forma de seguimiento directo y con el objeto de aumentar la conciencia respecto de los mecanismos vigentes de lucha contra la corrupción en los pasos fronterizos y facilitar el establecimiento de actividades nacionales concretas de seguimiento, la OSCE, con la cooperación de la OMA y el centro de la OSCE en Astana, organizó un seminario regional sobre la promoción de la integridad de los servicios de aduanas y fronteras. Además, la Escuela Superior del Personal de Gestión Fronteriza de la OSCE en Dushanbe siguió organizando actividades de capacitación sobre una amplia variedad de cuestiones relacionadas con la gestión de las fronteras.

73. El proyecto de tránsito en el Afganistán de la Unión Internacional de Transportes por Carretera, emprendido en el marco de la nueva iniciativa euroasiática de transporte terrestre, tiene por objeto impulsar el transporte terrestre de Europa y China al Afganistán mediante inversiones en infraestructura secundaria

y la aplicación de procedimientos aduaneros armonizados. La CEPE y la Unión cooperaron para elaborar las mejores prácticas para la aplicación del Convenio Internacional Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR) en la región de Asia central y las incorporaron en una versión actualizada del Manual del TIR. La Unión y la UNCTAD firmaron un memorando de entendimiento en abril de 2010 en virtud del cual perfeccionaron el Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA Mundo) mediante los instrumentos de gestión de riesgos de tecnología de la información del TIR más actualizados, y ahora el módulo de tránsito del sistema SINUDEA Mundo contiene los instrumentos más modernos para facilitar y garantizar la aplicación del Convenio.

74. La Unión Internacional de Telecomunicaciones aprobó un programa centrado concretamente en las prioridades de los países en desarrollo sin litoral que consistía en prestar asistencia a los países, entre otras cosas mediante la migración de la red pública de telefonía conmutada al Protocolo Internet, el establecimiento de telecentros que ofrecen múltiples servicios y la introducción de tecnología de banda ancha. Otros proyectos se centraron en la promoción del acceso universal a las aplicaciones y los servicios electrónicos, así como a la aplicación del comercio electrónico y los proyectos de gobierno electrónico en muchos países en desarrollo sin litoral para permitirles usar la tecnología de la información y las comunicaciones como un catalizador del comercio.

75. Los bancos regionales y las comunidades económicas regionales de Asia, América de Sur y África han asumido papeles de liderazgo en lo que se refiere a reunir y apoyar la ejecución de programas de infraestructura regionales. El BASD ejecutó distintos proyectos de asistencia técnica e inversión; así pues, en virtud del Programa de Cooperación Económica Regional para el Asia Central, hasta ahora el BASD ha invertido unos 4.000 millones de dólares en los sectores del transporte y la facilitación del comercio y unos 1.000 millones de dólares en el sector de la energía. En África, el BAFD está a la vanguardia de la movilización de recursos y apoyo 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 prestan apoyo a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur.

76. El COMESA puso en marcha estudios, programas y acuerdos de integración regional para ayudar a los países sin litoral que lo integran a promover las comunicaciones y el comercio regional. Por ejemplo, se emprendió un estudio de diagnóstico del corredor de África oriental para los corredores septentrional y central a fin de evaluar el desempeño de los corredores y preparar un plan de acción para la eliminación de los impedimentos detectados en la logística del transporte. El módulo de transferencia de datos de tránsito, un instrumento desarrollado para facilitar el intercambio de declaraciones de tránsito e información sobre garantía de tránsito entre distintas administraciones de aduanas, se ha puesto a prueba en el puesto fronterizo de Chirundu (Zambia) y en el puesto fronterizo de Kasumalesa (República Democrática del Congo). El sistema regional de garantía del tránsito aduanero, un instrumento elaborado con los auspicios del protocolo sobre el tránsito de mercancías y los correspondientes mecanismos, ha resultado útil para impulsar la integración regional del COMESA. En 2008 se llevó a cabo una prueba piloto de este esquema en los países del corredor septentrional y los resultados positivos llevaron a la puesta en marcha de la iniciativa en 2010 y 2011.

## V. Conclusiones y recomendaciones

77. Los países sin litoral se enfrentan con un serio obstáculo al crecimiento económico y al logro de los objetivos de desarrollo. Las economías de los países en desarrollo sin litoral siguen siendo frágiles a causa de su vulnerabilidad a las perturbaciones externas debido a la diversificación limitada de las exportaciones, la capacidad productiva reducida, la falta de competitividad en materia de exportación y los costos de transporte y de tránsito elevados.

**78. 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 y fortalecer su capacidad para la mitigación del cambio climático y la adaptación a sus efectos.**

79. Los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito deberían fortalecer la cooperación eficaz 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. Deberían reproducirse y financiarse plenamente las iniciativas que han tenido éxito, como los controles fronterizos de parada única, los puertos secos, el régimen de tarjetas amarillas y el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones para el despacho de aduanas.

80. 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.

81. La comunidad internacional debería incrementar el apoyo financiero para la infraestructura del transporte de tránsito, la energía y los proyectos de infraestructura de la tecnología de la información y las comunicaciones y facilitación del comercio en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a fin de aumentar la interconexión intrarregional, completar las conexiones que faltan y velar por el funcionamiento apropiado de los corredores marítimos estratégicos.

82. Es necesario elaborar un mecanismo de establecimiento de redes con miras a promover el intercambio de experiencias y la divulgación de información entre todos los interesados pertinentes.

83. La comunidad internacional debería seguir prestando apoyo a los países en desarrollo sin litoral para que fortalecieran su capacidad de análisis para formular y aplicar políticas de transporte coherentes y amplias en apoyo de los corredores de tránsito necesarios para facilitar el comercio, y aguzaran su capacidad de negociación a fin de participar con eficacia en el comercio internacional.

84. La Comisión Económica para África, la Comisión de 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.

85. Las organizaciones internacionales y otras instituciones de investigación deberían llevar a cabo estudios sobre la vulnerabilidad de los países en desarrollo sin litoral a las perturbaciones externas y elaborar un conjunto de indicadores de vulnerabilidad que pudieran utilizarse para fines de alerta temprana.

86. Las negociaciones de la Organización Mundial del Comercio son muy importantes para los países en desarrollo sin litoral en relación con el comercio internacional. La comunidad internacional debería suministrar apoyo para fortalecer la capacidad de negociación de los países en desarrollo sin litoral sobre la facilitación del comercio.

87. 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 y de mejorar la transferencia de tecnologías para contribuir a mitigar los altos costos de transacción derivados de sus desventajas geográficas.

88. La comunidad internacional debería intensificar su apoyo a la iniciativa de ayuda para el comercio pues esta presta apoyo fundamental a los países en desarrollo sin litoral para que apliquen los acuerdos internacionales, fortalezcan estratégicamente sus capacidades productivas, desarrollen su infraestructura y aumenten su competitividad en los mercados mundiales.

89. Se alienta a los países exportadores de capital a que adopten políticas e incentivos para alentar las corrientes de inversión extranjera directa a los países en desarrollo sin litoral. A su vez, estos países deberían crear un entorno propicio para la inversión extranjera directa y la participación del sector privado.

90. Se invita a los países donantes y a las instituciones internacionales financieras y de desarrollo a que hagan contribuciones voluntarias al fondo fiduciario establecido para facilitar la aplicación de los resultados y las actividades de seguimiento 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, celebrada en Almaty.

91. De conformidad con lo dispuesto en la resolución 63/2 de la Asamblea General, esta debería estudiar la posibilidad de llevar a cabo un examen decenal global de la aplicación del Programa de Acción de Almaty.

**Anexo\***

**Cuadro 1**  
**Producto interno bruto (PIB), 2000-2009**

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Producto interno bruto</i>						
	<i>Estimaciones a precios constantes de 2005 (en millones de dólares EE.UU.)</i>			<i>Per cápita (en dólares EE.UU. corrientes)</i>	<i>Crecimiento medio anual (porcentaje)</i>		
	<i>2000</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2009</i>	<i>2000-2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
Afganistán	2 733	9 037	11 075	457	25,9	2,3	22,5
Armenia	2 764	6 748	5 793	2 770	12,3	6,9	-14,2
Azerbaiyán	7 040	24 664	26 949	4 871	10,5	10,8	9,3
Bhután	559	1 076	1 144	1 783	7,6	5,0	6,3
Bolivia (Estado Plurinacional de)	8 201	11 107	11 480	1 758	2,3	6,1	3,4
Botswana	7 945	11 651	11 226	5 959	6,2	3,1	-3,7
Burkina Faso	3 999	6 199	6 398	517	6,6	4,5	3,2
Burundi	967	1 218	1 260	151	1,8	4,3	3,5
Chad	2 944	5 912	5 818	610	11,4	0,3	-1,6
Etiopía	8 994	16 844	18 512	345	2,5	11,3	9,9
ex República Yugoslava de Macedonia	5 421	6 735	6 685	4 662	-0,3	5,0	-0,7
Kazajstán	34 877	70 914	71 770	6 981	10,9	3,3	1,2
Kirguistán	2 043	2 985	3 055	835	4,1	8,4	2,3
Lesotho	1 162	1 505	1 527	780	3,2	4,4	1,4
Malawi	2 359	3 513	3 778	318	1,1	9,0	7,5
Mali	4 026	6 322	6 603	679	7,9	5,0	4,4
Mongolia	1 685	3 006	2 957	1 577	4,9	8,9	-1,6
Nepal	6 960	9 255	9 856	436	3,2	4,7	6,5
Níger	2 677	3 899	3 863	343	5,4	5,9	-0,9
Paraguay	6 587	8 811	8 410	2 314	1,9	5,8	-4,5
República Centroafricana	1 233	1 669	1 697	448	0,8	5,5	1,7
República Democrática Popular Lao	2 016	3 781	4 065	884	5,8	7,8	7,5
República de Moldova	2 122	3 478	3 252	1 500	6,9	7,8	-6,5
Rwanda	1 783	3 383	3 585	527	7,2	11,6	6,0
Swazilandia	2 295	2 790	2 824	2 668	2,3	0,5	1,2

	<i>Producto interno bruto</i>						
	<i>Estimaciones a precios constantes de 2005 (en millones de dólares EE.UU.)</i>			<i>Per cápita</i>	<i>Crecimiento medio anual (porcentaje)</i>		
	<i>2000</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>(en dólares EE.UU. corrientes) 2009</i>	<i>2000-2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>							
Tayikistán	1 457	2 864	2 962	716	10,5	7,9	3,4
Turkmenistán	6 768	11 922	12 414	3 397	2,6	10,5	4,1
Uganda	7 296	12 680	13 576	523	5,7	9,2	7,1
Uzbekistán	10 490	17 638	18 873	1 199	4,4	9,0	7,0
Zambia	5 758	8 703	8 998	985	4,2	6,0	3,4
Zimbabwe	5 804	3 562	3 705	324	-5,8	-14,5	4,0
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>160 963</b>	<b>283 875</b>	<b>294 112</b>	<b>1 061</b>	<b>6,3</b>	<b>5,8</b>	<b>3,6</b>
<b>Países en desarrollo de tránsito</b>	<b>4 937 668</b>	<b>8 433 400</b>	<b>8 793 363</b>	<b>2 808</b>	<b>5,0</b>	<b>6,1</b>	<b>4,3</b>

\* Para la lista de países en desarrollo de tránsito y la composición de las regiones desarrolladas y en desarrollo como se usan en los cuadros, véase [www.ohrlls.org/en/orphan/349/](http://www.ohrlls.org/en/orphan/349/).

*Fuente:* División de Estadística de las Naciones Unidas; véase <http://unstats.un.org/unsd/snaama/Introduction.asp>. Consultado el 24 de marzo de 2011.



## 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. corrientes)<sup>a</sup></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)<sup>b</sup></i>		<i>Desembolsos de ayuda para el comercio (en millones de dólares EE.UU. corrientes)<sup>c</sup></i>	
	2005	2008	2009	2009	2003	2009	2007	2009
Afganistán	2 818	4 865	6 070	..	94	764	984	1 711
Armenia	170	303	528	5,9	14	27	85	234
Azerbaiyán	217	235	232	0,6	3	21	87	118
Bhután	90	87	125	9,5	11	16	29	40
Bolivia (Estado Plurinacional de)	643	628	726	4,4	27	75	136	221
Botswana	48	720	280	2,4	0	13	15	22
Burkina Faso	693	1 001	1 084	13,5	46	57	283	226
Burundi	364	509	549	41,2	3	48	102	88
Chad	380	419	561	9,2	29	45	32	77
Etiopía	1 927	3 328	3 820	13,4	125	256	502	1 117
ex República Yugoslava de Macedonia	227	205	193	2,2	0	1	46	75
Kazajstán	228	333	298	0,3	59	5	108	88
Kirguistán	268	360	315	7,1	9	7	54	58
Lesotho	67	144	123	5,8	18	6	18	10
Malawi	573	924	772	17,5	32	24	43	28
Malí	704	964	985	11,0	50	45	117	120
Mongolia	215	246	372	9,4	33	35	317	262
Nepal	424	697	855	6,7	40	51	44	53
Níger	520	607	470	8,9	22	39	65	123
Paraguay	51	134	148	1,0	2	24	117	174
República Centroafricana	89	256	237	11,9	3	15	30	26
República Democrática Popular Lao	302	496	420	7,2	55	27	138	106
República de Moldova	169	298	245	4,2	1	22	101	86
Rwanda	577	933	934	18,7	9	29	26	83
Swazilandia	47	70	58	2,1	2	0	93	158
Tayikistán	251	291	409	8,3	0	21	10	12

<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. corrientes)<sup>a</sup></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)<sup>b</sup></i>		<i>Desembolsos de ayuda para el comercio (en millones de dólares EE.UU. corrientes)<sup>c</sup></i>	
	2005	2008	2009	2009	2003	2009	2007	2009
Turkmenistán	30	18	40	0,2	0	1	1	3
Uganda	1 192	1 641	1 786	11,6	31	108	426	457
Uzbekistán	170	187	190	0,6	1	43	26	71
Zambia	1 172	1 116	1 269	11,1	55	36	108	129
Zimbabwe	373	612	737	..	1	0	19	50
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>14 999</b>	<b>22 624</b>	<b>24 831</b>	<b>..</b>	<b>775</b>	<b>1 862</b>	<b>4 159</b>	<b>6 021</b>

*Fuente:* Dirección de la Cooperación para el Desarrollo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, *Development Cooperation Report 2011*. OCDE, “Aid for trade at a glance: Showing results” (COM/DCD/TAD(2011)3/ANN, junio de 2011).

<sup>a</sup> Comprende las corrientes netas de asistencia oficial para el desarrollo de los países del Comité de Asistencia para el Desarrollo, las organizaciones multilaterales y los países no pertenecientes al Comité de Asistencia para el Desarrollo.

<sup>b</sup> Comité de Asistencia para el Desarrollo de la OCDE y organizaciones multilaterales donantes.

<sup>c</sup> Excluye los programas y actividades para varios países.

## 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 (PPME) y de la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral (IADM)**

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Deuda externa total (porcentaje del ingreso nacional bruto)</i>			<i>Total del servicio de la deuda (como porcentaje de bienes y servicios e ingresos en el extranjero)</i>			<i>Alivio total de la deuda (porcentaje en millones de dólares EE.UU.)</i>	
	<i>2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2007</i>	<i>2009</i>
Afganistán	..	20	..	..	0,2	0,4	654	20
Armenia	64	28	55	10,8	13,3	20,9	..	..
Azerbaiyán	25	12	12	6,7	0,9	1,7	..	..
Bhután	82	57	58	5,1	21,3	11,4	..	..
Bolivia (Estado Plurinacional de)	75	34	35	21,3	13,0	14,4	1 967	1 953
Botswana	7	3	14	1,2	1,1	1,2	..	..
Burkina Faso	41	21	23	..	..	..	812	764
Burundi	230	24	39	63,5	13,3	..	1 009	58
Chad	67	26	29	6,0	3,2	2,8	241	..
Etiopía	86	11	18	7,2	3,1	3,1	2 735	1 862
ex República Yugoslava de Macedonia	41	50	62	13,5	9,1	14,8	..	..
Kazajstán	78	94	113	34,9	42,0	80,2	..	..
Kirguistán	109	49	66	21,6	11,8	14,0	..	..
Lesotho	56	34	33	8,1	2,5	3,0	..	..
Malawi	130	59	60	..	..	..	1 379	898
Mali	74	24	30	6,5	2,6	..	792	1 308
Mongolia	103	36	56	33,9	2,7	4,8	..	651
Nepal	50	29	29	10,1	8,3	10,4	..	..
Níger	78	17	19	8,6	2,5	4,5	947	283
Paraguay	58	25	30	12,3	5,0	6,1	..	..
República Centrafricana	92	49	20	..	..	..	675	435
República Democrática Popular Lao	114	94	96	21,8	..	..	..	..
República de Moldova	88	52	60	11,4	14,8	14,9	..	..
Rwanda	88	15	15	15,1	3,6	4,7	956	234
Swazilandia	21	13	15	1,3	..	2,1	..	..
Tayikistán	79	46	51	8,3	7,1	38,4	..	..
Turkmenistán	30	4	3	..	..	..	..	..

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Deuda externa total (porcentaje del ingreso nacional bruto)</i>			<i>Total del servicio de la deuda (como porcentaje de bienes y servicios e ingresos en el extranjero)</i>			<i>Alivio total de la deuda (porcentaje en millones de dólares EE.UU.)</i>	
	<i>2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2007</i>	<i>2009</i>
Uganda	79	16	16	9,8	2,1	2,0	1 509	2 245
Uzbekistán	49	14	12	..	..	..		..
Zambia	161	22	27	43,5	3,1	3,8	3 697	1 962
Zimbabwe	62	..		..	..	..	..	..
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>66</b>	<b>43</b>	<b>48</b>	<b>22,8</b>	<b>21,9</b>	<b>37,1</b>	<b>11 709</b>	<b>12 673</b>

*Fuente: Banco Mundial, World Development Indicators 2011.*

**Cuadro 4**  
**Comercio internacional de mercancías, exportaciones e importaciones, y costo de los fletes internacionales**

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Mercancías (en millones de dólares EE.UU).</i>						<i>Gastos de flete en la balanza de pagos como porcentaje del comercio<sup>a</sup></i>	<i>Equipo de transporte</i>		
	<i>Exportaciones totales</i>			<i>Importaciones totales</i>				<i>Porcentaje de las importaciones totales</i>		
	<i>2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>		<i>2009</i>	<i>2003</i>	<i>2008</i>
Afganistán	..	540	403	..	3020	3336	..	..	16	16
Armenia	670	1055	684	1237	4101	3175	9,5	4	7	4
Azerbaiyán	2 592	47756	14689	2626	7162	6119	3,2	13	17	13
Bhután	..	521	496	..	543	529	..	..	9	10
Bolivia (Estado Plurinacional de)	1 651	6899	5297	1684	5006	4409	2,7	10	14	13
Botswana	3 802	4951	3456	3964	5211	4728	5,5	13	11	13
Burkina Faso	314	..	796	786	..	1870	9,7	11	..	8
Burundi	66	142	113	145	315	345	18,5	15	12	11
Chad	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Etiopía	513	1602	1618	2686	8680	7974	9,5	10	6	7
ex República Yugoslava de Macedonia	1 367	..	2692	2306	6852	5043	4,9	5	7	7
Kazajstán	12 916	71172	43196	8402	37815	28409	4,4	15	12	10
Kirguistán	582	1618	1178	717	4072	2974	3,6	7	15	9
Lesotho	479	..	..	1115	..	..	2,7	5	..	..
Malawi	502	879	1188	785	2204	2022	..	12	16	10
Malí	1 007	1918	..	1271	3339	..	11,9	11	7	..
Mongolia	616	..	..	801	..	..	5,3	11	..	..
Nepal	653	..	886	1802	..	3754	..	6	..	8
Níger	259	503	..	566	1247	..	16,5	7	6	..
Paraguay	1 306	4463	3167	1921	9033	6940	2,4	6	11	9
República Centrafricana	66	114	81	100	185	212	..	9	9	7
República de Moldova	790	1591	1288	1402	4899	3278	7,1	5	8	5
Rwanda	51	250	261	262	1036	1112	21,4	12	7	6
Swazilandia	1 655	..	..	1457	..	..	0,6	8	..	..
Tayikistán	..	..	..	..	..	..	3,8	..	..	..
Uganda	532	1724	1568	1375	4526	4247	11,6	9	8	9
Uzbekistán	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

	Mercancías (en millones de dólares EE.UU).						Gastos de flete en la balanza de pagos como porcentaje del comercio <sup>a</sup>	Equipo de transporte		
	Exportaciones totales			Importaciones totales				Porcentaje de las importaciones totales		
	2003	2008	2009	2003	2008	2009		2009	2003	2008
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>										
Zambia	980	5099	4312	1574	5060	3793	5,5	8	10	8
Zimbabwe	..	1694	2269	..	2832	3527	..	..	16	15
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>33 368</b>	<b>154492</b>	<b>89635</b>	<b>38984</b>	<b>117139</b>	<b>97796</b>	<b>5,2</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>10</b>
<b>Países en desarrollo de tránsito</b>	<b>933 854</b>	<b>2 647 218</b>	<b>2 173 467</b>	<b>883 065</b>	<b>2 495 852</b>	<b>2 057 021</b>	<b>3,6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>

Fuente: <http://comtrade.un.org>; [www.infstatistics.org/bop](http://www.infstatistics.org/bop).

<sup>a</sup> El costo de los fletes en la balanza de pagos comprende todos los costos de flete de las importaciones y exportaciones pagados a empresas en el extranjero o recibidas por empresas nacionales desde el extranjero, divididos por el valor total de las importaciones y las exportaciones, multiplicados por 100. No se incluyen los pagos de fletes entre empresas nacionales.

**Cuadro 5**  
**Algunos indicadores del transporte**

	<i>Carreteras</i>		<i>Ferrocarriles</i>	<i>Hidro vías</i>	<i>Oleoductos</i>	<i>Transporte aéreo</i>	
	<i>Kilómetros</i>	<i>Pavimentadas (porcentaje)</i>	<i>Kilómetros</i>	<i>Kilómetros</i>	<i>Kilómetros</i>	<i>Salidas (miles)</i>	
	<i>2000/2008</i>	<i>2000/2008</i>	<i>2000/2009</i>	<i>2007/2011</i>	<i>2006</i>	<i>2000</i>	<i>2009</i>
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>							
Afganistán	42 150	29	..	1 200	466	3,4	..
Armenia	7 515	90	845	..	2 233	4	7,6
Azerbaiyán	59 141	49	2 099	..	4 785	4,4	10,3
Bhután	8 050	62	..	..	..	1,1	2,7
Bolivia (Estado Plurinacional de)	62 479	7	2 866	10 000	8 994	21,6	19
Botswana	25 798	33	888	..	..	6,7	6,1
Burkina Faso	92 495	4	622	..	..	3,4	1,4
Burundi	12 322	10	..	Lago Tanganyika	..	..	..
Chad	40 000	1	..	estacional	250	1,5	..
Etiopía	42 429	13	..	..	..	26,6	44,2
ex República Yugoslava de Macedonia	13 840	..	699	..	388	8,0	1,4
Kazajstán	93 123	90	14 205	4 000	24 740	8,0	18,8
Kirguistán	34 000	91	417	600	270	6,1	5,5
Lesotho	5 940	18	..	..	..	..	..
Malawi	15 451	45	797	700	..	4,8	4,4
Malí	18 709	18	734	1 800	..	1,5	..
Mongolia	49 250	4	1 810	580 (estacional)	..	6,2	4,8
Nepal	17 280	57	59	..	..	12,1	6,8
Níger	18 951	21	..	300 (estacional)	..	1,5	..
Paraguay	29 500	51	36 <sup>a</sup>	3 100	..	7,6	9,8
República Centroafricana	24 307	..	..	2 800	..	1,5	..
República Democrática Popular Lao	29 811	13	..	4 600	540	6,4	9,8
República de Moldova	12 755	86	1 156	424	1 906	3,7	5
Rwanda	14 008	19	..	Lago Kivu (poco profundo)	..	..	..
Swazilandia	3 594	30	300	..	..	2,6	..
Tayikistán	27 767	..	616	200	587	4,0	9,8

	<i>Carreteras</i>		<i>Ferrocarriles</i>	<i>Hidrovías</i>	<i>Oleoductos</i>	<i>Transporte aéreo</i>	
	<i>Kilómetros</i>	<i>Pavimentadas (porcentaje)</i>	<i>Kilómetros</i>	<i>Kilómetros</i>	<i>Kilómetros</i>	<i>Salidas (miles)</i>	
	<i>2000/2008</i>	<i>2000/2008</i>	<i>2000/2009</i>	<i>2007/2011</i>	<i>2006</i>	<i>2000</i>	<i>2009</i>
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>							
Turkmenistán	24 000	81	3 181	1 300	7 864	21,9	15,3
Uganda	70 746	23	261	lagos	..	0,3	0,4
Uzbekistán	81 600	87	4 230	1 100	10 574	30,1	23,2
Zambia	66 781	22	1 273	2 250	771	6,1	..
Zimbabwe	97 267	19	2 583	Lago Kariba	270	13,6	5,9
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>1 141 059</b>	<b>36</b>	<b>34 192</b>		<b>63 002</b>	<b>221,6</b>	<b>212,2</b>

*Fuente: World Development Indicators 2011, Banco Mundial y Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos, The World Factbook.*



**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>2009</i>	<i>2000</i>	<i>2009</i>	
Afganistán	0,1	0,5	0,0	42,6	3,6
Armenia	17,3	20,4	0,6	85,0	6,8
Azerbaiyán	9,9	15,9	5,2	87,8	27,4
Bhután	2,5	3,8	0,0	48,6	7,2
Bolivia (Estado Plurinacional de)	6,1	8,2	7,0	72,5	11,2
Botswana	7,9	7,0	12,9	96,1	6,2
Burkina Faso	0,5	1,0	0,2	24,3	1,1
Burundi	0,3	0,4	0,3	10,1	1,9
Chad	0,1	0,5	0,1	20,4	1,5
Etiopía	0,4	1,1	0,0	4,9	0,5
ex República Yugoslava de Macedonia	25,2	21,4	5,8	95,1	51,8
Kazajstán	12,3	24,7	1,3	109,1	18,2
Kirguistán	7,6	9,1	0,2	81,8	40,0
Lesotho	1,2	1,9	1,1	32,0	3,7
Malawi	0,4	1,1	0,4	15,7	4,7
Mali	0,4	0,7	0,1	34,2	1,9
Mongolia	4,9	7,1	6,5	84,2	3,6
Nepal	1,1	2,8	0,0	19,1	2,0
Níger	0,2	0,4	0,0	17,0	0,8
Paraguay	5,3	6,1	15,3	88,5	17,4
República Centroafricana	0,3	0,3	0,1	13,6	0,5
República Democrática Popular Lao	0,8	1,6	0,2	51,2	6,0
República de Moldova	14,2	31,6	3,4	77,3	37,0
Rwanda	0,2	0,3	0,5	24,3	4,5
Swazilandia	3,0	3,7	3,1	55,4	7,6
Tayikistán	3,5	4,2	0,0	70,5	10,1
Turkmenistán	8,1	9,4	0,2	29,4	1,6
Uganda	0,3	0,7	0,5	28,7	9,8
Uzbekistán	6,7	6,8	0,2	59,7	17,1
Zambia	0,8	0,7	0,9	34,1	6,3
Zimbabwe	2,0	3,1	2,1	23,9	11,4
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>2,8</b>	<b>3,9</b>	<b>1,1</b>	<b>34,7</b>	<b>7,1</b>
<b>Regiones en desarrollo</b>	<b>8,0</b>	<b>12,2</b>	<b>5,5</b>	<b>58,3</b>	<b>18,1</b>

*Fuente:* Unión Internacional de Telecomunicaciones; véase [www.itu.int/ITU-D/ict/](http://www.itu.int/ITU-D/ict/).

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

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Inversión extranjera directa, corrientes netas</i>		
	<i>2000</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
Afganistán	0	300	185
Armenia	104	1 132	838
Azerbaiyán	130	14	473
Bhután	0	30	36
Bolivia (Estado Plurinacional de)	736	513	423
Botswana	57	521	234
Burkina Faso	23	137	171
Burundi	12	14	10
Chad	115	234	462
Etiopía	135	109	94
ex República Yugoslava de Macedonia	215	587	248
Kazajstán	1 284	15 775	12 649
Kirguistán	(2)	265	60
Lesotho	32	56	48
Malawi	40	170	60
Mali	82	180	109
Mongolia	54	683	437
Nepal	(0)	1	39
Níger	8	566	739
Paraguay	100	109	184
República Centroafricana	1	117	42
República Democrática Popular Lao	34	228	157
República de Moldova	128	708	86
Rwanda	8	103	119
Swazilandia	106	106	66
Tayikistán	24	376	8
Turkmenistán	131	820	1 355
Uganda	181	787	799
Uzbekistán	75	711	750
Zambia	122	939	959
Zimbabwe	23	52	60
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>3 956</b>	<b>26 340</b>	<b>21 900</b>

*Fuente:* Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, véase [unctadstat.unctad.org](http://unctadstat.unctad.org).

**Cuadro 8**  
**Algunos indicadores relativos a los Objetivos de Desarrollo del Milenio**

	<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>Índice de paridad entre los sexos</i>	<i>Tasa de mortalidad materna (por 100.000 nacidos vivos)</i>	<i>Cubierta forestal (porcentaje de la superficie de tierras)</i>	
	2003/2008	2005/2007	2009 <sup>a</sup>	2009	2008	2000	2010
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>							
Afganistán	..	..	..	0,67	1 400	2	2
Armenia	1,3	22	93	1,03	29	11	9
Azerbaiyán	0	11	86	0,99	38	11	11
Bhután	26,2	..	88	1,01	200	67	69
Bolivia (Estado Plurinacional de)	14	27	95	0,99	180	55	53
Botswana	..	25	87	0,97	190	22	20
Burkina Faso	56,5	9	64	0,89	560	30	21
Burundi	81,3	62	99	0,97	970	8	7
Chad	61,9	37	..	0,70	1 200	10	9
Etiopía	39	41	84	0,91	470	13	11
ex República Yugoslava de Macedonia	0,3	..	93	1,01	9	36	39
Kazajstán	0,2	8	100	1,00	45	1	1
Kirguistán	1,9	10	91	1,00	81	5	5
Lesotho	43,4	14	73	1,00	530	0,2	1
Malawi	73,9	28	91	1,03	510	38	34
Mali	51,4	12	80	0,84	830	11	10
Mongolia	22,4	26	100	0,99	65	7	7
Nepal	55,1	16	..	..	380	27	25
Níger	65,9	20	59	0,80	820	1	1
Paraguay	5,1	11	86	0,97	95	49	44
República Centroafricana	62,8	40	69	0,71	850	37	36
República Democrática Popular Lao	33,9	23	82	0,91	580	72	68
República de Moldova	1,9	..	90	0,98	32	10	12
Rwanda	76,8	34	96	1,01	540	14	18
Swazilandia	..	18	83	0,93	420	30	33
Tayikistán	21,5	30	98	..	64	3	3
Turkmenistán	..	6	..	..	77	9	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>Índice de paridad entre los sexos</i>	<i>Tasa de mortalidad materna (por 100.000 nacidos vivos)</i>	<i>Cubierta forestal (porcentaje de la superficie de tierras)</i>	
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>2003/2008</i>	<i>2005/2007</i>	<i>2009<sup>a</sup></i>	<i>2009</i>	<i>2008</i>	<i>2000</i>	<i>2010</i>
Uganda	28,7	21	92	1,01	430	21	15
Uzbekistán	46,3	11	90	0,98	30	8	8
Zambia	64,3	43	92	0,99	470	60	67
Zimbabwe	..	30	..	..	790	49	40
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>			<b>81</b>	<b>0,92</b>	<b>...</b>	<b>18</b>	<b>17</b>

*Fuentes:* Banco Mundial, *World Development Indicators 2011*; Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), *El estado de la inseguridad alimentaria en el mundo*; Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, véase <http://stats.uis.unesco.org/unesco/ReportFolders/ReportFolders.aspx>; Naciones Unidas, *Objetivos de Desarrollo del Milenio, Informe 2010*; y FAO, *Situación de los Bosques del Mundo 2011*.

<sup>a</sup> En algunos casos en que no se dispone de las estimaciones para 2009, los datos corresponden a 2007 o 2008.