



Asamblea General

Distr. general
22 de julio de 2014
Español
Original: inglés

Sexagésimo noveno período de sesiones

Tema 22 b) del programa provisional*

Seguimiento de la Segunda Conferencia de las Naciones

Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral

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

Informe del Secretario General

Resumen

El presente informe se presenta en cumplimiento de la resolución [68/225](#) de la Asamblea General, en que la Asamblea solicitó al Secretario General que presentara un informe sobre el examen decenal de la aplicación del Programa de Acción de Almaty a la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral, que se celebrará del 3 al 5 de noviembre de 2014 en Viena. El informe se basa en los informes nacionales y regionales sobre la aplicación del Programa de Acción de Almaty, los informes de las reuniones de examen regionales celebradas en África, Asia, Europa y América Latina, los resultados de los 17 actos previos a la Conferencia que se han organizado hasta la fecha y un gran número de informes sustantivos preparados con antelación a la Conferencia. En el informe se ofrece una evaluación de la aplicación del Programa de Almaty y se sugieren recomendaciones para la adopción de medidas.

* [A/69/150](#).



I. Introducción

1. Treinta y dos países en desarrollo sin litoral, con una población total de alrededor de 450 millones de personas, se enfrentan a retos directamente relacionados con su falta de acceso territorial al mar y su lejanía y aislamiento de los mercados internacionales. Su comercio internacional de mercancías depende de su tránsito a través de otros países. Esa dependencia del tránsito, a la que se suman a menudo engorrosos procedimientos de cruce de frontera y una infraestructura del transporte de tránsito inadecuada, incrementa sustancialmente los costos del transporte y de las transacciones comerciales, deteriora su ventaja competitiva, desalienta a los inversores, reduce el crecimiento económico y, posteriormente, limita su capacidad de promover el desarrollo sostenible. Así pues, la falta de litoral es uno de los principales factores que contribuyen a la elevada incidencia de la pobreza extrema y el subdesarrollo general en muchos de esos países.

2. El Programa de Acción de Almaty: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, se aprobó en agosto de 2003 en Almaty (Kazajstán), en 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. El objetivo general del Programa de Acción es forjar asociaciones para superar los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral causados por su falta de acceso territorial al mar y su lejanía y aislamiento de los mercados mundiales y en él se enuncian medidas específicas en cinco esferas de prioridad, a saber: cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, comercio internacional y facilitación del comercio, medidas de apoyo internacional y ejecución y examen.

3. La Asamblea General, en su resolución [68/270](#), decidió celebrar una conferencia de examen global decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty del 3 al 5 de noviembre de 2014 en Viena. El mandato de la Conferencia es: a) realizar una evaluación global de la ejecución del Programa de Acción de Almaty; b) determinar políticas eficaces de alcance internacional, regional, subregional y nacional en los ámbitos del comercio internacional y la cooperación en materia de transporte de tránsito y examinar la situación actual de los sistemas de transporte de tránsito teniendo en cuenta los problemas, las asociaciones y las oportunidades, tanto nuevos como incipientes, y los medios para encararlos; c) reafirmar el compromiso mundial de atender las necesidades especiales de desarrollo y los problemas a que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral, como se ha pedido en las grandes conferencias y cumbres de las Naciones Unidas; y d) movilizar apoyo y promover la realización de actividades a nivel internacional por parte de los países en desarrollo sin litoral y en favor de ellos y formular y adoptar un nuevo marco de asociación en pro del desarrollo para el próximo decenio.

4. La Asamblea General, en su resolución [68/225](#), solicitó al Secretario General que presentara un informe sobre el examen decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty a la Conferencia. Los preparativos para la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral han sido organizados por organizaciones intergubernamentales, organismos de las Naciones Unidas y el sector privado. Los países en desarrollo sin litoral emprendieron

autoevaluaciones y elaboraron informes nacionales sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty. A mediados de junio de 2014, la Secretaría había recibido informes de 24 países en desarrollo sin litoral. En 2013, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo organizó tres reuniones de examen regionales con el apoyo de las respectivas comisiones regionales. Esas reuniones tuvieron como resultado la aprobación de documentos finales cuyo objetivo era evaluar la ejecución del Programa de Acción de Almaty a nivel regional. Asimismo, en las reuniones de examen regionales se determinaron una serie de prioridades y se recomendó su inclusión en el documento final de la Conferencia de Viena. El primer período de sesiones del Comité preparatorio intergubernamental de la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral se celebró los días 12 y 13 de junio de 2014, y el segundo período de sesiones se celebrará los días 2 y 3 de octubre de 2014.

5. En lo que respecta a los preparativos para la Conferencia por los organismos de las Naciones Unidas, el Grupo Consultivo Interinstitucional para los países menos adelantados, que está integrado por las principales entidades del sistema de las Naciones Unidas y las organizaciones regionales y otras organizaciones internacionales, ha celebrado una serie de reuniones para coordinar los esfuerzos concertados del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales en apoyo del proceso preparatorio, así como para celebrar consultas sobre los preparativos de organización y sustantivos de la Conferencia.

6. Se han organizado 17 actos previos a la Conferencia, con especial atención a las cuestiones de desarrollo, que son cruciales para los países en desarrollo sin litoral, como el comercio internacional, la facilitación del comercio y la ayuda para el comercio, la financiación de carreteras y ferrovías, el papel de los servicios, el desarrollo del transporte, los efectos del cambio climático, la desertificación, la degradación de las tierras y la sequía, el desarrollo y la conectividad de la tecnología de la información y las comunicaciones y la vulnerabilidad de los países en desarrollo sin litoral a las perturbaciones externas. Asimismo, han tenido lugar una reunión de intercambio de ideas sobre las prioridades para un nuevo programa de desarrollo para los países en desarrollo sin litoral y un encuentro para examinar las repercusiones en el comercio de esos países del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Como resultado de esos actos previos a la Conferencia, se han cristalizado una serie de cuestiones prioritarias relacionadas con los países en desarrollo sin litoral.

7. En lo que respecta a los preparativos por el sector privado, se estableció un comité directivo que ha celebrado consultas periódicas desde entonces con el fin de transmitir las aportaciones del sector privado a la Conferencia. El sector privado también ha participado activamente en todas las actividades preparatorias. El Comité realizó una encuesta entre la comunidad empresarial en los países en desarrollo sin litoral con objeto de establecer sus prioridades a fin de asegurar que se tengan plenamente en cuenta las preocupaciones del sector privado. Asimismo, el sector privado organizó actos paralelos durante el primer período de sesiones del Comité Preparatorio Intergubernamental.

8. El presente informe se basa en los informes anuales sobre la marcha de la ejecución del Programa de Acción de Almaty, una síntesis de los informes de examen nacionales y regionales, los documentos temáticos finales previos a la

Conferencia y otros informes sustantivos. Gran parte del análisis hecho en el informe se basa en los datos disponibles del sistema de las Naciones Unidas, el Banco Mundial y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). En la sección II figura un resumen de los progresos generales de los países en desarrollo sin litoral en términos de desarrollo económico y social. En la sección III se describen con detalle los progresos realizados en la aplicación de las principales prioridades del Programa de Acción de Almaty. Sobre la base de ese análisis, en la sección IV se recogen las conclusiones y recomendaciones para un nuevo programa de acción. El informe también contiene un anexo estadístico.

II. Examen de la evolución de las condiciones económicas y sociales de los países en desarrollo sin litoral

9. La falta de litoral sigue siendo un obstáculo para la plena participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio internacional y reduce al mínimo su ventaja comparativa. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo estima que el nivel de desarrollo en los países en desarrollo sin litoral es en torno a un 20% más bajo del que esos países podrían esperar si no fuera por su falta de litoral. En 2012, el volumen del comercio de dichos países fue de solo el 61% del de los países costeros. En su publicación *Doing Business 2013: Smarter Regulations for Small and Medium-Size Enterprises*, el Banco Mundial calculó que los costos básicos de importación y exportación de los países en desarrollo sin litoral prácticamente duplicaban los de los países de tránsito colindantes. Los países en desarrollo sin litoral gastaron por término medio 3.204 dólares en la exportación de un contenedor normalizado de carga, mientras que los países de tránsito solamente desembolsaron 1.268 dólares. Por otra parte, a los países en desarrollo sin litoral les cuesta 3.884 dólares importar un contenedor de mercancía, mientras a sus vecinos ribereños solo les cuesta 1.434 dólares.

10. A pesar de esas desventajas comparativas, los países en desarrollo sin litoral han logrado progresos tangibles en las esferas social y económica, incluida una tasa de crecimiento anual del producto interno bruto (PIB) que alcanzó el 9,0% en 2006 y 2007. Tras el inicio de la crisis financiera y económica mundial, la tasa de crecimiento anual del PIB se contrajo abruptamente al 4,0% en 2009. El crecimiento repuntó brevemente hasta el 7,1% en 2010, antes de sufrir contracciones consecutivas y alcanzar un modesto 5,7% en 2012. El PIB *per capita* ha aumentado paulatinamente, de 939 dólares en 2003 a 1.433 dólares en 2012. En 13 países, los ingresos *per capita* han aumentado en más del 50%. Tres países, a saber, Armenia, Azerbaiyán y Turkmenistán, han duplicado sus ingresos desde el inicio del Programa de Acción de Almaty. A pesar de esos progresos, casi dos tercios de los países en desarrollo sin litoral tienen un ingreso *per capita* muy inferior a 1.000 dólares.

11. La ejecución del Programa de Acción de Almaty coincidió con períodos de reducción significativa de la volatilidad del crecimiento, lo que indica una mayor estabilidad de los resultados del crecimiento económico. Antes de 2003, la volatilidad del crecimiento de los países en desarrollo sin litoral era de 5,7 puntos porcentuales por término medio. La fluctuación se redujo al 3,6% en el período 2007-2009, antes de aumentar gradualmente hasta el 3,7% en 2010-2012. Los

beneficios de la reducción de la volatilidad son dos. En primer lugar, una inestabilidad menor supone menos incertidumbre, lo que a su vez hace que los países en desarrollo sin litoral resulten más atractivos para los inversores locales y extranjeros. En este sentido, es probable que haya una asociación positiva entre la reducción de la volatilidad y el potencial de crecimiento futuro. En segundo lugar, las personas que se encuentran en la parte inferior de la distribución de la renta suelen ser los que más sufren durante las recesiones y ganan menos en tiempos de expansión económica. En consecuencia, la reducción de la volatilidad ayuda a reducir la pobreza absoluta y relativa.

12. Además de la volatilidad del crecimiento, la inflación en los países en desarrollo sin litoral también siguió disminuyendo en el período que se examina. Desde el período 2000-2003, la inflación disminuyó de una media de dos dígitos del 13,5% al 7,0% en 2010-2012, lo cual es indicio de una mejor gestión de la política monetaria y relajación eficaz de algunas limitaciones estructurales de la oferta que pueden guardar relación con el aislamiento geográfico.

13. Los países en desarrollo sin litoral presentan un alto coeficiente de concentración del comercio en comparación con otros grupos de países. En 2010-2012, el índice de diversificación del comercio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), que muestra cómo la estructura de las exportaciones de un país varía respecto de la media mundial, fue de 0,77 en los países en desarrollo sin litoral, lo que indica que la estructura de sus exportaciones está altamente concentrada. En los países en desarrollo de tránsito y otros países en desarrollo, donde el índice es de 0,69 y 0,70, respectivamente, está relativamente menos concentrada. En el mismo período, en las economías avanzadas, donde la diversidad de las exportaciones es mayor, el índice de diversificación del comercio fue de 0,47.

14. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral sufren un proceso constante de desindustrialización. Además, no han podido desplazar su producción de los sectores productivos tradicionales y de baja productividad a sectores más productivos. Para los países donde ha aumentado la proporción relativa que representa la industria, gran parte de ese aumento puede atribuirse a la expansión de los subsectores extractivos y mineros, seguidos de la construcción, en particular el desarrollo de la infraestructura. La disminución de la parte correspondiente a la industria manufacturera en el PIB, de alrededor del 13% en 2003 a una media del 10,7% entre 2010 y 2012, continúa a un ritmo constante. Se observó una tendencia análoga en el caso de la agricultura. Esa tendencia pone de relieve que el Programa de Acción de Almaty no ha servido para impulsar y sostener el crecimiento del valor añadido. Además de ralentizar la diversificación económica, la desindustrialización merma la capacidad productiva y anula las transformaciones estructurales, aislando aún más a los países en desarrollo sin litoral. Asimismo, impide su participación efectiva y significativa en las cadenas de valor a nivel mundial y en el comercio internacional. Frente a esta realidad, se requiere una mentalidad innovadora, junto con políticas de desarrollo industrial sólidas. Para muchos países en desarrollo sin litoral, el fortalecimiento del sector de los servicios sigue siendo una prioridad, a fin de alcanzar la eficiencia y el crecimiento en los ámbitos más tradicionales, como la educación, la atención de la salud, la banca y los seguros, junto con la investigación y el desarrollo, el apoyo institucional y el turismo.

15. En la evaluación de las políticas e instituciones nacionales del Banco Mundial se considera una combinación de factores relacionados con la igualdad entre los géneros en los países en desarrollo, tales como la misma protección en virtud de la ley, el acceso a la salud, la educación y las instituciones. Si bien no se dispone de los valores anteriores a la aprobación del Programa de Acción de Almaty, los países en desarrollo sin litoral han hecho avances sustanciales desde 2005. La mejora en la igualdad entre los géneros se refleja en la creciente proporción de mujeres empleadas en el sector no agrícola, que ha aumentado en casi 6 puntos porcentuales desde principios de la década de 2000. En promedio, la igualdad en la educación ha seguido mejorando a lo largo del último decenio. Se han observado aumentos notables en la relación entre niñas y niños en la educación primaria y secundaria entre el período 2004-2006 y el período 2007-2009.

16. La educación y la alfabetización de los jóvenes es importante para la creación de capital humano en el futuro en las naciones en desarrollo. Las tasas de alfabetización de los jóvenes de los países en desarrollo sin litoral expresada como porcentaje de la población de entre 15 y 24 años, han aumentado de 4,2 puntos porcentuales por término medio respecto del 82,7% en 2000 y el 86,9% en 2011. A pesar de esos progresos, los países en desarrollo sin litoral siguen teniendo una de las más bajas tasas de alfabetización de los jóvenes de todos los grupos comparables.

17. El Programa de Acción de Almaty reconoce explícitamente que los programas de reformas fundamentales de las políticas de tránsito deben ir acompañados de políticas y estrategias de reducción de la pobreza con el fin de promover la sostenibilidad. En términos más generales, en última instancia, el ámbito del desarrollo ha de abarcar la mejora de las condiciones de vida, no solo en la dimensión monetaria, sino también en términos de calidad de vida, salud y bienestar humano. En ese contexto, es imprescindible tener en cuenta el porcentaje de la población de los países en desarrollo sin litoral que vive con menos de 1,25 dólares al día. En los pocos países donde se dispone de datos, esa población ha disminuido del 28% aproximadamente entre 2000 y 2005 al 21% entre 2006 y 2011. Sin embargo, la pobreza extrema sigue predominando en los países en desarrollo sin litoral, la mitad de los cuales también son países menos adelantados. Otros indicadores del desarrollo humano, como la tasa de mortalidad infantil, la tasa de mortalidad materna y la prevalencia del VIH, muestran claramente pautas similares. En general, si bien ha habido mejoras notables, los países en desarrollo sin litoral suelen tener un desempeño deficiente en comparación con otros grupos de países.

18. Los últimos años del Programa de Acción de Almaty han puesto de manifiesto varias deficiencias estructurales de los países en desarrollo sin litoral, como la vulnerabilidad extrema a las conmociones sociales y económicas. Las economías de esos países no solo fueron las que más se contrajeron a raíz de las crisis financiera y económica mundial, sino que también se vieron afectadas por una desaceleración mayor del crecimiento de las medidas internacionales de apoyo, en particular la entrada de capital extranjero, como la asistencia oficial para el desarrollo (AOD) y la inversión extranjera directa (IED) que otros países. Por ejemplo, el comercio de los países en desarrollo sin litoral como porcentaje del PIB, disminuyó un 7%, al 78,3%, entre 2008 y 2010. Al mismo tiempo, los países en desarrollo de tránsito experimentaron una ligera contracción, del 1,2%, mientras que el promedio mundial se redujo solo un 0,5%. El comercio de mercancías fue mayor en 2008, año en que llegó a ser del 72,8% del PIB de los países en desarrollo sin litoral. Sin embargo,

pronto cayó al 58,4% en 2009. A pesar de que sufrieron un embate mayor, las entradas de AOD neta de los países en desarrollo sin litoral expresada como porcentaje del ingreso nacional bruto se redujo del 9,6% en 2007-2009, al 8,5% en 2010-2011, mientras que en los países en desarrollo de tránsito y otros países en desarrollo registraron un ligero aumento.

III. Progresos alcanzados en las prioridades del Programa de Acción de Almaty

A. Cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito

19. Desde la adopción del Programa de Acción de Almaty, se han realizado notables progresos en la revisión de los marcos normativos aplicables al transporte de tránsito y el comercio para eliminar las ineficiencias y las barreras inmateriales al transporte transfronterizo. Ha habido una liberalización y una mayor participación del sector privado en la gestión de los corredores de tránsito y el desarrollo de la infraestructura; se han establecido arreglos institucionales más sólidos para el tránsito; han entrado en vigor acuerdos intergubernamentales amplios; ha aumentado la adhesión a las convenciones multilaterales de tránsito; ha aumentado la colaboración de los sectores público y privado; y se ha ampliado la cooperación en los planos bilateral, regional e internacional y la utilización del intercambio electrónico de datos. Muchos países en desarrollo sin litoral han revisado o están revisando su legislación aduanera para garantizar la uniformidad con sus vecinos, así como otras normas y procedimientos internacionales. Esos países han mejorado la armonización de las políticas de transporte y tránsito, leyes, procedimientos y prácticas con los países de tránsito. Ha aumentado la elaboración, aprobación y aplicación de acuerdos regionales y subregionales de facilitación del tránsito. Las instalaciones y procedimientos fronterizos se han simplificado y armonizado, lo que ha redundado en una mayor eficiencia y menos demoras.

20. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito vecinos han adoptado iniciativas para fortalecer y establecer mecanismos institucionales a fin de coordinar la labor en materia de facilitación del transporte de tránsito nacional. Por ejemplo, varios países han establecido comités nacionales de transporte y facilitación del comercio que incluyen tanto al sector público como al sector privado, como un comité de facilitación del transporte en Malí, un comité nacional de facilitación del comercio en Burkina Faso, la República Centroafricana, Botswana y Zambia, un comité nacional de facilitación del comercio y el transporte en Armenia, Azerbaiyán, el Chad, Kirguistán, Mongolia, Nepal, Swazilandia y Tayikistán, mientras que Kazajstán ha establecido un comité nacional en materia de tránsito y Bhután cuenta también con un comité nacional de facilitación del comercio. Esos comités han facilitado una coordinación efectiva entre los organismos competentes encargados de la facilitación del comercio y el transporte internacionales. Sin embargo, el principal obstáculo encontrado ha sido su eficacia y su capacidad operacional coordinada.

21. Los países en desarrollo sin litoral están involucrando activamente al sector privado en la facilitación del comercio y la elaboración de la política de tránsito. Por ejemplo, los miembros de la Unión Aduanera de África Meridional, con inclusión de Botswana, Lesotho y Swazilandia, países sin litoral, establecieron un foro de

aduanas que incluye al sector privado para fortalecer la relación entre la administración de aduanas y los comerciantes. En el plano nacional, Malawi y Mongolia han dado cabida a la promulgación de políticas de alianza público-privada que permiten la participación del sector privado en el suministro de infraestructura y servicios. Swazilandia ha establecido una serie de comités nacionales que se reúnen periódicamente para promover el diálogo y la cooperación entre los sectores público y privado sobre cuestiones como la formulación de políticas y procedimientos de tránsito apropiados.

22. En el plano nacional, se han emprendido iniciativas relativas a la disolución de los monopolios ferroviarios en algunos países en desarrollo sin litoral y la autorización de la competencia del transporte por carretera. En muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito, actualmente las empresas ferroviarias nacionales compiten en pie de igualdad con las empresas de transporte por carretera. En muchos países los gobiernos exigen ahora que los ferrocarriles observen principios comerciales. Por ejemplo, en el África Occidental, la línea ferroviaria de Dakar a Bamako funciona desde 2003 bajo gestión privada. Sudáfrica ha realizado reformas para garantizar la creciente participación del sector privado en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura. Asimismo, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito asiáticos han adoptado medidas normativas para liberalizar los servicios de tránsito.

23. El sector privado de los países en desarrollo sin litoral también ha establecido un número creciente de órganos especializados, como asociaciones de transportistas por carretera y asociaciones de transportistas de carga, para proporcionar foros de representación y diálogo con los gobiernos a fin de promover sus intereses comunes y mejorar el marco jurídico de las operaciones de transporte de tránsito. Los órganos especializados nacionales se asocian con órganos regionales y subregionales que representan y promueven los intereses de sus miembros. Estas reformas contribuyen a promover un ambiente de mayor cooperación y colaboración entre los sectores público y privado.

24. Los convenios internacionales de transporte y tránsito, así como los acuerdos regionales y bilaterales ratificados por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito son los principales medios de armonización, simplificación y unificación de las normas y la documentación. Hay más de 50 convenios y convenciones de las Naciones Unidas sobre el transporte internacional y la facilitación del comercio. Siete de ellos son especialmente importantes, ya que proporcionan al menos el nivel mínimo de armonización internacional al comercio de tránsito y cruce de fronteras para los países en desarrollo sin litoral señalado por la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) en su resolución 48/11, sobre modalidades de transporte vial y ferroviario en relación con las medidas de facilitación. Hay otras convenciones internacionales pertinentes, como el Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros, en su forma enmendada (1999). La situación de la adhesión a esas convenciones internacionales clave es bajo, como se indica en el cuadro 1 *infra*.

25. Los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito deberían recibir apoyo para hacerse partes en esos importantes instrumentos jurídicos. A ese respecto, las comisiones económicas regionales y otros organismos especializados pueden brindar apoyo técnico a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Esas organizaciones pueden intensificar aún más la asistencia para la

creación de capacidad, con inclusión de programas de capacitación para todos los interesados, y aumentar la concienciación y la comprensión del proceso y de las consecuencias de la adhesión a convenios internacionales relativos a la facilitación del transporte de tránsito.

Cuadro 1

Situación de la adhesión o ratificación de algunas convenciones de las Naciones Unidas por los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito, al 30 de junio de 2014

<i>Convenio</i>	<i>Número de países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Número de países de tránsito</i>
Convención sobre la Circulación Vial (1968)	13	12
Convención sobre la señalización vial (1968)	8	9
Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (1975)	11	5
Convención aduanera sobre la importación temporal de vehículos comerciales de transporte por carretera (1956)	6	3
Convención aduanera sobre contenedores (1972)	6	3
Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras (1982)	11	3
Convención relativa al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (1956)	10	2
Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros, en su forma enmendada (1999)	14	15

Fuente: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html and www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/instruments.aspx.

26. En los planos regional y subregional, a lo largo de los años, los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito han establecido acuerdos de facilitación del comercio y el transporte de tránsito en el marco de sus comunidades económicas regionales. Se han aprobado algunas decisiones y enmiendas a los acuerdos regionales y subregionales a fin de fortalecer la facilitación del transporte y el tránsito y la integración.

27. En Asia, se han logrado progresos sustanciales en la elaboración y aplicación del Acuerdo Intergubernamental sobre la Red Asiática de Carreteras, que se aprobó en 2003 y entró en vigor en 2005, y el Acuerdo intergubernamental sobre la red ferroviaria transasiática, que se estableció en 2006 y entró en vigor en 2009. El Acuerdo Intergubernamental sobre los Puertos Secos fue aprobado y quedó abierto a la firma en Bangkok en noviembre de 2013. Al 11 de julio de 2014, el Acuerdo contaba con 15 signatarios y había sido ratificado por dos países (la República de Corea y Tailandia). En el período que se examina, se aprobaron otros acuerdos pertinentes en Asia para mejorar el transporte de tránsito y facilitar el comercio en la región. Por ejemplo, en 2012, los Estados miembros de la Organización de Cooperación de Shanghai concluyeron sus negociaciones sobre un proyecto de acuerdo relativo a la facilitación del transporte internacional por carretera y sus anexos. En virtud de este acuerdo, otros dos puertos marítimos de China y la

Federación de Rusia estarán accesibles para el transporte de tránsito desde y hacia Asia Central.

28. La Unión Aduanera entre Belarús, Kazajstán y la Federación de Rusia, formada en 2010, ha contribuido a reducir sustancialmente, de siete a dos horas, el tiempo empleado por los camiones en salir de Kazajstán y entrar en la Federación de Rusia. Entre los países de la subregión del Gran Mekong, en 2012 la República Democrática Popular Lao, Tailandia y Viet Nam concertaron un memorando de entendimiento para prolongar las rutas del Corredor Económico Este-Oeste hasta sus capitales. Esta iniciativa permitirá ampliar el alcance geográfico de los servicios de transporte y ofrecer flexibilidad en las rutas de transporte a los operadores.

29. Los ministros de transporte y otros representantes gubernamentales de alto nivel de la región euroasiática firmaron una declaración conjunta sobre la promoción del transporte ferroviario entre Europa y Asia y medidas de unificación de la legislación ferroviaria en febrero de 2013 en Ginebra. La Declaración contiene el compromiso de los países situados a lo largo de las líneas de transporte por ferrocarril entre Europa y Asia de trabajar de consuno para establecer respecto de los ferrocarriles condiciones jurídicas unificadas equivalentes a las ya existentes respecto de otras modalidades (por carretera, aire, aguas continentales y mar) a fin de permitir el transporte de carga y contenedores por ferrocarril entre los países con un único contrato de transporte y una sola carta de porte, bajo una única obligación.

30. La región de África ha hecho progresos hacia el establecimiento de un acuerdo intergubernamental para armonizar las normas y los estándares de la red de la carretera transafricana. La Conferencia de la Unión Africana de Ministros de Transportes, celebrada en abril de 2014, hizo suyo el acuerdo en su tercer período de sesiones. La misma Conferencia aprobó la Carta de Seguridad Vial Africana y la Visión 2040 para el desarrollo ferroviario de África. Las comunidades económicas regionales de África están unificando y armonizando cada vez más las políticas y los programas entre sí. Por ejemplo, el 12 de junio de 2011, los Jefes de Estado y de Gobierno de la Comunidad del África Oriental, el Mercado Común para el África Oriental y Meridional (COMESA) y la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo (SADC) se reunieron y firmaron una declaración sobre el inicio de negociaciones para el establecimiento de una zona de libre comercio tripartita que fortalecerá y profundizará la integración económica, lo que incluirá la simplificación y armonización de los documentos y procedimientos de aduana; la armonización de la clasificación de mercancías; y la aplicación de los principios de gestión integrada de las fronteras estableciendo puestos fronterizos de una sola parada.

31. En África Occidental existe una relación cada vez más estrecha entre la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Unión Económica y Monetaria de África Occidental, que ha llevado a la aprobación de un programa común de acción sobre diversas cuestiones, en particular la liberalización del comercio y la convergencia normativa macroeconómica. En África Central, la Comunidad Económica de los Estados del África Central y la Comunidad Económica y Monetaria de África Central están colaborando cada vez más en la armonización de sus políticas y programas. Estas iniciativas, especialmente en materia de transporte, comunicaciones y aduanas, contribuirán a facilitar el transporte, el tránsito y el comercio a los países en desarrollo sin litoral.

32. En la región de África, se ha llegado a acuerdos concretos para mejorar el funcionamiento eficiente de algunos corredores de tránsito. Por ejemplo, el instrumento jurídico para el Acuerdo sobre el Corredor Septentrional de Transporte y Tránsito entre Burundi, la República Democrática del Congo, Kenya, Rwanda y Uganda, aprobado en 2007, es una versión actualizada del acuerdo de 1985, que incluye un mandato ampliado y deja margen para nuevos acontecimientos en la región. El acuerdo entre Burundi, la República Democrática del Congo, la República Unida de Tanzania, Rwanda y Uganda por el que se establecía el Organismo encargado del transporte de tránsito por el corredor de África Central se aprobó en 2006 y va dirigido a la utilización del corredor como vía más eficaz para el transporte de mercancías por tierra entre los Estados asociados. Los Estados contratantes han acordado concederse mutuamente el derecho de tránsito a través de sus respectivos territorios y prever todos los servicios, reglamentos y procedimientos posibles para ese propósito, sin discriminación alguna.

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

34. Los acuerdos bilaterales siguen siendo el instrumento preferente para la facilitación del transporte vial en tránsito, incluso en aquellas zonas que gozan de un alto grado de integración regional. Esos acuerdos son necesarios para establecer disposiciones locales sobre, por ejemplo, procedimientos comunes y el horario de apertura de los puestos fronterizos. Hay varios ejemplos de tales acuerdos. China y Mongolia renovaron su acuerdo sobre el transporte internacional por carretera y su protocolo en junio de 2011. En virtud del acuerdo renovado se abrieron 36 rutas de transporte que atraviesan 13 cruces fronterizos entre ambos países, y se introdujeron permisos de entrada múltiple de larga duración para el transporte de mercancías a fin de complementar los permisos de entrada única de corta duración. En agosto de 2012, Kazajstán y Kirguistán comenzaron a simplificar los trámites y procedimientos en sus cruces fronterizos estableciendo puntos de inspección de vehículos, mercancías y pasajeros de una única parada en ellos. Esto fue resultado del acuerdo entre el Gobierno de Kazajstán y el Gobierno de la República Kirguisa sobre control conjunto en las fronteras entre ambos países, firmado en 2006.

35. Botswana y Namibia han negociado un acuerdo sobre el establecimiento de puestos de control fronterizo de una única parada en los cruces fronterizos de Mamuno y la carretera Trans-Kalahari. Etiopía ha firmado tratados relativos a la utilización de los puertos y servicios para importar y exportar carga y cooperación en materia de transporte marítimo con Djibouti, el Sudán y el Yemen. Malawi mantiene acuerdos bilaterales sobre las cuestiones de tránsito aéreo, marítimo, viario y ferroviario con Mozambique, Sudáfrica, la República Unida de Tanzania, Zambia y Zimbabwe. Aunque los acuerdos bilaterales se utilizan con frecuencia, un estudio del Banco Mundial de 70 acuerdos bilaterales reveló que algunos de los tratados bilaterales son demasiado complicados y pueden ser contraproducentes, dado que introducen rigideces en la aplicación, se apartan de las mejores prácticas internacionales o defienden intereses creados. Otro estudio constató que algunos de los acuerdos bilaterales han estado en vigor durante más tiempo que los acuerdos

regionales y que mantienen arreglos anticuados de reparto de la carga entre los países que no están en consonancia con los principios generales del tránsito aduanero ni propician la eficiencia global del tránsito. Es importante que se apoye a los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito para que adopten un criterio más amplio en la formulación de acuerdos bilaterales, sobre la base de convenciones, mejores prácticas, normas y estándares internacionales.

36. Durante el período que se examina, los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito han venido aplicando cada vez más medidas que reducen considerablemente los costos de las transacciones comerciales y las demoras en los cruces de fronteras. Entre esas medidas cabe destacar la aplicación de tecnología de la información, como un sistema automatizado de datos aduaneros, y puestos fronterizos de una sola parada, como el de Chirundu, en la frontera entre Zambia y Zimbabwe, que ha reducido el tiempo necesario para cruzar la frontera de 9 días a unas 9 horas. Otras medidas son los planes de seguros de responsabilidad civil, como el sistema de “tarjetas amarillas” para la región de la COMESA; la reducción de los dispositivos de control de carreteras; la introducción de sistemas de seguimiento electrónico; la prolongación del horario de trabajo, por ejemplo en Burundi y Swazilandia; la utilización de un documento administrativo único para el despacho aduanero, por ejemplo, en Burkina Faso, el Chad, Lesotho, el Paraguay y Swazilandia; y el mayor uso de sistemas electrónicos para el despacho aduanero.

37. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral han comenzado a introducir la tecnología de la información y las comunicaciones en las fronteras. Entre los países que han comenzado a informatizar sus fronteras mediante un sistema automatizado de datos de aduana figuran el Afganistán, Botswana, Burkina Faso, Burundi, la República Centroafricana, el Chad, Etiopía, la ex República Yugoslava de Macedonia, Lesotho, Malawi, Malí, Nepal, el Níger, el Estado Plurinacional de Bolivia, la República de Moldova, la República Democrática Popular Lao, Rwanda, Swazilandia, Uganda, Zambia y Zimbabwe. El Paraguay también ha informatizado su sistema, aunque utiliza un programa distinto. Muchos países en desarrollo sin litoral, como Armenia, Azerbaiyán, Burkina Faso, Kazajistán, Kirguistán, Mongolia, Nepal, el Paraguay, la República Democrática Popular Lao, la República de Moldova, Rwanda, Tayikistán, Uganda, Uzbekistán y Zambia, han introducido o tienen previsto introducir puestos fronterizos de ventanilla única. Varios países han dado a conocer resultados económicos positivos derivados de la aplicación de esa medida.

38. Según diversos informes de estudios, el número de días que los países en desarrollo sin litoral tardan en importar ha disminuido de 57 en 2006 a 47 en 2014. Además, el número de días que tardan en exportar se ha reducido de 48 a 42 en el mismo período. Pese a este importante logro, es necesario hacer más en esta esfera prioritaria a fin de lograr una mayor reducción en el número de días necesario.

B. Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

39. Los países en desarrollo sin litoral han hecho esfuerzos considerables para mejorar la conectividad del transporte con los países vecinos y aumentar la conectividad del transporte mejorando y modernizando las redes de transporte. Se ha avanzado en la modernización y ampliación del sistema de transporte de tránsito por carretera, que es el principal medio de transporte a los puertos más cercanos para la mayoría de los países en desarrollo sin litoral. En el plano regional, en Asia,

entre 2006 y 2010 se modernizó cerca del 6,5% de la red asiática de carreteras, cuya extensión actual asciende a un total de aproximadamente 141.000 km de carreteras que pasan por los 32 Estados miembros. A pesar de esos progresos, en 2010 unos 11.915 km de carreteras de la red (el 8% del total) no cumplían las normas mínimas recomendables. Según un estudio de la CESPAP, casi dos tercios de los 11.915 km de carreteras de la clase III se encuentran en el Afganistán, Mongolia, Myanmar, el Pakistán y Tayikistán (véase [E/ESCAP/70/5](#)).

40. En África, se han llevado a cabo mejoras importantes en la carretera transafricana, que tiene una longitud total de 54.120 km distribuidos en nueve corredores. Se ha avanzado en el desarrollo de la infraestructura vial en los principales corredores de transporte. Las comunidades económicas regionales han mejorado los tramos de carretera de sus subregiones y han construido diversos enlaces que faltaban. Se ha avanzado en el proyecto para completar los tramos sueltos de la carretera transahariana, que vincularía a Argelia y el Níger. Entre los ejemplos cabe citar la rehabilitación de 220 km de la carretera de Tanzam en la República Unida de Tanzania, la construcción del puente de Rukuru meridional en Malawi y el proyecto de carretera entre Addis Abeba y Nairobi y Mombasa (Kenya). Sin embargo, los progresos globales han sido lentos y la carretera transafricana sigue marcada por las conexiones pendientes de realizar y por el mantenimiento deficiente de los tramos principales. Para ofrecer un nivel significativo de conectividad continental se necesitan unos 100.000 km de carreteras regionales.

41. En 2010, la Unión Africana puso en marcha el Programa de desarrollo de la infraestructura en África a fin de coordinar los esfuerzos y el uso de los recursos para el desarrollo de la infraestructura. El Programa incluye proyectos prioritarios de infraestructura en materia de energía, transporte, aguas transfronterizas y tecnología de la información y las comunicaciones que se están llevando a cabo en el marco del plan de acción prioritario para 2012-2020. El costo total de los proyectos inscritos en el plan de acción prioritario se estima en 67.900 millones de dólares; entre ellos figuran proyectos de infraestructura de transporte que costarán unos 24.400 millones de dólares.

42. En América del Sur, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana ha coordinado el desarrollo de la infraestructura de transporte, energética y de telecomunicaciones en la región. En diciembre de 2012, el número total de proyectos de transporte inscritos en la cartera de la Iniciativa era de 474; los proyectos de carreteras representaban la mayor parte, del 47,5%, mientras que los proyectos multimodales representaban la proporción más pequeña, del 3%.

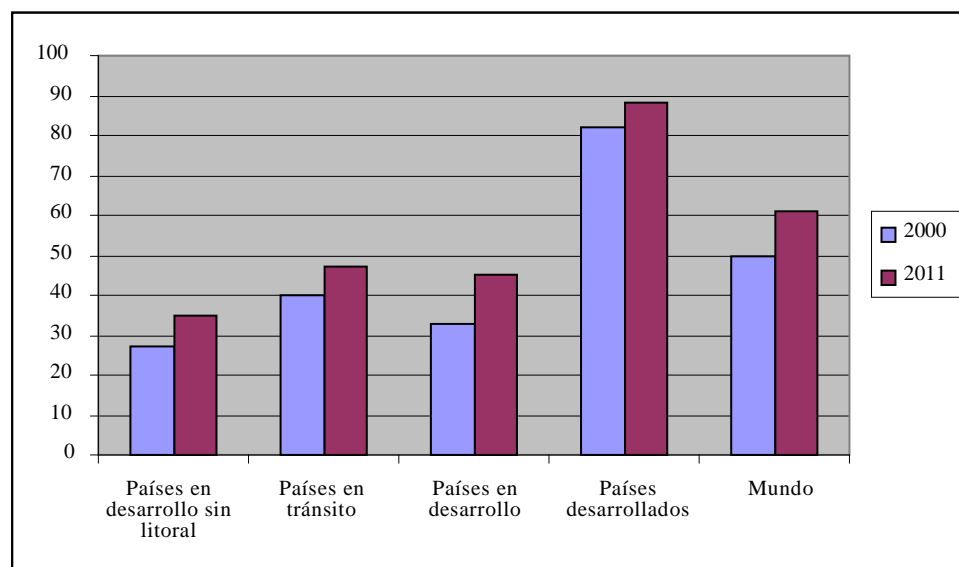
43. En el plano nacional, los países en desarrollo sin litoral han venido emprendiendo proyectos de construcción de carreteras a fin de ampliar y modernizar su red durante el período que se examina. Por ejemplo, la longitud total del sistema de carreteras de Burkina Faso aumentó de 9.500 km en 1998 a 15.272 km en 2010, y la longitud total de las carreteras asfaltadas también aumentó, en más del 50%, en ese período. En el Chad, el número de kilómetros de carreteras pavimentadas aumentó de 557 en 2002 a 1.616 en 2012. En Etiopía, la longitud de las carreteras a nivel nacional aumentó de 37.018 km en 2002-2003 a 56.190 km en 2011-2012. En la República Democrática Popular Lao, se han rehabilitado o mejorado sustancialmente más de 3.000 km de carreteras en el último decenio. En Azerbaiyán, se construyeron o rehabilitaron más de 7.000 km de carreteras en el período que se examina. En Tayikistán, se construyó o modernizó un total de 1.650 km de carreteras, lo que mejoró el transporte entre Dushanbe y los puntos fronterizos

con China, Kirguistán y Uzbekistán. Kazajstán está ejecutando 61 proyectos de desarrollo de infraestructura, con un presupuesto total de más de 23.000 millones de dólares, que abarcan la reconstrucción y mejora de más de 20.000 km de carreteras. Mongolia está llevando a cabo y ha finalizado algunos proyectos de construcción de carreteras. En 2012 y 2013, por ejemplo, se construyó un total de 1.820 km de carreteras.

44. Según se ha indicado en los informes nacionales de los países en desarrollo sin litoral, las principales fuentes de financiación para el desarrollo y el mantenimiento de carreteras son las consignaciones presupuestarias normales del gobierno, los asociados para el desarrollo y los fondos para carreteras recaudados mediante el cobro de peaje a los usuarios de las carreteras, los impuestos sobre el combustible o las consignaciones presupuestarias. Por ejemplo, los siguientes países en desarrollo sin litoral indicaron en sus informes nacionales que estaban utilizando recursos de los fondos de carreteras establecidos: Botswana, Burkina Faso, Burundi, Chad, Etiopía, Lesotho, Malawi, República Democrática Popular Lao, República de Moldova, Zambia y Zimbabwe. Algunos países han creado organismos de gestión vial, independientes de los ministerios competentes, cuya responsabilidad primordial es la contratación externa de la labor de obras públicas.

45. En general, aunque el porcentaje de vías pavimentadas en los países en desarrollo sin litoral ha aumentado desde 2003, sigue siendo bajo ya que solamente existen nueve países con más del 50% pavimentado y únicamente son ocho los que tienen pavimentadas entre el 20% y el 49% de las carreteras. En comparación con otros grupos de países, los países en desarrollo sin litoral presentan el porcentaje más bajo de vías pavimentadas, seguidos por los países de tránsito en desarrollo, tal y como muestra el gráfico I.

Gráfico I
Porcentaje de carreteras pavimentadas



Fuente: Base de datos de la División de Estadística.

46. Los ferrocarriles siguen siendo una forma de transporte insuficientemente utilizada por los países en desarrollo sin litoral; solo 10 de estos países cuenta con más de 1.000 km de vías férreas para el servicio de carga. En la red ferroviaria transasiática, de una extensión total de 117.500 km de vías férreas que sirven a los 28 países miembros, faltan unos 10.500 km de conexiones (9%). Se han hecho ciertos progresos en relación con la planificación y construcción de las conexiones necesarias en Azerbaiyán, Mongolia, la República Democrática Popular Lao y Uzbekistán. Se han hecho ciertos progresos en la planificación y construcción de las conexiones necesarias en Azerbaiyán, Mongolia, la República Democrática Popular Lao y Uzbekistán. En África, la red ferroviaria, de 74.775 km, tiene una densidad muy baja y está ubicada mayoritariamente en África septentrional y meridional. En la red ferroviaria regional todavía faltan unos 26.362 km de conexiones. No se han registrado muchos progresos en ese subsector, aunque se están reactivando algunos proyectos ferroviarios en África occidental, central, oriental y meridional. En América del Sur se ha avanzado en relación con la integración ferroviaria. En el Paraguay, el transporte ferroviario está siendo reestructurado, con especial hincapié en el desarrollo de corredores de mercancías integrados, ya que la antigua ruta ha caído en desuso.

47. Entre los mayores retos que enfrenta el desarrollo de las redes ferroviarias se cuentan los limitados recursos disponibles para invertir en las conexiones que faltan, la falta de capacidad o de instalaciones para gestionar el tráfico, la baja disponibilidad de material rodante, en particular de locomotoras en la red ferroviaria, y los distintos anchos de vía, lo que conlleva frecuentes operaciones de carga y descarga de mercancías y el aumento de las demoras y los costos de transporte. Debido al aumento de la competencia con el sector vial, las empresas ferroviarias han experimentado un crecimiento lento o, a veces, negativo.

48. El transporte por vías navegables interiores o fluvial ha desempeñado un papel importante en el transporte de mercancías en el Chad, el Estado Plurinacional de Bolivia, Kazajstán, el Paraguay, la República Centroafricana y la República Democrática Popular Lao. Algunos de los principales problemas son la necesidad de mejorar la navegabilidad de algunos de los ríos y el uso limitado de algunos ríos durante la estación seca debido a los bajos niveles del caudal.

49. El desarrollo de redes viales, ferroviarias y fluviales debería complementarse con el desarrollo en paralelo de infraestructuras de apoyo. Esa infraestructura no solo garantizará la seguridad vial, ferroviaria y fluvial, sino también la implicación de las empresas locales en los servicios ubicados junto a esas redes viarias, ferroviarias y fluviales, lo que derivará en la creación de corredores de desarrollo.

50. Se ha avanzado en el establecimiento de puertos secos en todas las regiones en el período que se examina. Los siguientes países en desarrollo sin litoral han establecido o están en proceso de establecer puertos secos: Burkina Faso, Etiopía, Kazajstán, Lesotho, Malí, Nepal, Paraguay, Swazilandia, Uganda y Uzbekistán.

51. En lo que respecta al transporte aéreo, los fletes aéreos han aumentado en algunos países en desarrollo sin litoral. Sin embargo, la demanda se ve limitada por los costos, puesto que el precio del flete aéreo suele cuadruplicar o quintuplicar el del transporte por carretera y llega a ser entre 12 y 16 veces superior al del transporte marítimo. En muchos países en desarrollo sin litoral, el transporte aéreo resulta importante como apoyo de los sectores del transporte de pasajeros y el turismo. El número de vuelos de las compañías aéreas registradas en los países en

desarrollo sin litoral como grupo aumentó de unos 200.000 en 2003 a alrededor de 362.800 en 2013. Las principales dificultades a las que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral con respecto a la industria del transporte aéreo son los enormes recursos necesarios para las inversiones en infraestructura, mantenimiento, rehabilitación y sustitución de flotas envejecidas, junto con la falta de conocimientos técnicos y terminales de última generación. Todos estos factores limitan el envío por aire de aquellas mercancías con un gran valor por unidad o cuya naturaleza es delicada, como puede ser el caso de documentos, productos farmacéuticos, prendas de ropa, artículos electrónicos y productos agrícolas o marisco de carácter perecedero. El aumento de los precios de los combustibles también ha impedido un mayor uso del transporte aéreo.

52. Los oleoductos ofrecen el medio de transporte más económico tanto para el petróleo crudo como para sus productos terminados. Armenia, el Chad, el Estado Plurinacional de Bolivia, Kazajstán, la República de Moldova, Turkmenistán y Uzbekistán han ampliado su oleoductos y gasoductos en el período que se examina.

53. Los países en desarrollo sin litoral han hecho progresos notables en cuanto a mejorar la infraestructura de telecomunicaciones, en particular en lo que se refiere a la telefonía celular y la conexión a Internet, como se muestra en el cuadro 7 del anexo del presente informe. Esto ha sido posible gracias a la liberalización del sector de las telecomunicaciones y el consiguiente aumento de la inversión del sector privado. Sin perjuicio de estos avances recientes, los países en desarrollo sin litoral van por detrás del resto de países en desarrollo en materia de acceso a Internet de banda ancha, a pesar de que esta tecnología puede desempeñar un papel crucial para aumentar la conectividad mediante el estímulo de la competitividad empresarial y la facilitación del comercio internacional. Entre las prioridades de mejora de la tecnología de la información y las comunicaciones en los países en desarrollo sin litoral se incluyen el acceso a redes de cables de fibra óptica submarinos de gran capacidad que permitan servicios de voz internacionales a precio reducido y el tendido de una red central de banda ancha que conecte ciudades y municipios dentro de los países y la promoción del uso compartido de infraestructuras por los sectores del transporte, la energía y la tecnología de la información y las comunicaciones, en colaboración con los países de tránsito.

54. Una infraestructura de energía fiable, moderna y asequible es vital para reducir las demoras en el período de tránsito de los envíos de los países en desarrollo sin litoral y para el fomento de la capacidad productiva. Las tasas de electrificación varían enormemente entre las economías de los países en desarrollo sin litoral. Aunque en el último decenio se han conseguido logros notables en la materia, queda mucho camino por recorrer para cubrir las necesidades básicas de infraestructura energética en la mayoría de esos países. Por otra parte, los últimos datos revelan que, de media, los países africanos sufrieron 8,6 cortes de corriente mensuales en 2012. Esos cortes obedecen sobre todo a la ausencia de interconectividad regional de las redes eléctricas y a déficits de electricidad en los países afectados.

55. El sector público por sí solo no puede superar el déficit de financiación para infraestructura. Para ello haría falta forjar una cooperación regional y subregional en proyectos de infraestructura, reforzar los presupuestos nacionales y la asistencia internacional para el desarrollo y dotar de mayor protagonismo al sector privado en el desarrollo de infraestructura. También es importante considerar mecanismos innovadores de financiación, como por ejemplo las alianzas público-privadas, los

bonos de infraestructura y los bonos de la diáspora. Asimismo, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían plantearse iniciativas multisectoriales de uso compartido de infraestructuras, como por ejemplo carreteras, energía eléctrica y comunicaciones, para reducir las necesidades de financiación. Los fondos para infraestructura regional podrían servir en el futuro de instrumento para movilizar recursos para el desarrollo de la infraestructura regional. Por ejemplo, en 2010, los Estados miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) y el Banco Asiático de Desarrollo (BASD) establecieron el Fondo de Infraestructura de la ASEAN, con un capital inicial básico de 485 millones de dólares, de los cuales 335 millones de dólares fueron aportados por los miembros de la ASEAN y los restantes 150 millones de dólares por el BASD.

C. Comercio internacional y facilitación del comercio

56. El Programa de Acción de Almaty reconoce que el comercio es un motor del crecimiento en lo atinente al desarrollo económico. En 2003, el valor de las exportaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral fue ligeramente superior a 44.000 millones de dólares, y representó un ínfimo 0,58% del volumen mundial. Para 2013, la proporción del total de las exportaciones de mercancías de esos países se había duplicado con creces, al 1,2%. A precios corrientes, los ingresos de exportación de mercancías habían aumentado más de cinco veces, a 227.800 millones de dólares. En comparación con otros grupos de países, los países en desarrollo sin litoral experimentaron el crecimiento más rápido de las exportaciones de mercancías. Por ejemplo, mientras que los ingresos procedentes de las exportaciones de mercancías de esos países aumentaron un 415% durante el período de diez años, los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo alcanzaron un crecimiento del 366% y el 148%, respectivamente. Los datos desglosados sobre el comercio de mercancías ponen de manifiesto importantes diferencias: más del 65% de los ingresos derivados de las exportaciones de mercancías entre 2010 y 2012 fueron a parar a solo cuatro países.

57. Hay pues algunos indicios de que el Programa de Acción de Almaty ha tenido cierto éxito en la promoción de la participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio internacional. A excepción de Lesotho, Nepal, la República Centroafricana, Swazilandia y Tayikistán, los ingresos de exportación de mercancías de todos los países se duplicaron con creces durante el decenio del Programa de Acción de Almaty. Los ingresos de Azerbaiyán, Burkina Faso, el Estado Plurinacional de Bolivia, Kazajstán, Mongolia, la República Democrática Popular Lao, Rwanda y Zambia fueron particularmente elevados. Otra observación importante es que tanto los países en desarrollo sin litoral ricos en recursos como pobres en ellos experimentaron un fuerte crecimiento. También es importante destacar, una vez más, el desequilibrio entre los países del grupo: en 2012, más de la mitad de las exportaciones de mercancías del grupo tuvieron su origen en tan solo dos países.

58. Pese a su importancia, la dependencia de los productos básicos para estimular el crecimiento económico tiene limitaciones. Por ejemplo, los precios relativos de los productos básicos en general muestran una tendencia negativa que, a su vez, causa el empeoramiento de la relación de intercambio de las economías dependientes de esos productos. En otras palabras, a igualdad de resto de los factores, los precios de las importaciones de esos países aumentan más rápidamente

que los precios de exportación. Con el tiempo, se necesitarían cantidades cada vez mayores de productos agrícolas y minerales (exportaciones) para comprar productos manufacturados (importaciones). De hecho, desde 2000 la relación de intercambio de los países en desarrollo sin litoral se ha deteriorado un 84%. Durante el mismo período, la relación de intercambio de los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo se ha deteriorado en un 53% y un 48%, respectivamente.

59. Una de las consecuencias directas de deterioro de la relación de intercambio es el aumento del déficit comercial de los países que dependen en gran medida de los ingresos en divisas procedentes de los productos básicos para pagar los productos manufacturados importados y los bienes de capital. Por lo tanto, hay razones de peso para que los países en desarrollo sin litoral apliquen políticas y estrategias que den lugar a una transformación económica en favor de la industria manufacturera y los servicios. También deberían adoptar medidas específicas destinadas a mejorar su relación de intercambio, ya que ello se traduciría en un incremento de los ingresos reales, economías y un superávit de la balanza de pagos. Por otra parte, hay pruebas empíricas que indican que las variaciones de la relación de intercambio podrían representar aproximadamente la mitad de la volatilidad de la producción de los países en desarrollo.

60. En el contexto del comercio internacional, se ha comprobado que un sector de servicios dinámico y competitivo es un medio para superar el reto de la falta de litoral. Los servicios de tránsito apenas sí se ven afectados por el tránsito y ponen de manifiesto unos costos de transacción relativamente bajos, lo que ofrece a los países en desarrollo sin litoral la posibilidad de estudiar las oportunidades en que tienen una ventaja comparativa clara y el potencial para ser verdaderamente competitivos. Por esta razón se ha alentado a los países en desarrollo sin litoral a reorientar sus economías de los sectores de baja productividad, como el de los productos básicos de mucho volumen y poco valor, a las operaciones que añaden valor, los bienes manufacturados y el turismo. El sector de los servicios puede ofrecer proyectos llave en mano para muchos países en desarrollo sin litoral, con la posibilidad de crear puestos de trabajo bien remunerados, estimular la diversificación económica y de las exportaciones y promover la conservación del medio ambiente.

61. Los datos desglosados sobre el sector de los servicios ponen de relieve esfuerzos encomiables a nivel de los países. Desde 2000, 16 países en desarrollo sin litoral muestran un aumento constante del componente relativo de los servicios en sus economías. En 12 países con importantes exportaciones de minerales e hidrocarburos el porcentaje relativo de los servicios ha disminuido, lo que indica la presencia de "síndrome holandés". El turismo, que tiene un gran potencial como motor de crecimiento, todavía no se ha explorado adecuadamente en una serie de países en desarrollo sin litoral.

62. El examen del tiempo, los costos y la documentación que el comercio transfronterizo requiere en los países en desarrollo sin litoral ayuda a comprender los progresos realizados en la facilitación del comercio en el marco del Programa de Acción de Almaty. Los datos sobre los costos del cruce de fronteras, que figuran en el cuadro 2, demuestran que los costos de exportación e importación siguen siendo ligeramente superiores para los países en desarrollo sin litoral que para los países en desarrollo de tránsito y a los promedios mundiales. Desde 2005, el costo de importar un contenedor normalizado en un país en desarrollo sin litoral típico ha aumentado a

una tasa anual de aproximadamente el 5,6%, mientras que los costos mundiales han aumentado un 2,8% y los de los países en desarrollo de tránsito un 2,7%. Los costos de exportación a que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral siguen siendo mucho más altos y mantienen su tendencia alcista. El costo, para los países en desarrollo sin litoral, de la exportación de un contenedor normalizado aumentó un 44,9%, entre 2005 y 2013. El promedio mundial solo aumentó en un 23,4%, mientras que los costos similares aumentaron un 24,9% para los países en desarrollo de tránsito durante el mismo período.

Cuadro 2

Costo, tiempo y documentación relacionados con el comercio internacional

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Costos de exportación (dólares EE.UU. por contenedor)									
Países en desarrollo sin litoral	2 212	2 212	2 242	2 554	2 629	2 689	2 736	3 034	3 204
Países en desarrollo de tránsito	1 015	1 030	1 020	1 155	1 183	1 210	1 239	1 257	1 268
Países en desarrollo	1 308	1 297	1 265	1 410	1 440	1 464	1 494	1 578	1 627
Mundo	1 228	1 221	1 196	1 333	1 360	1 379	1 401	1 474	1 515
Costos de importación (dólares EE.UU. por contenedor)									
Países en desarrollo sin litoral	2 690	2 690	2 715	3 056	3 143	3 257	3 300	3 626	3 884
Países en desarrollo de tránsito	183	1 158	1 143	1 259	1 260	1 295	1 378	1 428	1 434
Países en desarrollo	1 450	1 430	1 405	1 551	1 581	1 635	1 665	1 740	1 779
Mundo	1 261	1 255	1 205	1 334	1 354	1 401	1 437	1 521	1 540
Tiempo que toma la exportación (días)									
Países en desarrollo sin litoral	48,83	48,83	47,63	47,13	44,87	42,93	42,37	42,13	41,53
Países en desarrollo de tránsito	30,44	27,63	26,63	25,09	24,25	23,56	23,13	22,79	22,27
Países en desarrollo	31,32	29,74	28,36	27,44	26,41	25,49	24,93	24,84	24,63
Mundo	27,66	26,23	25,17	24,29	23,49	22,69	22,17	22,07	21,86
Documentos necesarios para la exportación									
Países en desarrollo sin litoral	9,20	9,20	8,80	8,77	8,57	8,40	8,40	8,33	8,33
Países en desarrollo de tránsito	7,81	7,78	7,47	7,16	7,16	7,16	7,16	7,15	7,15
Países en desarrollo	7,20	7,17	6,98	6,88	6,82	6,78	6,76	6,77	6,78
Mundo	6,61	6,56	6,41	6,31	6,26	6,22	6,21	6,21	6,22

Fuente: Banco Mundial, *Doing Business: Smarter Regulations for Small and Medium-Size Enterprises* (Washington D.C., 2013).

63. Las consecuencias de los costos relativamente elevados de exportación e importación a que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral son la erosión de su competitividad, rentabilidad y su atractivo para los inversores extranjeros. En 2013, los países en desarrollo de tránsito gastaron menos del 40% de lo que le costó a los países en desarrollo sin litoral la exportación de contenedores similares. En términos comparativos, estuvo 6 puntos porcentuales por debajo de lo que gastaron en 2005.

64. Los datos del Banco Mundial también indican que, durante el período de que se informa, el número medio de documentos necesarios para las exportaciones en los países en desarrollo sin litoral disminuyó un 9,5%, del 9,2% en 2005 al 8,3 en 2013, en comparación con reducciones medias de alrededor del 8,5% y el 5,9% en los países en desarrollo de tránsito y el mundo, respectivamente. Lamentablemente, este progreso queda muy por debajo del que se requiere para que las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral sean competitivas en el mercado mundial. En muchos países en desarrollo sin litoral persisten los costos relativamente elevados del transporte marítimo, las demoras excesivas y los procedimientos burocráticos engorrosos. En 2005, las exportaciones de mercancías de esos países tardaron un 60% más que las de los países en desarrollo de tránsito en llegar a destino. En 2013, los países en desarrollo sin litoral tardaban un 87% más en exportar que sus vecinos de tránsito. De hecho, los plazos de envío para los países en desarrollo sin litoral fueron un 77% superiores a la media mundial en 2005, aunque desde entonces aumentaron al 89% en 2013.

65. Los largos retrasos en las exportaciones y la engorrosa documentación son factores que reducen aún más la competitividad comercial. Es imperativo que los países en desarrollo sin litoral hagan un seguimiento de los progresos en la facilitación del comercio parangonándose con sus principales competidores inmediatos, a saber, los países en desarrollo de tránsito. En otras palabras, un mercado mundial competitivo exige que los costos de importación y exportación, los plazos de envío y la burocracia, reflejada en el número de documentos, disminuyan, no necesariamente en términos absolutos, sino en relación con los posibles competidores.

66. La Novena Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio, celebrada en Bali (Indonesia) del 3 al 7 de diciembre de 2013, aprobó el “conjunto de medidas de Bali”, que algunos han descrito como el primer acuerdo importante entre los miembros de la OMC desde su creación en 1995. El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio alcanzado en Bali persigue los siguientes cinco objetivos: acelerar los trámites aduaneros; facilitar, agilizar y abaratar el comercio; garantizar la claridad, la eficiencia y la transparencia; reducir la burocracia y la corrupción; y emplear los avances tecnológicos. El Acuerdo contiene disposiciones sobre mercancías en tránsito de particular importancia para los países en desarrollo sin litoral. Una parte del trato entraña la prestación de asistencia a los países en desarrollo y los países en desarrollo sin litoral para que actualicen su infraestructura y capaciten a los funcionarios de aduanas, o para cualquier otro gasto relacionado con la aplicación del Acuerdo.

67. El artículo 11 del Acuerdo, relativo a la libertad de tránsito, incluye las siguientes disposiciones: los reglamentos o las formalidades no se mantendrán si las circunstancias o los objetivos ya no existen; el tráfico en tránsito no estará supeditado a la recaudación de derechos, con excepción de los gastos de transporte y los gastos administrativos; quedan prohibidas las limitaciones voluntarias del tráfico de tránsito; se alentará el desarrollo de infraestructura independiente para el tráfico en tránsito; las formalidades y los documentos no serán más engorrosos de lo necesario; una vez autorizado el tránsito de mercancías, no serán objeto de cargas, demoras o restricciones; no se aplicarán medidas que impongan obstáculos técnicos al comercio a las mercancías en tránsito; se procederá a la presentación y tramitación anticipada de los documentos relativos al tránsito; las garantías, que se limitarán a asegurar el cumplimiento de los requisitos, se liberarán sin demora.

68. Algunas estimaciones han señalado que este Acuerdo aumentará el comercio mundial entre 400.000 millones de dólares y 1 billón de dólares. Además, se prevé que

la aplicación del Acuerdo reduzca los costos del comercio entre un 10% y un 15%. La conclusión del Acuerdo de la OMC sobre Facilitación del Comercio fue un logro importante y representa una oportunidad importante para los países en desarrollo sin litoral. Es, pues, importante que aquellos de países que ya son miembros de la OMC inicien el proceso interno de ratificación del tratado lo antes posible y notifiquen a la OMC su aceptación del Protocolo. Los países en desarrollo sin litoral deberían valerse de las disposiciones sobre asistencia técnica y fomento de la capacidad para aplicar el Acuerdo. Para que los países en desarrollo sin litoral saquen el máximo de provecho, es esencial que los países en desarrollo de tránsito ratifiquen también el Tratado.

69. La aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio solo sería necesaria una vez que los países hubiesen alcanzado la capacidad necesaria. En otras palabras, el Acuerdo permite a los países en desarrollo sin litoral asumir compromisos en la medida en que sea compatible con sus necesidades individuales de desarrollo, financieras y comerciales. Además, un Comité de Facilitación del Comercio celebraría al menos una sesión específica al año para examinar los problemas relacionados con la aplicación, así como los avances en la prestación de asistencia técnica y apoyo para la creación de capacidad, intercambiar experiencias e información y examinar las notificaciones de los donantes.

70. Doce países en desarrollo sin litoral llevaron a cabo evaluaciones de las necesidades de facilitación del comercio en 2013. A principios de 2014, Etiopía y Malawi estaban en la antesala de la evaluación, mientras que Burkina Faso, Nepal, el Níger y la República de Moldova habían solicitado oficialmente el apoyo de la OMC para llevarla a cabo. Además de este apoyo, los países también pueden realizar una autoevaluación para determinar sus necesidades de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad, así como las prioridades para aplicar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio siguiendo las directrices pertinentes publicadas y actualizadas recientemente por la OMC.

71. Ante la vinculación creciente entre el comercio, la inversión y la producción internacionales, las cadenas de valor a nivel mundial representan una cuota cada vez mayor del comercio internacional. La conexión con estas cadenas puede facilitar una mayor integración en los mercados mundiales y permitirles convertirse en eslabones importantes de la cadena de producción y distribución. Los datos disponibles indican que el aumento de la participación en las cadenas de valor mundiales se asocia a un crecimiento más ágil, una mayor productividad y la creación de empleo y puede ser un canal importante para el aumento de la capacidad productiva mediante la transferencia de tecnología y conocimientos técnicos.

D. Medidas internacionales de apoyo

72. Aunque el Programa de Acción de Almaty reconoce que los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito son los principales responsables de su ejecución, también reconoce que las consecuencias financieras de establecer un sistema de transporte de tránsito eficiente supera significativamente la capacidad de esos países. En la prioridad 4 del Programa se menciona la participación de la comunidad mundial para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a superar sus problemas de desarrollo. Así, la financiación externa complementa las iniciativas nacionales de esos países y desempeña una función clave en el apoyo a su progreso económico y social. En la mayoría de los países en desarrollo sin litoral los recursos

para la inversión son predominantemente extranjeros, en particular la asistencia oficial para el desarrollo (AOD), la inversión extranjera directa (IED) y las remesas.

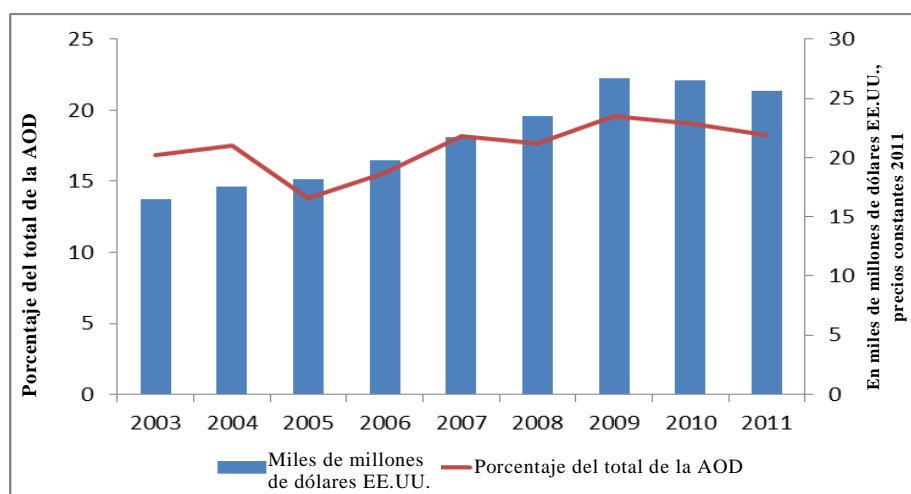
73. Desde la adopción del Programa de Acción de Almaty, las corrientes de financiación a los países en desarrollo sin litoral han seguido aumentando con los años. La AOD ha aumentado de 16.500 millones de dólares a 22.600 millones de dólares entre 2003 a 2012, mientras que FDI ha aumentado de 8.900 millones de dólares a alrededor de 35.000 millones de dólares en el mismo período.

74. Si bien el panorama de la financiación internacional para el desarrollo está cambiando, las corrientes de AOD siguen siendo la principal fuente de financiación externa para muchos países en desarrollo sin litoral, muchos de los cuales dependen en gran medida de los recursos en condiciones favorables. La AOD desempeña un papel fundamental en la superación de los problemas de desarrollo a que hace frente la mayoría de los países en desarrollo sin litoral. Es una fuente importante de financiación externa y divisas para muchos de esos países que no tienen acceso a recursos financieros en los mercados internacionales de capital.

75. Como respuesta a los efectos persistentes de la crisis económica mundial, las medidas de austeridad fiscal en los principales donantes dieron lugar a una disminución de las corrientes de AOD en 2011 y 2012, aunque esa asistencia aumentó en 2013. Como resultado de la disminución inicial, las corrientes de AOD a los países en desarrollo sin litoral disminuyó un 15%, de 26.500 millones de dólares en 2010 (en dólares constantes de 2011) a 22.600 millones de dólares en 2012. Esas cifras incluyen la ODA de los donantes tradicionales, los donantes multilaterales y los donantes no miembros del Comité de Asistencia al Desarrollo de la OCDE. Estos últimos donantes solo aportaron el 2,5% del total de ingresos de los países en desarrollo sin litoral en 2011. Por otra parte, casi dos tercios de los países en desarrollo sin litoral (20) experimentaron una caída de sus ingresos reales en concepto de AOD en 2011. Esta disminución de la ayuda podría poner en peligro el gasto en materia de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral que dependen de ella.

Gráfico II

Asistencia oficial para el desarrollo a los países en desarrollo sin litoral



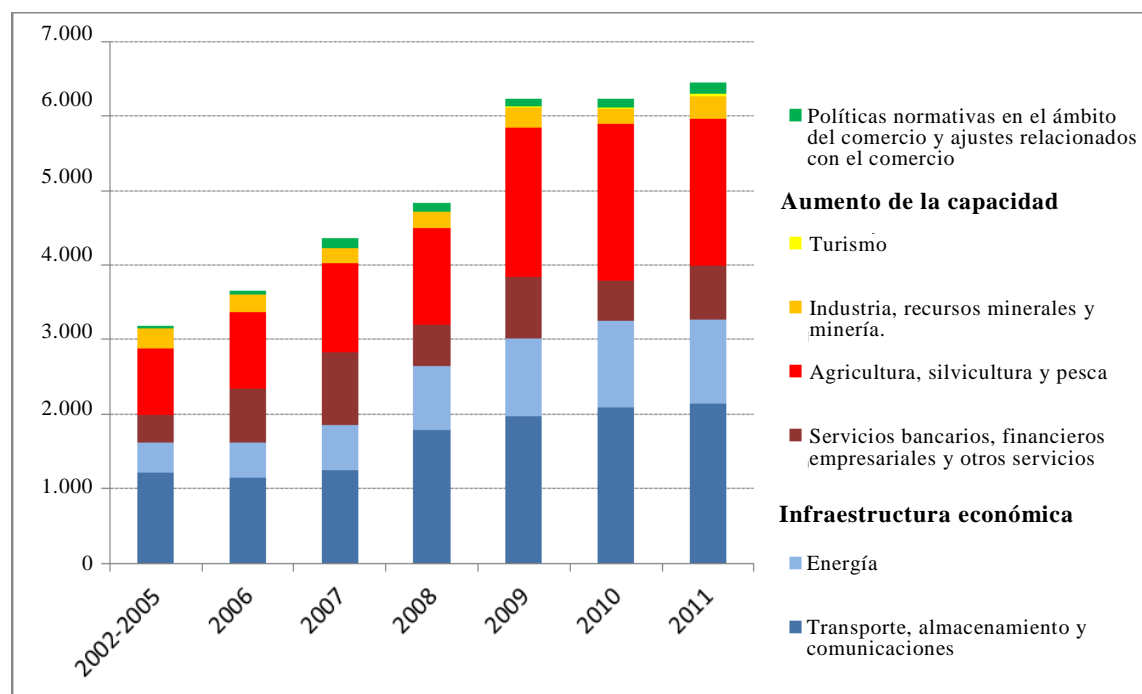
Fuente: Estadísticas del Comité de Asistencia para el Desarrollo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE).

76. La Iniciativa de Ayuda para el Comercio de la OMC desempeña un papel fundamental en la prestación de asistencia a los países en desarrollo sin litoral para el fomento de la capacidad en materia de formulación de políticas comerciales; la participación en negociaciones comerciales y la aplicación de medidas de facilitación del comercio; el desarrollo de la infraestructura relacionada con el comercio; y la diversificación de los productos de exportación y el fortalecimiento de la capacidad productiva, con miras a aumentar la competitividad de sus productos en los mercados de exportación. La ayuda para el comercio, en combinación con políticas complementarias, ha contribuido a la reducción de los costos comerciales, en forma de infraestructura adicional, mejores instituciones y procedimientos reglamentarios en las fronteras y mayor capacidad. También tiene el potencial para aliviar las limitaciones que impiden que los países en desarrollo sin litoral se vinculen a las cadenas de valor o asciendan en ellas. En última instancia, la ayuda para el comercio es esencial para que los países puedan aprovechar el sistema comercial multilateral eficazmente.

77. Los desembolsos efectuados a países en desarrollo sin litoral en el marco de la Iniciativa de Ayuda para el Comercio sin litoral alcanzaron los 6.400 millones de dólares en 2011, lo que supuso un aumento real del 70% desde 2005. Ahora bien, aunque los ingresos de esos países casi se duplicaron en términos reales entre 2002-2005, el período de referencia, y 2009, se estabilizaron en gran medida en 2010 y solo aumentaron ligeramente en 2011. Trece países en desarrollo sin litoral experimentaron una disminución de sus ingresos en 2011.

Gráfico III

Desembolso de ayuda para el comercio a los países en desarrollo sin litoral por categoría



Fuente: Estadísticas del Comité de Asistencia para el Desarrollo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos.

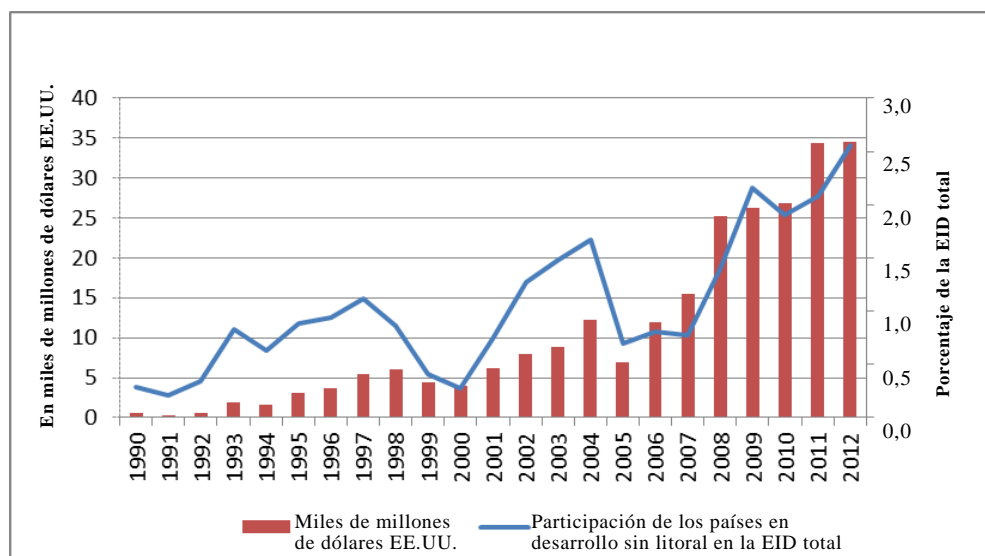
78. Más allá de su necesidad evidente de infraestructura comercial, los países en desarrollo sin litoral pueden obtener beneficios sustanciales de otras prioridades de la Iniciativa de Ayuda para el Comercio, como la creación de capacidad productiva y de desarrollo comercial. Habida cuenta de su utilización de corredores de tránsito multinacionales, también deberían beneficiarse del llamamiento hecho por el Equipo de Trabajo sobre Ayuda para el Comercio de la OMC para que se preste mayor atención a los cuestiones regionales, subregionales y transfronterizas.

79. La IED representa una proporción importante de las corrientes de capital privado y se considera la forma de capital extranjero más estable. La IED tiene un gran potencial para estimular el crecimiento económico y el desarrollo en los países en desarrollo sin litoral, mediante la creación de empleo y mejores técnicas de gestión, la transferencia y la difusión de tecnología, conocimientos y procesos empresariales, y las transferencias de capital que no generan deuda. La IED también puede desempeñar un papel fundamental en el suministro de infraestructura y la creación de capacidad productiva nacional. En los países en desarrollo sin litoral la IED representa una importante fuente de financiación para el desarrollo y, desde 2008, las corrientes anuales de IED han superado a la AOD.

80. La entrada de inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral alcanzó los 34.600 millones de dólares en 2012 con respecto a apenas 8.900 millones en 2003. La entrada de IED aumentó solo marginalmente en 2012, pero ha aumentado en casi un 30% desde 2010. En cambio, las corrientes mundiales de IED disminuyeron un 18% entre 2011 y 2012, observándose la mayor caída en las corrientes hacia los países desarrollados (más del 30%). En general, los países en desarrollo sin litoral lograron evitar un descenso de la entrada de IED inmediatamente después de la crisis mundial, pero esta se estancó en gran medida durante el período 2008-2010.

81. *Per capita*, la IED hacia los países en desarrollo sin litoral ascendió a unos 81 dólares en 2012, más de tres veces el monto de 2003 y más de dos veces y media el monto registrado en los países menos adelantados. No obstante, en términos absolutos los países en desarrollo sin litoral siguen recibiendo bajos niveles de IED, que representaron solo el 4,4% del total de las corrientes hacia los países en desarrollo y en transición en 2012 y apenas el 2,6% de las corrientes mundiales de IED.

Gráfico IV
Inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral



Fuente: Base de datos estadísticos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

82. Sin embargo, la mayoría de los países en desarrollo sin litoral no reciben suficiente IED para acelerar su desarrollo económico. Sólo 6.300 millones de dólares de los más de 30.000 millones de dólares de IED en los países en desarrollo sin litoral se dirigió a los países sin litoral que son países menos adelantados. Sólo cuatro países en desarrollo sin litoral reciben más del 68% de la IED. Por otra parte, las entradas en los 15 países en desarrollo sin litoral de África representaron solo el 19% del total en 2012, en comparación con el 25% en 2010. Asimismo, en general, esos países reciben la IED más baja per cápita y como porcentaje del PIB, en particular el Afganistán, Burundi, Burkina Faso, Bhután y Nepal.

83. La carga de la deuda de los países en desarrollo sin litoral ha caído de forma notable en el último decenio, sobre todo gracias a la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados y la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral. Entre 2003 y 2011, la deuda externa de los países en desarrollo sin litoral, como proporción de su ingreso nacional bruto, se redujo del 73% al 45%. Durante el mismo período, la carga de la deuda aumentó en tres países en desarrollo sin litoral. Los coeficientes de servicio de la deuda también han descendido en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral. Doce países en desarrollo sin litoral han recibido alivio de la deuda en el marco de ambas iniciativas. En total, a finales de 2012, esos países en desarrollo sin litoral beneficiarios habían recibido 20.000 millones de dólares en concepto de alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados y 19.000 millones más con arreglo a la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral. El alivio de la deuda en el marco de esas iniciativas ha mitigado considerablemente la carga de la deuda de los países en desarrollo sin litoral. Sin embargo, puesto que la primera de las iniciativas toca a su fin, es importante ampliar la vigencia de alguna forma de ayuda para el alivio de la

deuda de países en desarrollo sin litoral muy endeudados con el fin de evitar que lleguen a una situación insostenible en relación con la deuda.

84. El acceso preferencial a los mercados es un medio importante para facilitar el crecimiento de las exportaciones. Aunque las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral no se han abordado de manera explícita en la Ronda de negociaciones comerciales de Doha de la OMC, los países desarrollados y algunos países en desarrollo han brindado tratamiento arancelario preferencial en el acceso a sus mercados a las exportaciones de esos países en el marco del Sistema Generalizado de Preferencias. Los países en desarrollo sin litoral menos adelantados de África se benefician de otros planes especiales, como la Iniciativa “Todo menos armas” de la Unión Europea en favor de los países menos adelantados y la Ley sobre Crecimiento y Oportunidad en África de los Estados Unidos de América en favor de las exportaciones africanas.

85. Al evaluarse la eficacia de las preferencias de acceso a los mercados, deben tenerse en cuenta dos cuestiones principales: la magnitud real de la preferencia concedida y las limitaciones para su plena utilización. La magnitud de las preferencias otorgadas a un grupo de países depende no solo del nivel absoluto de la preferencia concedida al mismo, sino también del nivel de preferencias otorgado a otros grupos de países por conducto de regímenes preferenciales no recíprocos, como el Sistema Generalizado de Preferencias, los acuerdos de libre comercio o acuerdos similares. Además, las preferencias se erosionan cuando aumenta la liberalización del comercio en el mercado importador. Del mismo modo, la tasa de utilización de las preferencias de acceso a los mercados es limitada a causa de problemas de capacidad productiva, barreras no arancelarias y falta de competitividad.

86. Según el Banco Mundial, las corrientes de remesas a los países en desarrollo sin litoral han aumentado rápidamente, pasando de apenas 2.300 millones de dólares en 2001 a 22.300 millones de dólares, en 2012, y se estima que aumentaron aún más, a 25.500 millones de dólares, en 2013. En 2012, las remesas a los países en desarrollo sin litoral representaron el 5% del total de las corrientes de remesas a los países en desarrollo. Esta proporción ha aumentado gradualmente, toda vez que las corrientes de remesas hacia esos países han crecido más rápidamente que el total de las remesas. La tasa media de crecimiento anual de las corrientes de remesas hacia los países en desarrollo sin litoral entre 2001 y 2012 fue del 23%.

87. El apoyo de la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular ha ido aumentando paulatinamente durante el período que se examina. Por ejemplo, las corporaciones del Sur Global, en especial de China y la India, generaron el 41% de las corrientes de IED hacia los países en desarrollo sin litoral en 2011. Los países en desarrollo aportaron el 47% de la financiación oficial para infraestructura en el África Subsahariana entre 2001 y 2008. El comercio entre los países en desarrollo sin litoral y los países del Sur Global también se ha profundizado. Mientras que antes esos países comerciaban principalmente con los países desarrollados, esta tendencia ha ido cambiando gradualmente a medida que empiezan a considerar a otros países en desarrollo como socios comerciales importantes. El comercio Sur-Sur como porcentaje del comercio mundial de mercancías aumentó del 13% en 2001 al 26,7% en 2011, mientras que el comercio Norte-Norte disminuyó de alrededor del 46% a menos del 30% durante el mismo período.

88. El sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales pertinentes han estado prestando asistencia continua a los países en desarrollo sin litoral, entre otras cosas mediante programas de creación de capacidad, servicios de asesoramiento, apoyo para el desarrollo de la infraestructura de transporte y la promoción de instrumentos jurídicos relacionados con la facilitación del comercio y el transporte. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo ha coordinado las actividades del sistema de las Naciones Unidas a fin de garantizar la ejecución eficaz del Programa de Acción de Almaty. La Oficina ha promovido y aumentado la conciencia internacional sobre las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral en distintos foros, así como el aumento de las medidas internacionales de apoyo a los mismos. La Oficina preparó informes sobre la aplicación del Programa y dirige actualmente los preparativos de su examen decenal.

89. Las comisiones regionales de las Naciones Unidas y las organizaciones subregionales prestaron asistencia a los Estados miembros en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. La Comisión Económica para África (CEPA) ha prestado apoyo a las comunidades económicas regionales de África para la ejecución del Programa en África. La CEPA prestó asistencia técnica sobre la facilitación del comercio a los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito. La CEPA, la Comisión de la Unión Africana, el Banco Africano de Desarrollo (BAfD) y la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo apoyaron a los países africanos en la preparación de un acuerdo intergubernamental en respaldo de la red de la carretera transafricana.

90. La Comisión Económica para Europa (CEPE) promovió el transporte internacional y la facilitación del comercio y la aplicación de los correspondientes instrumentos jurídicos, normas y reglas de la CEPE, emprendiendo iniciativas concretas en el marco del Programa de Acción de Almaty y a través de la asistencia técnica para la reforma aduanera, los sistemas de tránsito aduanero y el comercio electrónico. Los instrumentos comerciales creados por la CEPE y sus órganos, como el Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas, ofrecen muchas posibilidades para mejorar la eficiencia del comercio, por ejemplo, el Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales, los códigos y directorios de elementos de datos, el Reglamento de las Naciones Unidas para el Intercambio Electrónico de Datos para la Administración, el Comercio y el Transporte, las recomendaciones y normas sobre los puestos fronterizos de ventanilla única y la armonización de datos, a fin de mejorar la información comercial y los controles de documentos y ayudar a hacer frente a la ineficiencia de los procedimientos comerciales y otros factores que obstaculizan el comercio. Otro instrumento es el *Handbook of Best Practices at Border Crossings: A Trade and Transport Facilitation Perspective*, preparado en colaboración con la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE).

91. La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), en cooperación con organizaciones subregionales, ha intensificado el apoyo técnico para facilitar el transporte internacional por carretera prestando asistencia en la aplicación efectiva de los acuerdos subregionales de facilitación entre los Estados miembros. La CESPAP proporcionó apoyo para el fomento de la capacidad de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para adherirse a convenciones

internacionales y aplicarlas, así como para formular y aplicar los acuerdos subregionales y bilaterales sobre transporte. La CESPAP ha apoyado y coordinado la conectividad regional mediante el desarrollo del Acuerdo intergubernamental sobre la red vial en Asia, el Acuerdo intergubernamental sobre la red ferroviaria transasiática y el Acuerdo intergubernamental sobre los puertos secos.

92. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ha prestado apoyo técnico en materia de elaboración de políticas de transporte y logística sostenibles para los países de América Latina.

93. La UNCTAD prestó apoyo a los países en desarrollo sin litoral aumentando la conciencia sobre los problemas especiales que enfrentan y la prestación de asistencia técnica. Desde 2010, la UNCTAD ha dedicado una sección aparte a los países en desarrollo sin litoral en su publicación anual *World Investment Report*, que incluye un análisis de las tendencias recientes de la inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral. Además, facilitó la inclusión de las preocupaciones de los países en desarrollo sin litoral en los documentos finales de su 13º período de sesiones y organizó un período extraordinario de sesiones sobre los países en desarrollo sin litoral en el marco del Foro Mundial de Servicios, que se celebró en Beijing en mayo de 2013. La UNCTAD ha prestado asesoramiento y apoyo al fomento de la capacidad de los negociadores comerciales y encargados de la formulación de políticas de los países en desarrollo sin litoral; asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral en proceso de adhesión a la OMC; y asistencia basada en la demanda sobre los análisis de la política nacional de servicios para ayudar a los países en desarrollo sin litoral aprovechar al máximo el sector de los servicios.

94. La Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial proporciona asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral centrándose en la mejora de la infraestructura y la capacidad industrial y en la reducción de los gastos comerciales con vistas a aumentar el margen competitivo de esos países en los mercados mundiales. En colaboración con otras organizaciones de las Naciones Unidas e internacionales, la ONUDI ha establecido la iniciativa sobre la promoción de la agricultura, la agroindustria y las empresas agrícolas, que se centra en el desarrollo de la infraestructura rural, la tecnología, la ordenación de tierras y los sistemas de tecnología hídrica, y destaca la importancia del aumento de las inversiones y asociaciones de los sectores privado y público, las asociaciones entre los agricultores y la agroindustria mediante un enfoque basado en el valor añadido.

95. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) desempeña un papel activo en la prestación de apoyo internacional a los países en desarrollo sin litoral. Como uno de los seis principales asociados del Marco Integrado Mejorado de Asistencia Técnica Relacionada con el Comercio para los Países Menos Adelantados, junto con el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial, el Centro de Comercio Internacional (CCI), la OMC y la UNCTAD, el PNUD sigue prestando asistencia para el desarrollo de la capacidad comercial con miras a acelerar la integración de las prioridades del Programa de Acción de Almaty en las esferas de trabajo pertinentes en los 14 países menos adelantados sin litoral. También ha proporcionado apoyo estratégico y asesoramiento para la aplicación de las hojas de ruta de la iniciativa Ayuda para el Comercio en los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia. Se han puesto en marcha varias actividades de seguimiento a escala nacional, como medidas destinadas a fortalecer la capacidad de las autoridades de la administración pública, establecer servicios de promoción de la

exportación dirigidos a los agricultores y mejorar el acceso a unas finanzas asequibles para las pequeñas y medianas empresas.

96. El CCI ha venido apoyando el fomento de la capacidad en los países en desarrollo sin litoral en la esfera de la facilitación del comercio, en particular respecto de la simplificación de los procedimientos y procesos transfronterizos. El Centro ha puesto en marcha proyectos como el de fomento de la capacidad nacional en la aplicación del marco integrado en el Chad, o el programa de la cadena de suministro y logística de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo (SADC) en Malawi. De manera adicional, fomenta la capacidad en determinados países en desarrollo sin litoral en relación con la mejora de los servicios de información y análisis e investigación de mercados en el ámbito comercial, así como el fortalecimiento de las instituciones que apoyan el comercio y la capacidad de producción y exportación de las empresas. El CCI también presta asistencia a los países en desarrollo sin litoral sobre la adhesión a la OMC y en la formulación y aplicación de estrategias de exportación. El CCI está colaborando con otros organismos en la recopilación de reglamentos oficiales y está compartiendo los datos sobre su instrumento: mapa de acceso a los mercados, recientemente remodelado, que contiene información sobre las medidas arancelarias y no arancelarias.

97. La Unión Internacional de Telecomunicaciones ha fomentado la concienciación sobre el deficiente estado de las telecomunicaciones y ha animado a los países en desarrollo sin litoral a que canalicen recursos hacia el sector de las telecomunicaciones con vistas a garantizar un acceso fácil al mismo, a colmar la brecha digital y a hacer uso del potencial de la tecnología de las comunicaciones y la información y de la banda ancha como impulsor para lograr los Objetivos de Desarrollo del Milenio. La UIT ha incorporado el Programa de Acción de Almaty en sus resoluciones mediante la aprobación, en 2012, de una resolución sobre medidas especiales para los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo para el acceso a las redes internacionales de fibra óptica. La Unión ha desarrollado varias plataformas y herramientas para el intercambio de datos, análisis e información sobre cuestiones clave relacionadas con la reglamentación, además de mejores prácticas en el ámbito de los negocios electrónicos, el gobierno electrónico, la banca electrónica y el comercio electrónico, para que los países en desarrollo sin litoral puedan utilizar la tecnología de la información y las comunicaciones como elemento catalizador en el comercio.

98. El Banco Mundial ha venido concediendo financiación para proyectos en países en desarrollo sin litoral y países de tránsito en los ámbitos de las reformas aduaneras, los proyectos de desarrollo de la infraestructura y otros proyectos que abordan limitaciones de capacidad concretas relacionadas con la falta de litoral. De 2003 a 2013, el Banco Mundial financió como mínimo 10 proyectos al año que abordaban los ámbitos del desarrollo de la infraestructura, la facilitación del comercio y la logística. Durante la crisis financiera y económica, los préstamos a los países en desarrollo sin litoral alcanzaron un nivel máximo de alrededor de 3.000 millones de dólares en 2009, aunque ese nivel de préstamos ha disminuido recientemente y se situó en torno a los 2.000 millones de dólares en 2012. El Servicio de facilitación del comercio, un fondo fiduciario de donantes múltiples de 40 millones de dólares establecido en 2009, se ha concebido para la creación de capacidad a fin de acelerar la ejecución de proyectos de facilitación del comercio y el transporte y reformas en los países de bajos ingresos, teniendo especialmente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo sin litoral. Entre los ejemplos de

proyectos en marcha, cabe citar el apoyo a los países que atraviesan corredores en África y Asia, el apoyo al Gobierno de la República de Moldova para mejorar su rendimiento en el ámbito del transporte y la logística, y el proyecto sobre facilitación del transporte y el tránsito en la Comunidad Económica y Monetaria de África Central a fin de mejorar la infraestructura viaria y ferroviaria, la inversión en la facilitación del tránsito y el transporte, y el fortalecimiento institucional y la creación de capacidad en los sectores aduanero y del transporte.

99. El consenso de los miembros de la OMC respecto del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio podría generar beneficios específicos para los países en desarrollo sin litoral reduciendo la complicación de los procedimientos fronterizos y aduaneros, disminuyendo los costos de tránsito y operación, aumentando la previsibilidad y agilizando el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías. La secretaría de la OMC, en cooperación con otras organizaciones internacionales, sigue prestando asistencia técnica a los miembros de la Organización en las esferas del transporte y la facilitación del comercio y la creación de capacidad. Además, la OMC continúa abogando por movilizar la financiación de la ayuda para el comercio y destacar las necesidades de sus miembros y observadores, así como la eficaz aplicación.

100. La Organización Mundial de Aduanas contribuye a la facilitación del comercio estableciendo normas y desarrollando herramientas e instrumentos al tiempo que presta la asistencia técnica necesaria para su aplicación. La Organización lanzó un paquete de competitividad económica para apoyar a los miembros en su intento por aumentar el crecimiento económico y la competitividad mediante una circulación fluida de bienes, vehículos y personas a través de las fronteras. La Organización ha continuado sus actividades de fomento de la capacidad de aduanas, en particular por conducto de su Programa Columbus, que beneficia a más de 20 países en desarrollo sin litoral, con miras a la plena aplicación del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial, así como de otras mejores prácticas internacionales en la esfera de la administración de aduanas. La Organización también organiza periódicamente seminarios y misiones de creación de capacidad con miras a la simplificación de los procedimientos aduaneros y la facilitación del comercio, en beneficio de los países en desarrollo sin litoral de África, Asia y Europa.

101. La Unión Internacional de Transportes por Carretera ha seguido favoreciendo el desarrollo del transporte internacional por carretera mediante instrumentos regionales multilaterales en Europa y Asia. La Unión alienta a los países a que se sumen al sistema TIR, un sistema armonizado internacional de control aduanero que facilita el comercio y el transporte al tiempo que protege eficazmente los ingresos de cada país a través del cual se transportan mercancías, y ha colaborado en la remoción de minas terrestres y restos explosivos de guerra en las carreteras o en las zonas adyacentes. En cooperación con la Organización Mundial de Aduanas, promueve la formación de oficiales de aduanas sobre el sistema TIR en varios idiomas. La Academia de la Unión sigue poniendo el enfoque en los países en desarrollo sin litoral y, en alianza con seis de sus asociados regionales, ha lanzado un proyecto sobre el diseño y la ejecución de un programa de capacitación de conductores. La Academia promueve la Iniciativa Modelo de Autopista, cuyo objetivo es crear un tramo ejemplar de autopista de hasta 2.000 km de longitud utilizando las mejores prácticas.

102. La OSCE, en colaboración con sus asociados, llevó a cabo actividades de fomento de la capacidad que incluían acciones formativas sobre cuestiones tratadas en el Manual

de la OSCE y la Comisión Económica para Europa (véase el párr. 90), acciones formativas sobre la ejecución de un programa de operador económico autorizado y el uso de tecnologías de la información y las comunicaciones y métodos de inspección no intrusivos que han beneficiado a los países en desarrollo sin litoral de Asia Central, así como una mesa redonda sobre la función de las mejores prácticas en los cruces fronterizos con respecto a la aplicación del Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras.

103. El BASD ha proporcionado apoyo sustantivo a los países miembros en desarrollo del Programa de Cooperación Económica Regional para el Asia Central, en particular en las esferas del transporte y la facilitación del comercio. El Banco ha financiado varios proyectos sobre transporte, facilitación del comercio y energía en el Afganistán, Kazajstán, Kirguistán, Mongolia, Tayikistán y Turkmenistán. En el marco de cooperación regional en Asia Meridional, el BASD presta apoyo a la facilitación del transporte y el comercio a través de la Cooperación Económica Subregional de Asia Meridional y su estrategia de cooperación regional de Asia Meridional para el período 2011-2015. La Cooperación Económica Subregional de Asia Meridional del BASD presta apoyo a la facilitación del comercio a fin de incrementar el comercio, incluido el comercio intrarregional de los países miembros de este mecanismo de cooperación, reduciendo o eliminando barreras no arancelarias, en particular las barreras institucionales, administrativas y técnicas al comercio, en Bangladesh, Bhután y Nepal. En Bhután y Nepal, el BASD ha proporcionado apoyo para las infraestructuras de carreteras, ferroviarias y aéreas. En la subregión del Gran Mekong, el Banco ha participado en varios proyectos, en particular en la República Democrática Popular Lao, como parte de la puesta en práctica de un amplio programa de acción para el transporte y la facilitación del comercio, aprobado por los países miembros de la Subregión del Gran Mekong en 2010. En 2011, el transporte constituía el sector más importante del BASD, al que destinó 3.500 millones de dólares en préstamos, 55 millones de dólares en concepto de asistencia técnica y 366 millones de dólares en concepto de subvenciones.

104. En África, el BAfD sigue realizando aportaciones significativas para el crecimiento de las infraestructuras regionales. Desde 2009, ha financiado más de 70 operaciones multinacionales, entre las que cabe destacar la construcción y el acondicionamiento de carreteras y líneas de transmisión transfronterizas por un valor superior a 3.800 millones de dólares.

105. En América Latina y el Caribe, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha ofrecido 5.400 millones de dólares para proyectos relacionados con infraestructuras y recursos naturales en el período comprendido entre 2007 y 2011.

IV. Conclusiones y recomendaciones

106. Los países sin litoral se enfrentan con un serio obstáculo al crecimiento económico y al logro de los objetivos de desarrollo. Desde su aprobación, se han registrado progresos tangibles en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, que ha contribuido a crear conciencia acerca de los problemas a que hacen frente los países en desarrollo sin litoral de todo el mundo. Se ha producido un aumento de la visibilidad y el reconocimiento de esos países y sus necesidades especiales a escala internacional y en las Naciones Unidas. El apoyo mundial a los países en desarrollo sin litoral en las esferas de la asistencia financiera y técnica ha aumentado a lo largo del período.

107. También se han registrado algunos progresos notables en la ejecución de las esferas prioritarias del Programa de Acción de Almaty. En los últimos 10 años, los países en desarrollo sin litoral han registrado un crecimiento económico más rápido y el comercio ha aumentado. Sin embargo, el progreso ha sido desigual y no se distribuye por igual entre todos. Los países en desarrollo sin litoral siguen siendo frágiles a causa de su vulnerabilidad a las perturbaciones externas debido a la diversificación limitada de las exportaciones, una capacidad productiva reducida, la falta de competitividad en materia de exportación y unos costos de transporte y de tránsito elevados. Además, durante el período que se examina, el valor añadido del sector manufacturero y la agricultura de esos países ha disminuido y sus coeficientes de concentración de las exportaciones han aumentado notablemente.

108. A la luz de los progresos registrados y los desafíos que aún enfrentan los países en desarrollo sin litoral, los Estados Miembros tal vez deseen, entre otras cosas, examinar las recomendaciones que figuran a continuación.

109. El Programa de Acción de Almaty se concibió en gran medida como un programa sectorial, que hace especial hincapié en la infraestructura y el tránsito. El Programa no hace referencia a otros factores determinantes del crecimiento y el comercio, como el valor añadido, la diversificación de la economía, la industrialización, la creación de empleo y las medidas de fomento de la resiliencia para hacer frente a las crisis externas y los problemas del cambio climático. En el próximo decenio para el desarrollo se tendrá que atender a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral de una manera holística, a fin de garantizar que puedan realizar una transformación estructural de sus economías y alcanzar el desarrollo sostenible y superar así los efectos negativos que sus limitaciones geográficas tienen en los medios de vida de la población.

110. Se invita a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a que ratifiquen y pongan en práctica de manera efectiva las convenciones y los acuerdos internacionales, así como los acuerdos regionales y subregionales, sobre la facilitación del transporte y el comercio. La comunidad internacional debería proporcionar apoyo financiero y técnico a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para la aplicación de las convenciones y los acuerdos internacionales relativos a la facilitación del tránsito y apoyar las iniciativas que promuevan la cooperación en materia de tránsito, reduzcan los costos de tránsito y establezcan disposiciones logísticas eficaces. Debería velar por que los servicios de transporte de tránsito funcionen de manera eficiente y sin tropiezos, así como sin demoras o costos indebidos para las importaciones y exportaciones de los países en desarrollo sin litoral.

111. Los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito deberían fortalecer eficazmente la cooperación formulando y armonizando las políticas pertinentes, aplicándolas de manera efectiva mediante mecanismos más sólidos de seguimiento y vigilancia y dando prioridad a la asignación de recursos para el desarrollo, el mantenimiento y la rehabilitación de la infraestructura del transporte de tránsito. Esos países deberían alentar la participación efectiva del sector privado para mejorar la facilitación del tránsito. La comunidad internacional debería incrementar el apoyo financiero para los proyectos de infraestructura del transporte de tránsito, energía y tecnología de la información y las comunicaciones y facilitación del comercio en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a fin de aumentar la interconexión intrarregional, completar las conexiones que faltan y velar por el funcionamiento apropiado de los corredores marítimos estratégicos.

112. 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. Todos los miembros de la OMC deberían ratificar el Acuerdo de la OMC sobre Facilitación del Comercio, asegurar que entre en vigor en 2015 y aplicarlo de conformidad con sus disposiciones. Se debería prestar una mayor asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral para que puedan aplicar el Acuerdo de forma efectiva, así como en la aplicación de las medidas de facilitación del comercio pertinentes. Las iniciativas de facilitación del comercio que han demostrado su eficacia, como los puestos fronterizos de una parada única, los puertos secos, el sistema de tarjetas amarillas, la utilización de tecnologías de la información y las comunicaciones para el despacho de aduana y la utilización de puestos fronterizos de ventanilla única, deberían reproducirse y financiarse plenamente en los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito. También es necesario elaborar un mecanismo de establecimiento de redes con miras a promover el intercambio de experiencias y la divulgación de información entre todos los interesados pertinentes.

113. Los países en desarrollo sin litoral deberían integrar las políticas comerciales en las estrategias nacionales de desarrollo para aprovechar mejor los beneficios del comercio internacional para el desarrollo. Deben desarrollar sus capacidades productivas, añadir valor a sus exportaciones y mejorar su competitividad. Los asociados para el desarrollo deberían considerar la posibilidad de prestar un mayor nivel de asistencia financiera y técnica con el fin de apoyar los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral para diversificar sus exportaciones, en particular mediante apoyo para el desarrollo y fortalecimiento de su capacidad productiva, la integración en las cadenas de valor mundiales y regionales y el fomento de la capacidad en la elaboración de políticas pertinentes. La comunidad internacional debería intensificar su apoyo a la Iniciativa de Ayuda para el Comercio, ya que presta apoyo fundamental a los países en desarrollo sin litoral para que apliquen los acuerdos internacionales, fortalezcan estratégicamente su capacidad productiva, desarrollen su infraestructura y aumenten su competitividad en los mercados mundiales.

114. Los países en desarrollo sin litoral deberían considerar la posibilidad de formular y aplicar políticas industriales activas para promover la diversificación y la transformación estructural de sus economías y exportaciones, incrementar la productividad agrícola y el sector de los servicios, fortalecer el papel del sector privado y promover la ciencia, la tecnología y la innovación. La comunidad internacional debería prestar un mayor nivel de apoyo financiero y técnico a los países en desarrollo sin litoral para el desarrollo de su capacidad productiva y para la industrialización sostenible e incluyente. También debería promover la asignación de una parte mayor de su asistencia a los sectores productivos y adoptar medidas de promoción para alentar la inversión del sector privado en los países en desarrollo sin litoral, el aumento de la productividad agrícola, la transferencia de tecnología y la asistencia en la expansión del sector de los servicios.

115. La integración regional es importante para una mayor integración de los países en desarrollo sin litoral en el mercado mundial. Esos países deberían promover la integración regional fortaleciendo el comercio, el transporte, las comunicaciones y las redes de energía regionales. Deberían promover también la armonización de las políticas regionales a fin de fortalecer la sinergia regional, la competitividad y las cadenas de valor regionales. Los países en desarrollo de tránsito deberían contribuir a profundizar la integración regional a través de un desarrollo de la infraestructura regional coherente, medidas de facilitación del comercio y acuerdos comerciales

regionales, incluido el establecimiento de sistemas eficaces y eficientes de garantía aduanera, con miras a la concesión de preferencias especiales a los países en desarrollo sin litoral en la superación de sus limitaciones geográficas. Los asociados para el desarrollo deberían prestar apoyo financiero y técnico para los esfuerzos realizados por los países en desarrollo sin litoral y sus asociados de tránsito en la profundización de la integración regional, mediante un mayor apoyo a la aplicación de los principales proyectos regionales de transporte y los acuerdos regionales de transporte, con objeto de facilitar la circulación transfronteriza de mercancías y pasajeros. Debería mejorarse el apoyo a los procesos de integración regional en curso en las regiones donde hay países en desarrollo sin litoral. Esos procesos deberían crear un marco para intercambiar las mejores prácticas de promoción de la integración regional en forma periódica.

116. La AOD sigue siendo la principal fuente de inversiones para el fomento de la infraestructura de los países en desarrollo sin litoral. Se invita a los países donantes y a las instituciones financieras y de desarrollo, especialmente el Banco Mundial, el BASD, el BAfD y el BID, a que proporcionen más recursos financieros para los proyectos de infraestructura de transporte de tránsito de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Los países en desarrollo sin litoral deberían recibir especial atención en el contexto de la Iniciativa de Ayuda para el Comercio.

117. La cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular deberían ser fortalecidas en la esfera de la cooperación en materia de transporte de tránsito, desarrollo de la capacidad productiva y acceso preferencial a los mercados para los productos de los países en desarrollo sin litoral. Esos países deberían crear un entorno propicio para incentivar la IED y la participación del sector privado. Se alienta a los países de origen de la IED a que faciliten una mayor IED hacia los países en desarrollo sin litoral en las esferas de sus prioridades nacionales, en particular para el desarrollo de la infraestructura de transporte, la facilitación del comercio, la transferencia de tecnología, el desarrollo del sector productivo y la creación de valor añadido. También se les alienta a prestar cooperación técnica y apoyo al fomento de la capacidad para que los países en desarrollo sin litoral mejoren las técnicas de negociación para atraer inversiones responsables e inversiones de impacto. Los países en desarrollo sin litoral también deberían mejorar la movilización de sus recursos internos mediante el fomento de su base económica, la reforma y consolidación de la administración fiscal y la promoción de la transparencia, la buena gobernanza y desarrollo institucional.

118. La comunidad internacional debería prestar apoyo a los países en desarrollo sin litoral para ayudarlos a fortalecer su capacidad de mitigación del cambio climático y adaptación a él y aumentar la resiliencia a las perturbaciones externas.

119. Si bien el Programa de Acción de Almaty se integró en algún grado en las estrategias nacionales de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, se plantea la necesidad de una mejor integración del siguiente programa en las estrategias de desarrollo en los planos nacional, regional y mundial. Las perspectivas y los desafíos de los países en desarrollo sin litoral deberían integrarse en los programas de los asociados para el desarrollo, en particular en sus estrategias de ayuda, comercio y desarrollo. Es fundamental que los intereses de los países en desarrollo sin litoral se reflejen claramente en el programa de desarrollo posterior a 2015 en aras de su ejecución satisfactoria y su coherencia con el proceso mundial.

Anexo**Cuadros estadísticos**

Cuadro 1
Producto interno bruto y tasa de crecimiento

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Estimaciones, precios constantes 2005 (en millones de dólares EE.UU.)</i>			<i>Per capita (en dólares EE.UU., 2005, precios constantes)</i>		<i>Tasa de crecimiento (porcentaje)</i>		
	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2012</i>	<i>2003</i>	<i>2012</i>	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2012</i>
Afganistán	5 887	8 392	11 973	242	417	8,4	13,7	14,4
Armenia	3 896	6 310	6 640	1 283	2 237	14,0	13,7	7,2
Azerbaiyán	9 474	22 346	28 405	1 155	3 115	11,2	25,0	2,2
Bhután	722	1 032	1 463	1 171	2 061	7,7	17,9	9,4
Bolivia (Estado Plurinacional de)	8 778	10 464	13 223	974	1 260	2,7	4,6	5,2
Botswana	9 248	11 653	13 328	5 046	6 684	4,6	8,7	4,2
Burkina Faso	4 812	6 043	7 969	380	493	7,8	3,6	9,5
Burundi	1 080	1 253	2 083	145	153	-1,2	4,8	4,0
Chad	4 072	5 892	7 738	455	738	14,7	3,3	8,9
Etiopía	9 578	15 026	24 583	133	269	-2,2	11,5	8,7
ex República Yugoslava de Macedonia	5 483	6 675	7 322	2 635	3 478	2,8	6,1	-0,3
Kazajstán	47 931	69 256	87 463	3 187	5 193	9,3	8,9	5,0
Kirguistán	2 303	2 753	3 209	457	572	7,0	8,5	-0,9
Lesotho	1 302	1 495	1 905	686	929	4,7	4,7	4,0
Malawi	2 848	3 908	4 618	209	220	5,5	9,5	1,9
Malí	5 055	6 023	7 094	436	480	7,4	4,3	-0,4
Mongolia	2 127	3 020	4 557	862	1 630	7,0	10,2	12,3
Nepal	7 650	8 858	11 168	306	399	3,9	3,4	4,9
Níger	3 162	3 676	4 914	266	290	5,3	3,1	10,8
Paraguay	8 219	9 651	11 492	1 446	1 718	4,3	5,4	-1,2
República Centroafricana	1 283	1 453	1 668	330	472	-5,4	8,1	6,9
República de Moldova	2 589	3 225	3 710	716	1 038	6,6	3,1	-0,8
República Democrática Popular Lao	2 378	3 183	4 650	427	707	6,1	7,6	8,2

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Estimaciones, precios constantes 2005 (en millones de dólares EE.UU.)</i>			<i>Per capita (en dólares EE.UU., 2005, precios constantes)</i>		<i>Tasa de crecimiento (porcentaje)</i>		
	2003	2007	2012	2003	2012	2003	2007	2012
Rwanda	2 196	3 035	4 491	243	390	1,5	7,6	8,0
Sudán del Sur	..	..	5 023	..	928	..	..	53,0
Swazilandia	2 451	2 763	2 911	2 253	2 341	2,2	3,5	-1,5
Tayikistán	1 965	2 656	3 486	301	459	11,0	8,0	7,5
Turkmenistán	11 880	17 369	28 434	1 469	3 270	3,3	11,1	11,1
Uganda	8 626	11 614	15 709	296	405	6,5	8,4	3,4
Uzbekistán	12 492	16 914	25 143	486	846	4,2	9,5	8,2
Zambia	6 465	8 098	11 236	593	798	5,1	6,2	7,2
Zimbabwe	6 732	5 801	8 179	511	431	-17,0	-3,7	4,4
Promedio	202 686	279 836	375 790	939	1 433	5,2	9,5	5,7
Países de tránsito	5 269 752	7 362 090	10 043 620	1 796	2 442	6,9	9,9	5,4

Fuente: División de Estadística.

Cuadro 2

Sumas recibidas en concepto de asistencia oficial para el desarrollo

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Sumas netas recibidas en concepto de asistencia oficial para el desarrollo, cifras netas (en millones de dólares EE.UU., precios constantes 2011)</i>			<i>Asistencia oficial para el desarrollo/ingreso nacional bruto (porcentaje)</i>		<i>Desembolsos de asistencia para el comercio (en millones de dólares EE. UU., precios constantes 2011)</i>	
	2003	2010	2012	2012	2007	2012	
Afganistán	2 164	6 743	6 094	32,8	958	1 504	
Armenia	337	362	303	2,6	95	112	
Azerbaiyán	400	166	394	0,6	88	250	
Bhután	110	141	162	9,6	30	84	
Bolivia (Estado Plurinacional de)	1 263	719	615	2,6	146	210	
Botswana	37	163	86	0,5	15	15	
Burkina Faso	760	1 134	1 040	10,8	264	291	
Burundi	316	673	455	21,2	100	167	

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Sumas netas recibidas en concepto de asistencia oficial para el desarrollo, cifras netas (en millones de dólares EE.UU., precios constantes 2011)</i>			<i>Asistencia oficial para el desarrollo/ingreso nacional bruto (porcentaje)</i>	<i>Desembolsos de asistencia para el comercio (en millones de dólares EE. UU., precios constantes 2011)</i>	
	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2012</i>	<i>2012</i>	<i>2007</i>	<i>2012</i>
Chad	352	514	214	3,9	35	45
Etiopía	2 120	3 723	2 501	7,8	522	594
ex República Yugoslava de Macedonia	362	198	387	5,2	46	74
Kazajstán	385	231	168	0,1	111	37
Kirguistán	268	398	505	7,8	56	122
Lesotho	106	270	293	10,3	19	19
Malawi	703	1 090	155	1,6	122	74
Malí	779	1 157	1 021	28,4	323	319
Mongolia	344	322	406	6,1	72	191
Nepal	642	880	473	4,7	127	267
Níger	670	792	832	4,0	103	124
Paraguay	69	110	534	13,5	28	57
República Centroafricana	71	280	158	10,4	30	56
República de Moldova	160	501	683	10,2	46	186
República Democrática Popular Lao	422	448	451	4,6	150	162
Rwanda	458	1 097	162	0,4	99	195
Swazilandia	55	97	835	12,5	11	25
Tayikistán	201	465	85	2,6	53	132
Turkmenistán	38	46	40	0,1	1	5
Uganda	1 347	1 827	1 538	8,5	539	381
Uzbekistán	243	244	273	0,5	28	99
Zambia	1 059	970	941	4,9	118	139
Zimbabwe	248	782	803	10,6	20	86
Países en desarrollo sin litoral	16 489	26 544	22 609	3,8	4 355	5 951

Fuente: Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos.

Cuadro 3

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

	<i>Total de la cuantía de la deuda externa: (porcentaje del ingreso nacional bruto)</i>			<i>Total servicio de la deuda (porcentaje de las exportaciones de bienes, servicios e ingresos)</i>			<i>Alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados (en millones de dólares EE.UU.)</i>	<i>Alivio de la deuda en el marco de la IADM (en millones de dólares EE.UU.)</i>
	2003	2010	2011	2003	2010	2011	2012	2012
Afganistán		16,0			0,2		1 280	39
Armenia	68,7	64,3	68,3	11,0	33,4	25,4		
Azerbaiyán	28,4	14,6	14,9	7,1	1,4	4,9		
Bhután	83,9	63,9	65,0		13,5	11,1		
Bolivia (Estado Plurinacional de)	75,3	32,2	27,6	21,4	9,6	4,9	2 060	2 829
Botswana	7,1	12,2	13,8	1,2	1,4			
Burkina Faso	40,9	24,7	23,8	12,0	2,5		930	1 230
Burundi	173,5	31,6	26,9	64,2	2,1	3,4	1 366	108
Chad	67,6	23,1	21,4				260	
Etiopía	86,1	24,8	27,2	7,3	3,9	6,1	3 275	3 309
ex República Yugoslava de Macedonia	40,3	66,4	62,8	13,5	17,1	18,9		
Kazajstán	79,9	91,9	77,9	34,8	58,3	34,6		
Kirguistán	115,7			21,9	22,3	12,0		
Lesotho	58,9	28,7	27,1	5,5	2,1	2,0		
Malawi	130,6	21,1	22,3	6,7	1,7	1,3	1 628	1 596
Malí	73,2	27,4	29,1	6,6	2,5		895	2 009
Mongolia	97,5	44,4	32,7	34,1	5,0	2,1		
Nepal	50,2	23,5	20,8	10,2	10,5	9,5		
Níger	78,7	23,6	23,7	8,7	2,0		1 190	1 074
Paraguay	58,6	28,3	25,7	12,3	4,5	3,6		
República Centroafricana	96,0	29,3	26,5				804	306
República de Moldova	95,4	76,4	72,0	11,5	14,4	12,8		
República Democrática Popular Lao	122,4	84,2	80,3	21,9	13,2	11,5		

	<i>Total de la cuantía de la deuda externa: (porcentaje del ingreso nacional bruto)</i>			<i>Total servicio de la deuda (porcentaje de las exportaciones de bienes, servicios e ingresos)</i>			<i>Alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados (en millones de dólares EE.UU.)</i>	<i>Alivio de la deuda en el marco de la IADM (en millones de dólares EE.UU.)</i>
	2003	2010	2011	2003	2010	2011	2012	2012
Rwanda	85,7	16,4	17,5	15,3	2,4	2,1	1 316	519
Swazilandia	20,8	19,9	15,5	1,3	1,9			
Tayikistán	86,7	55,3	51,6	8,4	85,0	49,1		100
Turkmenistán	31,3	2,9	2,0					
Uganda	73,4	19,3	23,5	9,8	1,8	1,7	1 950	3 524
Uzbekistán	53,0	19,1	17,8					
Zambia	162,5	30,8	24,7	43,5	1,9	2,1	3 900	2 770
Zimbabwe	81,2	80,6	64,8					
Países en desarrollo sin litoral	65,7	44,5	39,9	23,1	27,5	20,9	20 854	19 413

Fuente: Banco Mundial y División de Estadística.

Cuadro 4 Comercio internacional de mercancías, exportaciones e importaciones

	<i>Comercio de mercancías</i>								
	<i>Total exportaciones (millones de dólares EE.UU.)</i>			<i>Total importaciones (millones de dólares EE.UU.)</i>			<i>Comercio Porcentaje del PIB</i>		
	2003	2011	2012	2003	2011	2012	2003	2012	
Afganistán	144	376	429	–	3 906	3 676	138	45	
Armenia	686	1 334	1 380	903	2 377	2 480	82	74	
Azerbaiyán	2 592	34 495	32 634	3 057	37 227	36 915	108	79	
Bhután	133	675	554	133	747	697	70	87	
Bolivia (Estado Plurinacional de)	1 597	8 358	11 233	1 962	9 133	12 196	52	85	
Botswana	2 810	5 882	5 971	3 668	6 964	6 285	86	95	
Burkina Faso	321	2 352	2 183	366	2 601	2 744	31	50	
Burundi	38	123	134	45	236	228	27	46	
Chad	601	4 800	4 600	667	4 887	4 711	83	69	

	Comercio de mercancías							
	Total exportaciones (millones de dólares EE.UU.)			Total importaciones (millones de dólares EE.UU.)			Comercio Porcentaje del PIB	
	2003	2011	2012	2003	2011	2012	2003	2012
Etiopía	496	2 875	2 891	1 258	5 815	5 994	41	46
ex República Yugoslava de Macedonia	1 367	4 478	4 002	1 737	5 571	5 042	137	83
Kazajstán	12 927	84 336	86 449	14 945	91 991	97 030	91	78
Kirguistán	582	1 972	1 894	749	3 411	3 151	84	149
Lesotho	476	1 172	972	588	1 226	1 041	199	155
Malawi	525	1 425	1 184	619	1 629	1 394	93	129
Malí	928	2 374	2 610	1 152	2 770	3 086	67	69
Mongolia	616	4 818	4 385	835	5 439	5 346	64	62
Nepal	662	919	911	1 075	1 862	1 929	141	128
Níger	352	1 250	1 500	415	1 393	1 605	120	128
Paraguay	2 585	7 763	7 270	2 744	13 386	12 743	44	43
República Centroafricana	128	190	200	154	265	252	36	33
República de Moldova	790	2 217	2 162	1 055	3 159	3 164	40	68
República Democrática Popular Lao	335	2 216	2 269	463	2 404	2 848	67	85
Rwanda	63	464	591	140	913	1 016	94	94
Swazilandia	1 638	1 910	1 930	1 872	2 205	2 168	32	47
Tayikistán	797	1 257	1 358	995	1 157	1 644	203	141
Turkmenistán	3 632	13 000	16 500	–	–	–	119	118
Uganda	532	2 159	2 357	834	4 240	4 732	37	58
Uzbekistán	3 189	13 254	11 210	3 725	15 027	12 338	68	58
Zambia	980	9 001	9 372	1 252	9 035	9 881	70	83
Zimbabwe	1 670	3 512	3 882	2 172	3 556	–	70	120
Países en desarrollo sin litoral	44 190	220 959	225 019	49 362	262 476	270 158	80	78

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

Nota: No se cuenta con datos sobre Sudán del Sur.

Cuadro 5
Comercio transfronterizo -2013

	<i>Número de documentos necesarios para la exportación</i>		<i>Costo de exportación de un contenedor (en dólares EE.UU.)</i>		<i>Período de tránsito para la exportación (días)</i>		<i>Costo de importación de un contenedor (en dólares EE.UU.)</i>		<i>Período de tránsito para la importación (días)</i>	
	2005	2013	2005	2013	2005	2013	2005	2013	2005	2013
Afganistán	10	10	2 180	4 645	67	67	2 100	5 180	80	85
Armenia	6	5	1 670	1 885	37	37	1 860	2 175	37	18
Azerbaiyán	9	9	3 155	3 540	34	34	2 945	3 560	36	25
Bhután	9	9	1 150	2 230	38	38	1 780	2 330	38	38
Bolivia (Estado Plurinacional de)	7	7	1 425	1 440	24	24	1 452	1 745	36	24
Botswana	6	6	2 088	3 045	33	33	2 595	3 610	43	35
Burkina Faso	11	10	2 226	2 455	45	45	3 722	4 430	54	49
Burundi	9	9	2 287	2 905	47	47	4 035	4 420	71	46
Chad	7	8	4 867	6 615	78	78	5 715	9 025	102	98
Etiopía	7	7	2 037	2 180	47	47	2 790	2 760	41	44
ex República Yugoslava de Macedonia	12	12	3 200	8 650	71	71	4 500	10 250	65	72
Kazajstán	11	10	2 730	4 885	89	89	2 780	4 865	76	69
Kirguistán	15	9	2 500	4 360	64	64	2 450	5 150	75	75
Lesotho	8	7	1 188	1 695	44	44	1 210	1 945	49	33
Malawi	7	6	1 130	1 376	17	17	1 130	1 380	15	11
Malí	11	10	1 623	2 175	45	45	2 500	2 870	54	43
Mongolia	7	6	1 752	2 440	44	44	2 740	4 405	66	32
Nepal	7	7	1 415	1 545	32	32	1 740	1 870	35	35
Níger	11	11	1 807	2 745	49	49	2 274	2 950	49	50
Paraguay	11	11	1 600	2 295	43	43	1 725	2 400	35	39
República Centroafricana	8	9	4 581	5 490	57	57	4 534	5 555	66	55
República de Moldova	8	8	2 743	4 475	59	59	2 946	4 500	66	62
República Democrática Popular Lao	12	10	1 420	1 950	55	55	1 690	1 910	65	26
Rwanda	7	7	1 220	1 850	36	36	1 400	2 275	33	30
Swazilandia	13	7	3 840	3 245	60	60	4 000	4 990	95	30
Tayikistán	8	7	1 798	1 880	21	21	1 820	2 145	30	23

	Número de documentos necesarios para la exportación		Costo de exportación de un contenedor (en dólares EE.UU.)		Período de tránsito para la exportación (días)		Costo de importación de un contenedor (en dólares EE.UU.)		Período de tránsito para la importación (días)	
	2005	2013	2005	2013	2005	2013	2005	2013	2005	2013
Turkmenistán	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Uganda	12	7	1 050	2 800	38	38	2 945	3 375	64	33
Uzbekistán	13	12	3 685	4 785	86	86	4 050	5 235	104	95
Zambia	7	7	2 098	2 765	53	53	2 840	3 560	59	49
Zimbabwe	7	7	1 879	3 765	52	52	2 420	5 660	67	71
Promedio países en desarrollo sin litoral	9,2	8,3	2 211	3 204	49	42	2 690	3 884	57	47
Promedio países de tránsito	8,2	7,6	1 015	1 268	30	22	1 183	1 434	29	27

Fuente: Banco Mundial.

Nota: No se cuenta con datos sobre Sudán del Sur.

Cuadro 6 Indicadores de transporte seleccionados

	Carreteras				Hidroviás (km)	Oleoductos y gasoductos (km)		Transporte aéreo, salidas (miles)		Transporte aéreo, carga ^a (millones de toneladas por kilómetro)	
	Kilómetros	Pavimentadas (porcentaje)	Vías férreas (km)			2006	2013	2000	2013	2003	2013
			2000/09	2013							
Afganistán	42 150	36	..	..	1 200	466	466	3,4	11,8	..	84,62
Armenia	7 515	90	845	826	..	2 233	2 233	4	6,0	5,03	0,47
Azerbaiyán	59 141	56	2 099	2 068	..	4 785	6 425	4,4	15,8	67,11	17,92
Bhután	8 050	34	..	..	..	..	..	1,1	4,0	0,21	0,64
Bolivia (Estado Plurinacional de)	62 479	12	2 866	3 652	10 000	8 994	9 646	21,6	38,3	24,52	8,02
Botswana	25 798	33	888	888	..	..	..	6,7	9,2	0,28	0,14
Burkina Faso	92 495	20	622	622	..	..	..	3,4	3,2	0,00	0,06
Burundi	12 322	10	..	..	Lago Tanganyika	..	..	..	..	..	..
Chad	40 000	1	..	..	(estacionales)	250	582	1,5	0,1	..	0,46
Etiopía	42 429	14	..	..	..	..	..	26,6	65,9	93,47	791,31

	<i>Carreteras</i>		<i>Vías férreas (km)</i>		<i>Hidroviás (km)</i>	<i>Oleoductos y gasoductos (km)</i>		<i>Transporte aéreo, salidas (miles)</i>		<i>Transporte aéreo, carga^a (millones de toneladas por kilómetro)</i>	
	<i>Kilómetros</i>	<i>Pavimentadas (porcentaje)</i>									
	2000/08	2011	2000/09	2013	2007/11	2006	2013	2000	2013	2003	2013
ex República Yugoslava de Macedonia	13 840	58	699	699	..	388	388	8,0		0,14	..
Kazajistán	93 123	90	14 205	14 319	4 000	24 740	26 963	8,0	55,0	20,80	66,92
Kirguistán	34 000	91	417	417	600	270	496	6,1	7,7	4,85	0,59
Lesotho	5 940	18	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Malawi	15 451	45	797	797	700	..	..	4,8	1,6	1,18	0,01
Malí	18 709	25	734	593	1 800	..	..	1,5	2,8	..	1,19
Mongolia	49 250	4	1 810	1 818	580	..	..	6,2	8,9	0,54	0,83
					(estacionales)						
Nepal	17 280	54	59	59	..	..	..	12,1	28,9	7,58	10,21
Níger	18 951	21	..	..	300	..	..	1,5	1,0	5,75	5,76
					(estacionales)						
Paraguay	29 500	16	36 ^a	36	3 100	..	..	7,6	6,4	..	1,08
República Centroafricana	24 307	6,8	..	..	2 800	..	..	1,5		..	..
República de Moldova	12 755	86	1 156	1 157	424	1 906	1 906	3,7	7,5	0,00	0,00
República Democrática Popular Lao	29 811	14	..	..	4 600	540	540	6,4	19,6	1,91	1,41
Rwanda	14 008	19	..	..	Lac Kivu (aguas someras)	..	..	..	10,8	..	20,00
Swazilandia	3 594	30	300	300	..	..	..	2,6		..	..
Tayikistán	27 767	..	616	621	200	587	587	4,0	6,2	3,80	1,87
Turkmenistán	24 000	81	3 181	4 980	1 300	7 864	9 001	21,9	1,4	13,56	2,77
Uganda	70 746	23	261	2 244	Lagos	..	..	0,3	8,1	23,41	0,86
Uzbekistán	81 600	87	4 230	4 280	1 100	10 574	11 345	30,1	23,7	70,98	107,25
Zambia	66 781	22	1 273	2 157	2 250	771	771	6,1	7,6	0,03	0,00
Zimbabwe	97 267	19	2 583	3 427	Lago Kariba	270	270	13,6	11,3	18,49	32,68
Países en desarrollo sin litoral	1 141 059	37	34 192	45 960		63 002	73 632	221,6	362,8	363,63	1 157,08

Fuente: Banco Mundial, *World Development Indicators 2014* (Washington D.C., 2014) y Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos.

Nota: No se cuenta con datos sobre el Sudán del Sur.

^a La carga aérea equivale al volumen de la carga que se lleva a bordo en cada tramo de vuelo multiplicado por el número de kilómetros recorridos.

Cuadro 7
Algunos indicadores de telecomunicación

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Líneas telefónicas y abonados a teléfonos celulares por cada 100 habitantes</i>						<i>Usuarios de Internet por cada 100 habitantes</i>		
	<i>Líneas principales</i>			<i>Teléfono celular</i>			2003	2007	2012
	2003	2007	2012	2003	2007	2012			
Afganistán	0,2	..	0,0	0,9	17,7	60,4	0,1	1,9	5,5
Armenia	18,6	20,9	19,7	3,8	62,8	111,9	4,6	6,0	39,2
Azerbaiyán	11,2	14,3	18,5	12,6	51,5	108,8	..	14,5	54,2
Bhután	3,8	4,4	3,6	0,4	22,0	75,6	2,4	5,9	25,4
Bolivia (Estado Plurinacional de)	6,8	7,0	8,4	14,2	33,6	90,4	3,5	10,5	34,2
Botswana	7,2	7,2	8,0	24,3	60,1	153,8	3,3	5,3	11,5
Burkina Faso	0,5	0,8	0,9	1,9	13,1	60,6	0,4	0,8	3,7
Burundi	0,3	0,3	0,2	0,9	3,2	22,8	0,2	0,7	1,2
Chad	0,1	0,3	0,2	0,7	8,6	35,4	0,3	0,8	2,1
Etiopía	0,6	1,1	0,9	0,1	1,5	22,4	0,1	0,4	1,5
ex República Yugoslava de Macedonia	25,2	22,1	19,4	37,3	85,6	106,2	19,1	36,3	63,1
Kazajstán	15,1	21,0	26,8	9,0	80,0	185,8	2,0	4,0	53,3
Kirguistán	7,9	9,4	8,9	2,8	42,2	124,2	3,9	14,0	21,7
Lesotho	1,8	2,4	2,5	6,6	24,7	75,3	1,5	3,4	4,6
Malawi	0,7	1,3	1,4	1,1	7,7	29,2	0,3	1,0	4,4
Malí	0,5	0,6	0,8	2,2	19,9	98,4	0,3	0,8	2,2
Mongolia	5,6	7,1	6,3	12,9	46,0	120,7	..	9,0	16,4
Nepal	1,5	2,7	3,0	0,3	12,6	59,6	0,4	1,4	11,1
Níger	0,2	0,3	0,6	0,7	6,3	31,4	0,2	0,4	1,4
Paraguay	4,9	6,4	6,1	31,2	76,6	101,6	2,1	11,2	27,1
República Centrafricana	0,2	..	0,0	1,0	8,3	25,3	0,2	0,4	3,0
República de Moldova	20,3	29,4	34,3	12,2	51,3	102,0	7,4	20,5	43,4
República Democrática Popular Lao	1,2	1,6	1,8	2,0	24,6	64,7	0,3	1,6	10,7
Rwanda	0,3	0,2	0,4	1,4	6,4	49,7	0,4	2,1	8,0
Swazilandia	4,2	4,0	3,7	7,8	33,5	65,4	2,4	4,1	20,8
Tayikistán	3,8	4,1	4,9	0,7	30,0	81,5	0,1	7,2	14,5
Turkmenistán	8,1	9,4	11,1	0,2	7,9	76,4	0,4	1,4	7,2

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Líneas telefónicas y abonados a teléfonos celulares por cada 100 habitantes</i>						<i>Usuarios de Internet por cada 100 habitantes</i>		
	<i>Líneas principales</i>			<i>Teléfono celular</i>			2003	2007	2012
	2003	2007	2012	2003	2007	2012			
Uganda	0,2	0,5	0,9	2,9	13,7	45,0	0,5	3,7	14,7
Uzbekistán	6,7	6,8	6,9	1,3	21,3	71,0	1,9	7,5	36,5
Zambia	0,8	0,8	0,6	2,2	21,8	74,8	1,0	4,9	13,5
Zimbabwe	2,4	2,7	2,2	2,9	9,6	91,9	6,4	10,9	17,1
Promedio países en desarrollo sin litoral	3,0	3,7	3,9	3,2	18,6	60,6	1,3	3,7	13,4
Promedio de tránsito	11,1	13,6	10,7	12,2	36,3	79,4	4,6	11,1	27,0

Fuente: Banco Mundial.

Cuadro 8 Corrientes netas de inversión extranjera directa

(Millones de dólares de los Estados Unidos)

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Afganistán	58	187	271	238	189	94	76	211	83	94
Armenia	121	248	239	453	699	935	778	570	525	489
Azerbaiyán	3 285	3 556	1 680	-584	-4 749	14	473	563	1 467	2 005
Bhután	3	9	6	72	3	7	18	26	10	16
Bolivia (Estado Plurinacional de)	197	85	-288	281	366	513	423	643	859	1 060
Botswana	418	391	279	486	495	521	129	-6	414	293
Burkina Faso	29	14	34	34	344	106	101	35	42	40
Burundi	0	0	1	0	1	4	0	1	3	1
Chad	713	467	-99	-279	-322	466	376	313	282	323
Etiopía	465	545	265	545	222	109	221	288	627	970
ex República Yugoslava de Macedonia	113	324	96	433	693	586	201	212	468	135
Kazajstán	2 092	4 157	1 971	6 278	11 119	14 322	13 243	11 551	13 903	14 022
Kirguistán	46	175	43	182	208	377	189	438	694	372
Lesotho	44	56	70	60	106	112	100	114	132	172
Malawi	66	108	140	36	124	195	49	97	129	129

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Malí	132	101	224	83	73	180	748	406	556	310
Mongolia	132	93	188	245	373	845	624	1 691	4 715	4 452
Nepal	15	0	2	-7	6	1	39	87	95	92
Níger	11	20	30	51	129	340	791	940	1 066	793
Paraguay	25	28	35	95	202	209	95	228	215	320
República Centrafricana	11	15	10	35	57	117	42	62	37	71
República de Moldova	74	83	191	258	541	711	145	197	281	159
República Democrática Popular Lao	19	17	28	187	324	228	190	279	301	294
Rwanda	3	11	14	31	82	103	119	42	106	160
Swazilandia	-61	71	-46	121	37	106	66	136	93	90
Tayikistán	32	272	54	339	360	376	16	16	11	290
Turkmenistán	226	354	418	731	856	1 277	4 553	3 631	3 399	3 159
Uganda	202	295	380	644	792	729	842	544	894	1 721
Uzbekistán	83	177	192	174	705	711	842	1 628	1 467	1 094
Zambia	347	364	357	616	1 324	939	695	1 729	1 108	1 066
Zimbabwe	4	9	103	40	69	52	105	166	387	400
Total países en desarrollo sin litoral	8 904	12 230	6 888	11 879	15 427	25 284	26 287	26 836	34 369	34 592
Total países de tránsito	97 212	120 306	151 889	178 233	238 898	311 747	237 254	270 534	338 175	332 627

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

Nota: No se cuenta con datos sobre el Sudán del Sur.

Cuadro 9
Indicadores de desarrollo social seleccionados

	<i>Cobertura de la terapia antirretroviral (porcentaje de personas con un grado avanzado de infección por el VIH)</i>		<i>Índice de desarrollo humano</i>		<i>Esperanza de vida al nacer, total (años)</i>		<i>Tasa de mortalidad, menores de 5 años (por cada 1.000)</i>		<i>Escaños ocupados por mujeres en el parlamento nacional (porcentaje)</i>	
	2009	2012	2005	2012	2003	2012	2010	2012	2003	2012
Afganistán	1	8	46,6	49,1	56,1	60,5	106,7	101,5		27,7
Armenia	17	35	73,2	74,4	72,6	74,4	20,2	18,2	3,1	8,4
Azerbaiyán	8	24	69,0	70,9	68,0	70,6	41,5	38,0	10,5	16,0
Bhután	13	12	64,8	67,6	62,6	67,9	52,2	48,6	9,3	8,5
Bolivia (Estado Plurinacional de)	16	35	64,7	66,9	64,0	66,9	48,9	45,2	18,5	25,4
Botswana	82	95	50,6	53,0	47,7	47,0	62,0	57,5	17,0	7,9
Burkina Faso	44	70	52,5	55,9	51,7	55,9	119,7	107,5	11,7	15,3
Burundi	38	58	47,8	50,9	49,2	53,6	118,6	110,8	18,4	30,5
Chad	36	40	48,1	49,9	47,1	50,7	166,2	157,0	5,8	12,8
Etiopía	36	60	55,2	59,7	54,6	63,0	82,5	74,2	7,7	27,8
ex República Yugoslava de Macedonia	13	28	73,8	75,0	64,9	67,3	68,4	64,1	18,3	30,9
Kazajstán	..	..	65,2	67,4	65,9	69,6	25,2	21,5	10,4	24,3
Kirguistán	19	23	66,6	68,0	68,3	70,0	34,0	29,7	10,0	23,3
Lesotho	44	54	44,3	48,7	43,8	48,8	115,3	106,5	11,7	24,2
Malawi	..	..	49,0	54,8	73,8	75,0	10,6	7,9	9,3	22,3
Malí	40	69	49,0	51,9	47,3	54,7	87,8	75,6	10,2	10,2
Mongolia	16	29	66,0	68,8	67,5	68,7	20,9	19,6	10,5	3,9
Nepal	5	5	65,6	69,1	64,4	67,3	35,8	32,6		33,2
Níger	13	33	51,7	55,1	63,7	68,0	48,0	44,1	1,2	13,3
Paraguay	26	46	71,2	72,7	52,8	58,0	130,1	117,0	2,5	12,5
República Centroatricana	..	..	44,4	49,1	44,2	49,5	144,3	134,9	7,3	12,5
República de Moldova	42	52	67,9	69,6	50,5	54,6	143,8	133,7	12,9	19,8
República Democrática Popular Lao	40	51	64,5	67,8	63,4	67,8	83,5	76,6	22,9	25,0
Rwanda	62	73	52,3	55,7	70,9	72,2	26,0	24,3	25,7	56,3
Swazilandia	69	87	45,9	48,9	51,9	63,5	68,0	59,0	3,1	13,6
Tayikistán	56	82	65,4	67,8	46,0	48,9	96,9	84,5	12,7	19,0

	<i>Cobertura de la terapia antirretroviral (porcentaje de personas con un grado avanzado de infección por el VIH)</i>		<i>Índice de desarrollo humano</i>		<i>Esperanza de vida al nacer, total (años)</i>		<i>Tasa de mortalidad, menores de 5 años (por cada 1.000)</i>		<i>Esaños ocupados por mujeres en el parlamento nacional (porcentaje)</i>	
	2009	2012	2005	2012	2003	2012	2010	2012	2003	2012
Turkmenistán	..	..	64,4	65,2	64,2	65,3	64,2	60,3	26,0	16,8
Uganda	37	64	50,2	54,5	50,9	58,6	85,1	75,1	24,7	35,0
Uzbekistán	13	43	67,2	68,6	67,2	68,1	48,1	45,0	7,2	22,0
Zambia	57	79	44,4	49,4	44,5	57,0	106,5	94,1	12,0	11,5
Zimbabwe	37	79	44,0	52,7	42,9	58,0	103,7	96,0	10,0	15,0
Promedio países en desarrollo sin litoral	28	48	57,6	60,6	56,5	62,0	82,6	75,5	12,1	20,2

Fuente: Banco Mundial y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

Nota: No se cuenta con datos sobre el Sudán del Sur.

Cuadro 10

Inflación y valor añadido en la fabricación

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Valor añadido en la fabricación (porcentaje del ingreso nacional bruto)</i>			<i>Inflación, precios medios al consumidor (cambio porcentual)</i>	
	2003	2010	2011	2011	2012
Afganistán	17,1	12,9	13,1	10,4	4,4
Armenia	16,8	10,7	10,6	7,7	2,5
Azerbaiyán	9,4	5,8		7,9	1,1
Bhután	7,4	9,1	9,3	8,9	9,7
Bolivia (Estado Plurinacional de)	14,7	13,9	13,3	9,9	4,5
Botswana	4,1	4,0	4,2	8,5	7,5
Burkina Faso	14,3	7,8	6,7	2,8	3,6
Burundi	14,5	10,5	10,0	14,9	11,8
Chad	8,0			1,9	7,7
Etiopía	5,7	3,9	3,6	33,2	22,8
ex República Yugoslava de Macedonia	17,5	14,4	13,9	3,9	5,8
Kazajstán	15,3	13,1	13,5	8,3	5,1

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Valor añadido en la fabricación (porcentaje del ingreso nacional bruto)</i>			<i>Inflación, precios medios al consumidor (cambio porcentual)</i>	
	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Kirguistán	14,6	18,9	20,6	16,6	2,8
Lesotho	21,2	12,8	11,7	5,6	5,3
Malawi	11,9	12,0	11,9	7,6	3,3
Malí	2,8			3,1	21,3
Mongolia	7,5	7,3	7,1	7,7	5,3
Nepal	8,4	6,5	6,4	9,6	4,7
Níger	6,3			2,9	15,0
Paraguay	15,0	12,2	11,9	8,3	8,3
República Centroafricana	7,3			1,2	5,2
República de Moldova	18,3	12,7	13,5	7,7	0,5
República Democrática Popular Lao	8,7	7,5	7,6	7,6	4,3
Rwanda	6,8	6,6	6,6	5,7	3,8
Swazilandia	39,9	42,6	42,2	6,1	6,3
Tayikistán	31,3	9,5	8,3	12,4	8,9
Turkmenistán	18,6			5,3	4,9
Uganda	7,5	8,3	8,2	18,7	14,1
Uzbekistán	9,2	9,0	8,6	12,8	12,1
Zambia	12,0	8,9	8,4	8,7	6,6
Zimbabwe	13,6	17,9	17,1	3,5	3,7
Promedio países en desarrollo sin litoral	13,1	11,5	11,5	10,0	7,3
Promedio países en desarrollo de tránsito	14,1	14,1	14,6	7,2	5,8

Fuente: Banco Mundial y Fondo Monetario Internacional.