



Asamblea General

Distr. general
3 de agosto de 2010
Español
Original: inglés

Sexagésimo quinto período de sesiones

Tema 23 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 64/214 de la Asamblea General, de 21 de diciembre de 2009, en que la Asamblea pidió al Secretario General que le presentara, en su sexagésimo quinto período de sesiones, un informe analítico sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty y la declaración sobre el examen de mitad de período del Programa.

En vista de que han transcurrido 10 años desde la aprobación de la Declaración del Milenio, en este informe se examina también el progreso alcanzado por los países en desarrollo sin litoral hacia el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y se señalan algunas de las dificultades que han experimentado, entre ellas el cambio climático.

* A/65/150.



I. Introducción

1. En 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 tránsito¹, aprobado en 2003, y en el documento final del examen de mitad de período del Programa de Acción, que figura en la resolución 63/2 de la Asamblea General, de 3 de octubre de 2008, se subraya la necesidad de fortalecer las asociaciones mundiales, en reconocimiento de las necesidades y los desafíos especiales a los que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral en sus esfuerzos por erradicar la pobreza, sostener el crecimiento económico e integrarse mejor en la economía mundial.

2. En vista de las dificultades geográficas inherentes que los privan de acceso directo al comercio marítimo, los países en desarrollo sin litoral se encuentran en una situación de desventaja para alcanzar el desarrollo, que se agrava por la gran distancia que los separa de los principales mercados internacionales, los procedimientos de tránsito engorrosos, una infraestructura de transporte inadecuada y la dependencia de la estabilidad política, la infraestructura y la calidad de las instituciones de los países de tránsito costeros. Estos problemas no solo inciden en el crecimiento económico, sino también tienen importantes ramificaciones en los aspectos sociales y ambientales del desarrollo, incluido el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

3. El Programa de Acción de Almaty, con su objetivo global de forjar asociaciones para superar los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral, contribuye directamente a que ese grupo de países vulnerables alcancen los Objetivos de Desarrollo del Milenio. El Programa de Acción reconoce el vínculo directo que existe entre el transporte, el comercio internacional y el crecimiento económico y está dirigido a conseguir la integración más plena y eficaz de los países en desarrollo sin litoral en la economía mundial mediante la adopción de ciertas medidas concretas que todos los interesados en el proceso de Almaty deben emprender en solo cinco esferas prioritarias, a saber: a) cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, b) desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, c) comercio internacional y facilitación del comercio, d) medidas de apoyo internacional y e) ejecución y examen. El Programa constituye un marco mundial sólido y efectivo para la cooperación genuina en materia de transporte de tránsito al proporcionar una solución satisfactoria tanto para los países en desarrollo sin litoral como para los países en desarrollo de tránsito.

¹ *Informe de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, Almaty (Kazajstán), 28 y 29 de agosto de 2003 (A/CONF.202/3), anexo I.*

II. Progreso logrado en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio en los países en desarrollo sin litoral

4. El progreso de los países en desarrollo sin litoral en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio es desigual, en razón del nivel de desarrollo alcanzado por cada uno de ellos. Sin embargo, los datos disponibles permiten esbozar algunas tendencias comunes a este grupo de países.

5. Las economías de los países en desarrollo sin litoral se expandieron a una tasa media anual del 7,8% en el período 2003-2007, que se redujo al 6% en 2008 (véase el anexo, cuadro 1). Los factores que contribuyeron favorablemente a esos resultados son, entre otros, las políticas macroeconómicas generalmente prudentes, las alzas de los precios de los productos básicos, la elevada demanda de las exportaciones, el alivio de la deuda y las corrientes constantes de la asistencia y la inversión extranjera directa. Se supone que los recursos internos son una fuente importante de fondos que pueden emplearse para acelerar el progreso hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Sin embargo, la carencia de litoral, sumada a las ineficiencias del transporte de tránsito y la infraestructura inadecuada, siguen constituyendo un enorme desafío que este grupo de países vulnerables deben superar para aumentar el gasto interno con el fin de alcanzar esos Objetivos. En 18 países en desarrollo sin litoral, el producto interno bruto (PIB) per cápita sigue siendo inferior a 1.000 dólares de los Estados Unidos. La persistente escasez del ingreso per cápita en estos países ha creado un círculo vicioso en el que las inversiones en infraestructura del transporte no resultan viables debido a la demanda muy escasa de servicios de transporte y, simultáneamente, la actividad económica es menor por la insuficiencia de infraestructura, como resultado de lo cual hay menores recursos internos disponibles para invertir en los sectores sociales, como se necesitaría para alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

6. En general, los países en desarrollo sin litoral han logrado adelantos encomiables hacia el logro de algunos de los Objetivos de Desarrollo. En particular, han progresado en lo que respecta a la matrícula y a la paridad entre los géneros en la escuela primaria, la lucha contra la propagación del VIH/SIDA y la proporción de la población que tiene acceso a mejores fuentes de abastecimiento de agua. Aunque algunos países han conseguido reducir la mortalidad infantil, las tasas todavía son altas y es probable que muchos de los países en desarrollo sin litoral no alcancen los Objetivos de Desarrollo del Milenio para 2015.

7. Los países en desarrollo sin litoral han logrado progresos en cuanto al aumento de la matrícula neta en la enseñanza primaria y la mayoría de ellos están bien encaminados para alcanzar esa meta de los Objetivos de Desarrollo del Milenio. También han conseguido mejoras importantes de las tasas de terminación de la enseñanza primaria, que aumentaron en el período 2000-2008 en un 80% de estos países². La paridad entre los géneros en la educación primaria ha mejorado considerablemente en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y es muy probable que se alcance la meta correspondiente. Los países en desarrollo sin litoral también han conseguido mejoras notables de la representación de la mujer en los

² A menos que se indique lo contrario, todas las cifras relacionadas con los Objetivos de Desarrollo del Milenio provienen de la base de datos de la División de Estadística de las Naciones Unidas, que puede consultarse en <http://mdgs.un.org/unsd/mdg/Data.aspx>.

parlamentos nacionales desde el año 2000. Durante el período 2000-2007, la proporción de escaños ocupados por mujeres aumentó notablemente, en más de un 15%, en 21 países; en un país (Rwanda) alcanzó el 56,3% y en otros cuatro países, el 30% o más (Burundi, la ex República Yugoslava de Macedonia, Nepal y Uganda)³.

8. La prevalencia del VIH se ha estabilizado o reducido en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral gravemente afectados, aunque sigue siendo superior al 10% en un 20% de los países. La cobertura del tratamiento antirretroviral para los casos de VIH y SIDA aumentó de manera significativa, aunque el déficit del tratamiento sigue siendo muy grande. Con solo dos excepciones, los países en desarrollo sin litoral han logrado algún progreso en la reducción de las tasas de mortalidad de niños menores de 5 años y recién nacidos, en el período 2000-2008. Sin embargo, la mayoría de los países tienen una tasa elevada de mortalidad de menores de 5 años, superior a 50 por 1.000 nacidos vivos, y las tasas más altas de mortalidad infantil se registran en los países en desarrollo sin litoral de África.

9. En el período 2000-2008, el 83% de los países en desarrollo sin litoral consiguieron ampliar el acceso de la población a un sistema mejorado de abastecimiento de agua.

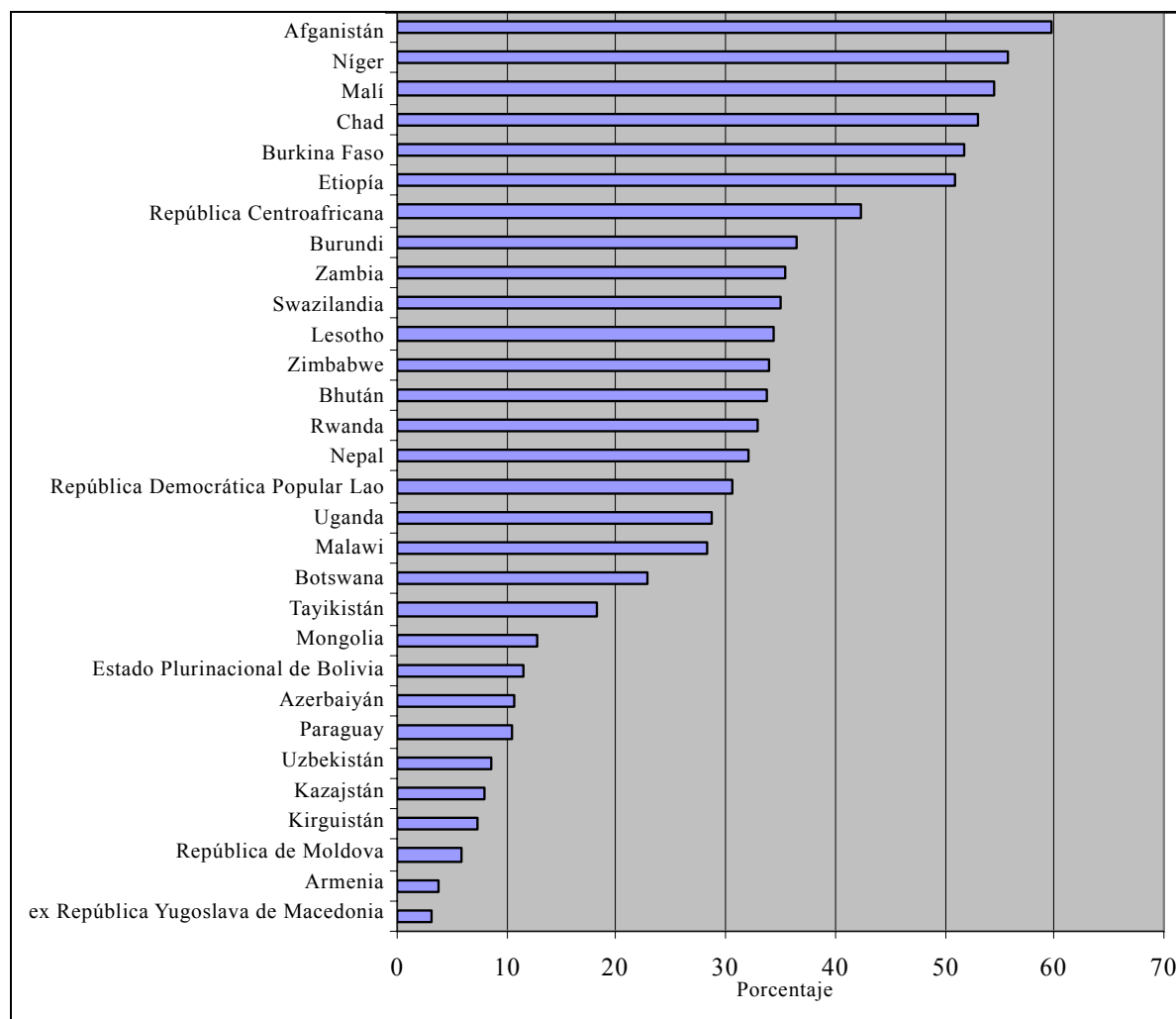
10. La infraestructura de las comunicaciones es importante para integrar a los países en desarrollo sin litoral en la economía mundial. El número de líneas telefónicas fijas aumentó en un 87% de estos países en el período comprendido entre 2003-2008 y la tasa de suscriptores de la telefonía celular y de usuarios de Internet aumentó considerablemente en todos los países en el mismo período (véase el anexo, cuadro 6).

11. En contraste con el importante adelanto registrado respecto de los Objetivos de Desarrollo del Milenio ya mencionados, el progreso ha sido mucho más lento en lo que concierne a la reducción de la pobreza, el hambre y la mortalidad infantil, la ampliación de la superficie cubierta por bosques, la proporción de la población que utiliza sistemas de saneamiento mejorados, y la paridad entre los géneros en la enseñanza secundaria y terciaria. La proporción de la población que vive en condiciones de pobreza extrema en los países en desarrollo sin litoral sigue siendo alta (véanse el gráfico 1 y el anexo, cuadro 8) Los más afectados por la pobreza son las mujeres y los niños. La pobreza está vinculada estrechamente al desempleo, que sigue siendo superior al 10%, en promedio, en muchos de los países en desarrollo sin litoral de África y de Asia sudoriental⁴.

³ Unión Interparlamentaria, 2010; puede consultarse en www.ipu.org/parline-e/ParliamentsAtaGlance.asp.

⁴ Véase Organización Internacional del Trabajo, base de datos; disponible en <http://laborsta.ilo.org> (consultada el 20 de junio de 2010).

Gráfico 1
Índice de pobreza humana en los países en desarrollo sin litoral (2007)



Fuente: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, *Informe sobre el Desarrollo Humano (2009)*.

12. El progreso de los países en desarrollo sin litoral ha sido lento en cuanto al objetivo de reducir la proporción de personas que padecen hambre. La mayoría de ellos no han progresado o su adelanto ha sido insuficiente para alcanzar la meta de los Objetivos de Desarrollo del Milenio de reducir la prevalencia de niños menores de 5 años con peso inferior al normal (véase el anexo, cuadro 8). Todos los países en desarrollo sin litoral, en particular los que son importadores netos de alimentos, forman parte del grupo de países más gravemente afectados por las alzas de los precios de los alimentos, debido a los altos costos del transporte.

13. El progreso en el logro de la paridad entre los géneros en la educación secundaria ha sido más lento, y el grado de paridad entre hombres y mujeres en la educación terciaria sigue siendo muy escaso en la mayoría de los países. Los cálculos recientes indican que, si bien los países en desarrollo sin litoral han logrado

algún adelanto en la reducción de las tasas de mortalidad materna en el período 2000-2008, el 42% de esos países sigue teniendo tasas de mortalidad materna superiores a 500 por 100.000 nacidos vivos y cuatro países tienen tasas sumamente altas que exceden 1.000 defunciones por 100.000 nacidos vivos (véase el anexo, cuadro 8). En cuanto al aumento de la proporción de la población que utiliza sistemas de saneamiento mejorados, el progreso ha sido lento y en algunos países el nivel de cobertura todavía es escaso. Sigue habiendo una amplia disparidad entre las zonas rurales y urbanas en todos los países, dado que la población de las zonas urbanas tiene mayor acceso a esos sistemas que la población rural.

14. Las mayores dificultades que se plantean a los países en desarrollo sin litoral en su empeño de alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio son la escasez de recursos financieros y humanos; la falta de datos para determinar el progreso logrado y facilitar la toma de decisiones, especialmente datos sobre algunos indicadores como el desempleo; la persistente desigualdad entre los géneros en algunos sectores, como el laboral; las diferencias entre las zonas rurales y urbanas y la disparidad de ingresos, y las múltiples crisis, incluida la crisis económica y financiera, y el cambio climático. Estas dificultades se agravan por las características fundamentales de los países en desarrollo sin litoral, como la lejanía de los principales mercados internacionales, la insuficiencia de la infraestructura de transporte y los altos costos de las transacciones comerciales.

15. La cooperación internacional y las alianzas mundiales revisten importancia crítica para alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio, y se han registrado algunos adelantos a ese respecto. Desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty, el volumen total de la asistencia oficial para el desarrollo (AOD) destinada a los países en desarrollo sin litoral ha aumentado notablemente, a una tasa media anual aproximada del 13%, de 12 millones de dólares en 2003 a 22,6 millones de dólares en 2008 (véase el anexo, cuadro 2). El Afganistán, Etiopía, Uganda y Zambia fueron los mayores receptores de asistencia oficial para el desarrollo entre los países del grupo en 2008.

16. El monto de la deuda externa como porcentaje del ingreso nacional bruto (INB) se redujo de manera significativa, del 66% en 2003 al 42% en 2008 (véase el anexo, cuadro 3). En 2010, el Afganistán alcanzó el punto de culminación de la Iniciativa Ampliada en favor de los países pobres muy endeudados, lo que también le permite optar a una ayuda adicional en el marco de la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral (IADM). El Afganistán se une así a otros 11 países en desarrollo sin litoral que se encuentran en la misma etapa final de la Iniciativa. El monto total del alivio concedido a los países en desarrollo sin litoral en el marco de la Iniciativa Ampliada y de la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral ascendía a más de 27.000 millones de dólares en febrero de 2010. Sin embargo, es necesario desplegar mayores esfuerzos y una prudencia constante en materia macroeconómica para abordar el problema de la deuda de los países en desarrollo sin litoral, ya que varios de ellos pueden estar en riesgo de sobreendeudamiento debido a la crisis financiera y económica mundial.

17. La inversión financiera directa dirigida a los países en desarrollo sin litoral aumentó notablemente, a un ritmo anual del 23% durante el período 2003-2008, hasta llegar a un total de 25.000 millones de dólares, frente a menos de 9.000 millones en 2003 (véase el anexo, cuadro 7). Sin embargo, la distribución de las inversiones entre los miembros del grupo ha seguido presentando un sesgo, ya que

más de la mitad de la inversión total en 2008 estuvo destinada solamente a Kazajstán. Otros receptores importantes fueron Armenia y Zambia. Por otra parte, la inversión total en los países en desarrollo sin litoral sigue representando apenas un 1,4% de la inversión extranjera directa mundial. Es necesario que los países en desarrollo sin litoral hagan un mayor esfuerzo por captar más inversiones extranjeras que induzcan el crecimiento y el empleo, adoptando medidas para facilitar el ingreso, el establecimiento y la protección de las inversiones, la creación de incentivos específicos, las alianzas con los institutos de investigación y desarrollo, la concesión de donaciones para la creación de empleo, la asistencia financiera para la adquisición de locales industriales y de comercio, y el fortalecimiento de la calidad y cantidad de la fuerza de trabajo local y de las instituciones técnicas y administrativas nacionales. Sin embargo, los incentivos fiscales deben utilizarse con mesura, teniendo en cuenta sus efectos a largo plazo en los ingresos públicos.

18. Se han logrado progresos moderados en las negociaciones de la Ronda de Doha de la Organización Mundial del Comercio sobre el sistema de comercio multilateral. Es importante que en ellas se consideren plenamente las necesidades de desarrollo de los países sin litoral. La reducción o eliminación de los subsidios agrícolas por parte de los principales países desarrollados y un mejor acceso a los mercados no agrícolas redundarán en beneficio de los países en desarrollo sin litoral. En ese contexto, un pronto acuerdo en el marco de las negociaciones de la Ronda de Doha sobre facilitación del comercio resulta especialmente importante para este grupo de países.

19. Han avanzado las gestiones para poner en marcha la Iniciativa de Ayuda para el Comercio, que será un instrumento para fomentar la capacidad en materia comercial y mercantil y fortalecer la infraestructura relacionada con el comercio, y que beneficiará especialmente a los países en desarrollo sin litoral (véase la sección 4.D).

20. La recesión mundial ha puesto de relieve la necesidad cada vez más apremiante de que los países en desarrollo sin litoral transformen estratégicamente sus economías, amplíen su base productiva para fortalecer su competitividad en los mercados mundiales, creen una mayor resistencia a las perturbaciones externas y alcancen el mayor crecimiento económico sostenible que necesitan para promover las inversiones en el desarrollo social y humano. El cumplimiento efectivo y oportuno de los objetivos del Programa de Acción de Almaty, en sus esferas prioritarias, que están relacionadas entre sí, contribuiría directamente a esa orientación estratégica de las políticas y ayudaría a los países en desarrollo sin litoral a avanzar hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

III. El cambio climático y los países en desarrollo sin litoral

21. El cambio climático plantea una grave amenaza al logro del desarrollo sostenible, la reducción de la pobreza y el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio en los países en desarrollo sin litoral. En esos países, el cambio climático ha acentuado la degradación de las tierras, la desertificación y la deforestación. El 65% de los países en desarrollo sin litoral sufrieron deforestación entre 1990 y 2005 (base de datos de la División de Estadística de las Naciones

Unidas). Las graves sequías provocan situaciones de escasez alimentaria como las registradas de 2000 a 2005 en Malawi, Zambia, Zimbabwe, Lesotho y Swazilandia⁵, y en el Níger y Etiopía, y merman la generación de energía hidroeléctrica, como en Zambia. Los países en desarrollo sin litoral de Asia central, como Kazajstán, Kirguistán, Mongolia, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán se han visto afectados por la desertificación debido a la creciente escasez de agua, en tanto que Nepal ha experimentado una degradación masiva de la tierra cultivable debido a las inundaciones y tormentas⁶. El cambio climático ha intensificado la sequía en zonas de África que ya eran áridas; por ejemplo, la pérdida de las aguas del Lago Chad ha producido escasez de agua y la disminución de la diversidad biológica. Las temperaturas en el continente africano han aumentado desde el decenio de 1960, como indican las tasas de calentamiento decenales de 29°C registradas en el bosque tropical africano. El aumento de las temperaturas amenaza algunas variedades de cultivos, como el café y el té, con lo que se acentúa la vulnerabilidad de los países en desarrollo sin litoral, cuyas economías dependen en alto grado de uno o dos productos agrícolas. El cambio climático también afecta a las pesquerías de agua dulce de los países sin litoral debido a los cambios de la temperatura del agua y los niveles de nutrientes, así como el descenso del nivel del agua en la estación seca, que ocasiona una disminución de la captura de peces. Por ejemplo, Malawi y Uganda tuvieron un menor rendimiento de la pesca en aguas interiores, que es una fuente importante de alimento y de empleo para sus poblaciones.

22. Para hacer frente eficazmente al cambio climático, los países en desarrollo sin litoral deben adoptar medidas para mitigar sus efectos, así como para adaptarse a ellos. En ese contexto es decisivo contar con el pleno apoyo de la comunidad internacional, mediante la aportación de recursos financieros previsibles, el desarrollo y la transferencia de tecnología y la creación de capacidad, para salvar la distancia entre las políticas y la ejecución. Los países en desarrollo sin litoral deben tratar de aprovechar las oportunidades que ofrecen mecanismos como el Fondo para el Medio Ambiente Mundial y las iniciativas de crecimiento verde y de empleo verde del régimen internacional establecido para el cambio climático. Los 17 países en desarrollo sin litoral que forman parte del grupo de países menos adelantados deberían valerse del apoyo que se brinda a los programas de acción nacionales para la adaptación al cambio climático en virtud del artículo 4.9 de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Sin embargo, es necesario establecer medidas de apoyo para los países sin litoral que no son países menos adelantados, por lo que convendría que todo el grupo de países en desarrollo sin litoral negociaran la obtención de financiación especial para hacer frente al cambio climático.

⁵ Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y Centro Mundial de Agrosilvicultura, *Climate Change and Variability in Southern Africa: Impacts and Adaptation in the Agricultural Sector* (2006).

⁶ Banco Asiático de Desarrollo, "Combating Desertification in Asia"; puede consultarse en www.adb.org/Environment/desertification.asp.

IV. Prioridades

A. Cuestiones fundamentales relativas a las políticas de tránsito

23. La reglamentación engorrosa e ineficiente, las restricciones transfronterizas a la circulación de vehículos, el transbordo de la carga, las inspecciones físicas y la descarga de la mercancía en las fronteras, las inspecciones injustificadas de mercancías en ruta, las distintas normas vehiculares que se aplican en países vecinos, la seguridad insuficiente de los conductores y la carga, y la corrupción, figuran entre los principales obstáculos que socavan la confiabilidad, celeridad y seguridad del transporte transfronterizo y de las redes logísticas que conectan a los países en desarrollo sin litoral con los puertos marítimos.

24. Un análisis reciente indica que la falta de litoral supone que la movilización terrestre de las exportaciones tarda cuatro días más y la de las importaciones nueve días más, en comparación con distancias equivalentes en el país costero de tránsito. Sin embargo, los problemas más graves residen en la falta de previsibilidad de la cadena de tránsito, los gastos de tránsito generales, como los ocasionados por reglamentos superfluos y por la corrupción, que pueden agregar entre un 30% y un 100% a los costos del transporte, y el hecho de que no se apliquen eficazmente los acuerdos de tránsito regionales, que agravan los problemas que enfrentan los países en desarrollo sin litoral para participar en el comercio internacional. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) informa que, en el África subsahariana, los camiones solo están en movimiento el 21% del tiempo, y el tiempo restante debe dedicarse a los trámites de liberación aduanera en las fronteras, las demoras previas a la salida de los puertos de tránsito o en los puentes de báscula, y otras inspecciones policiales en los caminos. Según informes de la Comisión Económica para Europa (CEPE), más de la mitad del tiempo de tránsito del Asia central a Europa se dedica a esperas en las fronteras.

25. La eliminación de las barreras no materiales al comercio transfronterizo de los países en desarrollo sin litoral solo podrá lograrse mediante una cooperación más amplia y firme en el plano bilateral y regional, entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, y al interior de los gobiernos, así como entre los muchos organismos y autoridades que se ocupan del control fronterizo. El funcionamiento eficaz de instituciones adecuadas de coordinación entre organismos, que incorporen a los interesados en el transporte de tránsito, tanto del sector público como del privado, es decisivo para la adecuada gestión de los corredores, el desarrollo de la infraestructura y las inversiones y las operaciones de los servicios de tránsito. Esa cooperación es indispensable para conseguir que se adopte un enfoque común armonizado respecto de la formulación, la ejecución y el seguimiento de las reformas de las políticas de facilitación del comercio y el transporte. Los marcos jurídicos correspondientes a esas materias deben armonizarse y aplicarse con una firme voluntad política y dedicación, especialmente en la etapa de implantación, puesto que son el componente más importante de una estrategia coherente de cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y sus asociados de tránsito regionales.

26. Esa estrategia debe abarcar todas las modalidades de transporte. En el sector de los ferrocarriles, por ejemplo, hay que abordar con urgencia la cuestión de la interoperabilidad de las leyes de transporte nacionales y las normas internacionales,

para mejorar el transporte a largas distancias. En Asia central, por ejemplo, dos regímenes jurídicos definen las normas del transporte internacional ferroviario y multimodal, incluidas las cartas de porte y demás documentación. Es difícil lograr la interoperabilidad de las leyes nacionales del transporte ferroviario, pero la aprobación reciente de una carta de porte conjunta basada en las Normas uniformes sobre el contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías y el Acuerdo sobre el Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril demuestra que los obstáculos no materiales pueden superarse mediante negociaciones. No obstante, sigue habiendo diferencias importantes entre los dos regímenes jurídicos. Por ejemplo, las cláusulas de responsabilidad de las Normas uniformes y del Acuerdo son casi idénticas, pero las cuantías de la compensación difieren considerablemente. La adopción de una normativa unificada para el transporte ferroviario en todos los países que se encuentran a lo largo de los principales corredores euroasiáticos propiciaría el establecimiento de servicios interregionales competitivos. Pueden señalarse como buenos ejemplos de sistemas ferroviarios complementarios las ferrovías binacionales de Côte d'Ivoire-Burkina Faso y del Senegal-Malí, así como el funcionamiento de ferrocarriles contiguos administrados por el mismo concesionario (Central East African Railways) en Mozambique y Malawi.

27. En el sector vial, la Comisión Económica para África (CEPA), en colaboración con la Comisión de la Unión Africana y la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, llevarán a cabo un estudio sobre la armonización de las normas y estándares aplicables a la Carretera Transafricana, en atención a la recomendación formulada en el documento final del examen regional africano de mitad de período del Programa de Acción de Almaty de 2008⁷, de que se preste apoyo a los esfuerzos dirigidos a formular y concertar un acuerdo intergubernamental sobre la Carretera Transafricana. Según ha indicado la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), la experiencia obtenida en el establecimiento eficaz de las redes de la Carretera Asiática y el Ferrocarril Transasiático muestra que la formalización de esas redes mediante los respectivos acuerdos intergubernamentales ha promovido el desarrollo de la infraestructura del transporte de manera coordinada, fomentando el compromiso más firme de los Estados miembros, el aumento de la financiación de los bancos internacionales y los donantes bilaterales, y una mayor colaboración con el sector privado.

28. Algunas soluciones críticas a los estrangulamientos del transporte de tránsito que podrían rendir beneficios inmediatos a los países en desarrollo sin litoral, así como a los países costeros en desarrollo, comprenden la reorganización del sistema de tránsito para simplificar y armonizar los requisitos de documentación, el establecimiento de puestos fronterizos de parada única para evitar la duplicación de los procedimientos, la automatización de los trámites aduaneros para reducir el contacto directo con los funcionarios de aduanas, la reforma de los reglamentos del transporte por carretera para promover la competencia, y el establecimiento de centros de despacho de aduanas en el interior o de puertos secos para adelantar los trámites aduaneros.

29. Reconociendo la importancia de reformar las políticas de tránsito, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito de todas las regiones han seguido realizando progresos sustanciales para facilitar el transporte y el comercio transfronterizos.

⁷ Véase el documento E/ECA/ALMATY/08.

Según el informe del Banco Mundial titulado *Doing Business 2010*, Rwanda y Kirguistán figuran entre los países que han logrado mayores adelantos. Kirguistán eliminó seis documentos que antes se exigían y simplificó los procedimientos de inspección, lo que ha agilizado el comercio transfronterizo. Rwanda es la primera economía del África subsahariana que ocupa un lugar entre los países más destacados, por haber reformado de manera constante su legislación y sus instituciones relativas al comercio desde 2001. Al implantar cambios administrativos, como la ampliación de las horas de atención y una mayor cooperación en las fronteras, y suprimir algunos documentos exigidos a los importadores y exportadores, Rwanda ha reducido el tiempo necesario para las transacciones comerciales. Las demoras en las fronteras se redujeron en Malí con la implantación de un sistema de intercambio de datos electrónicos, la introducción de mejoras en las terminales que utilizan los comerciantes y la simplificación de la documentación exigida, y en Malawi con la adopción de un régimen de inspección basado en la evaluación de los posibles riesgos y un programa de liberación aduanera en el lugar de destino para comerciantes previamente autorizados. Las mejoras efectuadas en el puerto de Douala y la implantación de un sistema de localización de la carga y de escáneres redujeron el tiempo de los trámites de importación y exportación y aumentaron la seguridad de las mercancías que pasan en tránsito por el Camerún. En el Senegal se privatizó la gestión de la terminal de contenedores, con buen resultado.

30. En el Paraguay se ha reducido el tiempo de los trámites comerciales con la adopción de un sistema electrónico de control de las exportaciones y el mejoramiento del sistema de inspección basado en la evaluación de los riesgos. En Asia meridional, los comerciantes se beneficiaron con la implantación de un sistema automatizado de liberación aduanera de las importaciones y exportaciones en el puerto de Chittagong, en Bangladesh. En Viet Nam se amplió la competencia en el sector de la logística y se logró una mayor eficiencia de los trámites aduaneros con la introducción de auditorías posteriores a la liberación de aduanas y la instalación de programas informáticos que permiten a los comerciantes determinar el monto de los derechos aplicables a las mercancías liberadas. Estas reformas fueron parte del conjunto de medidas que adoptó el país con miras a ingresar a la Organización Mundial del Comercio. Armenia ha agilizado el comercio transfronterizo fomentando la competencia en la banca, el transporte y los servicios de intermediación de aduanas, y reduciendo el número de mercancías sujetas a inspección, así como los documentos exigidos para la liberación aduanera. En Azerbaiyán se redujo el tiempo necesario para la liberación de mercancías y el transporte a través de las fronteras con la reagrupación de varios organismos en una sola ventanilla de servicios de aduanas.

31. Año tras año, mediante amplias reformas de sus políticas relativas al transporte de tránsito, los grupos de países en desarrollo sin litoral y de tránsito han visto el resultado de sus esfuerzos constantes por reducir las demoras e ineficiencias en las fronteras y agilizar los trámites comerciales. En el período comprendido entre 2005 y 2009, el tiempo medio necesario para completar los trámites de exportación en los países en desarrollo sin litoral se redujo notablemente, en nueve días, o el 16%. En ese mismo período, el tiempo necesario para las importaciones disminuyó de 60 a 52 días, lo que supone una reducción del 13%. Sin embargo, los trámites de importación a los países en desarrollo sin litoral tardan generalmente una semana más que a los países costeros vecinos, y los tiempos pueden variar

considerablemente, sobre todo en África y en Asia central. Esas dos regiones también siguen teniendo los más altos costos de importación y exportación. En el Níger, por ejemplo, un exportador debe invertir 59 días y 3.545 dólares de los Estados Unidos para completar todas las formalidades, desde el momento en que se suscribe el contrato de compraventa hasta que la mercancía se embarca. En Benin, en cambio, ese tiempo necesario se reduce a la mitad, y el costo a un tercio.

32. La participación en iniciativas concertadas de integración regional que comprendan armonización de las políticas, reformas de los sistemas de tránsito, mejoramiento de la infraestructura y ejecución de proyectos de logística y facilitación comercial, es fundamental para que los países en desarrollo sin litoral puedan cosechar los beneficios del comercio internacional. Aunque se han logrado progresos en todas las regiones, falta mucho para llenar las lagunas en la ejecución del Programa de Acción de Almaty. Es necesario formular indicadores generalmente aceptados para la supervisión de los corredores con el fin de verificar el progreso alcanzado a lo largo de las principales rutas comerciales que sirven a los países en desarrollo sin litoral. Esos indicadores permitirán determinar de manera detallada dónde ocurren las demoras y las variaciones de los tiempos de tránsito y comparar los costos del tránsito para los países sin litoral con los costos a los países costeros. Los criterios que aplican actualmente las distintas organizaciones internacionales respecto de los indicadores para la supervisión de los corredores son incoherentes. La armonización de esos indicadores permitiría seguir de cerca el funcionamiento de los corredores comerciales a través de los distintos países y regiones.

33. Las iniciativas transfronterizas al servicio de los países en desarrollo sin litoral han sido especialmente bien recibidas en África. Se han comenzado a establecer puestos fronterizos de parada única en Malaba, en la frontera entre Kenya y Uganda, uno de los cruces fronterizos más concurridos de la subregión; en Chirundu, entre Zambia y Zimbabwe; en Forbes/Machipanda, entre Zimbabwe y Mozambique, sobre el corredor Trans-kalahari, y en África occidental, en algunas fronteras de Ghana, Burkina Faso, el Togo y Malí. Además, cada vez más países en desarrollo sin litoral mantienen depósitos aduaneros en los puertos de tránsito de países vecinos, por ejemplo, en África occidental. Los concesionarios de las ferrovías están construyendo instalaciones para agilizar el tránsito, como el proyecto de la terminal intermodal de Sitarail en Uagadugú (Burkina Faso) y el depósito de aduanas de la empresa ZRS en el cruce fronterizo de Victoria Falls, entre Zambia y Zimbabwe.

34. En Asia se han iniciado las gestiones para concertar un acuerdo sobre la facilitación del transporte terrestre internacional entre los Estados miembros de la Organización de Cooperación de Shangai, cuatro de los cuales son países sin litoral, con la asistencia de la CESPAP y el Banco Asiático de Desarrollo. También se está fortaleciendo la cooperación económica entre la República Democrática Popular Lao, Myanmar, Tailandia y Viet Nam, mediante la aplicación de los anexos y protocolos del Acuerdo para facilitar el transporte transfronterizo de mercancías y personas en la subregión del Gran Mekong, lo que reducirá los costos del transporte y hará más eficiente el traslado de personas y mercancías, con lo cual se contribuirá también a la reducción de la pobreza, al fomentar el desarrollo de las zonas rurales y fronterizas, incrementar las ganancias de los grupos de bajos ingresos, crear oportunidades de empleo y promover el turismo. Una iniciativa reciente de la Organización de Cooperación Económica (OCE) está dirigida a promover el suministro de servicios especiales e instalaciones a los Estados miembros sin litoral en zonas económicas libres establecidas en los puertos o en las localidades más

cercanas a estos. Dichas zonas estarán respaldadas por servicios administrativos, permisos y posibilidades de inversión para los países en desarrollo sin litoral en los puertos de los países en tránsito, el establecimiento de “zonas OCE” en los puertos y la organización de foros de diálogo entre los países sin litoral y de tránsito.

B. Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

35. Dada la posición de desventaja de los países en desarrollo sin litoral, que les impide controlar las condiciones del transporte fuera de sus fronteras y los obliga a depender de los corredores comerciales para obtener acceso a los puertos y a sus socios comerciales regionales, el estado de la infraestructura de los corredores, las necesidades de rehabilitación de estos y, sobre todo, la disponibilidad de recursos sostenibles para su mantenimiento, son cuestiones que revisten especial interés para esos países. Sin embargo, en vista de la escala muy reducida de muchos de los países en desarrollo sin litoral, los gobiernos experimentan grandes dificultades para financiar los gastos fijos muy elevados que supone el desarrollo de la infraestructura. La colaboración regional a través de instituciones regionales eficaces y respaldada por un firme consenso político permite establecer prioridades comunes para las inversiones regionales y para la gestión y el desarrollo de corredores comerciales ferroviarios y de carreteras que comuniquen a los países en desarrollo sin litoral de Asia, África y América del Sur a los puertos marítimos.

36. Los eslabones más débiles de las cadenas de transporte se encuentran normalmente en los puntos de intercambio. El establecimiento de vínculos eficientes de transporte interno, por ejemplo, entre las instalaciones ferroviarias y portuarias, se perfila como uno de los retos más urgentes que deben afrontar los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito vecinos. Las deficiencias son en parte físicas, pues no existen vínculos materiales entre las modalidades, ni infraestructuras de transbordo; en parte institucionales, porque la responsabilidad de los intercambios no puede atribuirse directamente a un organismo modal determinado; y en parte operacionales, pues el cobro de impuestos u otros derechos y la corrupción administrativa aumentan los costos y demoran el traslado de las mercancías.

37. Pese a las enormes dificultades, se ha observado progreso en los países sin litoral de todas las regiones. Burkina Faso ha emprendido la construcción de varios puertos secos, uno de ellos en colaboración con Côte d’Ivoire y que servirá también al Níger. Otro puerto seco que se está construyendo en Burkina Faso estará comunicado por vía férrea con los puertos marítimos de Tema y Takoradi en Ghana. En Etiopía ha comenzado la construcción de un puerto seco en el punto de entrada a Djibouti y se ha creado la Dirección Administrativa de Servicios de Puertos Secos. En cuanto al transporte marítimo, en Ghana, Côte d’Ivoire y Nigeria se han iniciado obras de ampliación y reforma de los puertos, incluida la modernización del equipo portuario y la informatización de las operaciones portuarias. Sin embargo, solo unos pocos puertos en el África subsahariana pueden recibir la mayor parte de la carga destinada a la región. Muchos puertos están mal equipados y su funcionamiento es ineficaz. Es necesario establecer más puertos marítimos profundos y mejorar los servicios y la capacidad de los puertos existentes para que puedan aproximarse a las normas internacionales.

38. Se ha observado que, con el establecimiento de fondos viales en 27 países africanos, ha habido una intensificación de las actividades de mantenimiento de los caminos existentes y ampliación de la infraestructura. También se ha procurado crear mayor conciencia de la importancia de las ferrovías y de las vías navegables interiores como alternativas más económicas al transporte por carretera. En la región de África central, que tiene la red de infraestructura más precaria del continente, se tiene intención de desarrollar las vías navegables interiores por medio de la Comisión Internacional para la Cuenca del Congo-Oubangui-Sangha. La Comisión reconoce el potencial inexplorado de la cuenca del Congo, que tiene una red navegable de 12.000 km y abarca casi 4 millones de km² en nueve países. La infraestructura del corredor fluvial es anticuada e insuficiente, la señalización de los canales es inadecuada y hay múltiples barreras no materiales que entorpecen la circulación. La Comisión se propone mejorar las disposiciones físicas y regulatorias para facilitar la rehabilitación efectiva de la navegación fluvial.

39. En Asia, los esfuerzos se han dirigido a hacer realidad la visión de un sistema internacional intermodal e integrado de transporte y logístico que abarque todo el continente. El desarrollo y mejoramiento de las redes de la Carretera Asiática y el Ferrocarril Transasiático son el elemento central de esa visión, junto con el establecimiento de enlaces intermodales que faciliten la conectividad a través de las fronteras y hacia los puertos. En septiembre de 2009 se aprobaron enmiendas del Acuerdo Intergubernamental sobre la red de la Carretera Asiática, a partir de una propuesta de China, la India y Kazajstán, que comprenden: a) la sección de la carretera Urumqi-Takeshkan en China, que conecta con Yarantai en Mongolia, b) la sección de la carretera Phulbari-Jaigaon en la India, extensión de la ruta AH48 desde la frontera de Bhután, y c) la sección de la carretera Aktobe-Zaysan en Kazajstán, como ramal de la ruta AH61, con lo que se asegura la conectividad vial de todos los países sin litoral de la región.

40. En América del Sur, el Estado Plurinacional de Bolivia ha concretado proyectos viales por valor de 1.200 millones de dólares de los Estados Unidos, que concluirán en dos o tres años, financiados principalmente por la Corporación Andina de Fomento, el Banco Nacional para el Desarrollo Económico y Social del Brasil y el Banco Interamericano de Desarrollo. Se iniciaron nuevas obras de construcción en la ruta interoceánica de 4.700 km que comunica a Santos, el puerto más grande del Brasil, con los de Arica e Iquique en Chile, y tramos más cortos inaugurados recientemente en Bolivia. Se prevé que para 2011 estará concluido este proyecto fundamental de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, que fortalecerá la integración y el comercio regionales. Bolivia también se beneficiará de la apertura de la Carretera Interoceánica del Sur, que comunicará al Brasil con la costa del Perú a lo largo de su frontera septentrional, proyecto al que se ha otorgado un préstamo adicional de 200 millones de dólares de la Corporación Andina de Fomento para su etapa final en 2010.

41. Tras un largo período de descuido, la integración vial de América del Sur ha progresado recientemente. En mayo de 2010, el Paraguay y el Brasil 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 Paranagua en el Brasil con la ciudad de Antofagasta en Chile, lo que equivale a crear un corredor ferroviario interoceánico. Además, la Corporación Andina de Fomento y el Gobierno de la Argentina han aprobado

préstamos al Paraguay para su programa de integración ferroviaria con la Argentina, cuyo valor asciende a 166 millones de dólares.

C. Comercio internacional y facilitación del comercio

42. La ubicación de las actividades productivas es un importante factor determinante de los costos del transporte, pues define la distancia entre los productores y los consumidores. Aunque la distancia de los mercados principales impone gastos adicionales al comercio, el transporte internacional puede reducir las desventajas económicas conexas. Los costos comerciales han disminuido en todo el mundo gracias al descenso de los costos del transporte y las comunicaciones, y al logro de una mayor calidad y celeridad. Sin embargo, no todos los países se han beneficiado por igual. Los costos del transporte han disminuido más rápidamente donde hay una mayor demanda de servicios de transporte. Al aumentar el volumen de los productos comerciados aumenta también la competitividad y se pueden obtener economías de escala en el sector del transporte. La reducción así obtenida de los costos comerciales y de transporte estimula el comercio y permite un mayor intercambio y especialización. Aunque algunos países en desarrollo han logrado ingresar a los mercados internacionales y se han beneficiado de la reducción de los costos del transporte, la mayoría de ellos no han podido hacerlo. Los 31 países en desarrollo sin litoral se encuentran en este segundo grupo y siguen enfrentando dificultades en sus intentos de aprovechar las oportunidades comerciales y acceder a los mercados mundiales para promover el desarrollo y el crecimiento económico.

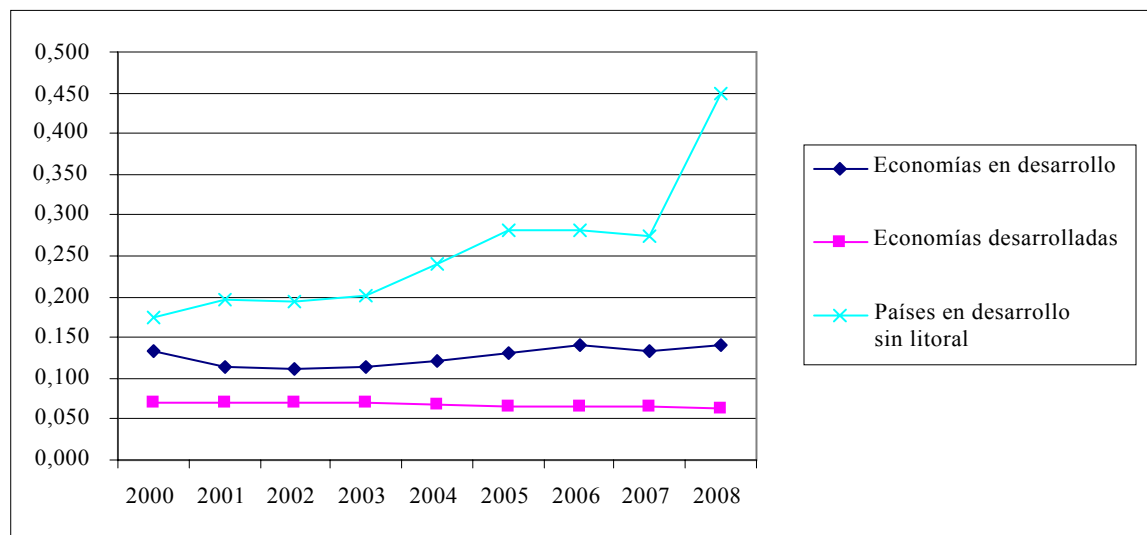
43. Durante los siete años de aplicación del Programa de Acción de Almaty, el grupo de países en desarrollo sin litoral han conseguido mejorar el desempeño del sector de las exportaciones: el valor nominal de las mercancías exportadas aumentó de 33.000 millones de dólares en 2003 a 153.000 millones en 2008. Sin embargo, ese crecimiento extraordinario de las exportaciones solo se registró en unos pocos países en desarrollo sin litoral, impulsado en gran medida por el auge de los precios de los productos básicos, en particular del petróleo y los minerales. De hecho, el valor combinado de las exportaciones de Kazajstán y Azerbaiyán representó el 78% del monto total de las exportaciones del grupo. Los países en desarrollo sin litoral siguen estando mayormente marginados de la economía mundial, como lo indica la participación muy escasa que han tenido siempre en el comercio mundial de mercancías, que se mantiene en un nivel inferior al 1% y que llegaba al 0,96% en 2008, habiendo ascendido del 0,45% registrado en 2003 (véase el anexo, cuadro 4).

44. La estructura de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral, que en general dependen de unos pocos productos básicos voluminosos, primordialmente productos agrícolas y mineros, es también un factor importante que debe tenerse en cuenta. Como se indica en el gráfico siguiente, las tasas de concentración de las exportaciones de los países en desarrollo se han mantenido relativamente estables desde el año 2000, pero las de los países en desarrollo sin litoral han aumentado notablemente debido a la mayor demanda mundial de minerales y combustibles. Esto indica claramente la poca diversificación de sus exportaciones y pone de relieve la vulnerabilidad de estos países a las perturbaciones externas. Un cambio de la combinación de exportaciones hacia una mayor participación de los servicios y productos que representan “bienes de escaso volumen y gran valor” ayudaría a reducir los gastos de transacción adicionales que supone el comercio internacional para estos países debido a la distancia que los separa de los mercados y a los

obstáculos del tránsito. En un mundo inestable, las políticas de diversificación de las exportaciones también revisten importancia crítica para que los países en desarrollo sin litoral sean menos vulnerables a las perturbaciones del comercio y la pérdida de ingresos de exportación.

Gráfico 2
Coefficientes de concentración de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral y otros grupos de países, 2000-2008

(Índice Herfindhal-Hirschmann)



Fuente: *Manual de Estadísticas de la UNCTAD*.

45. La escasa diversificación del sector productivo y de las exportaciones expuso al grupo a los graves efectos del desplome de los precios de los productos básicos en 2008/2009 que, según se estima, redujo drásticamente el volumen del comercio mundial, en un 11% en 2009⁸. Un análisis de los efectos comerciales de la crisis realizado por el Centro de Comercio Internacional determinó que los países en desarrollo sin litoral habían experimentado la mayor disminución del valor de las exportaciones dirigidas a los países de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), equivalente a un 34,2%, en comparación con los países en desarrollo en conjunto, cuyas exportaciones a los países de la OCDE se habían reducido en un 18,1% (sin incluir las exportaciones de armas y minerales). Una disminución tan grande de las exportaciones durante la crisis pone de relieve el alto grado de vulnerabilidad de los países en desarrollo sin litoral a las perturbaciones externas, y la estructura no diversificada de sus exportaciones.

46. Los sistemas arancelarios preferenciales que benefician a los países en desarrollo sin litoral continúan ofreciendo oportunidades de acceso a los mercados, libres de aranceles y de cuotas, a más del 90% de sus exportaciones, excluidos los armamentos. Las preferencias arancelarias ofrecen a los productos de los países en desarrollo sin litoral una ventaja de precios en los mercados de los países

⁸ Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, *Situación y perspectivas de la economía mundial, 2010: Actualización de mediados de 2010*.

desarrollados, ventaja que necesitan con apremio. Sin embargo, el aprovechamiento de esas condiciones a menudo ha estado restringido a unos pocos productos de exportación. Además, solo el 40,5% del valor total de las exportaciones (sin incluir armas y minerales) está vinculado a los países de la OCDE. La aplicación de preferencias arancelarias a las exportaciones existentes también se ve gravemente impedida por la aplicación de normas de origen engorrosas y no armonizadas, que no guardan proporción con el nivel de desarrollo de los países beneficiarios (véase el cuadro 1 *infra*). En 2008, las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral al Canadá, los Estados Unidos de América y Europa ascendieron a cerca de 66.000 millones de dólares (sin incluir armas y minerales). De esa suma, 12.000 millones de dólares podían optar a tratamiento preferencial. No obstante, los exportadores de los países en desarrollo sin litoral pagaron aranceles aduaneros completos sobre 2.800 millones de dólares. En términos porcentuales, el grupo de los países en desarrollo sin litoral muestra la menor tasa de utilización de las preferencias (77,1%) en comparación con los países menos adelantados (89%) y los países en desarrollo en conjunto (81,5%), aún al excluir las armas y los minerales (69, 9%).

Cuadro 1
Preferencias arancelarias y su utilización en 2008

(En millones de dólares EE.UU.)

Grupo exportador	Monto total de las exportaciones	Exportaciones exentas de derechos (NMF=0%)	Exportaciones sujetas al pago de derechos	Exportaciones susceptibles de tratamiento preferencial	Exportaciones inscritas actualmente en el régimen preferencial	Tasa de utilización (porcentaje)	Tasa de utilización (sin incluir armas y minerales) (porcentaje)
Países en desarrollo, sin incluir el Brasil, la Federación de Rusia, la India y China	1 010 570	569 882	141 887	291 031	237 047	81,1	77,2
Países menos adelantados	74 305	27 590	6 230	40 375	35 930	89,0	81,0
Países en desarrollo sin litoral	65 973	4 800	4 800	12 010	9 262	77,1	69,9

Fuente: Centro de Comercio Internacional.

47. Las normas de origen preferenciales pueden ser muy complejas y restrictivas, especialmente para aquellos productos que tienen más interés para los países en desarrollo vulnerables. Una práctica modelo a ese respecto es el sistema generalizado de preferencias del Canadá, que se caracteriza por emplear principalmente un solo método de determinación del origen y por la aplicación generosa de los requisitos de acumulación. La Comisión Europea examina actualmente disposiciones legislativas para modificar sus normas de origen preferenciales en función de los criterios de simplificación y de fomento del desarrollo, para ofrecer a los países beneficiarios posibilidades efectivas de acceder al tratamiento arancelario preferencial y estimular su desarrollo industrial.

48. La facilitación del comercio ha pasado a ser el instrumento de política comercial más importante para aprovechar los beneficios del comercio internacional en el entorno mundial, donde los aranceles y cuotas se han reducido y representan un menor obstáculo al comercio. Hay amplias muestras de que la modernización del comercio, la lucha contra la corrupción, y la armonización de los procedimientos de cruce transfronterizo a lo largo de los corredores de transporte internacionales

pueden reducir de inmediato la distancia económica, ahorrar tiempo y aumentar la confiabilidad de las cadenas logísticas y de suministro. Los países en desarrollo sin litoral han reconocido esto desde hace mucho tiempo y han participado activamente en las negociaciones sobre facilitación del comercio en el marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC), desde sus inicios.

49. Las negociaciones sobre la facilitación del comercio son singulares en el contexto de la Ronda de Doha por varios motivos. Han sido uno de los pocos foros en que se han logrado progresos sustanciales. Ya hay un primer borrador de un texto de negociación consolidado, basado en las sugerencias y propuestas de todos los miembros, que consta de 16 artículos que comprenden unas 50 medidas. Con todo, el rasgo más notable de esas negociaciones es el compromiso de los miembros de la Organización Mundial del Comercio de proporcionar amplia asistencia técnica a los países en desarrollo para ayudarles a negociar eficazmente en las reuniones y ayudarles también en la aplicación de lo acordado. En cuanto a este último aspecto, el mandato de negociación establece que si no se presta asistencia técnica, el miembro que la necesite no estará obligado a pasar a la ejecución. En vista de la etapa muy avanzada en que se encuentran las negociaciones sobre la facilitación del comercio, seguramente serán uno de los primeros resultados de la Ronda de Doha, y no deben demorarse por las negociaciones restantes de la Ronda.

50. El grupo de los países en desarrollo sin litoral adquirió mayor cohesión a raíz de la Tercera Reunión de sus ministros de comercio, que tuvo lugar en Swazilandia en octubre de 2009, en torno al tema del “Fortalecimiento de la competitividad comercial en tiempos de una crisis económica mundial”. Los ministros de comercio y otros altos funcionarios gubernamentales de los países en desarrollo sin litoral se reunieron para analizar los adelantos logrados desde la reunión ministerial celebrada en Ulaanbaatar en 2007 y examinar políticas y medidas para abordar con más eficacia los problemas que enfrentan sus países en el empeño de obtener mayor provecho del comercio internacional. La reunión se facilitó gracias a la contribución económica y sustantiva de la Oficina del Alto Representante. El documento final de la reunión ministerial, la Declaración de Ezulwini, es la plataforma política más reciente del grupo en materia comercial.

D. Medidas internacionales de apoyo

51. La comunidad internacional reconoce que la aplicación oportuna y eficaz de las prioridades del Programa de Acción de Almaty solo se puede lograr mediante los esfuerzos concertados y la colaboración de todos los interesados. El establecimiento de sistemas eficientes de transporte de tránsito en las regiones sin litoral del mundo daría un estímulo importante al crecimiento económico, el mejoramiento de las condiciones de vida, la ampliación del comercio, un mejor acceso a oportunidades de empleo y una mayor integración social en muchos de los países en desarrollo más remotos y desfavorecidos. El transporte y la facilitación del comercio son actividades propiciatorias a las que se debe dar atención prioritaria en las estrategias de desarrollo nacionales y regionales, con el fin de proporcionar a los países en desarrollo sin litoral el enlace que tanto necesitan a las cadenas de producción y los mercados mundiales.

52. Se precisan inversiones masivas en infraestructura transfronteriza para que los países en desarrollo sin litoral puedan realizar su potencial económico. La CESPAP estima que se necesitarán inversiones por un valor aproximado de 24.000 millones de dólares para construir 8.200 km de conexiones que faltan en la Red del Ferrocarril Transasiático, incluidos unos 9.000 millones de dólares para 2.600 km de conexiones faltantes en los países en desarrollo sin litoral. Según una evaluación reciente, cerca del 70% de los corredores comerciales en el África subsahariana que comunican a los 15 países sin litoral con los principales puertos marítimos se encuentran en condiciones buenas o regulares, y los donantes bilaterales y multilaterales destinan cada vez más recursos al mejoramiento de la infraestructura física a lo largo de las rutas. Se calcula que las obras necesarias para poner en buenas condiciones el 30% restante de los corredores costarán unos 1.500 millones de dólares, y que los costos de mantenimiento ascenderán a cerca de 1.000 millones de dólares anuales. El largo descuido hace necesario invertir 3.000 millones de dólares para sufragar las obras atrasadas de conservación de los ferrocarriles en el África subsahariana.

53. Pese a todo ello, las inversiones en transporte y en infraestructura de tránsito exigen un cierto volumen de intercambio para ser comercialmente viables. Si el volumen del comercio es escaso, los servicios de transporte serán menos frecuentes y habrá menos competencia. La imposibilidad de obtener economías de escala genera costos de transporte más altos, lo que a su vez lleva a una disminución de los volúmenes comerciales. Una dificultad que se plantea a muchos países en desarrollo sin litoral es que el escaso volumen del comercio a menudo no justifica económicamente la inversión en tecnologías e infraestructura, ya sea en el propio país en desarrollo sin litoral o en el país de tránsito vecino. Para superar esas limitaciones, estos países deben buscar cada vez más recursos para financiar proyectos comerciales y de infraestructura de transporte integrados, orientados hacia la creación de corredores subregionales.

54. La proporción de la asistencia oficial para el desarrollo asignada a los sectores del transporte, el almacenamiento y las comunicaciones en los países en desarrollo sin litoral aumentó al 8%, en promedio, para todo el grupo en 2008, con niveles máximos de más del 30% en los casos de Mongolia, el Paraguay, Swazilandia y Uzbekistán, lo que confirma la tendencia reciente hacia una mayor concentración en la ayuda para el comercio y los gastos en infraestructura.

55. Al reafirmar las instituciones africanas su compromiso de aunar esfuerzos para ampliar la infraestructura regional, de conformidad con el Programa de Desarrollo de la Infraestructura en África, ha habido un aumento sustancial de la financiación para el desarrollo de infraestructura. El monto total de los compromisos de financiación externa para sufragar proyectos de infraestructura en África aumentó a cerca de 40.000 millones de dólares en 2009, pese a los efectos de la desaceleración de la economía mundial. Las inversiones de los miembros del Consorcio para la Infraestructura en África por sí solas aumentaron en un 45%, de 13.700 millones de dólares en 2008 a 19.500 millones en 2009.

56. Esa tendencia positiva se refleja también en el progreso de la iniciativa de Ayuda para el Comercio, que puede proporcionar un fuerte impulso a los países en desarrollo sin litoral para ayudarlos a superar algunos de sus más graves impedimentos al comercio. Los embotellamientos a lo largo de los corredores regionales del transporte terrestre y el desarrollo de la infraestructura comercial y

del transporte son problemas a los que se podría dar solución recurriendo a la iniciativa. Los datos preliminares para 2008 indican un aumento constante de la ayuda para el comercio, de alrededor del 10% en valores reales, con compromisos que alcanzan los 41.700 millones de dólares, según la OCDE. Más del 70% de los fondos de la Ayuda para el Comercio en 2008 se destinaron a los 20 principales países receptores, entre los que figuraban el Afganistán, Etiopía, Malí y Mongolia. Los principales proveedores de fondos fueron el Japón, los Estados Unidos de América, la Unión Europea, el Banco Mundial y Alemania. Asegurar el desembolso puntual y constante de los compromisos actuales de ayuda comercial a los países en desarrollo debe ser una tarea prioritaria para garantizar la ejecución ininterrumpida de los programas en curso de la iniciativa de Ayuda para el Comercio, con lo que se ayudaría a los países en desarrollo sin litoral a mitigar algunos de los efectos de la crisis económica y a aprovechar más plenamente la recuperación comercial en curso.

57. La mayor atención que dedican los países en desarrollo a los asuntos comerciales se refleja también en la expansión de las actividades y las inversiones relacionadas con el comercio por parte del Grupo del Banco Mundial. Los préstamos del Banco Mundial relacionados con el comercio se han duplicado con creces desde 2002, de 550 millones en ese año a cerca de 1.400 millones de dólares en 2008. Los préstamos en condiciones de favor han aumentado en más de un 50%. Entre los proyectos aprobados que se financian mediante el Servicio de facilitación del comercio recientemente establecido por el Banco Mundial, unos 6 millones de dólares se invirtieron en países en desarrollo sin litoral y de tránsito en Asia y África para fortalecer la calidad de los sistemas de facilitación del comercio y reducir los costos comerciales, lo que a su vez mejora la competitividad de esos países en los mercados mundiales.

58. Las asociaciones entre el sector público y los sectores comerciales pertinentes revisten importancia crítica para aumentar la eficacia y sostenibilidad de las infraestructuras y los servicios comerciales y de transporte en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. En el segundo período de sesiones de la Reunión multianual de expertos de la UNCTAD sobre el transporte y la facilitación del comercio, celebrada del 8 al 10 de diciembre de 2009, se señaló que los gobiernos buscan cada vez más la colaboración del sector privado para la financiación, la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de esas infraestructuras y esos servicios. En el contexto de la crisis económica actual, tanto el sector público como el sector privado han visto reducidas sus posibilidades de obtener financiación y ello ha repercutido en la ejecución de nuevos proyectos de infraestructura portuaria y de aeropuertos. Es importante que los dos sectores colaboren estrechamente para evitar que la actual reducción cíclica de las inversiones en el sector del transporte produzca limitaciones de la capacidad y obstáculos al comercio en el futuro.

59. En vista del papel fundamental que cumplen las plataformas de colaboración para la facilitación del comercio en la tarea de movilizar la participación de los organismos gubernamentales y las entidades del sector privado, las organizaciones internacionales han reforzado su apoyo al establecimiento de esas plataformas y a sus actividades. La UNCTAD y la Comisión Económica para Europa (CEPE) crearon un centro de compilación de datos en la web, donde hasta ahora 13 países, entre ellos 5 países en desarrollo sin litoral, comparten información sobre la estructura y el alcance de las actividades de sus equipos de tareas nacionales, lo que ayuda a las organizaciones a entender las dificultades que enfrentan esos equipos,

con el fin de prestarles apoyo apropiado para reforzar su capacidad. El Programa de Políticas de Transporte para el África Subsahariana preparó una nota de orientación sobre la constitución de grupos para los corredores de transporte y el apoyo que requieren, y ha prestado asistencia al Comité de Coordinación del Transporte de las comunidades económicas regionales para formular un plan de ejecución de sus actividades relativas al transporte que comprende, entre otras cosas, la creación de grupos de observación de prácticas anómalas, puestos fronterizos de única parada y comités encargados de los corredores, y la armonización de los reglamentos de los puestos fronterizos.

60. El Banco Africano de Desarrollo, el Organismo Francés de Desarrollo, la Comisión Europea y el Banco Mundial han apoyado una nueva iniciativa importante de reforma del sistema de tránsito, introducida para facilitar el tráfico de tránsito por el Camerún hacia el Chad y la República Centroafricana, un corredor en el que se registran los más altos costos del transporte internacional y las peores condiciones logísticas en los países en desarrollo. Los principales elementos de la reforma son la introducción de un documento de tránsito único, la eliminación de todos los puestos de control en los caminos y la utilización de la tecnología de la información basada en el Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) de la UNCTAD. Se espera que la reforma prevista del sistema de tránsito rinda beneficios sustanciales, en términos de una mayor previsibilidad y la reducción de los tiempos de tramitación y de los precios.

61. El Banco Asiático de Desarrollo siguió cumpliendo un papel importante en la aplicación del Programa de Acción de Almaty en la región a través de sus múltiples actividades. Aumentaron los recursos y la financiación asignados a los proyectos regionales de infraestructura del transporte de tránsito en los países miembros del organismo de Cooperación Económica Regional para el Asia Central (CAREC) (a saber, el Afganistán, Azerbaiyán, Kazajstán, Kirguistán, Mongolia, Tayikistán y Uzbekistán), para mejorar las redes viales internas y las redes fronterizas, y en los países del Asia meridional (esto es, en Bhután y Nepal), con el fin de lograr una mayor conectividad con la India y Bangladesh. El Banco proporcionó asistencia a la República Democrática Popular Lao para mejorar la conectividad con los países vecinos que participan en el Programa de Cooperación Económica de la subregión del Gran Mekong, mediante la aplicación del Acuerdo sobre el Transporte Transfronterizo, que dispone la inspección en una ventanilla y parada única en los puestos de control fronterizos y que permitirá a los países de la subregión beneficiarse de una reducción de los costos del transporte, una mayor circulación de bienes y personas y oportunidades más amplias para el comercio y las inversiones transfronterizas.

62. Las mejoras de las políticas de tránsito y de la facilitación del comercio han sido desde hace mucho tiempo objetivos prioritarios de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que elabora y mantiene instrumentos y recomendaciones para simplificar y normalizar los trámites aduaneros. Nueve países en desarrollo sin litoral son actualmente signatarios del Convenio revisado de Kyoto para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros y otros seis están tramitando la adhesión. Varios países en desarrollo sin litoral han adoptado las disposiciones del Convenio revisado de Kyoto, aunque no se han adherido a él. Una gran mayoría de las propuestas sobre facilitación del comercio presentadas a la Organización Mundial del Comercio durante la Ronda de Doha son compatibles con las disposiciones del Convenio. El programa más importante de la Organización

Mundial de Aduanas para el fomento de la capacidad, que beneficia a más de 20 países en desarrollo sin litoral, es el Programa Colón, dirigido a lograr la plena aplicación del Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio mundial (SAFE), y que además forma parte de los preparativos para el posible documento final de las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio y sirve también de apoyo para la aplicación de otras normas de esa organización.

V. Ejecución y examen

63. En el Programa de Acción de Almaty se resaltó que el logro de sus objetivos dependería de manera crítica del eficaz funcionamiento de las disposiciones para su ejecución y examen a nivel subregional, regional y mundial. La cooperación bilateral, subregional y regional es la condición sine qua non para establecer sistemas de transporte de tránsito eficientes y debe promoverse en interés mutuo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, con el apoyo de la comunidad internacional, como se reiteró en la declaración de la reunión de alto nivel del sexagésimo tercer período de sesiones de la Asamblea General dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty.

64. La Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo siguió intensificando su asistencia a los países en desarrollo sin litoral mediante una mayor movilización del apoyo de la comunidad internacional y del sistema de las Naciones Unidas y actividades de sensibilización. En consonancia con la declaración del examen de mitad de período, la Oficina del Alto Representante prestó ayuda sustancial al grupo de países en desarrollo sin litoral en la formulación de un proyecto de acuerdo intergubernamental sobre el centro de estudio internacional sobre los países en desarrollo sin litoral, que será un centro de excelencia para la investigación y el asesoramiento normativo de alta calidad y contribuirá al fortalecimiento de la capacidad de análisis de los países en desarrollo sin litoral. La Oficina también hizo una aportación al 18° 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. La Oficina destacó en esa reunión las necesidades especiales de los ocho países sin litoral que son miembros de la OSCE y de dos países en litoral que asistían como observadores.

65. Las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas siguieron trabajando en la elaboración de indicadores internacionalmente aceptables para medir el progreso de la aplicación del Programa de Acción de Almaty. La Oficina del Alto Representante recopiló estadísticas revisadas con los últimos datos disponibles sobre las variables macroeconómicas, la asistencia oficial para el desarrollo, la sostenibilidad de la deuda, la participación en el comercio internacional y algunos indicadores relativos a la infraestructura del transporte. La metodología sobre la relación tiempo/costo-distancia elaborada por la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) se siguió aplicando para supervisar el funcionamiento de los corredores y los cruces fronterizos en Asia. La metodología se actualizó para su aplicación específica al transporte de tránsito entre Ventiane (República Democrática Popular Lao) y el puerto de Laem Chabang en Tailandia. Con la asistencia del Banco Asiático de Desarrollo, los miembros del CAREC, entre ellos

varios países sin litoral, aplicaron la metodología a los corredores del CAREC en 2009 y determinaron los aspectos en que se deberían introducir mejoras.

VI. Conclusiones y recomendaciones

66. Los sistemas de transporte eficientes y confiables, que constituyen el elemento central del marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito que representa el Programa de Acción de Almaty, cumplen una función decisiva para el progreso económico y social de los países en desarrollo sin litoral, su cooperación pacífica con los vecinos de tránsito y el cumplimiento de sus objetivos de desarrollo.

67. **La comunidad internacional debe atender a las particulares inquietudes y necesidades de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, suministrándoles apoyo financiero más cuantioso, oportuno y sostenible para ayudarles a avanzar más rápidamente hacia el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y fortalecer su capacidad de mitigar los efectos del cambio climático y de adaptarse a ellos. En ese contexto, es necesario seguir desarrollando indicadores de las alianzas mundiales establecidas para hacer frente a las necesidades especiales de los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo.**

68. **Algunas soluciones críticas de los escollos del transporte de tránsito que podrían rendir beneficios inmediatos a los países en desarrollo sin litoral, así como a los países en desarrollo costeros, consistirían en la reorganización del sistema de tránsito para simplificar y armonizar los requisitos de documentación, la creación de puestos fronterizos de parada única para evitar la duplicación de trámites, la automatización de las aduanas para reducir el contacto directo con los funcionarios, la reforma de los reglamentos del transporte terrestre para promover la competencia, y el establecimiento de centros de despacho de aduanas en el interior de los países o de puertos secos para adelantar los trámites aduaneros.**

69. **No puede exagerarse la importancia de seguir fortaleciendo la cooperación y colaboración estrecha y efectiva entre los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito, en los planos regional, subregional y bilateral. Los acuerdos de cooperación institucional para la facilitación del comercio y del transporte deben reforzarse con el fin de establecer marcos regulatorios claros y armonizados para promover y respaldar las iniciativas en los corredores o a nivel regional. La participación del sector privado es decisiva para el éxito de los proyectos de reforma de las políticas comerciales y relativas al transporte de tránsito. La UNCTAD y las comisiones económicas y organizaciones regionales deben intensificar sus actividades de apoyo y de fomento de la capacidad a ese respecto.**

70. **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 deberían intensificar su apoyo a los esfuerzos encaminados a elaborar y concertar un acuerdo intergubernamental sobre la Carretera Transafricana.**

71. Deben elaborarse indicadores para la supervisión de los corredores que sean generalmente aceptados, con el fin de determinar el funcionamiento de los corredores comerciales que comunican a los países en desarrollo sin litoral con los puertos marítimos y el progreso logrado en la modificación de las prácticas de facilitación de la logística y el comercio. La Oficina del Alto Representante, las comisiones regionales, el Banco Mundial y las organizaciones subregionales competentes deben cooperar en la concertación de un acuerdo internacional sobre la utilización de un marco común para la supervisión de los corredores.

72. La comunidad internacional debería proporcionar un mayor acceso a los mercados a los bienes provenientes de los países en desarrollo sin litoral, para reducir los altos costos de las transacciones comerciales que se derivan de su situación geográfica desfavorable. Esto debe ir acompañado de la amplia aplicación de normas de origen preferenciales transparentes y que propicien el desarrollo, para incrementar la utilización de los planes preferenciales existentes y proporcionar un incentivo adicional a la inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral. Se debe prestar de inmediato una mayor asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral para que puedan participar de manera efectiva en las negociaciones comerciales en el marco de la Organización Mundial del Comercio, en particular las relacionadas con la facilitación del comercio y la aplicación de su acuerdo futuro.

73. Los países en desarrollo sin litoral pueden beneficiarse inmensamente si establecen una relación más estrecha entre la ayuda para el comercio y la aplicación de las prioridades del Programa de Acción de Almaty, en particular el desarrollo de la infraestructura comercial y del transporte y la implantación de medidas de facilitación del comercio. Para ello, los países en desarrollo sin litoral deben influir en mayor grado en la iniciativa de ayuda para el comercio, incorporando el comercio en sus estrategias de desarrollo nacionales y regionales.

74. Los países donantes y las instituciones financieras y de desarrollo deben seguir aportando recursos financieros crecientes a los proyectos de infraestructura del transporte de tránsito y facilitación del comercio en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, para mejorar la conectividad intrarregional, concluir las obras de conexión faltantes y asegurar el funcionamiento adecuado de los corredores estratégicos al mar. Si bien hay que destacar el aumento considerable de la ayuda para el comercio observado recientemente, el alcance y la previsibilidad de los recursos siguen siendo motivo de inquietud. Las comunidades económicas regionales deberían reforzar la coordinación de sus políticas y la cooperación estratégica con los donantes bilaterales y multilaterales para mejorar la asignación efectiva de la ayuda para el comercio a proyectos de integración regional.

75. 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.

Anexo estadístico

Cuadro 1
Producto interno bruto (PIB)

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Estimaciones del PIB a precios constantes de 1990 (en millones de dólares EE.UU.)</i>					<i>PIB per cápita (en dólares EE.UU. corrientes)</i>	<i>Crecimiento medio anual del PIB (porcentaje)</i>			
	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2008</i>	<i>2000-2003</i>	<i>2003-2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>
Afganistán	2 713	5 420	7 553	8 775	9 069	466	25,9	11,7	16,2	3,4
Armenia	1 464	2 070	2 957	3 366	3 596	3 877	12,3	12,6	13,8	6,8
Azerbaiyán	3 835	5 179	9 700	12 130	13 443	5 298	10,5	23,3	25,1	10,8
Bhután	468	594	718	871	929	1 933	8,3	6,5	21,4	6,6
Bolivia (Estado Plurinacional de)	7 047	7 542	8 598	8 991	9 543	1 723	2,3	4,5	4,6	6,2
Botswana	6 337	7 655	8 713	9 170	9 475	6 108	6,5	4,4	5,3	3,3
Burkina Faso	5 181	6 274	7 417	7 685	8 031	522	6,6	5,7	3,6	4,5
Burundi	970	1 023	1 132	1 173	1 226	138	1,8	3,5	3,6	4,5
Chad	2 172	3 004	4 341	4 347	4 362	765	11,4	13,1	0,2	0,3
Etiopía	14 938	16 068	22 617	25 136	27 978	319	2,5	12,1	11,1	11,3
ex República Yugoslava de Macedonia	4 215	4 173	4 700	4 979	5 243	4 407	-0,3	4,0	5,9	5,3
Kazajstán	20 594	28 058	37 298	40 541	41 879	8 535	10,9	10,0	8,7	3,3
Kirguistán	1 737	1 958	2 156	2 341	2 518	934	4,1	3,3	8,5	7,6
Lesotho	846	921	1 048	1 101	1 140	788	2,9	4,4	5,1	3,5
Malawi	3 148	3 252	3 981	4 296	4 615	278	1,1	7,0	7,9	7,4
Mali	3 742	4 699	5 368	5 598	5 863	677	7,9	4,5	4,3	4,7
Mongolia	1 448	1 671	2 153	2 373	2 583	1 991	4,9	8,8	10,2	8,9
Nepal	6 676	7 273	8 027	8 405	8 875	465	2,9	3,3	4,7	5,6
Niger	3 268	3 982	4 531	4 680	4 956	354	6,8	4,4	3,3	5,9
Paraguay	5 442	5 765	6 442	6 878	7 277	2 581	1,9	3,8	6,8	5,8
República Centroafricana	1 690	1 556	1 677	1 740	1 778	464	-2,7	2,5	3,7	2,2
República de Moldova	1 380	1 684	2 037	2 098	2 249	1 664	6,9	6,5	3,0	7,2
República Democrática Popular Lao	1 593	1 887	2 344	2 529	2 719	858	5,8	7,5	7,9	7,5
Rwanda	2 646	3 093	3 749	4 045	4 500	458	5,3	6,6	7,9	11,2
Swazilandia	1 398	1 495	1 628	1 692	1 736	2 369	2,3	2,9	4,0	2,6
Tayikistán	1 091	1 472	1 555	1 602	1 728	363	10,5	1,8	3,0	7,9
Turkmenistán	2 413	2 606	3 446	3 846	4 223	1 754	2,6	9,8	11,6	9,8
Uganda	7 895	9 334	11 630	12 636	13 841	500	5,7	7,6	8,6	9,5
Uzbekistán	14 469	16 448	20 338	22 270	24 052	946	4,4	7,3	9,5	8,0
Zambia	4 002	4 523	5 367	5 679	6 037	1 144	4,2	5,9	5,8	6,3
Zimbabwe	9 267	7 743	7 082	6 650	5 813	314	-5,8	-2,9	-6,1	-12,6
Países en desarrollo sin litoral	144 084	168 425	210 304	227 623	241 272	1 113	5,3	7,7	8,2	6,0
Países en desarrollo de tránsito	3 779 890	4 376 933	5 537 853	6 033 051	6 438 442	2 662	5,0	8,2	8,9	6,7
Países en desarrollo	6 523 995	7 360 564	9 046 038	9 731 415	10 258 880	3 165	4,1	7,1	7,6	5,4

Fuente: División de Estadística de las Naciones Unidas, National Accounts Main Aggregates Database, <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (consultada el 1 de febrero de 2010).

Cuadro 2

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

Países en desarrollo sin litoral	Sumas netas recibidas en concepto de AOD (en millones de dólares EE.UU. corriente) ^a					AOD/INB (porcentaje)	Asistencia de los donantes para el transporte, el almacenamiento y las comunicaciones (en millones de dólares EE.UU. corrientes) ^b		
	2003	2005	2006	2007	2008	2008	2003	2006	2008
Afganistán	1 591	2 736	2 956	3 965	4 865	..	94	191	473
Armenia	254	170	216	350	303	2,4	14	2	12
Azerbaiyán	301	217	206	225	235	0,6	3	13	13
Bhután	77	90	102	90	87	6,2	11	15	7
Bolivia (Estado Plurinacional de)	938	643	843	477	628	3,9	27	14	13
Botswana	28	48	69	108	716	5,6	0	0	0
Burkina Faso	526	694	869	951	998	12,6	46	60	43
Burundi	228	363	410	473	509	43,9	3	15	36
Chad	252	380	282	354	416	6,2	36	32	58
Etiopía	1 605	1 910	1 941	2 563	3 327	12,5	114	203	318
ex República Yugoslava de Macedonia	266	227	205	201	221	2,3	0	2	8
Kazajstán	278	228	170	204	333	0,3	59	4	1
Kirguistán	200	268	311	275	360	8,3	9	3	10
Lesotho	79	67	71	129	143	7,0	17	9	16
Malawi	515	573	682	742	913	21,5	29	2	0
Mali	559	704	824	1 020	964	11,4	48	14	34
Mongolia	252	215	202	239	246	4,8	33	68	81
Nepal	467	424	511	602	716	5,6	40	1	4
Niger	461	520	518	542	605	11,3	21	9	12
Paraguay	51	51	56	108	134	0,8	2	38	64
República Centrafricana	51	89	134	177	256	13,2	3	9	5
República de Moldova	122	169	230	267	299	4,5	1	6	61
República Democrática Popular Lao	301	302	364	396	496	10,0	55	43	36
Rwanda	335	577	581	722	931	21,1	9	2	18
Swazilandia	40	47	35	51	67	2,5	1	25	57
Tayikistán	148	251	241	222	291	5,8	0	10	0
Turkmenistán	29	30	25	28	18	0,1	0	0	0
Uganda	997	1 191	1 539	1 737	1 657	11,7	26	64	189
Uzbekistán	195	170	149	170	187	0,7	1	9	55
Zambia	759	1 166	1 419	998	1 086	8,4	55	77	78
Zimbabwe	187	373	278	479	611	..	1	1	0
Países en desarrollo sin litoral	12 092	14 893	16 437	18 864	22 617	5,6	759	945	1 706
Países en desarrollo de tránsito	20 325	25 953	32 798	26 285	28 033	..	2 538	3 416	5 414

Fuente: Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, Dirección de Cooperación para el Desarrollo, *Statistical Annex of the 2010 Development Cooperation Report*, cuadro 25, y Database on Aid Activities (Creditor Reporting System, en línea), <http://stats.oecd.org> (consultados el 5 de febrero de 2010).

^a Comprende las corrientes netas de AOD 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 para los que hay datos disponibles.

^b Comité de Asistencia para el Desarrollo de la OCDE y organizaciones multilaterales donantes.

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 (IADM)

Países en desarrollo sin litoral	Deuda externa total (porcentaje del INB)			Total del servicio de la deuda (como porcentaje de las exportaciones de bienes y servicios e ingresos)			Alivio total de la deuda a febrero de 2010 (en millones de dólares EE.UU.)*		Situación respecto de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados, a febrero de 2010	
	2003	2007	2008	2003	2007	2008	Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados	IADM	Punto de decisión	Punto de culminación
Afganistán	..	..	21	..	..	..	600	..	Jul. 2007	Ene. 2010
Armenia	64	30	28	10,8	7,1	12,7	..	..
Azerbaiyán	25	12	11	6,4	0,7	0,9	..	..
Bhután	79	69	..	..	..	..	..	..
Bolivia (Estado Plurinacional de)	75	38	34	20,0	12,0	11,3	1 967	1 655	Feb. 2000	Jun. 2001
Botswana	7	3	3	1,3	0,9	..	..	..
Burkina Faso	41	22	21	..	..	..	818	638	Jul. 2000	Abr. 2002
Burundi	230	155	13	63,6	43,6	28,1	964	70	Ago. 2005	Ene. 2009
Chad	67	29	26	..	..	92,5	240	..	Mayo 2001	Flotante
Etiopía	86	14	11	7,0	4,1	2,8	2 726	1 512	Nov. 2001	Abr. 2004
ex República Yugoslava de Macedonia	41	49	50	12,9	..	8,7	..	..
Kazajstán	78	104	95	34,8	49,6	41,8	..	..
Kirguistán	109	65	57	19,8	6,8	8,2	..	..
Lesotho	54	34	33	8,0	7,0	2,5	..	..
Malawi	130	25	23	..	..	..	1 388	733	Dic. 2000	Ago. 2006
Malí	74	31	26	5,8	..	..	752	1 043	Sep. 2000	Mar. 2003
Mongolia	83	41	34	29,3	..	..	..	..
Nepal	50	35	29	6,1	4,5	3,6	..	..
Níger	76	23	18	7,5	..	..	953	542	Dic. 2000	Abr. 2004
Paraguay	58	29	26	11,8	6,2	4,8	..	..
República Centroafricana	92	57	49	..	..	..	638	146	Sep. 2007	Jun. 2009
República de Moldova	88	66	57	10,3	10,5	11,3	..	..
República Democrática Popular Lao	108	84	100	21,5	18,9	..	..	..
Rwanda	88	15	15	13,7	3,2	..	963	234	Dic. 2000	Abr. 2005
Swazilandia	21	13	14	1,3	1,9	..	..	..
Tayikistán	79	34	29	7,2	2,3	3,1	..	..
Turkmenistán	30	6	4	..	..	..	..	..
Uganda	70	14	16	7,2	3,1	1,7	1 520	1 879	Feb. 2000	Mayo 2000
Uzbekistán	49	17	14	..	..	..	..	..
Zambia	161	28	23	42,3	3,5	3,2	3 697	1 701	Dic. 2000	Abr. 2005
Zimbabwe	62	..	..	..	..	..	..	..
Países en desarrollo sin litoral	66	48	42	20,7	26,6	..	17 271	10 207		
Países en desarrollo de tránsito	30	19	17	18,9	8,5	..	24 373	8 258		

Fuente: World Development Indicators 10, cuadros 1.4 y 6.11, y WDI en línea, Banco Mundial (Washington, D.C., 2010), actualización en curso.

* Calculado en valores netos efectivos de fines de 2008.

Cuadro 4
Comercio internacional de mercancías, exportaciones e importaciones

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Exportaciones de mercancías (en millones de dólares EE.UU. corrientes)</i>			<i>Porcentaje mundial</i>			<i>Importaciones de mercancías (en millones de dólares EE.UU. corrientes)</i>			<i>Porcentaje mundial</i>		
	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>
Afganistán	–	–	580	–	–	0,00	–	–	2 514	–	–	0,02
Armenia	670	1 121	1 055	0,01	0,01	0,01	1 237	3 053	4 101	0,02	0,02	0,03
Azerbaiyán	2 592	6 058	47 756	0,03	0,04	0,30	2 626	5 712	7 162	0,03	0,04	0,04
Bhután	–	–	521	–	–	0,00	–	–	543	–	–	0,00
Bolivia (Estado Plurinacional de)	1 651	4 813	6 899	0,02	0,03	0,04	1 684	3 522	5 006	0,02	0,03	0,03
Botswana	3 802	5 073	4 838	0,05	0,04	0,03	3 964	3 987	5 099	0,05	0,03	0,03
Burkina Faso	314	–	–	0,00	–	–	786	–	–	0,01	–	–
Burundi	66	156	142	0,00	0,00	0,00	145	423	315	0,00	0,00	0,00
Chad	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Etiopía	513	1 277	1 602	0,01	0,01	0,01	2 686	5 809	8 680	0,04	0,04	0,05
ex República Yugoslava de Macedonia	1 367	3 356	–	0,02	0,02	–	2 306	5 228	6 852	0,03	0,04	0,04
Kazajstán	12 927	47 755	71 172	0,17	0,35	0,45	8 408	32 756	37 815	0,11	0,23	0,23
Kirguistán	582	1 134	–	0,01	0,01	–	717	2 417	–	0,01	0,02	–
Lesotho	479	–	–	0,01	–	–	1 115	–	–	0,01	–	–
Malawi	502	869	879	0,01	0,01	0,01	785	1 378	2 204	0,01	0,01	0,01
Mali	1 007	1 441	1 918	0,01	0,01	0,01	1 271	2 185	3 339	0,02	0,02	0,02
Mongolia	616	1 887	–	0,01	0,01	–	801	2 117	–	0,01	0,02	–
Nepal	653	–	–	0,01	–	–	1 802	–	–	0,02	–	–
Níger	259	550	503	0,00	0,00	0,00	566	956	1 247	0,01	0,01	0,01
Paraguay	1 242	2 745	4 390	0,02	0,02	0,03	2 228	5 841	8 977	0,03	0,04	0,06
República Centroafricana	66	–	–	0,00	–	–	100	–	–	0,00	–	–
República de Moldova	790	1 342	1 591	0,01	0,01	0,01	1 402	3 690	4 899	0,02	0,03	0,03
República Democrática Popular Lao	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Rwanda	50	183	398	0,00	0,00	0,00	261	697	1 146	0,00	0,00	0,01
Swazilandia	1 655	1 113	–	0,02	0,01	–	1 457	1 270	–	0,02	0,01	–
Tayikistán	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Turkmenistán	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Uganda	532	1 337	1 724	0,01	0,01	0,01	1 375	3 493	4 526	0,02	0,02	0,03
Uzbekistán	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zambia	980	4 617	5 099	0,01	0,03	0,03	1 574	4 007	5 060	0,02	0,03	0,03
Zimbabwe	–	3 308	1 694	–	0,02	0,01	–	3 442	2 832	–	0,02	0,02
Países en desarrollo sin litoral	33 314	90 136	152 763	0,45	0,65	0,96	39 297	91 981	112 317	0,52	0,66	0,70
Países en desarrollo de tránsito	932 141	2 226 119	2 500 542	12,50	16,13	15,70	881 377	2 018 426	2 329 887	11,6	14,4	14,4
Mundial	7 458 824	13 800 097	15 926 318				7 615 974	13 993 954	16 157 456			

Fuente: División de Estadística de las Naciones Unidas, Base de datos Comtrade, <http://comtrade.un.org/db/default.aspx> (consultada el 1 de febrero de 2010).

Cuadro 5
Algunos indicadores del transporte

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Carreteras</i>		<i>Ferrocarriles</i>	<i>Hidroviás</i>	<i>Oleoductos</i>	<i>Transporte aéreo</i>		
	<i>Kilómetros</i> <i>2000/2007</i>	<i>Pavimentadas</i> <i>(porcentaje)</i>	<i>Kilómetros</i> <i>2000/2008</i>	<i>Kilómetros</i> <i>2000/2007</i>	<i>Kilómetros</i> <i>2000/2007</i>	<i>Salidas (miles)</i>		
		<i>2000/2007</i>				<i>2000</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>
Afganistán	42 150	29	..	1 200 (<500 DWT)	466	3 400	..	..
Armenia	7 515	90	845	..	2 233	4 400	..	..
Azerbaiyán	59 141	49	2 099	..	4 785	8 000	12 000	12
Bhután	8 050	62	..	..	..	..	..	..
Bolivia (Estado Plurinacional de)	62 479	7	2 866	10 000	8 994	21 600	24 100	21
Botswana	25 798	33	888	..	..	6 700	7 400	6
Burkina Faso	92 495	4	622	..	..	3 400	1 600	1
Burundi	12 322	10	..	Lago Tanganyika	..	..	..	..
Chad	40 000	1	..	Estacional	250	1 500	..	..
Etiopía	42 429	13	..	..	..	26 600	37 500	40
ex República Yugoslava de Macedonia	13 840	..	699	..	388	8 000	..	..
Kazajstán	93 123	90	14 205	4 000	24 740	8 000	19 100	19
Kirguistán	34 000	91	417	600	270	6 100	4 900	4
Lesotho	5 940	18	..	..	..	..	..	..
Malawi	15 451	45	797	700	..	4 800	5 900	4
Mali	18 709	18	734	1 800	..	1 500	..	..
Mongolia	49 250	4	1 810	580 (estacional)	..	6 200	6 200	6
Nepal	17 280	57	59	..	..	12 100	6 900	7
Níger	18 951	21	..	300 (estacional)	..	1 500	..	..
Paraguay	29 500	51	36 ^a	3 100	..	7 600	10 400	11
República Centroafricana	24 307	..	..	2 800	..	1 500	..	..
República de Moldova	12 755	86	1 156	424	1 906	3 700	4 000	..
República Democrática Popular Lao	29 811	13	..	4 600	540	6 400	10 000	10
Rwanda	14 008	19	..	Lago Kivu (poco profundo)	..	..	..	..
Swazilandia	3 594	30	300	..	..	2 600	..	..
Tayikistán	27 767	..	616	200	587	4 000	7 900	8
Turkmenistán	24 000	81	3 181	1 300	7 864	21 900	15 600	16
Uganda	70 746	23	261	lagos	..	300	..	..
Uzbekistán	81 600	87	4 230	1 100	10 574	30 100	22 300	22
Zambia	66 781	22	1 273	2 250	771	6 100	6 400	4
Zimbabwe	97 267	19	2 583	Lago Kariba	270	13 600	7 300	6
Países en desarrollo sin litoral	1 141 059	36	34 192		63 002	221 600	209 500	

Fuente: Banco Mundial, *World Development Indicators 2010*, cuadro 5.10, y WDI en línea (Washington, D.C., 2010), consultados el 1 de marzo de 2010, y United States Central Intelligence Agency, *The World Factbook, Field Listings – Pipelines, Waterways*, <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html> (consultado el 1 de marzo de 2010).

^a Servicios de turismo.

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>Total</i>		<i>2008</i>
	<i>2000</i>	<i>2008</i>	<i>2000</i>	<i>2008</i>	<i>2000</i>	<i>2008</i>	
Afganistán	0,1	0,4	0,1	29,0	0,2	29,4	1,8
Armenia	17,8	20,3	2,3	100,0	20,1	120,3	6,2
Azerbaiyán	11,2	15,0	9,6	75,0	20,8	90,0	28,0
Bhután	1,0	4,0	...	36,6	...	40,6	6,6
Bolivia (Estado Plurinacional de)	6,8	7,1	11,8	49,8	18,6	56,9	10,8
Botswana	8,4	7,4	18,8	77,3	27,1	84,8	6,3
Burkina Faso	0,5	1,0	0,9	16,8	1,4	17,7	0,9
Burundi	0,3	0,4	0,8	6,0	1,1	6,3	0,8
Chad	0,1	0,1	0,4	16,6	0,5	16,7	1,2
Etiopía	0,5	1,1	0,1	2,4	0,6	3,5	0,5
ex República Yugoslava de Macedonia	27,7	22,4	18,1	122,6	45,8	145,0	41,5
Kazajstán	14,0	22,3	6,9	96,1	20,9	118,3	11,0
Kirguistán	7,8	9,1	1,0	62,7	8,8	71,8	15,7
Lesotho	1,6	3,2	7,7	28,4	9,3	31,5	3,6
Malawi	0,6	1,2	0,7	12,0	1,3	13,2	2,1
Malí	0,5	0,6	0,4	27,1	0,8	27,7	1,6
Mongolia	5,0	7,6	8,5	66,8	13,5	74,4	12,5
Nepal	1,3	2,8	0,1	14,6	1,4	17,4	1,7
Níger	0,2	0,4	0,5	12,9	0,6	13,4	0,5
Paraguay	4,8	7,9	29,0	95,5	33,8	103,3	14,3
República Centroafricana	0,2	0,3	0,3	3,6	0,6	3,8	0,4
República de Moldova	16,9	7,9	8,0	66,7	24,9	74,6	23,4
República Democrática Popular Lao	1,1	2,1	1,0	32,6	2,1	34,7	23,4
Rwanda	0,3	0,2	1,0	13,6	1,3	13,8	3,1
Swazilandia	3,4	3,8	6,6	45,5	10,0	49,3	6,9
Tayikistán	3,8	4,2	0,2	53,7	4,0	57,9	8,8
Turkmenistán	8,1	9,5	0,2	22,5	8,3	32,0	1,5
Uganda	0,2	0,5	1,5	27,0	1,7	27,6	7,9
Uzbekistán	6,6	6,8	0,7	46,8	7,3	53,6	9,1
Zambia	0,7	0,7	1,3	28,0	2,0	28,8	5,6
Zimbabwe	2,3	2,8	2,7	13,3	4,9	16,1	11,4
Países en desarrollo sin litoral	2,7	3,8	1,1	27,8	3,8	31,6	5,2
Regiones en desarrollo	8,0	13,7	5,2	50,4	13,2	64,1	15,9

Fuente: Unión Internacional de Telecomunicaciones (Ginebra), ICT Eye and World Telecommunications/ICT Indicators Database 2010, www.itu.int/ITU-D/ict/ (consultada el 29 de marzo de 2010).

Cuadro 7
Inversión extranjera directa, corrientes netas

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Inversión extranjera directa, corrientes netas</i> <i>(en millones de dólares EE.UU. corrientes)</i>						
	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>
Afganistán		58	187	271	238	243	300
Armenia	104	121	248	239	453	661	1 132
Azerbaiyán	30	3 227	3 535	1 679	-601	-4 817	11
Bhután		3	3	9	6	73	30
Bolivia (Estado Plurinacional de)	736	197	86	-288	281	366	513
Botswana	57	418	391	279	486	495	-4
Burkina Faso	23	29	14	34	34	344	137
Burundi	12			1		1	1
Chad	115	713	467	-99	656	718	834
Etiopía	135	465	545	265	545	222	93
ex República Yugoslava de Macedonia	215	118	323	97	424	699	598
Kazajistán	1 283	2 092	4 157	1 971	6 278	11 126	14 543
Kirguistán	-2	46	176	43	182	208	233
Lesotho	32	42	53	57	92	106	199
Malawi	40	66	108	27	30	55	37
Mali	82	132	101	224	83	73	127
Mongolia	54	132	93	185	191	360	683
Nepal		15		2	-7	6	1
Níger	8	11	20	30	51	129	147
Paraguay	104	27	38	54	173	185	320
República Centroafricana	1	22	29	32	35	57	121
República de Moldova	128	74	88	191	251	493	713
República Democrática Popular Lao	34	19	17	28	187	324	228
Rwanda	8	3	11	14	16	67	103
Swazilandia	106	-61	71	-50	36	37	10
Tayikistán	24	32	272	54	339	360	376
Turkmenistán	131	226	354	418	731	804	820
Uganda	181	202	295	380	644	733	787
Uzbekistán	75	70	187	88	195	739	918
Zambia	122	347	364	357	616	1 324	939
Zimbabwe	23	4	9	103	40	69	52
Países en desarrollo sin litoral	3 858	8 849	12 240	6 695	12 685	16 258	25 000
Países en desarrollo de tránsito	167 443	112 810	158 226	192 706	241 738	308 234	391 985
Países en desarrollo	256 883	183 994	290 397	329 292	433 764	529 344	620 733

Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Ginebra), Foreign Direct Investment en línea, en www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923 (consultada el 11 de marzo de 2010).

Cuadro 8

Algunos indicadores relativos a los Objetivos de Desarrollo del Milenio en los países en desarrollo sin litoral

Países en desarrollo sin litoral	Índice de pobreza humana (IPH-1) (Valor porcentual)	Población con ingreso inferior al umbral de pobreza de 1,25 dólares diarios (porcentaje)	Prevalencia de la malnutrición (porcentaje de la población total)			Tasa de mortalidad materna por 100.000 nacidos vivos	
		2000-2007*	1995-1997	2000-2002	2004-2006	2000	2008
Afganistán	59,8	..	..	..	..	1 957	1 575
Armenia	3,7	10,6	34	30	23	39	30
Azerbaiyán	10,7	<2	27	19	11	50	37
Bhután	33,7	26,2	..	..	..	58	44
Bolivia	11,6	19,6	20	20	23	269	180
Botswana	22,9	31,2	24	27	26	655	519
Burkina Faso	51,8	56,5	12	13	9	456	332
Burundi	36,4	81,3	57	62	63	904	570
Chad	53,1	61,9	51	42	38	1 205	1 065
Etiopía	50,9	39	64	50	44	937	590
ex República Yugoslava de Macedonia	3,2	<2	..	..	..	..	..
Kazajstán	7,9	3,1	..	8	..	58	44
Kirguistán	7,3	21,8	13	..	..	71	69
Lesotho	34,3	43,4	13	14	15	1 021	964
Malawi	28,2	73,9	36	29	29	1662	1140
Malí	54,5	51,4	15	12	10	807	670
Mongolia	12,7	22,4	40	25	29	257	207
Nepal	32,1	55,1	24	19	16	343	240
Niger	55,8	65,9	40	32	28	754	601
Paraguay	10,5	6,5	11	11	12	129	113
República Centrafricana	42,4	62,4	50	44	41	1 988	1 570
República de Moldova	5,9	8,1	..	..	..	..	..
República Democrática Popular Lao	30,7	44	26	22	19	630	339
Rwanda	32,9	76,6	56	39	40	952	383
Swazilandia	35,1	62,9	20	17	18	609	736
Tayikistán	18,2	21,5	42	54	26	72	46
Turkmenistán	..	24,8	9	7	6	41	22
Uganda	28,8	51,5	23	16	15	71	69
Uzbekistán	8,5	46,3	5	17	13	49	45
Zambia	35,5	64,3	41	45	45	914	603
Zimbabwe	34	..	46	43	39	819	624

Fuente: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2009; Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, 2009; M. Hogan, K. Foreman, M. Naghavi, S. Y. Ahn, S. Makela, A. Lopez, R. Lozano y C. Murray, "Maternal Mortality for 181 countries, 1980-2008: a systematic analysis of progress towards Millennium Development Goal 5", *The Lancet*, 12 de abril de 2010.

* Las cifras se refieren al año más reciente para el que hay datos disponibles en el período especificado.