



Asamblea General

Distr. general
1 de agosto de 2017
Español
Original: inglés

Septuagésimo segundo período de sesiones
Tema 23 b) del programa provisional*
Grupos de países en situaciones especiales: seguimiento
de la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas
sobre los Países en Desarrollo sin Litoral

Ejecución del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024

Informe del Secretario General

Resumen

El presente informe se ha preparado de conformidad con la resolución [71/239](#), en la que la Asamblea General solicitó al Secretario General que en su septuagésimo segundo período de sesiones le presentara un informe sobre la ejecución del Programa de Acción de Viena en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024.

* [A/72/150](#).



I. Introducción

1. Los países en desarrollo sin litoral se enfrentan a problemas estructurales relacionados con sus desventajas geográficas, por lo que estos países afrontan costos de transporte y comercio desproporcionadamente elevados, que dificultan su competitividad, la creación de empleo, la integración en los mercados mundiales, su crecimiento económico y el desarrollo sostenible en general. Los países en desarrollo sin litoral tienen que pagar más del doble que los países costeros y requieren aproximadamente el doble del tiempo que emplean los países de tránsito para la exportación e importación de sus bienes. En consecuencia, el nivel de desarrollo de estos países es en promedio un 20% inferior a lo que sería si tuvieran litoral.

2. El Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo sin Litoral para el Decenio 2014-2024 refleja el compromiso de la comunidad internacional de hacer frente a estos desafíos de manera más coherente y contribuir a una mayor tasa de crecimiento sostenible e inclusivo, que pueda contribuir a la erradicación de la pobreza. El programa se articula en torno a seis esferas de acción prioritarias, con objetivos concretos que deben alcanzarse antes de 2024.

3. La ambiciosa y transformadora Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible proporcionan una agenda mundial de desarrollo integral que abordan las tres dimensiones del desarrollo sostenible, económico, social y ambiental, que, si se lleva a cabo con urgencia, de manera eficaz, y en gran escala, transformará el mundo mediante la erradicación de la pobreza extrema. La Agenda 2030 hace hincapié una vez más en los países en situaciones especiales, incluida la atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral. El Programa de Acción de Viena es parte integrante de la Agenda 2030 y su aplicación plena es fundamental para la realización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en los países en desarrollo sin litoral. La aplicación del Programa de Acción ayudará a garantizar el principio establecido en la Agenda 2030 de no dejar a nadie atrás en los países en desarrollo sin litoral.

4. El presente es el tercer informe de evaluación de los progresos realizados en la aplicación del Programa de Acción de Viena (el informe anterior figura en el documento [A/71/313](#)). En él se destaca el papel de las entidades de las Naciones Unidas en sus actividades de seguimiento, y se proponen algunas recomendaciones para acelerar su aplicación.

II. Reseña de los últimos acontecimientos socioeconómicos y los progresos hacia los Objetivos de Desarrollo Sostenible en los países en desarrollo sin litoral

5. Entre 2003 y 2013, la tasa de crecimiento del producto interno bruto (PIB) de los países en desarrollo sin litoral fue del 7%. Las tasas de crecimiento se redujeron de un máximo de casi el 10% en 2007 al 4,9% en 2009. El crecimiento se recuperó en muchos de esos países durante el período 2010-2013, aunque el PIB global de los países en desarrollo sin litoral creció solo un 4,9% en 2014-2015. En 2016, el crecimiento estimado para los países en desarrollo sin litoral era del 2,6%, más de 1 punto porcentual menos que en 2015.

6. Solo seis países en desarrollo sin litoral figuran entre los países con un alto índice de desarrollo humano. El promedio de los países en desarrollo sin litoral en 2015 fue de 0,57; el índice más elevado fue 0,79 y el más bajo, 0,35. De los 41

países con un bajo nivel de desarrollo humano en 2015, 15 eran países en desarrollo sin litoral.

7. Se necesitarán esfuerzos sostenidos y en mayor escala para erradicar la pobreza extrema en los países en desarrollo sin litoral para 2030. La proporción de su población que vive por debajo del umbral internacional de pobreza de 1,90 dólares al día disminuyó del 48,6% en 2002 al 30,5% en 2012. El porcentaje de la población empleada por debajo del umbral de pobreza en los países en desarrollo sin litoral también ha venido disminuyendo con el tiempo, del 47,2% en 2000 al 23,7% en 2016.

8. Con respecto al Objetivo 2, en los últimos 15 años se ha registrado un descenso de la desnutrición en los países en desarrollo sin litoral, del 33,6% en 2000-2002 al 22,7% en 2014-2016. Se calcula que la prevalencia de la desnutrición en esos países en el período 2014-2016 fue un 76% más alta que la media de los países en desarrollo en su conjunto.

9. En cuanto al Objetivo 3, garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, en los países en desarrollo sin litoral se ha registrado una mejora constante en la reducción de las tasas de mortalidad de los niños menores de 5 años, de 139,7 por 1.000 nacidos vivos en 2000 a 67,9 en 2015. Sin embargo, esta cifra sigue siendo considerablemente superior a la media de los países en desarrollo. Desde 2000, la tasa de incidencia del VIH ha disminuido de 2,13 nuevos casos por cada 1.000 personas no infectadas en 2000 a 0,84 en 2015, y se han observado mejoras, especialmente entre las mujeres y los niños. También se hicieron progresos en los indicadores de la malaria y la tuberculosis, aunque la incidencia en los países en desarrollo sin litoral fue superior al promedio de los países en desarrollo.

10. En lo que respecta al Objetivo 4, durante el período 2000-2014 se registraron progresos constantes en la mejora general de los indicadores de escolarización. Se sigue avanzando con respecto al Objetivo de Desarrollo Sostenible 5, sobre la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas, con un descenso del porcentaje de mujeres de 20 a 24 años que informan que se casaron antes de los 15 años o a los 18 años, y la proporción de niñas que han sufrido mutilación genital femenina. En 2016, el 26% de los escaños estaban ocupados por mujeres en los parlamentos nacionales y los gobiernos locales en los países en desarrollo sin litoral, superando la media mundial del 23,4%.

11. Con respecto al Objetivo 6, aunque se han producido mejoras graduales y constantes en los últimos 10 años, el promedio de la proporción de la población de los países en desarrollo sin litoral con acceso a mejores fuentes de agua potable y mejores servicios de saneamiento es bajo, muy inferior al promedio mundial. Se necesita aumentar el gasto estatal, junto con una mayor participación de las comunidades locales en la gestión del agua y el saneamiento, especialmente en las zonas rurales.

12. En lo que respecta al Objetivo 7 sobre energía, el porcentaje de la población con acceso a la electricidad aumentó del 34,9% en 2000 al 48,5% en 2014. La tendencia en la última década de disminución de la proporción de energía renovable en la matriz energética total continuó durante el año pasado. Esto se debe al creciente descubrimiento y utilización de los recursos de hidrocarburos.

13. En lo tocante al Objetivo 9, sobre industria, innovación e infraestructura, el transporte aéreo de pasajeros y de carga siguió aumentando hasta alcanzar un máximo sin precedentes en 2015. La proporción del sector manufacturero en el PIB total sigue siendo casi constante con una ligera disminución, del 9,3% en 2015 al 9,2% en 2016. Los gastos en investigación y desarrollo como porcentaje del PIB se mantuvieron constantes entre 2013 y 2014, aunque aumentó el número de

investigadores. El apoyo internacional a la infraestructura ha aumentado constantemente en los últimos 15 años.

14. Con respecto al Objetivo 17 sobre asociaciones las corrientes de asistencia oficial para el desarrollo (AOD) a los países en desarrollo sin litoral disminuyeron de 26.100 millones de dólares en 2014 a 24.800 millones de dólares en 2015. La participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio internacional, medida como la proporción de sus exportaciones de mercancías en las exportaciones mundiales, aumentó del 0,58% en 2003 a un nivel máximo de 1,22% en 2012, antes de disminuir al 0,9% en 2016.

15. En cuanto a los Objetivos 11 y 12, en los países en desarrollo sin litoral, el nivel medio de partículas finas en las ciudades fue del 44% en 2014, en comparación con un promedio mundial del 45%. El consumo material ha registrado una tendencia al alza, medida por la huella material por unidad del PIB y per cápita.

16. Los países en desarrollo sin litoral son particularmente vulnerables a los efectos negativos del cambio climático, en particular la sequía, la desertificación, la degradación de las tierras y el derretimiento de los glaciares. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral dependen de la agricultura de secano. Además, la mayoría de sus tierras dedicadas a la agricultura se encuentran en zonas áridas y semiáridas, caracterizadas por una gran variabilidad de las precipitaciones. La tendencia a la reducción de la superficie forestal continuó, hasta llegar al 15,7% de la superficie total en 2015.

17. Con respecto al Objetivo 14, aunque la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar concede derechos a los Estados sin litoral de utilizar los océanos, los mares y los recursos marinos; para participar, en pie de igualdad, en la explotación de una buena parte del excedente de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma subregión o región; y llevar a cabo actividades en los fondos marinos internacionales que, junto con sus recursos, son patrimonio común de la humanidad, no muchos países en desarrollo sin litoral aprovechan esas disposiciones. Su limitada participación se atribuye a la escasez de recursos, la falta de sensibilización y un acceso limitado al mar y, por tanto, necesitan apoyo financiero y técnico para fomentar su aplicación del Objetivo 14.

III. Estado de la aplicación de las prioridades del Programa de Acción de Viena

Primera prioridad: Cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito

18. El Programa de Acción de Viena pone de relieve la importancia de un marco jurídico propicio, en particular, la armonización, la simplificación y la normalización de los reglamentos y la documentación, incluida la aplicación plena y eficaz de las convenciones internacionales sobre transporte y tránsito. La situación actual de la ratificación de importantes instrumentos jurídicos internacionales por los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito se presenta en el cuadro que figura más abajo. Las ratificaciones recientes incluyen la del Afganistán, que se adhirió a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en julio de 2016, como su 164° miembro. Otros nueve países en desarrollo sin litoral han ratificado el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC durante el período que se examina. China y la India son ahora Partes Contratantes del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos. La República de Moldova se adhirió al Convenio Aduanero sobre Contenedores y Turkmenistán se adhirió al

Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras.

19. El cuadro siguiente muestra que, aunque se han registrado algunos progresos en los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito sobre la ratificación de los convenios, todavía queda mucho por hacer.

Estado de la ratificación de los principales convenios internacionales para promover la facilitación del comercio y el transporte

<i>Convenio</i>	<i>País en desarrollo sin litoral</i>	<i>País de tránsito</i>	<i>Total mundial</i>
Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (2013)	19	20	121
Convenio de Kioto Revisado para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros (2006)	18	23	110
Resoluciones de la Organización Mundial del Comercio	26	30	164
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982)	20	29	168
Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (1975)	11	7	71
Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras (1982)	12	2	58

Fuente: Oficina de Asuntos Jurídicos, Comisión Económica para Europa, Organización Mundial de Aduanas y Organización Mundial del Comercio (actualización al 7 de agosto de 2017).

20. A nivel regional, en Asia, el Acuerdo Intergubernamental sobre los Puertos Secos entró en vigor en abril de 2016. Desde su entrada en vigor, otros cinco países han ratificado el Acuerdo. En África, se dictaron talleres sobre creación de capacidad para difundir las reglas y normas de la Red Africana de Autopistas y el acuerdo intergubernamental a fin de promover la ratificación del acuerdo por los Estados Miembros.

21. La esfera prioritaria de las cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito tiene tres objetivos específicos. El primer objetivo específico consiste en reducir el tiempo de viaje a lo largo de los corredores, con la finalidad de que los cargamentos en tránsito puedan desplazarse entre 300 km y 400 km en un plazo de 24 horas. Solo se dispone de los datos que se pueden utilizar para supervisar este objetivo específico para algunos corredores que se destacan a continuación. Los datos sobre el corredor vial en general en los ocho países en desarrollo sin litoral comprendidos en el Programa de Cooperación Económica Regional para Asia Central muestran un promedio general de 550 km por 24 horas en 2014, que aumentó a 556 km por 24 horas en 2015, lo que indica que la región ya ha alcanzado la meta.

22. En África, los datos del organismo de coordinación de informes del Observatorio del Transporte del corredor septentrional, recogidos entre octubre de 2015 y marzo de 2016, indican que la velocidad de tránsito en km por 24 horas de Mombasa (Kenya) a Kampala fue de 205; a Yuba, 164; y a Kigali, 127. Todas las rutas en ese corredor fueron muy inferiores al objetivo fijado en el Programa de Acción de Viena. Los datos del informe anual del Observatorio del Transporte en el Corredor Central de 2015 muestran la velocidad media de tránsito de 393 km por 24

horas desde el puerto de Dar es Salam (República Unida de Tanzania) a Bujumbura; de 398 km por 24 horas a Kigali; y de 432 km por 24 horas a Kampala. Los datos muestran que esta región ha alcanzado la meta del Programa de Acción.

23. En América Latina, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el promedio de tiempo de viaje para la carga en tránsito para los países en desarrollo sin litoral de la región está por debajo de la meta del Programa de Acción, debido a las limitaciones de la infraestructura de transporte en los países sin litoral y de tránsito y los procedimientos poco eficientes en los cruces de frontera.

24. En general, sería necesario realizar estudios específicos para determinar el tiempo de viaje en los corredores utilizados por los países en desarrollo sin litoral.

25. El segundo objetivo apunta a reducir considerablemente el tiempo que se pasa en las fronteras. El índice de desempeño logístico del Banco Mundial se puede utilizar para supervisar los progresos en el logro de este objetivo. El índice es el promedio ponderado de las calificaciones del país en seis dimensiones fundamentales, como la eficiencia de los procesos de aprobación por los organismos de control de fronteras; la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte; la facilidad para organizar el transporte de mercancías a precios competitivos; y la competencia y calidad de los servicios logísticos. Los países en desarrollo sin litoral tuvieron un índice de desempeño logístico, de 2,49 en 2014 en comparación con 2,69 para los países en desarrollo de tránsito. En 2016 el índice para los países en desarrollo sin litoral fue de 2,43 en comparación con 2,77 para los países de tránsito. Se necesita un mayor esfuerzo para mejorar la circulación de bienes a través de las fronteras.

26. El tercer objetivo específico apunta a reducir el tiempo de estancia en los puntos de transferencia intermodal entre el transporte ferroviario, por carretera y portuario. Si bien los datos para medir los progresos en relación con este objetivo específico no son fáciles de obtener, los estudios del Banco Mundial indican que el promedio de tiempo que la carga permanece en la mayoría de los puertos de Asia Oriental o Europa es aproximadamente cuatro días. En África, el puerto de Durban presenta datos comparables, con una permanencia de cuatro días. Se han hecho algunos progresos para reducir el tiempo de permanencia de la carga, que disminuyó de 14 días en 2012 a 9 en 2016 en el puerto de Dar es Salam y de 11 días a 6 en el puerto de Mombasa durante el mismo período. El tiempo de permanencia en otros puertos según un informe del Banco Mundial de 2012 fue: en Douala (Camerún), 19 días; en Lomé (Togo), 18 días, en Tema (Ghana), 20 días. Es necesario realizar un mayor esfuerzo para reducir los tiempos de estadía en puerto y existe la necesidad de recopilar y actualizar periódicamente los datos relativos a ese objetivo específico.

Segunda prioridad: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

27. Se están realizando esfuerzos para ampliar y mejorar la infraestructura de transporte por carretera y ferrocarril en todas las regiones con países en desarrollo sin litoral. La red de carreteras de Asia se compone de 143.000 km de carreteras normalizadas y los países miembros han avanzado en la mejora de las rutas. Durante el período 2006-2014, la proporción de la red que queda comprendida en la clase III (considerada el mínimo nivel deseable) o un nivel mejor aumentó del 91% al 92,1%

28. La Carretera Transafricana tiene una longitud total de 54.120 km distribuidos a lo largo de nueve corredores. Sin embargo, la red aún tiene tramos no conectados, lo que debe subsanarse. Se han observado progresos en la Carretera Transafricana Núm. 7, incluidos varios corredores.

29. En la región de América Latina, se están realizando esfuerzos para mejorar la red vial, a nivel nacional en los países en desarrollo sin litoral y sus países vecinos de tránsito. El Paraguay y el Estado Plurinacional de Bolivia están trabajando en proyectos de desarrollo de la infraestructura de transporte por carretera.

30. En lo que respecta a la infraestructura ferroviaria, se están haciendo esfuerzos en todas las regiones para ampliar y mejorar la red existente. Hay más de 26.362 km de conexiones faltantes en la red ferroviaria de África, mientras que en la red ferroviaria transasiática faltan más de 10.500 km de conexiones. Algunos ejemplos positivos recientes de los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral de Asia incluyen la red ferroviaria Lajaward de Afganistán a Turkmenistán (inaugurada en 2016); y un enlace ferroviario que conecta China, Kazajistán, Turkmenistán y la República Islámica del Irán (inaugurado en 2016).

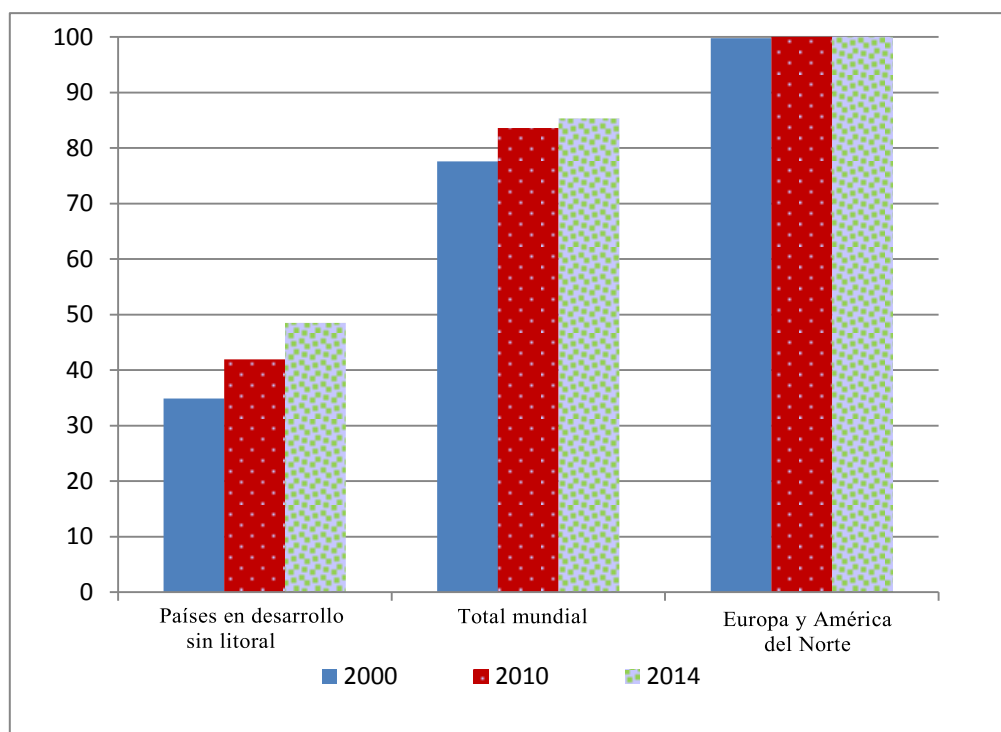
31. En África, las vías estándar del ferrocarril internacional Djibouti-Addis Abeba se terminaron de construir y se pusieron en funcionamiento en septiembre de 2016. Kenya inauguró un nuevo ferrocarril de alta velocidad desde Mombasa, que se extenderá a Sudán del Sur, la República Democrática del Congo y Burundi. Los Gobiernos de Benin, Burkina Faso, el Níger y Côte d'Ivoire están colaborando en la reconstrucción y modernización del ferrocarril Cotonú-Niamey-Ugadugú-Abidján,

32. El número de pasajeros de los países en desarrollo sin litoral que viaja por avión experimentó un aumento de 23,8 millones en 2011 a aproximadamente 30 millones en 2015, pero esta cifra representa solo el 0,9% del total mundial. Los países en desarrollo sin litoral tienen bajos volúmenes de carga por transporte aéreo, cuyo promedio representó solo el 0,8% del total mundial en 2014. El transporte aéreo es particularmente importante para los países en desarrollo sin litoral porque les proporciona acceso directo a los mercados internacionales sin tener que pasar por los países de tránsito.

33. Las vías de navegación interior son importantes para acceder a los mercados de los países en desarrollo sin litoral de América Latina en particular y los oleoductos son importantes en casi la mitad de los países en desarrollo sin litoral. Su desarrollo y mantenimiento es importante para aplicar el Programa de Acción de Viena.

34. En cuanto a la infraestructura energética, el promedio de la proporción de la población con acceso a la electricidad en los países en desarrollo sin litoral aumentó entre 2010 y 2014 (véase la figura I), sin embargo, estos países continúan a la zaga de la media mundial. Además, al menos dos tercios de la población de los países en desarrollo sin litoral dependen del uso tradicional de la biomasa para cocinar, lo que pone de relieve la urgente necesidad de mejorar el acceso a energía limpia y moderna para cocinar.

Figura 1
Proporción de la población con acceso a la electricidad (porcentaje)

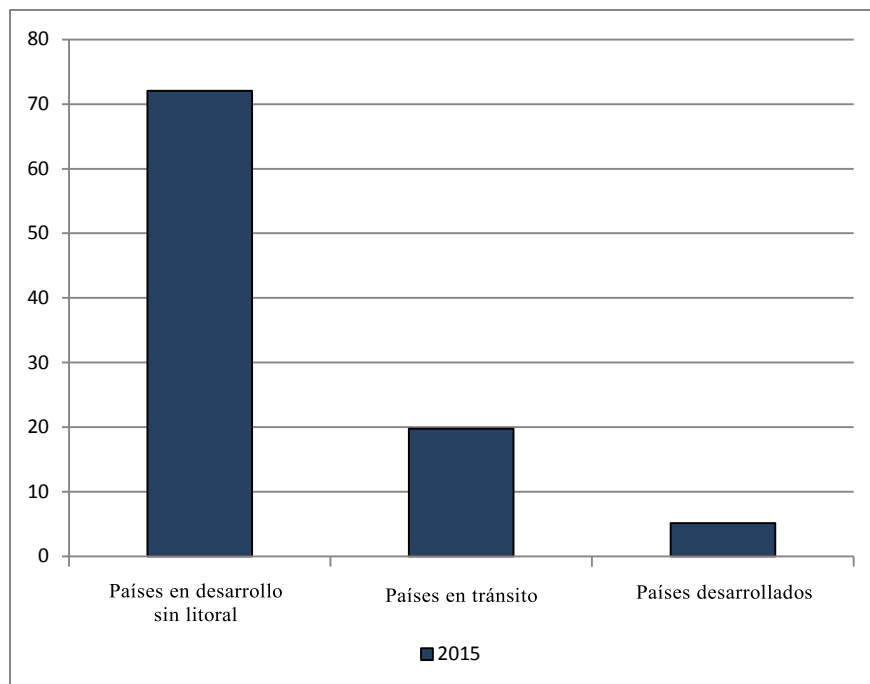


Fuente: E/2017/66.

35. Con respecto a la tecnología de la información y las telecomunicaciones, los países en desarrollo sin litoral han experimentado un pronunciado crecimiento del número de abonados a la telefonía móvil que aumentó de 3,1 por cada 100 habitantes en 2003 a 71,9 en 2015, y el promedio de usuarios de Internet por cada 100 habitantes aumentó de 1 en 2003 a 20,5 en 2015. Si bien esto es un logro, el grupo de países en desarrollo sin litoral está a la zaga de otros grupos de países.

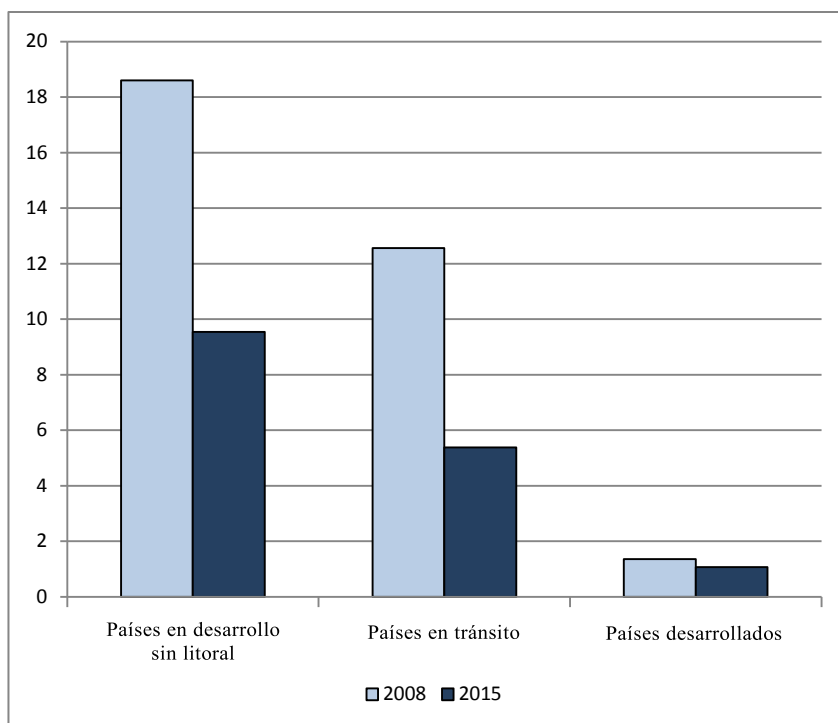
36. Los países en desarrollo sin litoral siguen afrontando el elevado costo de la banda ancha. Mientras que el precio fijo mensual de la banda ancha representa el 5% del ingreso mensual medio per cápita en los países desarrollados y el 20% en los países en desarrollo de tránsito, en los países en desarrollo sin litorales es del 72% (figura II). Del mismo modo, el precio medio de una subcesta de teléfonos celulares móviles en 2015 es mucho más alto en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en comparación con los países desarrollados (figura III). Se requieren más esfuerzos para reducir esos precios.

Figura II
Precio fijo de la conexión de banda ancha
 (Porcentaje del ingreso nacional bruto per cápita mensual)



Fuente Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Figura III
Precio de la subcuenta de teléfonos celulares
 (Porcentaje del ingreso nacional bruto per cápita mensual)



Fuente Unión Internacional de Telecomunicaciones.

37. Cerrar la brecha de la infraestructura existente en los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito y garantizar que la infraestructura sea resiliente y sostenible requiere la movilización de todas las fuentes de financiación de la infraestructura. Según un análisis de la CEPAL, los países de América Latina deberían invertir alrededor del 6,2% de su PIB anual para satisfacer sus necesidades de infraestructura. Sin embargo, la inversión en la región solo representa el 2,3% del PIB. Cerca del 1,5% de estas entradas de capital en 2015 procedió del sector público, mientras que el 0,8% restante provino del sector privado. El Banco Interamericano de Desarrollo ha aumentado su aprobación de préstamos para los países sin litoral de la región, de 127 millones de dólares para el período 2004-2013 a 319 millones de dólares para 2014-2016.

38. En África, varios programas brindan apoyo al desarrollo de la infraestructura, incluido el Programa de Desarrollo de la Infraestructura de África, que apoya proyectos de energía, transporte, aguas transfronterizas y tecnología de la información y las comunicaciones por un total aproximado de 67.900 millones de dólares en el período 2012-2020, y la Iniciativa Presidencial de Fomento de la Infraestructura de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África. En el marco de la cooperación Sur-Sur, China ha apoyado la inversión en infraestructura en varios países en desarrollo sin litoral africanos. El Fondo para la Infraestructura África50, creado por el Banco Africano de Desarrollo con un monto global inicial de 830 millones de dólares en capital social, comenzó a desarrollar y financiar proyectos a finales de 2015.

39. En la región de Asia la financiación del Banco Asiático de Desarrollo para la cooperación y la integración regionales aumentó de 3.049 millones de dólares en 2010 a 5.429 millones de dólares en 2016, el 55% de los cuales se destinó a la infraestructura de transporte. China está haciendo importantes contribuciones para el desarrollo de la infraestructura de transporte en los países en desarrollo sin litoral, en particular mediante su Iniciativa de la Franja y la Ruta. La iniciativa comprende seis corredores a lo largo de las tierras de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima, que conectan a Asia con Europa y África. Los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito incluidos en la iniciativa se beneficiarían de la mejora de la conectividad global en la infraestructura, el comercio, las finanzas y las políticas. En el Foro sobre la Franja y la Ruta celebrado en Beijing en mayo de 2017, se destacaron algunos de los principales logros de la iniciativa: el ferrocarril China-República Democrática Popular Lao, el ferrocarril Addis Abeba-Djibouti y la adecuación de la Franja y la Ruta a las estrategias de desarrollo de la Unión Económica de Eurasia, la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN), Kazajstán, Turquía, Mongolia y Viet Nam. La iniciativa también ha creado mecanismos de financiación específicamente para llevar a cabo el proyecto de la Franja y la Ruta, incluidos el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura y el Fondo de la Ruta de la Seda de China.

40. En el Foro Mundial sobre Infraestructura 2017, los bancos de desarrollo multilaterales acordaron reforzar su colaboración para alentar la inversión del sector privado en el desarrollo de la infraestructura, aunando fuerzas para cofinanciar proyectos, ayudando a generar interés entre los inversionistas del sector privado en las alianzas público-privadas y el desarrollo de la infraestructura como clase de activos de los inversionistas institucionales.

41. Los asociados para el desarrollo en un plano bilateral están prestando apoyo para el desarrollo de la infraestructura. Por ejemplo, Austria ha apoyado proyectos de energía hidroeléctrica en Bhután y Nepal.

Tercera prioridad: Comercio internacional y facilitación del comercio

42. A pesar de la importante contribución del comercio al desarrollo, los 32 países en desarrollo sin litoral representaron una baja proporción de las exportaciones mundiales de mercancías de apenas el 0,88% en 2016, lo que significa un descenso del 0,96% registrado en 2015.

43. Las exportaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral también mostraron una tendencia descendente desde 2012, año en que esos países registraron alrededor de 225 millones de dólares de exportaciones de mercancías, frente a 140 millones en 2016. Esto representa una disminución del 40%, atribuida principalmente a la disminución de los precios de los productos básicos y los tipos de cambio.

44. Los países en desarrollo sin litoral registraron un déficit comercial de 38 millones de dólares en 2016, frente a 29 millones de dólares en 2015. Si bien el grupo en general ha registrado un superávit comercial en algunos años, la mayoría de esos países muestran un déficit comercial persistente que tiene consecuencias en su desarrollo. La disminución de los precios de los productos básicos y el lento crecimiento económico que afrontan los países en desarrollo sin litoral hace que sean vulnerables a la disminución del acceso a la financiación lo que, a su vez, hará cada vez más difícil la financiación del déficit comerciales, creando problemas de sostenibilidad.

45. Las exportaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral siguen estando muy concentradas en unos pocos productos primarios, como se puede observar en un índice de concentración (Índice de Herfindahl-Hirschmann) de 0,28 registrado en 2016. Si bien esta cifra muestra una mejora en la diversificación de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral desde 2014, cuando el índice era de 0,36, la mayoría de estos países registran altos índices con escasa diversificación, poco valor añadido y bajo contenido tecnológico de sus exportaciones. Esta situación también demuestra que los países en desarrollo sin litoral no están bien integrados en las cadenas de valor mundiales y regionales. La integración en las cadenas de valor es muy importante, ya que sirve de conducto para la transformación industrial.

46. La facilitación del comercio es uno de los principales factores que afectan a la integración de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial y en las cadenas de valor internacionales. La entrada en vigor en febrero de 2017 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC es un hito importante en el sistema de comercio mundial, ya que se espera que contribuya a abordar los costos comerciales y lleve a una mayor integración y a aumentar el comercio.

47. El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio contiene una serie de medidas para agilizar la circulación, entrega y despacho de mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. Los aspectos pertinentes del Acuerdo para los países en desarrollo sin litoral incluyen la publicación y disponibilidad de información; la libertad de tránsito; la agilización de los envíos; el establecimiento de una “ventanilla única”; operadores autorizados; y la cooperación con las autoridades de fronteras sobre la armonización de días y horas de trabajo y los procedimientos y formalidades, los controles conjuntos y el uso compartido de instalaciones comunes y el establecimiento de puestos fronterizos comunes. Además, las medidas imponen a los miembros de la OMC la obligación de aumentar la transparencia, aplicar procedimientos y técnicas de control de fronteras simplificados y modernizados, y mejorar la gobernanza mediante la disciplina sobre los procesos de establecimiento de reglas y adopción de decisiones. El Acuerdo también permite a los países en desarrollo indicar que ciertas disposiciones requieren la adquisición de la capacidad de ejecución mediante la prestación de asistencia técnica y la creación de capacidad.

Los organismos regionales y multilaterales, los donantes bilaterales y otros interesados ya prestan asistencia relacionada con la facilitación del comercio, en particular mediante el servicio del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

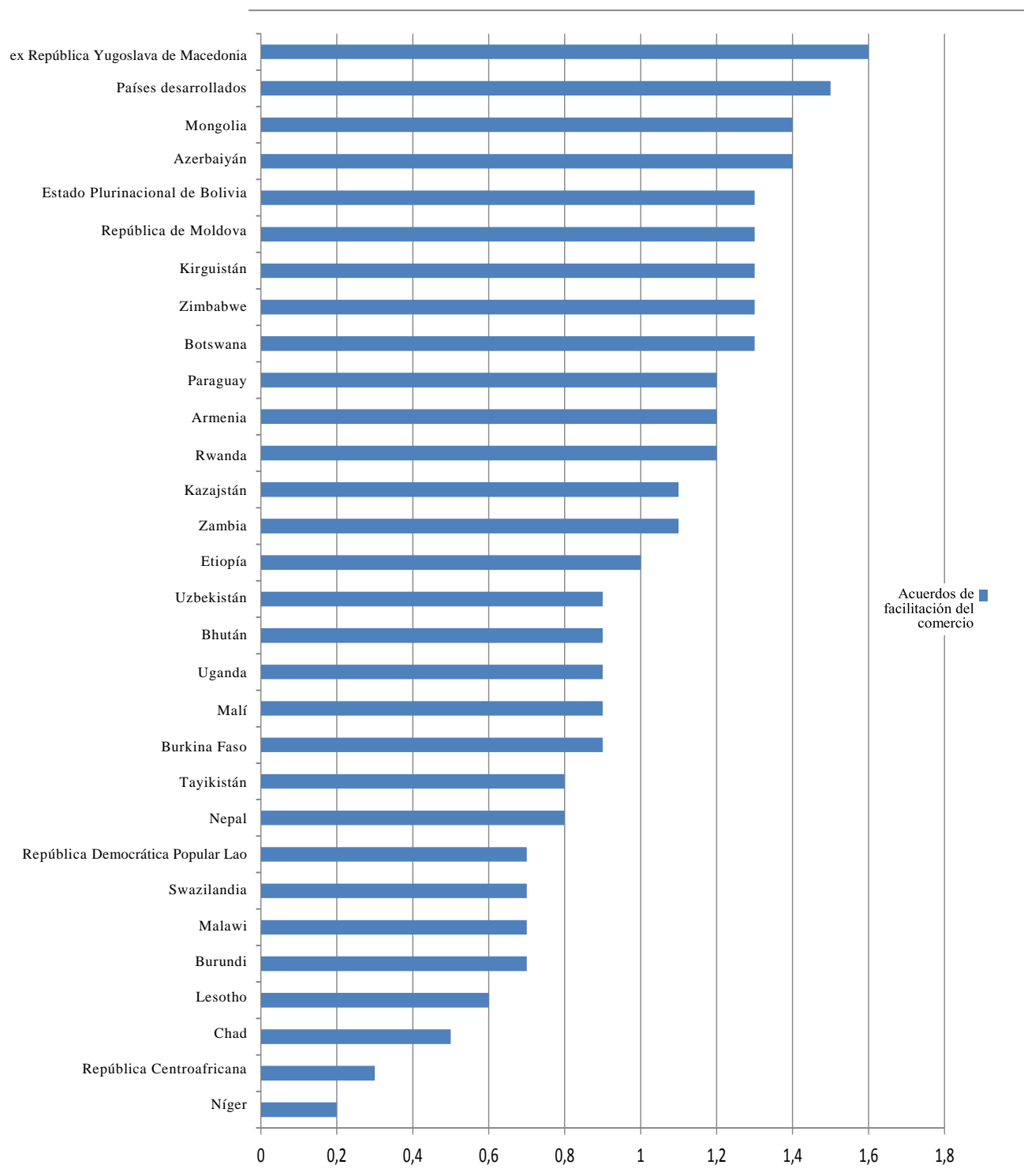
48. Algunos de los resultados económicos de los beneficios que cabe esperar de la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio incluyen una reducción de los costos comerciales en los países en desarrollo sin litoral del 15,4% en promedio. También se prevé que él ayudará a los países en desarrollo en algunas esferas fundamentales para su desarrollo sostenible, como la diversificación de las exportaciones, la participación en las cadenas mundiales de valor y la mejora de la capacidad de atraer inversiones.

49. Una parte del proceso de aplicación del Acuerdo en los países en desarrollo miembros ha sido la presentación de notificaciones de compromisos de categoría A, o las medidas que ya se están aplicando. Hasta la fecha, la OMC ha recibido 96 notificaciones de compromisos de categoría A, incluidas 18 de los países en desarrollo sin litoral.

50. Como grupo, los países en desarrollo sin litoral habían indicado que aproximadamente el 23% de las medidas eran compromisos de categoría A. Sólo tres países en desarrollo sin litoral notificaron sus disposiciones de categoría B, que son medidas que los miembros aplican después de un período de transición tras la entrada en vigor del Acuerdo y solo tres países en desarrollo sin litoral habían notificado sus disposiciones de la categoría C, que el miembro aplicará en una fecha posterior a un período de transición tras la entrada en vigor del Acuerdo y para las cuales el miembro necesita asistencia y apoyo para la creación de capacidad.

51. El simulador de los indicadores de la facilitación del comercio de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) demuestra claramente que el desempeño de la mayoría de los países en desarrollo sin litoral relacionado con la facilitación del comercio sigue siendo bajo. Más de la mitad del desempeño relacionado con la facilitación del comercio en general de esos países fue inferior a 1 (véase la figura IV). En comparación con otros grupos de países, el promedio de los países en desarrollo sin litoral era de 0,97, frente al 1,1 para los países en desarrollo en general y el 1,5 para los países desarrollados. Los índices de facilitación del comercio asignan valores de 0 a 2, y 2 representa el mejor desempeño que puede lograr un país.

Figura IV
Indicadores de facilitación del comercio para los países en desarrollo sin litoral



Fuente: OCDE.

52. Si bien todas las disposiciones son fundamentales para el éxito de la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, se ha determinado que algunas pueden tener mayor repercusión en la facilitación del comercio en los países en desarrollo sin litoral. La OCDE determinó que esas disposiciones eran las relacionadas con el tránsito, la automatización y la disponibilidad de información. De los 30 países de tránsito que son miembros de la OMC, solo 7 están aplicando plenamente el artículo 11 sobre el tránsito, solo 7 están aplicando plenamente el artículo 1, relativo a la publicación y la disponibilidad de información y solo 6 utilizan la ventanilla única.

53. Para mejorar la facilitación del tránsito, los países en desarrollo sin litoral deben facilitar la ejecución de iniciativas como el cuaderno TIR, los sistemas de ventanilla electrónica única y los puestos fronterizos comunes, entre otros.

Cuarta prioridad: Integración y cooperación regionales

54. Para los países en desarrollo sin litoral, la integración y la cooperación regionales, en particular la cooperación estrecha con los países de tránsito vecinos, son cruciales para su crecimiento y desarrollo. Es fundamental mejorar la infraestructura transfronteriza y asegurar la armonización de las políticas comerciales y de tránsito a fin de que el comercio transfronterizo sea más fluido, económico y eficiente, desarrollar la capacidad comercial de los países en desarrollo sin litoral y ampliar sus mercados.

55. Los países en desarrollo sin litoral están participando activamente en los acuerdos comerciales regionales, bilaterales y plurilaterales. Según las notificaciones presentadas a la OMC sobre acuerdos comerciales regionales, los países en desarrollo sin litoral son parte, como promedio, en 3,7 acuerdos comerciales regionales, y el número de acuerdos concertados oscila entre 0 y 9 para cada uno de estos países. En general, la medida en que comercian con sus vecinos varía entre las regiones. La proporción de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral de Asia cuyos destinos estaban dentro de la región fue del 77,5% en 2015, lo que refleja la escasez de destinos de exportación. En comparación, las exportaciones intrarregionales de los países en desarrollo sin litoral de África fueron del 28,3% y del 49,1% para los países en desarrollo sin litoral de América Latina. La proporción de las exportaciones intrarregionales de los cuatro países en desarrollo sin litoral europeos fue del 53,2%, pero llegó al 67,5% cuando se incluyó a Rusia, es uno de sus asociados comerciales más importantes.

56. En África, el programa de integración regional se manifiesta en varios documentos estratégicos continentales clave, como la Agenda 2063 de la Unión Africana. Todos los países en desarrollo sin litoral son parte de una o más comunidades económicas regionales, que impulsan la ejecución de las actividades de integración regional. Un importante esfuerzo de integración regional en la región son las negociaciones en curso sobre el establecimiento de la zona de libre comercio continental que según se prevé mejorará considerablemente el comercio intraafricano, y apoyará el desarrollo industrial y la diversificación de las economías africanas.

57. En la región eurasiática, los países en desarrollo sin litoral participan principalmente en los bloques comerciales regionales, así como en acuerdos de libre comercio bilaterales y multilaterales con los países vecinos. En los últimos años, los esfuerzos de integración y cooperación se materializaron en lo que respecta a la creación de nuevos mecanismos, como la Comunidad Económica de la ASEAN, establecida en diciembre de 2015, la Unión Económica Eurasiática, creada en enero de 2015, y la mejora de las iniciativas existentes, como el Acuerdo de Libre Comercio de Asia Meridional, la Asociación de Asia Meridional para la Cooperación Regional y la Organización de Cooperación Económica. Los acuerdos

sectoriales y subregionales han contribuido a facilitar el transporte de mercancías en tránsito, la armonización y simplificación de los reglamentos, requisitos y procedimientos aduaneros, y el establecimiento de sistemas integrados y eficientes de transporte de tránsito, por ejemplo, en el marco de la ASEAN, la Subregión del Gran Mekong, la Organización de Cooperación Económica y la Organización de Cooperación de Shanghai. En 2016, se firmaron acuerdos sobre la conectividad vial y el tránsito entre la India y Nepal, y la Federación de Rusia, China y Mongolia firmaron un acuerdo de asociación económica trilateral, mediante la incorporación de más de 30 proyectos para construir un corredor económico entre los tres países.

58. En cuanto a la integración regional en América Latina, el Estado Plurinacional de Bolivia es miembro de la Comunidad Andina y el Paraguay es miembro del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), y ambos son miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración y de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), organización intergubernamental que integra los acuerdos regionales del MERCOSUR y la Comunidad Andina. En el MERCOSUR, por ejemplo, se están realizando esfuerzos para armonizar los datos sobre declaraciones de aduana y emplear la gestión de riesgos de las aduanas de la región.

59. Las iniciativas regionales conjuntas para desarrollar sistemas de tránsito eficientes, incluidos los corredores, son fundamentales para asegurar la libertad de tránsito y mejorar la conectividad de los países en desarrollo sin litoral y su integración en las redes de comercio regional y mundial. Varios países en desarrollo sin litoral de África ya están conectados a redes de corredores y participan en las respectivas organizaciones de gestión de los corredores de la región, incluido el corredor septentrional, el corredor central, el corredor de Maputo, el corredor Norte-Sur, el Grupo del Corredor de Walvis Bay, el corredor de Lomé-Uagadugú y otros. El tránsito a lo largo de los corredores normalmente se rige por los respectivos acuerdos sobre corredores de tránsito. La Alianza de Gestión de los Corredores de África se estableció para mejorar la cooperación y la coordinación, y promover el intercambio de información entre las instituciones de gestión de los corredores en África.

60. En la región eurasiática, las redes de corredores como la red asiática de carreteras, la red ferroviaria transasiática los corredores de la Cooperación Económica Regional para Asia Central, el corredor Europa-Cáucaso-Asia, la Organización de Cooperación Económica del Mar Negro y el proyecto de enlace de transporte eurasiático conectan a los países en desarrollo sin litoral a los mercados de la región y otros. Los países también están tratando de establecer nuevas rutas de tránsito, como la Iniciativa de la Franja y la Ruta. En América Latina, el Estado Plurinacional de Bolivia y el Paraguay tienen varias redes de corredores que los integran a las redes regionales de tránsito.

61. En muchos de los bloques comerciales que integran a los países en desarrollo sin litoral prosiguen los esfuerzos para establecer sistemas de ventanilla única regional que conectan las ventanillas únicas nacionales. La Comunidad Económica de Estados de África Occidental y la ASEAN son algunos de los dirigentes de este tipo de iniciativas, aunque los países de la Cooperación Económica Regional para Asia Central acordaron desarrollar la operatividad regional de los sistemas de ventanilla única nacional durante el período 2016-2020.

Quinta prioridad: Transformación económica estructural

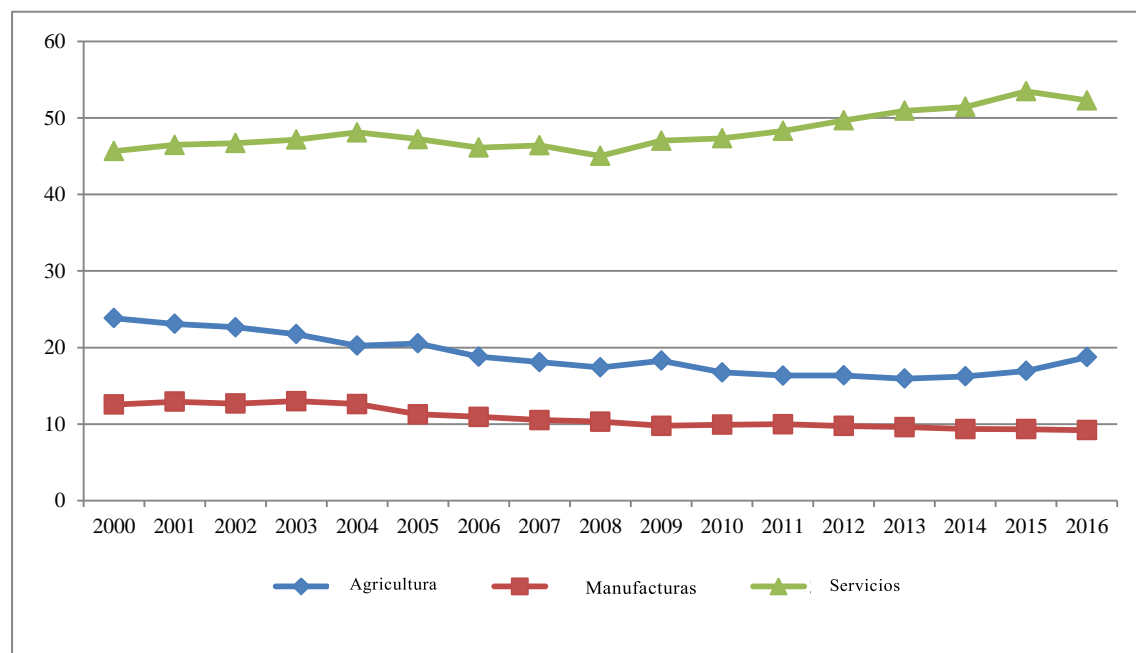
62. La transformación estructural de la economía puede definirse como la redistribución de recursos de los sectores de baja productividad a los de alta productividad, a menudo mediante el desarrollo industrial. Históricamente, a medida que los países realizan una transformación estructural, la demanda de

productos manufacturados aumenta, la proporción del empleo en la agricultura disminuye y el empleo en la industria o los servicios de base urbana aumenta, acompañado de aumentos de la productividad. Como los servicios adquieren cada vez más importancia con el aumento de los ingresos, la proporción de la industria y la agricultura tiende a disminuir y la proporción del sector de los servicios se eleva, sosteniendo el crecimiento económico.

63. Entre 2003 y 2013, la proporción del valor añadido de las manufacturas en el PIB de los países en desarrollo sin litoral fue, en promedio, el 10,7%, y disminuyó al 9,3% en 2014-2016. La proporción del valor añadido de la agricultura en el PIB también disminuyó en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral, mientras que la proporción del valor añadido de los servicios en el PIB aumentó considerablemente (véase la figura V). Esto indica que los países en desarrollo sin litoral están experimentando una desindustrialización prematura. Su proporción del sector manufacturero parece alcanzar un nivel máximo en una fase más temprana de su desarrollo que en las economías avanzadas actuales, eliminando el principal canal a través del cual se han producido en el pasado beneficios para la productividad y un crecimiento rápido.

Figura V

Proporción del valor añadido por sector de actividad económica en los países en desarrollo sin litoral (porcentaje del PIB) 2000-2016



Fuente: Banco Mundial.

64. Según el índice de rendimiento industrial competitivo de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), que indica una medida general del rendimiento industrial de un país, en 2014, 12 países en desarrollo sin litoral se encontraban en el 20% inferior de la clasificación. El limitado nivel de industrialización de los países en desarrollo sin litoral puede observarse también en su baja proporción de empleo en la industria, que la Organización Internacional del Trabajo estima en un 11%, en comparación con el 21% en los países en desarrollo en general.

65. El fenómeno de la desindustrialización también puede verse reflejado en la disminución de la proporción de manufacturas en las exportaciones totales de mercancías de los países en desarrollo sin litoral. El porcentaje cayó del 21% en 2000 al 14,6% en 2015. Sin embargo, desde 2010, casi la mitad de los países en desarrollo sin litoral han experimentado un aumento de su participación en las exportaciones de manufacturas. Al mismo tiempo, mientras que la proporción de productos primarios, piedras preciosas y oro no monetario ha disminuido en los últimos años, un promedio del 84,1% en 2015 todavía confirma la elevada dependencia de los productos básicos en estos países en desarrollo. En comparación, los productos básicos representan solo alrededor del 30% de las exportaciones mundiales.

66. Un entorno empresarial propicio es fundamental para que un país pueda desarrollar una base industrial. Los datos de la base de datos Doing Business del Banco Mundial indican que la mayoría de los países en desarrollo sin litoral han mostrado mejoras en el entorno normativo para el sector privado, lo que apunta a la mejora de sus economías. Entre 2009 y 2013 todos los países en desarrollo sin litoral experimentaron mejoras en su entorno normativo, pero desde 2013, 10 han sufrido reveses en sus iniciativas de reforma de la regulación. Además, el índice de competitividad mundial del Foro Económico Mundial, que evalúa el panorama de competitividad entre los países, situó a cinco países en desarrollo sin litoral en el 50% superior de los países examinados en 2016-2017, mientras que 12 países en desarrollo sin litoral se situaron en el 25% inferior.

67. A fin de impulsar la transformación estructural de la economía, los países en desarrollo sin litoral deberían esforzarse por trasladar los recursos productivos hacia sectores con un mayor valor añadido y alta productividad. Esto requiere la utilización de tecnologías modernas y métodos de producción tecnológicamente avanzados. El contenido de alta tecnología de las exportaciones de manufacturas de estos países sigue siendo bajo, en concreto por debajo del 10% de las exportaciones de manufacturas en 16 de los 20 países en los que se dispone de datos. En cambio, esta proporción es del 19% en los países de ingresos altos y medios. En los países donde la agricultura representa una gran proporción del empleo y un importante contribuyente al PIB, se debería hacer lo posible por aumentar la productividad agrícola e industrializar la agricultura.

68. El sector de los servicios, como el turismo sostenible, también presenta otra oportunidad para la diversificación de las economías. En 2015, los países en desarrollo sin litoral registraron 32 millones de llegadas de turistas internacionales, frente a 14 millones en 2005, lo que aumenta su participación en el mercado mundial del 1,7% al 2,7%.

69. Varios países en desarrollo sin litoral han realizado esfuerzos para diversificar y transformar sus economías. Por ejemplo, Uzbekistán procura seguir a la industrialización basada en la sustitución de importaciones centrada inicialmente en las industrias con gran densidad de mano de obra con un aumento gradual del empleo de la tecnología. El desarrollo de Kazajstán se centra en la actualidad en el desarrollo de los servicios de transporte, la eficiencia energética y la agricultura. El plan de desarrollo sostenible de Mongolia se centra en la agricultura, el turismo, la energía y el procesamiento de materiales industriales. Lograr el cambio estructural de la economía es el objetivo fundamental del plan nacional de desarrollo de Etiopía, mediante la ampliación de la base industrial, el apoyo a las pequeñas y medianas empresas, el aumento de la productividad y el fortalecimiento de los vínculos entre las industrias. Botswana está llevando a cabo reformas para promover el desarrollo de los servicios, la industria, el turismo y la agricultura.

70. Los retos económicos y de desarrollo pueden abordarse de manera más eficaz con la participación de las empresas. Si bien el valor del crédito interno proporcionado al sector privado en los países en desarrollo sin litoral aumentó de un promedio del 26,6% del PIB entre 2003 y 2013 al 33,4% en 2014-2015, los países en desarrollo sin litoral siguen estando muy a la zaga de los demás países en desarrollo. Dado que los fondos del sector público son limitados, el papel del sector privado, en particular las pequeñas y medianas empresas, debe mejorarse y apoyarse.

Sexta prioridad: Medios de ejecución

71. Si bien en el Programa de Acción de Viena se reconoce que el desarrollo de cualquier país es responsabilidad primordial del propio país, se subraya la importancia de fortalecer y ampliar las asociaciones entre los países en desarrollo sin litoral, sus vecinos de tránsito, sus asociados para el desarrollo y otros interesados para la ejecución satisfactoria del Programa de Acción.

72. En 2015, los países en desarrollo sin litoral recibieron 24.820 millones de dólares, lo que representa el 16% del total de las corrientes de AOD a los países en desarrollo y constituye una disminución con respecto a la AOD por valor de 26.130 millones de dólares recibida en 2014. La AOD sigue siendo la principal fuente de financiación externa para muchos países en desarrollo sin litoral, y representa más del 10% del INB en 8 de esos países. En tres países representa más del 20% del INB, mientras que las entradas de inversión directa extranjera en 2015 fueron insignificantes. La cuantía de la deuda externa de los países en desarrollo sin litoral aumentó al 50,3% del INB en 2015, del 43,9 en 2014, después de un período de reducción significativa. El total del servicio de la deuda como porcentaje de los bienes, servicios e ingresos, aumentó al 29,3% en 2015, del 19,2% en 2014. Al 1 de junio de 2017, dos países en desarrollo sin litoral estaban agobiados por la deuda y seis países corren un alto riesgo de sobreendeudamiento.

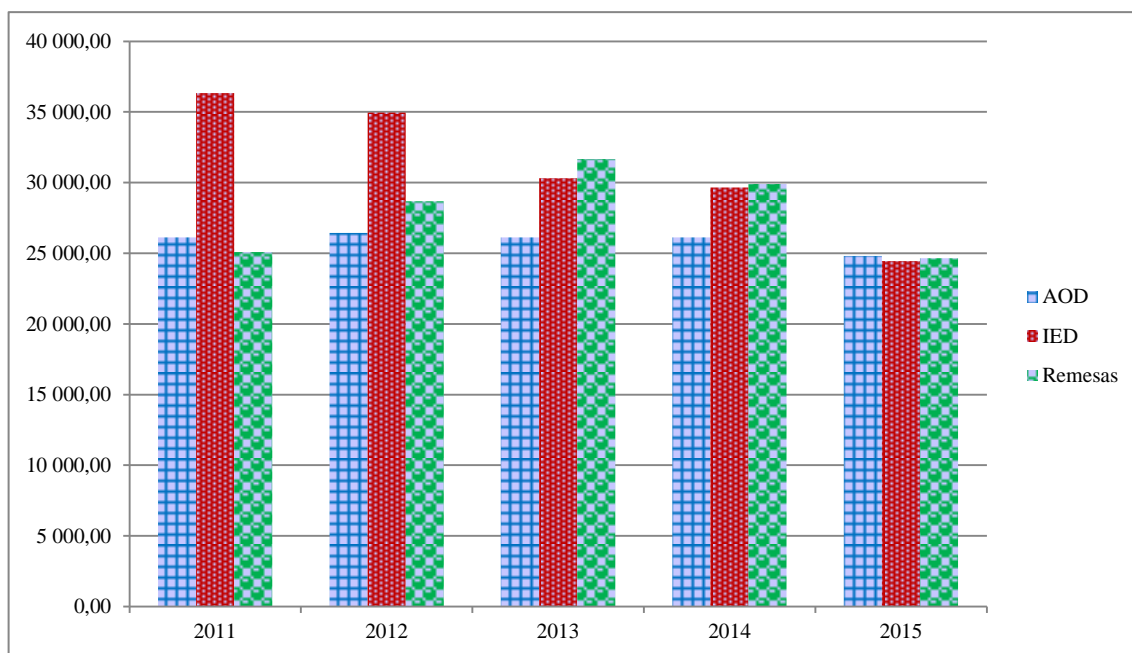
73. En 2015, los países en desarrollo sin litoral recibieron 24.500 millones de dólares de inversión extranjera directa, lo que representa el 1,4% del total de las entradas mundiales de ese tipo de inversión. La disminución de las entradas de inversión extranjera directa, que comenzó en 2012, continuó por cuarto año consecutivo. En 2015, se redujo drásticamente en un 18%, de 29.700 millones de dólares. Alrededor de la mitad de los países recibieron menos del 1% del total de las corrientes de inversión extranjera directa al grupo en 2015, mientras que tres representaron más del 50% del total del grupo. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), varios países en desarrollo sin litoral asiáticos y africanos recibieron importantes entradas de inversión extranjera directa en los sectores manufacturero y de servicios, principalmente en la construcción y la banca. Sin embargo, las industrias extractivas siguen representando la mayor parte de la inversión extranjera directa.

74. La disminución de las corrientes de remesas a los países en desarrollo sin litoral en 2014 siguió en 2015, y se redujo de 29.920 millones de dólares a 24.670 millones de dólares.

75. En la figura VI figuran los flujos de asistencia oficial para el desarrollo, inversión extranjera directa y remesas a los países en desarrollo sin litoral entre 2011 y 2015.

Figura VI
Asistencia oficial para el desarrollo, inversión extranjera directa
y remesas a los países en desarrollo sin litoral entre 2011 y 2015

(En millones de dólares EE.UU.)

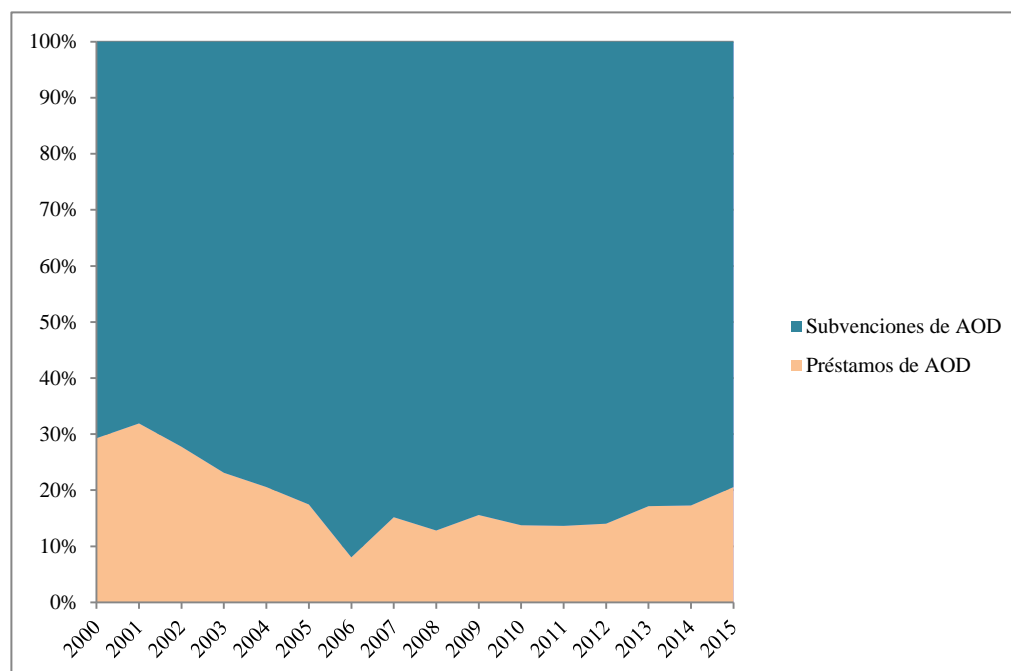


Fuente: Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, sobre la base de datos de la OCDE, la UNCTAD y el Banco Mundial.

76. Según la OCDE, el total de las corrientes externas (incluida la financiación de los miembros del Comité de Asistencia para el Desarrollo y de organizaciones multilaterales solamente) a los países en desarrollo sin litoral se estimaba en unos 50.400 millones de dólares en 2015. En comparación con otros países en desarrollo, los países en desarrollo sin litoral tienen una capacidad limitada para movilizar las corrientes externas más allá de la financiación en condiciones favorables. En comparación con otros países en desarrollo las remesas representan una pequeña proporción de las corrientes de recursos externos. Así pues, las corrientes oficiales en condiciones favorables siguen siendo esenciales, ya que representan el 54% del total de las corrientes externas recibidas en 2015.

77. En 2015, más del 80% de las corrientes de fondos en condiciones favorables de los agentes bilaterales y multilaterales llegaron a los países en desarrollo sin litoral en forma de subvenciones, mientras que el resto se proporcionó como préstamos en condiciones favorables (véase la figura VII).

Figura VII
**Asistencia oficial para el desarrollo, préstamos y subvenciones bilaterales
 y multilaterales a los países en desarrollo sin litoral (2000-2015)**



78. En 2015, los 10 principales proveedores de financiación en condiciones favorables a los países en desarrollo sin litoral representaban el 72% de la dotación total, y los Estados Unidos, la Asociación Internacional de Fomento y la Unión Europea representaron el 43% del total. El Afganistán, Etiopía y Sudán del Sur recibieron la mayor parte de la financiación.

79. Si bien la inversión en la infraestructura sigue siendo una prioridad importante en los países en desarrollo sin litoral, los sectores sociales siguen siendo los que encabezan la asignación sectorial de corrientes en condiciones favorables o no. Los sectores sociales (salud, educación, gobierno y sociedad civil y otros) recibieron la mayor parte de la financiación en condiciones favorables dirigidas a los países en desarrollo sin litoral, el 55% del total de la ayuda por sectores en 2015, seguidos por la infraestructura, con el 22% (agua, transporte y almacenamiento, energía y comunicaciones). La priorización del sector de la infraestructura en los países en desarrollo sin litoral es ligeramente inferior a la de otros países en desarrollo, donde la infraestructura representa el 25% de las corrientes de fondos en condiciones favorables.

80. Según la OCDE, los recursos en condiciones ordinarias aportaron otros 1.400 millones de dólares para infraestructura en 2015. El desglose sectorial de las corrientes oficiales en condiciones ordinarias muestra que, si bien los sectores sociales recibieron una proporción menor de corrientes en condiciones ordinarias que en asistencia oficial para el desarrollo (el 30%), siguen siendo el principal sector receptor de las corrientes de fondos en condiciones de favor en 2015, seguido por la infraestructura (28%) y los sectores productivos (la industria, la minería y la agricultura) (22%).

81. Los resultados preliminares de la encuesta realizada en 2016 por el Comité de Asistencia para el Desarrollo de la OCDE sobre cantidades movilizadas del sector privado mediante la financiación oficial para el desarrollo apuntan a una cifra estimada de 6.500 millones de dólares adicionales de recursos privados hacia los

países en desarrollo sin litoral en 2012-2015 (1.600 millones de dólares en promedio por año) La encuesta también indica que los principales instrumentos de movilización en este sector fueron las garantías (2.900 millones de dólares), seguidas de los préstamos bancarios sindicados (2.300 millones de dólares). Los principales sectores que recibieron estas corrientes fueron la minería y la construcción (41%), seguidos por la banca y el comercio (27%), la industria (12%) y la infraestructura (11%).

IV. Seguimiento y examen

82. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo tiene el mandato de movilizar y coordinar el apoyo y los recursos internacionales para la aplicación efectiva del Programa de Acción de Viena; asegurar el seguimiento coordinado y la supervisión efectiva y la presentación de informes sobre el Programa; promover y crear conciencia en lo que respecta a los países en desarrollo sin litoral y fomentar la coherencia en el seguimiento y la aplicación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

83. La Oficina ha venido realizando esfuerzos de promoción para alentar a los países en desarrollo sin litoral a que incorporen el Programa de Acción de Viena en sus estrategias nacionales de desarrollo. Siete países en desarrollo sin litoral que han aprobado una nueva estrategia nacional de desarrollo desde la aprobación del Programa de Acción incluyen al menos cuatro de sus seis esferas prioritarias en sus marcos normativos de desarrollo (Botswana, Burkina Faso, Etiopía, Nepal, la República Democrática Popular Lao, Uganda y Zambia). Bhután indicó que estaba trabajando para incorporar el Programa de Acción en su nueva estrategia nacional de desarrollo, que está en fase de preparación. Armenia aprobó recientemente una estrategia nacional para la aplicación y la integración del Programa de Acción para el período 2016-2024. La Oficina del Alto Representante prestó apoyo a Botswana y Mongolia en la realización de consultas a nivel nacional sobre la integración del Programa de Acción.

84. La Oficina también colaboró con la Comisión Económica para África (CEPA), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la CEPAL, que facilitaron la aprobación de las resoluciones sobre la integración del Programa de Acción de Viena a nivel nacional y en la labor de las Comisiones durante sus períodos de sesiones anuales en 2015 y 2016. La UNCTAD, el Centro de Comercio Internacional (CCI) y la Comisión Económica para Europa (CEPE) disponen de programas específicos centrados en los países en desarrollo sin litoral.

85. Durante el período sobre el que se informa, la Oficina del Alto Representante organizó las siguientes reuniones: en 2016, la reunión de alto nivel sobre transporte sostenible de los países en desarrollo sin litoral en colaboración con el Estado Plurinacional de Bolivia y el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Secretaría; y el seminario de alto nivel sobre la aceleración de la energía sostenible para todos en los países en desarrollo sin litoral mediante asociaciones innovadoras en colaboración con Austria, la ONUDI, y la iniciativa Energía Sostenible para Todos; en 2017, la reunión de alto nivel para la región eurasiática sobre la mejora de la cooperación en el tránsito, la facilitación del comercio y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en colaboración con Viet Nam, la Organización Mundial de Aduanas y la Unión Internacional de Transportes por Carretera; y los países en desarrollo sin litoral se centraron en actos paralelos con los asociados durante la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible, la Conferencia sobre los

Océanos, el Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible y el Foro sobre la Financiación para el Desarrollo.

86. La Oficina también organizó reuniones consultivas interinstitucionales para promover una mejor coordinación en el seguimiento y la aplicación del Programa de Acción de Viena. La Oficina del Alto Representante y la Mesa Directiva del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral celebraron consultas conjuntas con el Banco Mundial con el fin de facilitar un diálogo continuo sobre las necesidades especiales de los países y el apoyo del Banco Mundial. La Oficina del Alto Representante contribuyó a facilitar la participación de los países en las sesiones temáticas centradas en los países en situaciones especiales en el Foro Político de Alto Nivel y el Foro Mundial sobre Infraestructura.

87. El Departamento de Asuntos Económicos y Sociales organizó la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible, celebrada en noviembre de 2016 en Ashgabat y el documento final, la Declaración de Ashgabat sobre los compromisos y las recomendaciones de política, señala la importancia de atender las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral. En el Foro de Alianzas del Consejo Económico y Social celebrado en abril de 2017, el Consejo examinó los principales desafíos para el desarrollo de la infraestructura en los países en situaciones especiales, incluidos los países en desarrollo sin litoral, y el potencial de las alianzas público-privadas para el desarrollo de la infraestructura.

88. La CEPE brindó apoyo a cinco países del Programa Especial de las Naciones Unidas para las Economías de Asia Central fortaleciendo su capacidad para poner en marcha medidas de facilitación del comercio y el comercio electrónico. La CEPE y el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico organizaron una actividad de formación en creación de capacidad sobre las medidas fundamentales del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC en 2016. En 2016, la CEPE y la OMC organizaron en Ashgabat un foro de políticas comerciales regionales para los países del Programa Especial de las Naciones Unidas para las Economías de Asia Central.

89. La CESPAP organizó la Conferencia Ministerial sobre el Transporte en Moscú en 2016, durante la cual se aprobó el Programa de Acción Regional para la Conectividad del Transporte Sostenible. La CESPAP también emprendió actividades de capacitación en la creación de capacidad para los países en desarrollo sin litoral sobre la formulación y el análisis de una política comercial. La CEPAL está llevando a cabo una labor analítica sobre el gasto público y privado en la infraestructura de transporte y energía en los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito como parte de la base de datos conjunta en línea sobre la inversión en infraestructura de la CEPAL, el BID y la Corporación Andina de Fomento. La CEPA está llevando a cabo una labor analítica sobre el estado de la integración regional en África y la prestación de apoyo a los Estados Miembros en las negociaciones sobre la zona continental de libre comercio.

90. En 2015-2016, el Centro de Comercio Internacional prestó asistencia a los encargados de formular políticas en ocho países en desarrollo sin litoral para clasificar y priorizar las medidas de facilitación del comercio, teniendo en cuenta los intereses del sector privado y las pequeñas y medianas empresas. En 2016, la UNCTAD puso en marcha un programa de capacitación sobre creación de capacidad para los miembros de los comités nacional de facilitación del comercio, el programa de empoderamiento, que se ejecutará en seis países en desarrollo sin litoral. En enero de 2017, la UNCTAD, en colaboración con otros asociados, organizó en Ginebra el primer foro internacional para los comités nacionales de facilitación del comercio.

91. La secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático sigue prestando apoyo a los países en desarrollo sin litoral para hacer frente a los efectos del cambio climático. La Convención de las Naciones Unidas de Lucha contra la Desertificación en los Países Afectados por Sequía Grave o Desertificación, en Particular en África, está prestando apoyo a los países mediante el programa de establecimiento de metas de neutralización de la degradación de las tierras para aplicar el Objetivo de Desarrollo Sostenible 15. La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) sigue prestando apoyo a los esfuerzos por aumentar la productividad de los cultivos, la ganadería y la pesca y fortalecer la seguridad alimentaria y nutricional en los países en desarrollo sin litoral. También presta apoyo a los países en desarrollo sin litoral en las negociaciones comerciales multilaterales y de otro tipo.

92. El PNUD prestó apoyo a Kazajstán y Tayikistán para integrar la aplicación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. La ONUDI sigue prestando asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral mediante sus programas, incluidos los programas de alianzas con países y los programas por países. Para promover la transformación estructural en África, donde se encuentra la mitad de los países en desarrollo sin litoral, la Oficina del Asesor Especial para África organizó, juntamente con la ONUDI y la Unión Africana, un evento de alto nivel sobre la financiación de la industrialización en África.

93. La Organización Mundial de Aduanas preparó y puso en marcha las directrices de tránsito y organizó una conferencia mundial sobre el tránsito, que se celebró en Bruselas en julio de 2017.

94. El Grupo Internacional de Estudios sobre los Países en Desarrollo sin Litoral está trabajando con una administración provisional mientras espera que el acuerdo multilateral para su establecimiento sea ratificado por 10 países en desarrollo sin litoral a fin de que el acuerdo entre en vigor. Hasta la fecha, el Centro de Estudios ha iniciado la labor analítica sobre cuestiones de política comercial en los países en desarrollo sin litoral.

V. Conclusiones y recomendaciones

95. El sistema de las Naciones Unidas se ha comprometido a aplicar la Agenda 2030 en todas sus actividades. Es importante que el Programa de Acción de Viena se integre de manera coherente en los procesos de seguimiento de la Agenda 2030, incluso en el foro político de alto nivel, la financiación para el desarrollo, y la ciencia, la tecnología y la innovación. Los países en desarrollo sin litoral deberían tratar de desempeñar un papel más activo en estos procesos de seguimiento para asegurar que sus necesidades especiales estén plenamente integradas.

96. Se alienta a los países en desarrollo sin litoral que aún no lo hayan hecho a que incorporen el Programa de Acción de Viena en sus estrategias nacionales a fin de asegurar su aplicación. También se los alienta a incorporar la Agenda 2030 en sus planes nacionales de desarrollo y fomentar la coherencia en su aplicación con el Programa de Acción de Viena. Se alienta a las organizaciones internacionales y regionales que aún no lo hayan hecho a que incorporen el Programa de Acción en sus programas de trabajo.

97. Se necesitan inversiones considerables para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a combatir la pobreza y el hambre y mejorar la salud, la educación y el agua y el saneamiento.

98. Se alienta a los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito a que intensifiquen el intercambio de experiencias y mejores prácticas sobre las políticas, iniciativas y soluciones de desarrollo sostenible satisfactorias para acelerar la aplicación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Programa de Acción de Viena y reproducir y ampliar las mejores prácticas.

99. Se alienta a los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito a cooperar y coordinar las políticas, leyes y reglamentos de tránsito fundamentales y a mejorar la libertad de tránsito. Se alienta a las organizaciones internacionales a ampliar la asistencia técnica y el apoyo a la creación de capacidad para a la adhesión, ratificación y aplicación de los convenios internacionales y acuerdos regionales pertinentes.

100. Se alienta a los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito a que colaboren para establecer una infraestructura segura, fiable, eficiente, de calidad, sostenible y resiliente, incluidos los sistemas de transporte de tránsito, las energías renovables y las TIC, con el apoyo de los asociados para el desarrollo, las instituciones financieras y de desarrollo multilaterales y los bancos regionales.

101. Los bancos de desarrollo multilaterales y regionales deben apoyar a los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito en la elaboración de proyectos de infraestructura y transporte viables que sean financieramente viables, ambientalmente inocuos y aceptados por las comunidades locales.

102. Se alienta a los gobiernos y el sector privado a que trabajen juntos para poner en marcha alianzas público-privadas para apoyar el desarrollo de la infraestructura.

103. Los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito que son miembros de la OMC deberían acelerar la aplicación del Acuerdo de Facilitación del Comercio. Se alienta a los asociados para el desarrollo a intensificar la prestación de asistencia técnica, financiera y para el fomento de la capacidad a los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito para la aplicación efectiva del Acuerdo.

104. Los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito deberían intensificar la cooperación y los esfuerzos de integración regional mediante la participación en el comercio regional, los acuerdos de tránsito y transporte, el desarrollo de las infraestructuras transfronterizas y la armonización de las políticas comerciales y de tránsito.

105. Los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito deberían considerar la posibilidad de establecer y fortalecer los mecanismos regionales de coordinación, como los comités de facilitación del comercio regional o los comités de gestión de corredores, para apoyar la aplicación de medidas para facilitar el comercio y el tránsito regionales.

106. A fin de promover la transformación estructural de la economía, los países en desarrollo sin litoral deberían esforzarse por trasladar los recursos productivos hacia sectores y actividades modernos de mayor valor añadido y alta productividad, como las manufacturas, los servicios y la producción tecnológicamente avanzada, así como hacer esfuerzos para industrializar la agricultura.

107. Se alienta a los países en desarrollo sin litoral a elaborar políticas nacionales encaminadas a crear un entorno comercial y normativo propicio, que es crucial para que esos países puedan desarrollar una base industrial,

aumentar su competitividad, atraer inversiones, e integrarse en las cadenas de valor mundiales y alcanzar un crecimiento económico sostenido.

108. Se alienta a los asociados para el desarrollo a aumentar la asistencia oficial para el desarrollo a los países en desarrollo sin litoral.

109. Se alienta a los países en desarrollo a fortalecer la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular con miras a la aplicación efectiva del Programa de Acción de Viena.

110. Es necesario realizar mayores esfuerzos para reunir de forma periódica datos que puedan utilizarse para vigilar los objetivos específicos de las esferas prioritarias 1 y 2 del Programa de Acción de Viena.

111. De conformidad con lo solicitado por la Asamblea General en su resolución 69/137, la Asamblea debería considerar la posibilidad de convocar un examen de mitad de período de la ejecución del Programa de Acción de Viena.

Anexo estadístico

Cuadro 1
Producto interno bruto, tasa de crecimiento e índice de desarrollo humano

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>PIB (precios constantes de 2005, miles de millones de dólares EE.UU)</i>			<i>Crecimiento del PIB (porcentaje anual)</i>	<i>Índice de desarrollo humano</i>
	<i>2003</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2015</i>	<i>2015</i>
Afganistán	5,89	13,63	13,30	-2,41	0,479
Armenia	4,15	7,58	7,81	3,02	0,743
Azerbaiyán	9,47	30,87	31,08	0,66	0,759
Bhután	0,72	1,57	1,65	5,21	0,607
Bolivia (Estado Plurinacional de)	8,78	14,89	15,61	4,85	0,674
Botswana	9,25	15,59	15,55	-0,26	0,698
Burkina Faso	4,81	8,95	9,31	4,07	0,402
Burundi	1,06	1,66	1,59	-4,10	0,404
Chad	4,63	13,78	14,69	6,60	0,396
Etiopía	9,58	30,56	33,50	9,61	0,448
ex República Yugoslava de Macedonia	5,71	8,27	8,59	3,84	0,748
Kazajstán	47,51	96,03	97,18	1,20	0,794
Kirguistán	2,30	3,72	3,85	3,47	0,664
Lesotho	1,30	2,08	2,14	2,82	0,497
Malawi	3,36	6,21	6,39	2,95	0,476
Mali	6,03	14,28	15,36	7,61	0,442
Mongolia	2,47	6,35	6,50	2,30	0,735
Nepal	7,65	12,32	12,65	2,73	0,558
Níger	3,16	5,59	5,79	3,61	0,353
Paraguay	8,22	13,72	14,14	3,08	0,693
República Centroafricana	1,34	1,12	1,17	4,80	0,352
República de Moldova	2,59	4,26	4,22	-0,75	0,699
República Democrática Popular Lao	2,38	5,40	5,81	7,56	0,586
Rwanda	2,20	5,05	5,41	6,95	0,498
Sudán del Sur	..	8,26	8,43	2,03	0,418
Swazilandia	2,86	4,19	4,26	1,66	0,541
Tayikistán	1,96	3,99	4,16	4,20	0,627
Turkmenistán	11,95	35,98	38,31	6,50	0,692
Uganda	9,58	19,77	20,84	5,38	0,493
Uzbekistán	12,49	29,70	31,72	6,80	0,701
Zambia	7,26	15,87	16,32	2,87	0,579
Zimbabwe	6,73	12,85	12,99	1,07	0,516
Promedio de los países en desarrollo sin litoral	6,69	14,19	14,70	3,58	0,571

Fuente: División de Estadística del Departamento de Asuntos Económicos y sociales de la Secretaría de las Naciones Unidas, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y Banco Mundial.

Cuadro 2
Comercio internacional, exportaciones e importaciones de mercancías

País	Total de exportaciones (millones de dólares de los EE.UU)	Total de importaciones (millones de dólares de los EE.UU)	Comercio (porcentaje del PIB)	Proporción de las exportaciones respecto de las exportaciones mundiales (porcentaje)	Índice de concentración de las exportaciones	Porcentaje de las exportaciones a destinos dentro de la región
	2016	2016	2015	2016	2015	2015
Afganistán	520	9 150	57,0	0,003	0,27	91,9
Armenia	1 783	3 293	71,8	0,011	0,25	29,9
Azerbaiyán	10 900	9 200	72,6	0,068	0,82	38,9
Bhután	470	1 030	92,9	0,003	0,39	84,9
Bolivia (Estado Plurinacional de)	6 969	8 374	67,8	0,044	0,44	45,7
Botswana	7 365	6 120	105,9	0,046	0,80	74,9
Burkina Faso	2 400	3 171	65,4	0,015	0,65	24,7
Burundi	120	755	35,8	0,001	0,44	28,3
Chad	1 600	2 200	67,2	0,010	0,88	20,0
Etiopía	4 612	16 588	37,2	0,029	0,31	2,8
ex República Yugoslava de Macedonia	4 787	6 757	113,3	0,030	0,21	91,0
Kazajstán	36 776	25 175	53,1	0,230	0,66	64,9
Kirguistán	1 545	3 919	108,4	0,010	0,32	84,0
Lesotho	911	1 827	..	0,006	0,30	81,6
Malawi	1 017	2 425	64,8	0,006	0,51	39,1
Malí	2 538	3 509	52,1	0,016	0,66	2,2
Mongolia	4 917	3 358	90,4	0,031	0,50	88,5
Nepal	740	9 650	53,3	0,005	0,14	73,8
Níger	1 050	1 650	56,6	0,007	0,42	23,4
Paraguay	8 494	9 753	84,5	0,053	0,32	53,2
República Centroafricana	93	382	47,2	0,001	0,35	29,0
República de Moldova	2 045	4 020	117,5	0,013	0,17	73,0
República Democrática Popular Lao	3 020	4 720	87,0	0,019	0,27	96,8
Rwanda	744	2 293	45,3	0,005	0,30	57,3
Sudán del Sur	67,4
Swazilandia	1 433	1 337	..	0,009	0,24	91,3
Tayikistán	900	3 100	52,8	0,006	0,51	66,3
Turkmenistán	11 000	7 000	..	0,069	0,75	94,3
Uganda	2 543	5 099	46,5	0,016	0,18	58,0
Uzbekistán	10 000	11 500	42,8	0,063	0,26	62,5
Zambia	5 801	7 045	84,3	0,036	0,65	24,1
Zimbabwe	2 832	3 700	75,6	0,018	0,36	91,7
Total y promedio, países en desarrollo sin litoral	139 925	178 101	69,5	0,877	0,28	54,3

Fuente: UNCTAD, Banco Mundial, Centro de Comercio Internacional.