



Asamblea General

Distr. general
7 de agosto de 2015
Español
Original: inglés

Septuagésimo 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 presenta de conformidad con la resolución 69/232, en la que la Asamblea General solicitó al Secretario General que en su septuagésimo 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. En el informe se proporciona un examen de los progresos realizados hasta la fecha y se presentan las iniciativas y actividades emprendidas por los Estados Miembros, las entidades pertinentes del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones regionales e internacionales en respuesta al Programa de Acción, concluyendo con una serie de recomendaciones.

* A/70/150.



I. Introducción

1. El Programa de Acción de Viena en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024 fue aprobado en la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral y refrendado por la Asamblea General en diciembre de 2014 en su resolución 69/137. El Programa de Acción es un programa prospectivo y orientado a resultados que sucede al 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 como plan estratégico de desarrollo para los países en desarrollo sin litoral en el próximo decenio. Destaca el compromiso de la comunidad internacional de apoyar a los 32 países en desarrollo sin litoral para hacer frente a los problemas relacionados con la falta de litoral, la lejanía y el aislamiento geográfico mediante la realización de actividades en las seis esferas prioritarias siguientes: cuestiones fundamentales de políticas de tránsito; desarrollo y mantenimiento de la infraestructura; comercio internacional y facilitación del comercio; integración y cooperación regionales; transformación económica estructural; y medios de ejecución.

2. El presente informe es el primero en proporcionar un examen de la aplicación del Programa de Acción de Viena y se centra en las principales esferas prioritarias y las actividades realizadas por todos los interesados pertinentes. Contiene un análisis del estado de aplicación en las seis esferas prioritarias del Programa, con lo que constituye un punto de referencia para medir los futuros progresos. El informe concluye con recomendaciones normativas y contiene un anexo estadístico.

II. Reseña de los problemas y acontecimientos socioeconómicos recientes en los países en desarrollo sin litoral

3. Los países en desarrollo sin litoral se enfrentan a problemas estructurales que están relacionados directa e indirectamente con sus desventajas geográficas, que obstaculizan su plena participación en las redes mundiales de producción y los aíslan de los mercados mundiales. Debido a su gran distancia del mar, los países en desarrollo sin litoral enfrentan de manera desproporcionada altos costos de transporte y de transacción, que acentúan sus desventajas comparativas en relación con otros países en desarrollo. Sus singulares dificultades se ven agravadas por una infraestructura deficiente, bajos niveles de desarrollo en el sector de la tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) y graves problemas para obtener acceso a la energía. Los países en desarrollo sin litoral también tienen escasa capacidad productiva, lo que limita la incorporación de valor significativo a sus exportaciones y su capacidad de diversificar sus productos y mercados y afecta gravemente sus perspectivas de crecimiento y desarrollo.

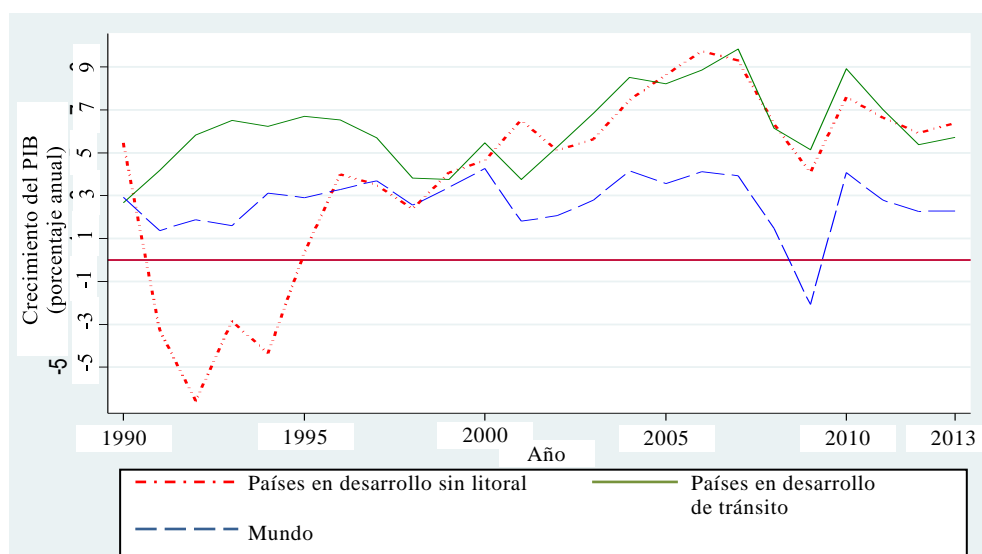
4. A pesar de esos problemas, el último decenio se puede caracterizar como una era de mejora general del rendimiento macroeconómico para la mayoría de los países en desarrollo sin litoral. En algunos países, como Etiopía, la República Democrática Popular Lao y Uzbekistán, el gran crecimiento contó con el apoyo de estrategias de crecimiento impulsadas por el sector público centradas en una elevada

inversión pública, un mayor consumo privado y una sólida inversión extranjera directa (IED).

5. En 2013, el porcentaje anual medio de crecimiento del producto interno bruto (PIB) de los países en desarrollo sin litoral aumentó ligeramente, al 6,6%, con respecto al 5,9% registrado en 2012. Sin embargo, hubo grandes diferencias en el seno del grupo. Un tercio de los países tuvo una tasa de crecimiento anual del PIB de más del 7%, mientras que 12 países tuvieron una tasa de entre el 4% y el 7%, y los 9 restantes registraron una tasa inferior al 4%. De cara al futuro, habida cuenta de que la concentración de las exportaciones de combustibles en las estructuras de exportación de los países es muy alta (un promedio de 56%), el crecimiento económico medio podría verse afectado negativamente como consecuencia de la caída de los precios de los combustibles a nivel mundial.

Gráfico I

Crecimiento del PIB de los países en desarrollo sin litoral (porcentaje anual)



Fuente: A partir de datos del Banco Mundial.

6. A pesar de que el desempeño económico medio anual fue en general favorable para los países en desarrollo sin litoral en el curso del último decenio, estos países están entre los países en desarrollo más pobres. En 2013, su PIB *per capita* fue de solo el 32% de la media mundial, aproximadamente. En relación con los países en desarrollo de tránsito y para el mismo año, su PIB *per capita* fue unos 1.700 dólares más bajo. Un examen más detenido de los datos revela que tres de los cinco países más pobres del mundo, medidos en función del PIB *per capita*, son países en desarrollo sin litoral. Además, entre 2003 y 2012, un tercio de la población de los países en desarrollo sin litoral vivía con menos de 1,25 dólares al día (medidos en función de la paridad del poder adquisitivo). En algunos países, el promedio de los niveles de pobreza durante el mismo período superó el 60%.

7. En 2013, los países en desarrollo sin litoral también se ubicaron entre los países con los niveles más bajos de desarrollo humano medido en función del índice de desarrollo humano, medida compuesta que incorpora la esperanza de vida, la educación y los ingresos. De los 15 países con menor índice de desarrollo humano en 2013, ocho eran países en desarrollo sin litoral. Las diferencias en el seno del grupo también fueron muy marcadas. Aunque la mediana del índice de desarrollo humano fue de 0,56, la cifra más alta del grupo fue de 0,76 y la más baja de 0,34.

8. Los países en desarrollo sin litoral también se ven afectados negativamente por el alto costo del comercio, que es el doble del de los países en desarrollo de tránsito. Los costos reales del comercio, en particular del transporte y otros costos de la actividad comercial a nivel internacional, son importantes factores determinantes de la capacidad de un país para participar plenamente en la economía mundial. Por lo tanto, no es sorprendente que por lo general los países en desarrollo sin litoral hayan experimentado mayores dificultades que los países costeros para ampliar el comercio internacional. Se estimó que su participación en las exportaciones mundiales había alcanzado tan solo al 1,2% en 2014, en comparación con el 33% de todas las economías en desarrollo (sin incluir a China).

9. En la mayoría de los países en desarrollo sin litoral los recursos para la inversión son predominantemente extranjeros y las principales fuentes son la asistencia oficial para el desarrollo (AOD), la IED y las remesas. Por lo tanto, es motivo de gran preocupación que las sumas netas recibidas en concepto de AOD, expresadas como porcentaje del ingreso nacional bruto, hayan seguido disminuyendo. En promedio, las sumas netas recibidas en concepto de AOD se redujeron a la mitad entre 2003 y 2013, de aproximadamente el 8,2% al 3,5%. En el mismo período, las corrientes de IED aumentaron considerablemente, aunque se ha registrado una tendencia descendente desde 2011. Las remesas personales también se estaban volviendo cada vez más importantes para los países en desarrollo sin litoral. Sin embargo, en 2013 se registró una disminución del 12%.

10. Además, y en relación con 2011, la cuantía de la deuda externa de los países en desarrollo sin litoral como porcentaje del ingreso nacional bruto aumentó ligeramente en 2013, pasando de un promedio del 42,8% al 43,5%, mientras que la de los países en desarrollo de tránsito aumentó en promedio del 27,1% al 27,9%. Si bien la cuantía de la deuda externa de un país puede contribuir a cerrar la brecha entre el ahorro interno y la inversión, puede dar lugar a una creciente incertidumbre acerca de las medidas y políticas a las que pueden recurrir los gobiernos a fin de cumplir con sus obligaciones de servicio de la deuda.

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

A. Primera prioridad: cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito

11. 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 se desplacen entre 300 km y 400 km en un plazo de 24 horas. Actualmente no se cuenta con datos actualizados periódicamente y disponibles para todas las regiones que se puedan utilizar con el fin de vigilar de cerca este objetivo concreto, a excepción de los del

Programa de Cooperación Económica Regional para Asia Central, que figuran en el cuadro 1. Los datos indican que todos los corredores de Asia Central han alcanzado este objetivo.

Cuadro 1

**Tiempo de viaje a lo largo de los corredores de Asia Central en 2013
(kilómetros en 24 horas)**

	<i>Velocidad en los corredores viales con retrasos</i>
Totalidad de la región	624
Corredor 1 (que conecta a la Federación de Rusia con China a través de Kazajstán y Kirguistán)	672
Corredor 2 (que conecta a Azerbaiyán, China, Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán)	576
Corredor 3 (que conecta al Afganistán, Kazajstán, Kirguistán, la Federación de Rusia, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán)	528
Corredor 4 (que conecta a la Federación de Rusia con el este de Asia a través de China y Mongolia)	360
Corredor 5 (que conecta al Afganistán, China, Kirguistán, el Pakistán y Tayikistán)	432

Fuente: Banco Asiático de Desarrollo.

12. Según datos consignados en 2009 en una publicación del Banco Mundial, *Transport Prices and Costs in Africa*, la velocidad del tránsito desde el puerto hasta el destino final para la mayoría de los corredores eran mucho menores que 300 a 400 km/24 horas. La velocidad de tránsito alcanzó un promedio de 144 km/24 horas en África occidental y central, 192 km/24 horas en África oriental y 288 km/24 horas en el África meridional.

13. El índice de desempeño logístico ofrece importante información para supervisar el segundo objetivo específico: reducir el tiempo empleado en las fronteras. El índice se basa en seis dimensiones de comercio, incluidos el desempeño de las aduanas, la calidad de la infraestructura y la puntualidad de los envíos. Los países en desarrollo sin litoral tienen un menor índice, tanto en general como en todos los componentes, en comparación con los países en desarrollo de tránsito (véase el cuadro 2).

Cuadro 2

Promedio del índice de desempeño logístico (2014)

	<i>Puntaje general del índice de desempeño logístico</i>	<i>Componentes del índice de desempeño logístico</i>					
		<i>Aduana</i>	<i>Infra- estructura</i>	<i>Carga internacional</i>	<i>Calidad y competencia logísticas</i>	<i>Seguimiento y localización</i>	<i>Puntualidad</i>
Países en desarrollo sin litoral	2,49	2,35	2,31	2,51	2,45	2,47	2,83
Países en desarrollo de tránsito	2,69	2,45	2,51	2,70	2,63	2,74	3,10

Fuente: Banco Mundial.

14. Los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito han venido realizando iniciativas para acelerar el cruce de frontera, incluidos los puestos fronterizos de parada única, los servicios electrónicos de ventanilla única, el proyecto piloto de utilización de permisos de tránsito por los miembros de la Organización de Cooperación Económica del Mar Negro, los cuadernos TIR, el Sistema Aduanero Automatizado y los seguros automotores regionales de terceros. A pesar de esas iniciativas, se necesita un mayor esfuerzo para mejorar la circulación de bienes a través de las fronteras mediante la ejecución efectiva de los programas existentes y las nuevas iniciativas.

15. El tercer objetivo apunta a reducir el tiempo de estancia en los puntos intermodales, es decir, los puntos de transferencia del transporte ferroviario al transporte por carretera o del transporte portuario al transporte ferroviario o por carretera. Los datos para medir los progresos en la consecución de los objetivos específicos no están fácilmente disponibles ni se reúnen periódicamente. Los datos disponibles provienen de estudios concretos y no incluyen a todos los países en desarrollo sin litoral. Un estudio sobre el África realizado en 2012 por el Banco Mundial puso de manifiesto que, con exclusión de Durban (Sudáfrica) y Mombasa (Kenya), el promedio de tiempo de estadía de la carga en la mayoría de los puertos rondaba los 20 días, en tanto que fue de alrededor de 4 días para la mayoría de los grandes puertos de Asia oriental y Europa. 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 concreto.

16. En el Programa de Acción de Viena, se exhortó a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a adherirse y ratificar los convenios internacionales, regionales y subregionales pertinentes. La situación actual de la ratificación de determinados instrumentos jurídicos internacionales importantes por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, que figuran en el cuadro 3, demuestra la necesidad de aumentar el número de ratificaciones a fin de realizar plenamente las actividades en esta esfera prioritaria.

Cuadro 3

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 2015

<i>Convención</i>	<i>Número de países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Número de países de tránsito</i>
Convención sobre la Circulación Vial (1968)	13	13
Convención sobre la Señalización Vial (1968)	8	10
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
Convenio Relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (1956)	10	2

<i>Convención</i>	<i>Número de países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Número de países de tránsito</i>
Convenio de Kyoto Revisado para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros (1999)	16	20
Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio	1*	0

Fuente: Comisión Económica para Europa, Organización Mundial de Aduanas y Organización Mundial del Comercio (OMC).

* Ratificado por un segundo país en desarrollo sin litoral el 6 de agosto de 2015.

B. Segunda prioridad: desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

17. La atención dentro de la esfera prioritaria se centra en la infraestructura de transporte y energía y la infraestructura de TIC.

18. Los datos más recientes disponibles sobre infraestructura vial, que se exponen en el cuadro 2 del anexo, indican que los países en desarrollo sin litoral tienen redes viales relativamente malas en comparación con los países de tránsito vecinos. Aunque han hecho grandes esfuerzos para ampliar y mejorar su infraestructura de transporte vial, es importante que esos esfuerzos se aceleren.

19. Los datos sobre infraestructura ferroviaria en los países en desarrollo sin litoral demuestran la ampliación de las redes de ferrocarril en siete países en el período comprendido entre 2009 y 2013, pero se mantuvo estancada o se redujo en 12 países. Cuando sea posible, es importante establecer o mejorar las redes de transporte ferroviario porque este tipo de transporte es una opción de bajo costo adecuada para las necesidades de exportación de los países en desarrollo sin litoral, que genera menos emisiones de carbono y no congestiona el transporte vial.

20. La red asiática de carreteras se compone de 143.000 km de carreteras normalizadas que atraviesan 32 países de Asia y tienen vínculos con Europa. Aproximadamente el 29% de los caminos en la red se clasifican como carreteras de clase III. Esas carreteras tienen dos sendas o menos y no están pavimentadas de manera universal. En América Latina, es necesario mejorar la red de carreteras de los países en desarrollo sin litoral. En África, la red de carreteras transafricana, que tiene una longitud total de 54.120 km distribuidos a lo largo de nueve corredores, sigue sin contar con vínculos sustanciales y tiene segmentos que se vuelven intransitables o peligrosos después de lluvias y tormentas de arena o debido a la acumulación de piedras y arena. Hay más de 26.362 km de conexiones faltantes en la red ferroviaria de África y más de 10.500 km de conexiones faltantes en la red transasiática de ferrocarriles. Es importante cerrar los eslabones que faltan en las redes viales y ferroviarias en regiones que incluyan países en desarrollo sin litoral para mejorar la conectividad de estos.

21. Los países en desarrollo sin litoral van a la zaga de otros grupos de países en lo que respecta al acceso a la energía. En 2010, el porcentaje medio de la población con acceso a la electricidad en los países en desarrollo sin litoral era del 42%, en comparación con el 73% en los países en desarrollo de tránsito y el 81% de todo el mundo. Al desglosar los datos en función de las poblaciones rurales y urbanas,

aproximadamente el 74% de la población de las zonas urbanas de los países en desarrollo sin litoral tiene acceso a la electricidad, en comparación con un porcentaje mucho menor, del 33%, en las zonas rurales. El desglose de los datos puso de manifiesto que, en más de un tercio de los países en desarrollo sin litoral, menos del 17% de la población tenía acceso a la electricidad. Es necesario redoblar los esfuerzos para ampliar el acceso a servicios de energía confiables y modernos en los países en desarrollo sin litoral.

22. En el Programa de Acción de Viena se exhorta a los países en desarrollo sin litoral a desarrollar políticas nacionales de banda ancha. Según el informe de 2014 de la Comisión sobre la Banda Ancha para el Desarrollo Digital, aproximadamente el 70% de los países en desarrollo sin litoral han formulado políticas nacionales de banda ancha. Es importante que quienes aún no lo hayan hecho elaboren estas políticas y velen por que estas se ejecuten plenamente.

23. Los países en desarrollo sin litoral experimentaron un gran crecimiento durante el último decenio en el ámbito de las TIC, en particular las comunicaciones móviles, para las que los abonos se han multiplicado por 20. Por el contrario, aunque el crecimiento en el acceso a Internet aumentó de manera constante, el porcentaje de los que tienen acceso a esta sigue siendo bajo en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral, con un promedio de 20 usuarios de Internet cada 100 personas en 2013. Este promedio encubre importantes disparidades entre estos países, con un promedio de 61,2 usuarios cada 100 personas en el país con mejores cifras frente a 1,3 usuarios cada 100 personas en el país de nivel más bajo. El acceso limitado a la banda ancha, los precios elevados, los suministros de energía poco seguros y un acceso limitado a computadoras han restringido el acceso a Internet. Es necesario redoblar los esfuerzos para mejorar la infraestructura correspondiente y desarrollar los marcos normativos y reglamentarios a fin de avanzar considerablemente hacia el logro del objetivo específico de promover el acceso abierto y asequible para todos a Internet.

24. Cerrar la brecha existente en materia de infraestructura en los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito es fundamental para el éxito de la ejecución del Programa de Acción de Viena. Requerirá financiación procedente de todas las fuentes, incluidos los sectores público y privado, las alianzas público-privadas, la AOD y las fuentes innovadoras. Los datos y análisis de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) indican que el nivel actual de inversión pública y privada en infraestructura en la región no es suficiente para proporcionar la infraestructura que esta necesita para su desarrollo sostenible. Según las estimaciones de la CEPAL, cada país de la región debería invertir anualmente el 6,2% de su PIB para satisfacer su demanda de infraestructura en el período 2012-2020. Sin embargo, las cifras preliminares sobre la inversión pública y privada en infraestructura indican que, en promedio, solo el 2,7% del PIB de la región se destinó a este rubro en el último decenio.

25. En África, el Programa de Desarrollo de la Infraestructura brinda apoyo a proyectos de energía, transporte, aguas transfronterizas y TIC por un total aproximado de 67.900 millones de dólares en el período 2012-2020. La Iniciativa Presidencial de Fomento de la Infraestructura de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África está prestando apoyo a ocho proyectos promovidos por Jefes de Estado y de Gobierno de África. Mediante la cooperación Sur-Sur, China ha apoyado la inversión en infraestructura en varios países en desarrollo sin litoral y el

recientemente formado Nuevo Banco de Desarrollo es una nueva fuente de recursos para el desarrollo de la infraestructura.

26. El Banco Asiático de Inversión en Infraestructura se puso en marcha en China como institución financiera internacional destinada a proporcionar financiación para proyectos de infraestructura en Asia. El Fondo de Infraestructura de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental, establecido en 2013, es una iniciativa innovadora para movilizar los recursos regionales en favor del desarrollo de la infraestructura. El Banco Asiático de Desarrollo (BASD) también ha venido apoyando la inversión en el desarrollo de infraestructura en la región. Por ejemplo, entre 1992 y 2010, el Programa de Cooperación Económica de la Subregión del Gran Mekong había invertido unos 15.000 millones de dólares en proyectos de carreteras, aeropuertos y ferrocarriles subregionales, así como en instalaciones de energía, infraestructura turística y prevención de enfermedades transmisibles. El total de posibles proyectos del marco de inversión regional del Programa para el período comprendido entre 2013 y 2022 incluye más de 200 proyectos en 10 sectores, con una inversión estimada por un valor superior a 50.000 millones de dólares. El número y el valor de los proyectos del Programa de Cooperación Económica Regional para Asia Central que cuenta con respaldo del BASD ha aumentado de seis proyectos por valor de 247 millones de dólares en 2001 a 158 proyectos por un valor aproximado de 24.600 millones de dólares en 2014.

27. Según la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), la AOD, que incluye los aportes en condiciones favorables y en condiciones ordinarias de los donantes bilaterales y multilaterales, desembolsada por los asociados para el desarrollo a los países en desarrollo sin litoral con destino al desarrollo y mantenimiento de infraestructura ascendió a un total aproximado de 6.700 millones de dólares en 2013. Los principales proveedores fueron el Banco Mundial, el Japón, los Estados Unidos y el Banco Asiático de Desarrollo. En 2013, los principales receptores fueron el Afganistán, Azerbaiyán, Etiopía y Kazajstán. La mayoría de los recursos se destinó a los sectores del transporte y el almacenamiento.

C. Tercera prioridad: comercio internacional y facilitación del comercio

28. Esta esfera prioritaria se refiere al comercio internacional y la facilitación del comercio. En el plano mundial, se deben realizar esfuerzos para concluir las negociaciones comerciales de la Ronda de Desarrollo de Doha, prestando suma atención a las necesidades de los países en desarrollo, incluidos los países en desarrollo sin litoral. Los miembros de la OMC están tomando las medidas necesarias para concertar un programa de trabajo sobre las cuestiones restantes de la Ronda de Doha.

29. En lo que respecta al comercio internacional, la constante expansión de las exportaciones de mercancías desde los países en desarrollo sin litoral se redujo rápidamente en 2012 y 2013. En 2014, las exportaciones ascendieron a un monto estimado de 226.000 millones de dólares, lo que representa una caída del 1,8% con respecto al año anterior. Del mismo modo, las importaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral, que ascendieron a un total de 218.000 millones de dólares en 2014, también registraron un crecimiento negativo. Esta desaceleración

se debió principalmente a un crecimiento prolongadamente lento y a la tendencia a la baja de los precios de los productos básicos.

30. En 2014, las exportaciones desde los países en desarrollo sin litoral representaron el 1,2% de las exportaciones mundiales, aproximadamente el mismo nivel en el que permanecían desde 2011. Sin embargo, solo dos países captaron la mitad de los ingresos del grupo en concepto de exportaciones, lo que indica que la mayoría de los países en desarrollo sin litoral sigue estando marginada del sistema de comercio internacional. En cambio, el comercio de bienes y servicios de los países en desarrollo sin litoral representa, en promedio, más del 70% de su PIB. Por consiguiente, a pesar de su ubicación geográfica y los elevados costos del transporte, los países en desarrollo sin litoral parecen ser muy dependientes del comercio para su desarrollo económico.

31. Las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral están cada vez más concentradas en unos pocos productos de exportación, en particular materias primas como los minerales, los productos agrícolas y el combustible, que tienen poco o ningún valor añadido. El índice de concentración de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral aumentó de 0,20 en 2003 a 0,36 en 2013. En comparación, el índice de todos los países en desarrollo es de tan solo 0,13. Los productos de mayor valor agregado, los productos manufacturados y las exportaciones de servicios, como el turismo, la TIC, las finanzas y la banca ofrecen una alternativa para que los países en desarrollo sin litoral reduzcan los costos del comercio y la vulnerabilidad a las perturbaciones externas, como las fluctuaciones de los precios de los productos básicos.

32. En lo que respecta a la facilitación del comercio, muchos países en desarrollo sin litoral han realizado progresos tangibles, incluso a través de una mayor simplificación y armonización de los trámites aduaneros, fronterizos y de tránsito y de las formalidades y las medidas de facilitación del comercio, lo cual llevó a una reducción del tiempo dedicado y los documentos exigidos para la exportación e importación. Según el Banco Mundial, el tiempo de exportación de un contenedor de carga disminuyó entre 2005 y 2014 en 24 países en desarrollo sin litoral. La cantidad de documentos exigidos para la exportación de mercancías desde los países en desarrollo sin litoral disminuyó en 12 de esos países; el número necesario para la importación de mercancías disminuyó en 16 de esos países. A pesar de la evolución positiva, en los países en desarrollo sin litoral sigue siendo necesario esperar un promedio de 40 días para exportar, en comparación con solo 22 días para los países en desarrollo de tránsito.

33. Los países en desarrollo sin litoral siguen haciendo frente a costos de transporte y comercio mucho más elevados. En 2014, el costo medio en esos países para la exportación e importación fue de 3.443 dólares y 4.343 dólares, respectivamente, en comparación con 1.301 dólares y 1.559 dólares para los países en desarrollo de tránsito. Además, desde 2010, los costos de importación y exportación de los países en desarrollo sin litoral han aumentado en un 25% y un 29%, respectivamente, en comparación con solo el 6% y el 7% de los países en desarrollo de tránsito. Estos elevados costos impiden que las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral sean realmente competitivas en los mercados mundiales.

34. Como se indica en la prioridad 1, en 2014 los países en desarrollo sin litoral registraron el peor desempeño en la esfera logística. La limitada eficiencia de la

gestión de aduanas y fronteras y las deficiencias en la calidad de la infraestructura de comercio y transporte siguen siendo factores que limitan la capacidad de los países en desarrollo sin litoral para garantizar la eficiencia de sus instalaciones y servicios logísticos.

35. Además, el análisis preliminar del ejercicio de vigilancia y evaluación para el Quinto Examen Global de la Ayuda para el Comercio, al que respondieron 16 países en desarrollo sin litoral, puso de manifiesto que los países en desarrollo sin litoral consideraban que los trámites de frontera y la infraestructura de red eran los factores más importantes de los costos comerciales. Además, la facilitación del comercio era una de las prioridades de la asistencia de ayuda para el comercio en la que hicieron hincapié los países en desarrollo sin litoral.

36. Un paso importante para asegurar una plataforma común de la aplicación y el uso generalizado de las medidas de facilitación del comercio en el plano mundial fue la aprobación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC. El Acuerdo entrará en vigor una vez que haya sido ratificado por dos tercios de los miembros de la OMC. Al 6 de agosto de 2015, 12 miembros, entre ellos dos países en desarrollo sin litoral, habían ratificado el Acuerdo y más de 40 habían indicado su intención de hacerlo en un futuro próximo.

37. El objetivo principal del Acuerdo es acelerar el movimiento, el despacho y la puesta en circulación de los bienes a través de las fronteras y reducir los costos de las transacciones comerciales. Los siguientes aspectos son de suma importancia para los países en desarrollo sin litoral: las disposiciones del Acuerdo sobre mercancías en tránsito y los requisitos relativos a los derechos, los procedimientos y la documentación de carácter aduanero; la transparencia; las medidas de facilitación del comercio; y el mejoramiento de la cooperación entre las autoridades aduaneras nacionales y los organismos de control de fronteras. Además, el Acuerdo contiene disposiciones innovadoras sobre el trato especial y diferenciado para los países en desarrollo.

38. Es fundamental que los asociados para el desarrollo proporcionen la asistencia financiera y técnica a los países en desarrollo, en particular los países en desarrollo sin litoral, necesaria para aplicar las disposiciones del Acuerdo de manera eficaz y determinar las necesidades de los países en desarrollo. Desde 2013, la secretaría de la OMC, en cooperación con otras organizaciones internacionales, ha prestado apoyo a 15 países en desarrollo sin litoral para evaluar sus necesidades y prioridades de facilitación del comercio. Además, algunas organizaciones internacionales, muchas de las cuales ya están prestando apoyo a los países en desarrollo sin litoral respecto de cuestiones comerciales, se comprometieron en conjunto a ayudar a los países en desarrollo en la aplicación del Acuerdo.

39. Al 31 de mayo de 2015, de las 66 notificaciones de compromisos de categoría A —disposiciones que aplicarán los países al entrar en vigor el Acuerdo— recibidas por la OMC, 9 habían sido presentadas por países en desarrollo sin litoral y 13 países en desarrollo de tránsito. Seis países de tránsito habían indicado que estaban dispuestos a aplicar plenamente el artículo 11, relativo a la libertad de tránsito, mientras que otros cuatro estaban dispuestos a aplicarlo parcialmente. Es importante que todos los países procuren ratificar el Acuerdo lo antes posible y que los países en desarrollo notifiquen a la OMC de sus compromisos de categoría A.

40. En el plano nacional, los comités de facilitación del comercio son importantes instrumentos para el análisis, la negociación y la aplicación de los compromisos de facilitación del comercio. Hasta la fecha, 17 países en desarrollo sin litoral han establecido órganos o comités nacionales de facilitación del comercio. Los países en desarrollo sin litoral deberían velar por que todas las partes directamente interesadas, incluido el sector privado, participen en esos órganos. Además, 13 de los 16 países en desarrollo sin litoral que han presentado notificaciones a la OMC indicaron que habían incorporado la facilitación del comercio como prioridad en sus estrategias nacionales de desarrollo.

D. Cuarta prioridad: integración y cooperación regionales

41. Para los países en desarrollo sin litoral, la estrecha cooperación con los países de tránsito en la región es necesaria para mejorar la conectividad y competitividad, llegar a los mercados internacionales y aprovechar los beneficios de la globalización, a fin de conseguir beneficios colectivos en lo que respecta a las oportunidades de crecimiento y el aumento de los flujos de IED hacia la región. Una esfera importante para la promoción de la integración regional es la de las actividades regionales de infraestructura y el desarrollo de corredores de transporte, que permitirían superar los problemas derivados de un enfoque fragmentario de las políticas nacionales de transporte.

42. Los países en desarrollo sin litoral han participado cada vez más en acuerdos comerciales regionales, bilaterales y plurilaterales. Según datos de la OMC, al mes de abril de 2015 esos países participaban en un promedio de 3,8 acuerdos comerciales regionales. Los países de Europa y Asia fueron parte en un promedio de 5,4 acuerdos comerciales regionales, en comparación con 2,5 acuerdos de los países de África. El Estado Plurinacional de Bolivia y el Paraguay participaban en cuatro y tres acuerdos comerciales regionales, respectivamente. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), a finales de marzo de 2015, los países en desarrollo sin litoral habían firmado un promedio de 20 acuerdos bilaterales de inversión y otros siete acuerdos internacionales de inversión. Es importante que los acuerdos concertados por los países en desarrollo sin litoral incluyan una esfera fundamental dedicada al crecimiento inclusivo y el desarrollo sostenible.

43. En África, la integración y la cooperación regionales se encuentran entre las prioridades estratégicas de los encargados de la formulación de políticas. Hay unos 30 acuerdos comerciales regionales, incluidos los de las ocho comunidades económicas regionales reconocidas por la Unión Africana, siete de las cuales incluyen a países en desarrollo sin litoral. Sin embargo, en general la evolución de la situación sobre el terreno ha sido lenta y la proporción del comercio entre países africanos se ha mantenido en alrededor del 12% del total de comercio de África. El establecimiento de un acuerdo comercial regional más amplio (el Acuerdo para la Zona Tripartita de Libre Comercio) sigue en curso. El acuerdo incluye a 26 países (de los cuales 10 son países en desarrollo sin litoral) y se basa en los acuerdos ya existentes en el seno del Mercado Común para África Oriental y Meridional (COMESA), la Comunidad de África Oriental y la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo. Además, la zona de libre comercio continental, cuyo establecimiento está previsto para 2017, profundizará la integración.

44. En las comunidades económicas regionales se han adoptado diversas medidas para aprobar programas comunes y armonizar las políticas en materia de comercio, transporte y procedimientos fronterizos y promover la cooperación transfronteriza, incluidos los programas relacionados con puestos fronterizos conjuntos de la CEDEAO, la Ley de Gestión de Aduanas de la Comunidad de África Oriental y el plan de Garantía del Tránsito Aduanero Regional del COMESA.

45. Se ha logrado cierto avance en las distintas subregiones en la mejora de la cooperación energética y la conectividad de los países en desarrollo sin litoral. Por ejemplo, el COMESA ha puesto en marcha una iniciativa para promover la cooperación regional en el fomento de la energía, el comercio y el desarrollo de la capacidad, y el sistema de intercambio de energía eléctrica de África Oriental ha elaborado un plan maestro de energía y un código de red a nivel regional.

46. La Unión Económica de Eurasia se estableció en 2015. Dispone la libre circulación de bienes, servicios, capital y mano de obra, y la búsqueda de políticas unificadas, coordinadas y armonizadas en Europa y Asia. Los miembros de la Unión incluyen Armenia, Belarús, la Federación de Rusia y Kazajstán; Kirguistán se encuentra en proceso de adhesión.

47. La red ferroviaria transasiática y la red asiática de carreteras conectan a los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia con corredores regionales reconocidos a nivel internacional. Otros proyectos y acuerdos prestan apoyo a los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral para mejorar la conectividad en la región, asegurar la armonización de las políticas y acelerar el transporte de tránsito. En septiembre de 2014, los Estados miembros de la Organización de Cooperación de Shanghái firmaron el Acuerdo Intergubernamental Relativo al Establecimiento de Condiciones Favorables para el Transporte Internacional por Carretera. En noviembre de 2014 los Estados miembros de la Asociación de Asia Meridional para la Cooperación Regional, que incluye los países en desarrollo sin litoral del Afganistán, Bhután y Nepal, firmaron un acuerdo marco de cooperación energética en materia de electricidad. También se han preparado otros dos acuerdos, sobre las redes ferroviarias y el tráfico de vehículos a nivel regional. Otros importantes acuerdos que afectan a los países en desarrollo sin litoral incluyen los acuerdos sobre transporte y tránsito dentro de la Organización de Cooperación Económica, el corredor de transporte Europa-Cáucaso-Asia, la subregión del Gran Mekong y la región del Mar Negro.

48. Como parte de un proceso continuo de integración en América del Sur, el tratado constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas, unión intergubernamental que integra al MERCOSUR y la Comunidad Andina, entró en vigor en 2011. Los países en desarrollo sin litoral del Estado Plurinacional de Bolivia y el Paraguay están entre sus miembros. La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, que ha coordinado el desarrollo de la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones en América del Sur desde el año 2000, se ha incorporado a las instituciones de la Unión de Naciones Suramericanas. Según la CEPAL, en 2012 el Estado Plurinacional de Bolivia y el Paraguay representaron el 16% (19.250 millones de dólares) del total de las inversiones realizadas en el marco de la Iniciativa. Para mayo de 2013 se habían asignado 2.926 millones de dólares para concluir los proyectos de transporte ferroviario y vial en el marco de la Iniciativa en los países en desarrollo sin litoral.

49. Es esencial que los esfuerzos de integración regionales que incluyan a países en desarrollo sin litoral no se centren solo en la cooperación relativa al comercio, la facilitación del comercio, la inversión y la profundización de la conectividad regional, sino también en la investigación y el desarrollo y en políticas industriales que fomenten un verdadero cambio estructural y el crecimiento en esos países. En ese sentido, la transformación de los corredores de transporte en corredores de desarrollo debería alentarse por medio de la creación de industrias, empresas, servicios sociales y otro tipo de infraestructura auxiliar en conjunción con la infraestructura de transporte. Ello ayudaría a estimular el desarrollo social y económico en las zonas aledañas a las rutas de transporte. El intercambio de experiencias e información entre los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito también debería ser un componente de los esfuerzos de integración y cooperación regionales.

E. Quinta prioridad: transformación económica estructural

50. Es imperativo que los países en desarrollo sin litoral realicen una transformación estructural de sus economías si se desea alcanzar el crecimiento económico sostenido y la erradicación de la pobreza en el próximo decenio. La transformación estructural es un proceso que supone la reasignación de la actividad económica desde actividades bajo valor añadido y baja productividad a aquellas con mayor valor añadido y alta productividad.

51. En promedio, la agricultura en los países en desarrollo sin litoral muestra una disminución de la proporción de valor añadido como porcentaje del PIB (gráfico II). La fabricación también ha venido disminuyendo, aunque a un ritmo más lento en comparación con el sector de la agricultura. Entre 2003 y 2013, la fabricación disminuyó en aproximadamente un 3%, si bien la caída de la agricultura fue el doble que la del sector manufacturero. Al mismo tiempo, la tendencia en la participación del sector de los servicios avanzó en dirección opuesta, con una media de incremento de alrededor del 4%. Ello implica que los países en desarrollo sin litoral sufren un proceso de desindustrialización. En los países en desarrollo de tránsito, por otra parte, la tendencia es algo similar, pero la participación del sector manufacturero es mucho más elevada que la de los países en desarrollo sin litoral (gráfico III).

52. El grado de desindustrialización al que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral con muy bajos niveles de PIB *per capita* es sorprendente. El PIB *per capita* medio para los países en desarrollo sin litoral aumentó de 3.300 dólares en 2003 a unos 5.300 dólares en 2013. Estos niveles de ingresos fueron muy inferiores a los de las economías avanzadas cuando comenzaron a desindustrializarse, que oscilaron entre 9.000 dólares y 11.000 dólares a precios de 1990. Esto significa que los países en desarrollo sin litoral están experimentando lo que puede denominarse “desindustrialización prematura”; se están quedando sin oportunidades de industrialización antes de lo esperado y a niveles mucho de ingresos mucho menores que los primeros países industrializados.

53. Además, la disminución de la participación del sector manufacturero en la producción de los países en desarrollo sin litoral es preocupante porque este ha sido históricamente en el eje central del crecimiento y la transformación de la economía. La fabricación también ofrece más oportunidades que otros sectores para acumular

capital, explotar las economías de escala y fomentar el cambio tecnológico. La industrialización es más importante para los países en desarrollo sin litoral en relación con los países costeros porque les permite aliviar los obstáculos derivados de su posición sin litoral. Por ejemplo, a través de la industrialización, los países en desarrollo sin litoral pueden producir bienes con una mayor relación entre valor y peso, lo que reduce el costo relativo de transporte. Por lo tanto, el desarrollo de la industria manufacturera es vital para la capacidad de los países en desarrollo sin litoral de competir en los mercados mundiales.

Gráfico II
Proporción del valor añadido por sector de actividad económica en los países en desarrollo sin litoral (porcentaje del PIB) 1990-2013

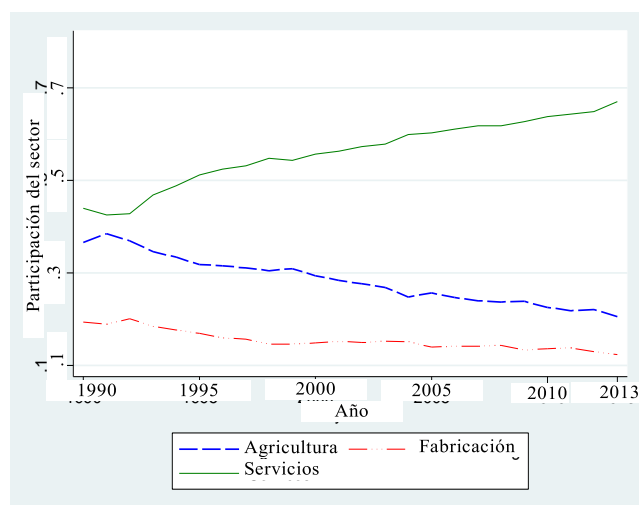
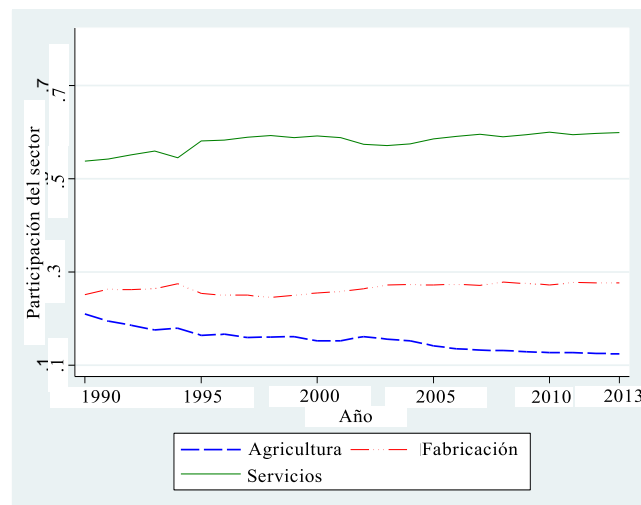


Gráfico III
Proporción del valor añadido por sector de actividad económica en los países en desarrollo de tránsito (porcentaje del PIB) 1990-2013



Fuente: Banco Mundial.

54. La proporción de las exportaciones de alta tecnología como porcentaje de las exportaciones manufactureras en los países en desarrollo sin litoral asciende a solo el 20%. El bajo contenido tecnológico es un obstáculo importante para la capacidad de los países en desarrollo sin litoral de competir en los mercados mundiales, lo que profundiza aún más su dependencia de los productos básicos y las materias primas. Con el fin de desarrollar sus sectores manufactureros, los países en desarrollo sin litoral deben pasar de niveles tecnológicos más bajos a niveles más altos.

55. La transformación estructural también facilita el traslado de puestos de trabajo hacia los sectores manufactureros. Los últimos datos de empleo para los países en desarrollo sin litoral ponen de manifiesto que una mayor proporción de la fuerza de trabajo está empleada en el sector de la agricultura o los servicios. Recordando que la transformación estructural alimenta la capacidad de una economía para generar constantemente nuevas actividades dinámicas que se caracterizan por un aumento de la productividad, los datos sobre el empleo demuestran que es posible que sigan existiendo cuellos de botella inherentes en los países en desarrollo sin litoral. Dado que muchos países en desarrollo sin litoral son ricos en recursos naturales, pueden

aprovechar esos recursos para crear más industrias que proporcionen empleos decentes y bien remunerados a sus ciudadanos. Los gobiernos deberían alentar el desarrollo de tecnologías y sectores que hagan un uso intensivo de la mano de obra. Ello requiere una alineación apropiada de los objetivos educativos con las estrategias industriales y la demanda de mano de obra.

56. Como se indica en el párrafo 31, las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral están muy concentradas en unos pocos productos, principalmente en la exportación de productos primarios (25,8%) y combustible (55,9%) (véase el gráfico IV), en tanto que una enorme proporción de las importaciones son productos manufacturados (70%) (véase el gráfico V). Ese nivel de concentración expone a esos países a los efectos perjudiciales de las fluctuaciones de la demanda mundial y los precios de los productos básicos.

Gráfico IV
Estructura acumulada de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral, 2013

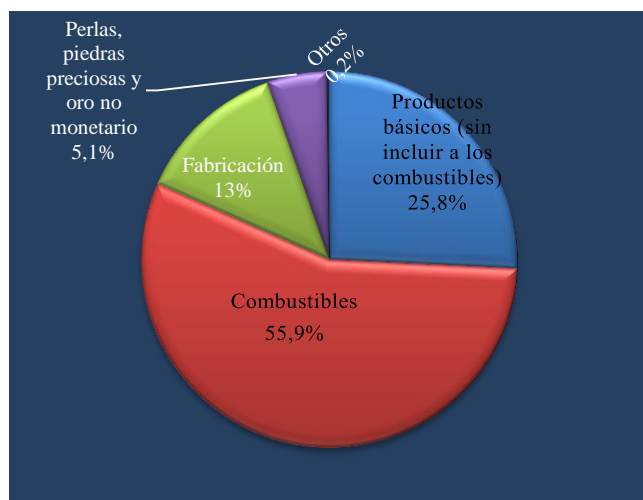
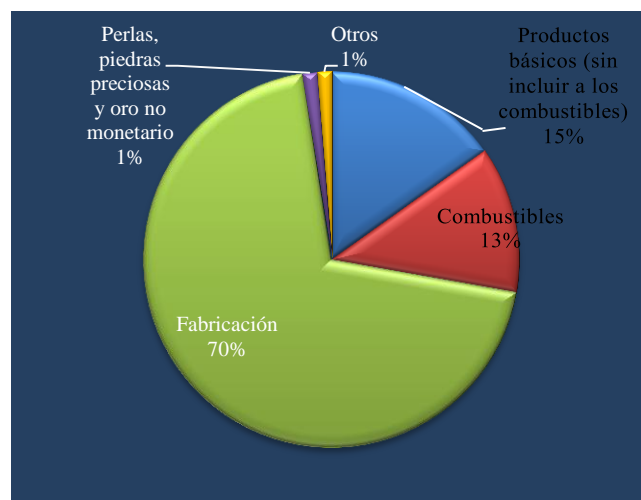


Gráfico V
Estructura acumulada de las importaciones de los países en desarrollo sin litoral, 2013



Fuente: Base de datos de la UNCTAD.

57. Las pequeñas y medianas empresas constituyen el grueso del sector privado y son contribuyentes importantes a la creación de empleo, pero muchas carecen del capital y los conocimientos especializados necesarios para ampliar sus actividades. El valor de los recursos financieros suministrados al sector privado por las empresas financieras, con inclusión de préstamos, compras no relacionadas con valores financieros y créditos comerciales, equivale a aproximadamente tan solo el 30% del PIB en los países en desarrollo sin litoral. En cambio, el valor del crédito interno al sector privado en los países en desarrollo de tránsito equivale a más del 80% del PIB. Es imprescindible poner la financiación para las empresas privadas, especialmente las pequeñas y medianas empresas, en la vanguardia de la estrategia de desarrollo en los países en desarrollo sin litoral.

F. Sexta prioridad: medios de ejecución

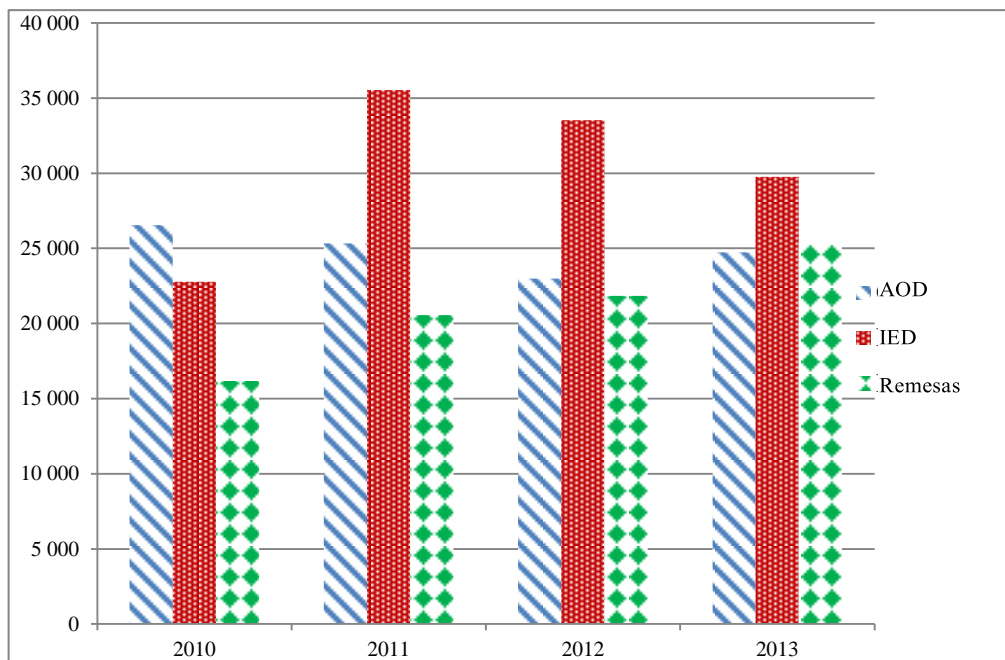
58. En el Programa de Acción de Viena se reconoce que el desarrollo de un país es la responsabilidad primordial de este. También se subrayó la importancia de fortalecer y ampliar las alianzas entre los países en desarrollo sin litoral, sus vecinos de tránsito, sus asociados para el desarrollo y otros interesados para la ejecución satisfactoria del Programa. Se alienta a los asociados para el desarrollo a que presten apoyo financiero y técnico destinado específicamente, según proceda, a la aplicación de las medidas concretas que se enumeran en el Programa. El refuerzo de las asociaciones en el contexto de la cooperación Sur-Sur, la cooperación triangular y las alianzas público-privadas, así como con las organizaciones internacionales y regionales pertinentes y los agentes de los sectores público y privado, es particularmente importante para reunir los recursos financieros adicionales necesarios.

59. En el gráfico VI figuran los flujos de AOD, IED y remesas a los países en desarrollo sin litoral entre 2010 y 2013. Aunque la AOD neta a esos países en 2013 aumentó ligeramente (7,6%) con respecto a 2012, frente a 23.000 millones de dólares a 24.700 millones de dólares, seguía siendo inferior al nivel de 2010, de 26.500 millones de dólares.

Gráfico VI

AOD, IED y remesas a los países en desarrollo sin litoral, 2010-2013

(En millones de dólares de los Estados Unidos)



Fuente: OCDE, UNCTAD y Banco Mundial.

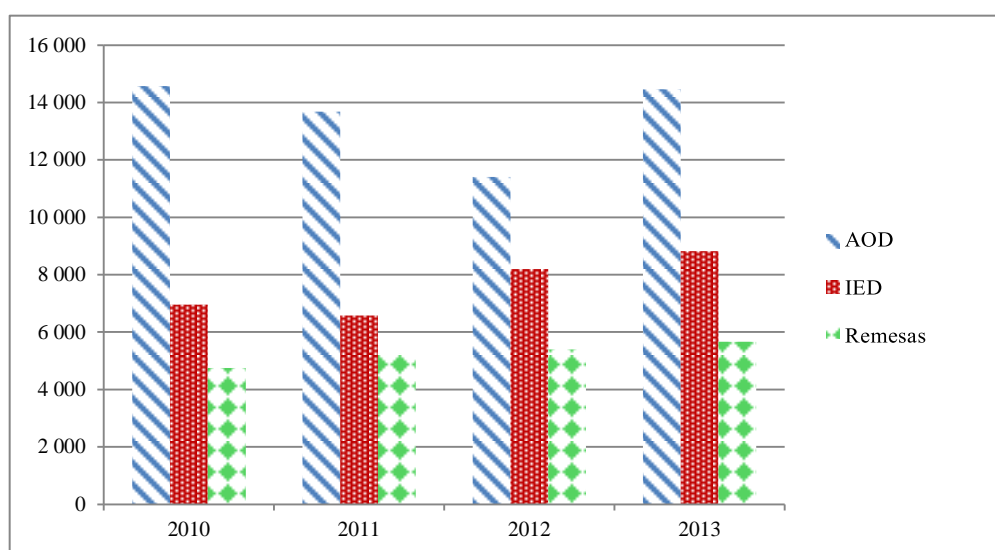
60. Los flujos de AOD siguen siendo una importante fuente de financiación externa para muchos países en desarrollo sin litoral, en particular para los países de África, como se indica en el gráfico VII.

61. La desaceleración en el registro de fondos de cooperación para el desarrollo de los donantes tradicionales en los últimos años pone de manifiesto la fragilidad de la ayuda internacional y de las promesas convenidas a nivel internacional para aumentarlos. El volumen de la ayuda en general sigue siendo muy insuficiente en comparación con las sumas necesarias para apoyar los objetivos convenidos internacionalmente, incluido el Programa de Acción de Viena.

Gráfico VII

AOD, IED y remesas a los países en desarrollo sin litoral de África, 2010-2013

(En millones de dólares de los Estados Unidos)



Fuente: OCDE, UNCTAD y Banco Mundial.

62. La cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular han desempeñado una función importante en la complementación de la AOD prestada a los países en desarrollo sin litoral contribuyendo, según procediera, al intercambio de las mejores prácticas, el desarrollo de la capacidad humana y productiva, la inversión en infraestructura, la prestación de asistencia financiera y técnica, y la transferencia de tecnología en condiciones mutuamente convenidas. Se necesita más apoyo para asegurar la consecución del Programa de Acción de Viena.

63. La ayuda para el comercio, en combinación con políticas complementarias, ha contribuido a la reducción de los costos comerciales y dado lugar a infraestructura adicional, mejores instituciones y procedimientos reglamentarios en las fronteras y mayor capacidad. La ayuda para el comercio, junto con el compromiso de los países en desarrollo sin litoral de ejecutar las reformas necesarias, también es importante para que esos países puedan mejorar su posición en las cadenas de valor mundiales y regionales y ascender en ellas. El desembolso de ayuda para el comercio a los países en desarrollo sin litoral alcanzó 6.800 millones de dólares en 2013.

64. También es importante señalar que, entre los donantes, la Unión Europea ha seguido prestando apoyo a los países en desarrollo sin litoral para hacer frente a sus problemas de desarrollo. Las esferas de apoyo fundamentales incluyen la facilitación del comercio, el tránsito, la infraestructura de transporte y la integración regional. En el marco del Programa de Acción de Viena, la Unión Europea se ha comprometido a mantener su nivel actual de apoyo a la facilitación del comercio por 400 millones de euros para los cinco años siguientes a la firma del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC. Veintisiete países en desarrollo sin litoral se encuentran entre los 96 países en desarrollo que actualmente gozan de preferencias en el marco del Esquema Generalizado de Preferencias de la Unión Europea, que ofrece a los países en desarrollo preferencias comerciales unilaterales. Cuatro países en desarrollo sin litoral también se benefician del régimen especial de estímulo del desarrollo sostenible y la gobernanza de la Comisión Europea. Entre 2007 y 2012, la Unión Europea proporcionó 11.300 millones de euros en financiación de proyectos en los países en desarrollo sin litoral, el 62% de los cuales se asignó a proyectos en África.

65. La IED desempeña un papel esencial en los países en desarrollo sin litoral mediante la creación y el fortalecimiento de la capacidad productiva, el crecimiento de las exportaciones, la transferencia de tecnología, la difusión del saber hacer productivo, el capital y las aptitudes de gestión, la creación de riqueza, la apertura de nuevos mercados para productos y servicios de alto valor añadido y la creación de empleo. Las entradas de IED a los países en desarrollo sin litoral en 2013 se redujeron en un 11%, hasta la suma de 29.700 millones de dólares. Tras una leve disminución en 2012, fue la primera vez que la IED para ese grupo de países disminuyó durante dos años consecutivos.

66. En 2013, los flujos de remesas a los países en desarrollo sin litoral alcanzaron la cifra de 25.200 millones de dólares y superaron la asistencia oficial para el desarrollo prestada a esos países. Las remesas tienen el potencial de ayudar a las personas a salir de la pobreza, financiar las pequeñas empresas, facilitar la inclusión financiera y ayudar a los países a equilibrar los pagos y lidiar con problemas de moneda fuerte. Sin embargo, existe la necesidad de políticas de apoyo en los países de origen y destino para reducir los costos de las transacciones y aprovechar el potencial de desarrollo de las remesas.

IV. Seguimiento y examen

67. En el Programa de Acción de Viena, se invitó a los Estados Miembros, en particular los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, a que incorporaran el Programa en sus estrategias nacionales y sectoriales de desarrollo. Se invitó a las organizaciones regionales y subregionales, los órganos rectores de las entidades del sistema de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales a que incorporaran el Programa en sus programas de trabajo. A ese respecto, el Secretario General escribió una carta a los Estados Miembros y las organizaciones regionales y subregionales invitándolos a incorporar el Programa. A junio de 2015, siete países (entre ellos un país en desarrollo sin litoral) y dos bancos regionales de desarrollo habían respondido positivamente. En marzo de 2015, en su reunión anual conjunta, el Comité Técnico Especializado de la Unión Africana sobre Finanzas, Asuntos Monetarios, Planificación Económica e Integración y la Conferencia de Ministros Africanos de Finanzas, Planificación y Desarrollo Económico de la Comisión

Económica para África aprobaron la resolución 937 XLVIII sobre la incorporación del Programa de Acción por los países en desarrollo sin litoral y las organizaciones regionales y subregionales de África (véase E/ECA/CM/48/7). Una resolución similar relativa a Asia, la resolución 71/3, fue aprobada en el 71º período de sesiones de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), que se celebró en mayo de 2015 (E/ESCAP/RES/71/3).

68. Las entidades del 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 se encarga de coordinar las actividades dentro del sistema de las Naciones Unidas para asegurar la aplicación efectiva del Programa de Acción de Viena, incluidas la promoción y las campañas de concienciación y de movilización de recursos internacionales para los países en desarrollo sin litoral. Con ese fin, la Oficina, en consulta con otras entidades de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales y regionales pertinentes, preparó una hoja de ruta para la ejecución del Programa a fin de asegurar la coherencia y una mejor coordinación entre todas las partes interesadas en la ejecución.

69. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, en colaboración con las organizaciones internacionales y regionales pertinentes y los Estados Miembros, está preparando un conjunto de indicadores para su uso en el seguimiento y examen a nivel nacional, regional y mundial del Programa de Acción de Viena. Además, la Oficina, en colaboración con el Gobierno de Zambia, organizó una reunión de seguimiento de alto nivel de la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral. En esa reunión, celebrada en Zambia en junio de 2015, los representantes aprobaron el Llamamiento de Livingstone para la Adopción Acelerada del Programa de Acción de Viena para los Países en Desarrollo Sin Litoral, en el que se pusieron de relieve las principales medidas e iniciativas necesarias para acelerar la ejecución del Programa.

70. La Comisión Económica para África está prestando apoyo a las comunidades económicas regionales de África y los Estados Miembros en lo que respecta a los marcos institucionales para la gestión y el funcionamiento de los corredores de transporte de tránsito, el desarrollo de la infraestructura, el comercio internacional, el comercio y la facilitación del comercio, la integración regional y el desarrollo de la capacidad. La Comisión Económica para Europa está promoviendo el transporte internacional y la facilitación del comercio y la aplicación de los instrumentos, normas y estándares jurídicos internacionales pertinentes. La CESPAP proporcionó apoyo al desarrollo 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 asistencia técnica con los sistemas electrónicos de tránsito y transporte, la integración regional y el comercio y la facilitación del comercio. La CEPAL presta asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral con la integración de facilitación del transporte y el comercio en los planes nacionales y políticas de logística y transporte sostenibles.

71. El Banco Mundial está apoyando la aplicación del Programa de Acción de Viena mediante la distribución de publicaciones y conjuntos de datos a fin de aumentar la conciencia y difundir el conocimiento de qué políticas son fructíferas y cuáles no y mediante asistencia técnica o proyectos de inversión en los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito a fin de mejorar sus medios de transporte, la conectividad de las TIC, el comercio, la competitividad comercial y el desarrollo de la energía. En el ejercicio económico 2013-2014, el Banco proporcionó alrededor de 11.000 millones de dólares en préstamos de asistencia a los países en desarrollo sin litoral a fin de promover la infraestructura y la facilitación del tránsito.

72. La UNCTAD contribuye mediante la reunión de datos, publicaciones y estudios centrándose en las mejores prácticas y las lecciones aprendidas en relación con las cadenas de valor de los productos básicos, la prestación de asistencia técnica sobre derechos de propiedad intelectual, el apoyo a la competitividad de las pequeñas y medianas empresas y la prestación de servicios de asesoramiento en la elaboración de planes nacionales de facilitación del comercio y evaluaciones de necesidades en materia de preparación para la facilitación del comercio.

73. El Centro de Comercio Internacional (CCI) ha empezado a incorporar el Programa de Acción de Viena en su plan estratégico para 2015-2017. El CCI está prestando asistencia a los países en desarrollo sin litoral para mejorar la competitividad de las pequeñas y medianas empresas y aplicar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC mediante la programación de compromisos y la preparación de proyectos financiables. La Unión Internacional de Telecomunicaciones presta apoyo a los países en desarrollo sin litoral para elaborar y aplicar las políticas de banda ancha y de TIC. El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente está prestando apoyo a los países en desarrollo sin litoral para reducir las emisiones de los vehículos y mejorar el ahorro de combustible y crear estrategias nacionales de economía verde.

74. La OMC ha puesto en marcha el proceso de ratificación y entrada en vigor del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio y el Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, que entró en funcionamiento en noviembre de 2014. En 2014-2015, la OMC está ejecutando el Programa de Ayuda para el Comercio en relación con el tema relativo a la reducción de los costos comerciales para el crecimiento inclusivo y sostenible.

75. La Unión Internacional de Transportes por Carretera está trabajando en proyectos y actividades que contribuyen a la ejecución del Programa de Acción de Viena en materia de políticas de tránsito, facilitación del comercio y desarrollo de la infraestructura, como la Iniciativa Modelo de Autopista, que tiene por objeto crear un segmento ejemplar de autopista junto con infraestructura auxiliar y el sistema TIR. La Unión también trabaja en estrecha colaboración con países clave con el fin de ayudar en el proceso de adhesión al Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR. El 15 de abril de 2015, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y la Unión firmaron un memorando de acuerdo a fin de realizar actividades conjuntas para la ejecución del Programa.

76. La Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa está proporcionando asistencia técnica adaptada sobre la facilitación del cruce de

fronteras y la buena gobernanza aduanera. La Organización de Cooperación Económica presta apoyo a políticas de tránsito, la facilitación del comercio y el desarrollo de la infraestructura en la subregión.

V. Conclusiones y recomendaciones

77. El Programa de Acción de Viena es un ambicioso programa de desarrollo integral destinado a lograr un rápido crecimiento económico inclusivo y sostenido, junto con la reducción de la pobreza de los países en desarrollo sin litoral. El Programa incluirá la renovación y el fortalecimiento de las alianzas entre los países en desarrollo sin litoral, los países de tránsito y los asociados para el desarrollo, así como con entidades del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, el sector privado y en el contexto de la cooperación Norte-Sur y Sur-Sur y la cooperación triangular.

78. Un importante elemento para la ejecución efectiva del Programa de Acción de Viena es su incorporación en planes de desarrollo nacionales y sectoriales y los programas de trabajo de las organizaciones internacionales, regionales y subregionales. Los países en desarrollo sin litoral deberían tomar la iniciativa en la incorporación de la perspectiva de los programas en las estrategias nacionales a fin de ejecutarlo plenamente. Del mismo modo, los países en desarrollo de tránsito también deberían incorporar el Programa a fin de asegurar su ejecución efectiva. Los asociados para el desarrollo, en particular quienes participan a través de la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular, deberían asignar prioridad a los países en desarrollo sin litoral y ajustar su apoyo a las prioridades de esos países.

79. Algunas entidades del sistema de las Naciones Unidas como la CEPA y la CESPAP han adoptado decisiones para aplicar el Programa de Acción de Viena. Es necesario reforzar el apoyo y la incorporación de la perspectiva de género por las Naciones Unidas, incluso en el plano nacional, y por las organizaciones regionales y subregionales.

80. Los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito deberían mantener las medidas orientadas a racionalizar y armonizar los procedimientos y las formalidades aduaneros y de cruce de fronteras, además de ampliar y aplicar con éxito iniciativas de facilitación del comercio.

81. Todos los miembros de la OMC, en particular los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito, deberían ratificar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC a fin de que entre en vigor. Debería extenderse la asistencia técnica y el desarrollo de la capacidad adecuados a los países en desarrollo sin litoral con el fin de garantizar su aplicación efectiva de las disposiciones del Acuerdo.

82. La integración regional es un instrumento crucial para que los países en desarrollo sin litoral mejoren la conectividad, la competitividad, el crecimiento económico y el vínculo con los mercados mundiales. Los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito deberían reforzar la cooperación regional eficaz mediante el fortalecimiento del comercio intrarregional y la participación en marcos y acuerdos regionales, el desarrollo de la infraestructura regional y la armonización de las políticas regionales.

83. Los países en desarrollo sin litoral deberían poner en práctica medidas nacionales encaminadas a aumentar la proporción de las exportaciones de alto valor añadido, como los productos manufacturados y los servicios, con el objetivo de diversificar sus estructuras de exportación y aprovechar plenamente las oportunidades que ofrecen las cadenas de valor mundiales y regionales. Los asociados para el desarrollo deberían proporcionar asistencia técnica y financiera y de desarrollo de la capacidad para apoyar dichos esfuerzos.

84. Para facilitar la transformación estructural, los países en desarrollo sin litoral deberían alentar el desarrollo de sectores y formas de tecnología que requieran un uso intensivo de mano de obra mediante políticas industriales y educativas.

85. Para supervisar la ejecución del Programa de Acción de Viena, es necesario recopilar sistemáticamente datos en los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito a fin de supervisar las mejoras en la facilitación del comercio y en puntos intermodales.

86. El Programa de Acción de Viena requiere más recursos para invertir en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, la mejora de la facilitación del comercio, el aumento del comercio, la transformación estructural, la solución de las vulnerabilidades internas y externas y el desarrollo de la capacidad. Aunque los países en desarrollo sin litoral han realizado considerables esfuerzos por movilizar recursos internos, sigue habiendo enormes déficits de financiación. Es importante que la comunidad internacional preste un mayor apoyo en forma de AOD, cooperación Sur-Sur y cooperación triangular, así como aumentando la función del sector privado. Es importante que los bancos de desarrollo regionales e internacionales proporcionen infraestructura de financiación dedicada a los países en desarrollo sin litoral.

87. Es importante que las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, en particular las relativas al desarrollo de la infraestructura, el desarrollo del comercio y la facilitación del comercio, la integración regional, el desarrollo de la capacidad productiva y la transformación estructural, se tengan plenamente en cuenta en la aplicación y el seguimiento del documento final de la cumbre de las Naciones Unidas destinado a adoptar la agenda para el desarrollo después de 2015 y la Agenda de Acción de Addis Abeba de la Tercera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo.

88. Con medidas coherentes y dedicadas por parte de los países en desarrollo sin litoral, apoyadas en una fuerte asociación y una mayor colaboración de los países de tránsito y los asociados para el desarrollo, incluidas las instituciones mundiales, los países en desarrollo sin litoral deberían lograr transformarse en países conectados por tierra.

Anexo

Cuadros estadísticos

Cuadro 1

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

	PIB (precios constantes de 2005, en millones de dólares de los EE.UU.)		Crecimiento del PIB (porcentaje anual)	PIB per capita, PPA (precios constantes de 2011, dólares de los EE.UU.)		Índice de desarrollo humano
	2010	2013	2013	2010	2013	2013
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>						
Afganistán	10 243	12 679	1,9	1 637	1 884	0,468
Armenia	5 918	6 875	3,5	6 508	7 527	0,730
Azerbaiyán	28 310	30 631	5,8	15 950	16 593	0,747
Bhután	1 288	1 490	2,0	6 516	7 167	0,584
Bolivia (Estado Plurinacional de)	11 954	14 119	6,8	5 279	5 934	0,667
Botswana	12 412	15 085	9,3	13 642	16 155	0,683
Burkina Faso	7 347	8 887	6,7	1 438	1 588	0,388
Burundi	1 392	1 578	4,6	725	747	0,389
Chad	8 425	9 704	5,7	1 953	2 055	0,372
Etiopía	20 784	27 739	10,5	1 081	1 336	0,435
ex República Yugoslava de Macedonia	7 610	7 959	2,7	11 179	11 664	0,732
Kazajstán	77 245	92 422	6,0	19 601	22 470	0,757
Kirguistán	3 056	3 589	10,9	2 790	3 121	0,628
Lesotho	1 763	2 014	4,6	2 235	2 473	0,486
Malawi	3 874	4 333	5,2	737	757	0,414
Malí	6 972	7 285	2,1	1 664	1 589	0,407
Mongolia	3 454	5 080	11,6	7 708	10 833	0,698
Nepal	10 103	11 370	3,8	1 999	2 173	0,540
Níger	4 382	5 242	4,6	841	897	0,337
Paraguay	11 148	13 122	14,2	7 008	7 833	0,676
República Centrafricana	1 566	1 077	-36,0	901	584	0,341
República de Moldova	3 502	4 048	9,4	3 925	4 542	0,663
República Democrática Popular Lao	4 022	5 094	8,5	3 901	4 667	0,569
Rwanda	3 847	4 725	4,7	1 262	1 426	0,506
Sudán del Sur	10 919	6 351	13,1	3 838	1 965	..
Swazilandia	2 912	3 121	3,0	5 862	5 998	0,530
Tayikistán	3 181	3 945	7,4	2 110	2 432	0,607
Turkmenistán	13 273	18 639	10,2	10 032	13 555	0,698
Uganda	13 275	15 698	3,3	1 515	1 621	0,484
Uzbekistán	21 574	27 303	8,0	4 185	5 002	0,661
Zambia	12 647	15 318	6,7	3 451	3 800	0,561
Zimbabwe	5 202	6 725	4,5	1 484	1 773	0,492
Promedio, países en desarrollo sin litoral	10 425	12 289	6,6	4 780	5 380	0,556
Promedio, países en desarrollo de tránsito	277 434	331 553	5,8	6 525	7 131	

Fuente: División de Estadística de las Naciones Unidas, Banco Mundial.

Cuadro 2
Indicadores de infraestructura seleccionados

	<i>Carreteras^a</i>		<i>Vías férreas</i>	<i>Vías férreas</i>	<i>Usuarios de Internet</i>	<i>Acceso a la electricidad</i>
	<i>Km 2000-2011</i>	<i>Porcentaje pavimentado 2003-2011</i>	<i>2013</i>	<i>2013</i>	<i>2013</i>	<i>2013</i>
Afganistán	23 133 (2010)	36 (2010)	..	70,7	5,9	41,0
Armenia	7 749 (2011)	..	826	112,4	46,3	99,8
Azerbaiyán	18 986 (2011)	56 (2011)	2 068	107,6	58,7	100,0
Bhután	8 366 (2011)	34 (2011)	..	72,2	29,9	72,0
Bolivia (Estado Plurinacional de)	82 288 (2011)	12 (2011)	3 652	97,7	39,5	80,2
Botswana	25 798 (2005)	33 (2005)	888	160,6	15,0	43,1
Burkina Faso	15 304 (2011)	21 (2011)	622	66,4	4,4	13,1
Burundi	12 322 (2004)	10 (2004)	..	25,0	1,3	5,3
Chad	40 000 (2006)	..	..	35,6	2,3	3,5
Etiopía	44 359 (2007)	14 (2007)	..	27,3	1,9	23,0
ex República Yugoslava de Macedonia	13 983 (2011)	58 (2011)	699	106,2	61,2	99,0
Kazajstán	97 155 (2011)	89 (2011)	14 319	184,7	54,0	100,0
Kirguistán	34 000 (2007)	..	417	121,4	23,4	100,0
Lesotho	5 940 (2001)	..	..	86,3	5,0	17,0
Malawi	15 451 (2003)	45 (2003)	797	32,3	5,4	8,7
Malí	22 474 (2009)	25 (2009)	593	129,1	2,3	16,6
Mongolia	49 250 (2014)	24 (2014)	1 818	124,2	17,7	86,2
Nepal	19 875 (2008)	54 (2008)	59	76,8	13,3	76,3
Níger	19 267 (2010)	21 (2008)	..	39,3	1,7	9,3
Paraguay	32 404 (2011)	16 (2011)	36	103,7	36,9	97,4
República Centrafricana	20 278 (2010)	6, 8 (2010)	..	29,5	3,5	9,5
República de Moldova	12 845 (2011)	86 (2011)	1 157	106,0	48,8	98,6
República Democrática Popular Lao	41 029 (2011)	14 (2009)	..	68,1	12,5	66,0
Rwanda	14 008 (2004)	19 (2004)	..	56,8	8,7	10,8
Swazilandia	3 594 (2002)	..	300	71,5	24,7	35,2
Tayikistán	27 767 (2000)	..	621	91,8	16,0	100,0
Turkmenistán	59 623 (2012)	..	4 980	116,9	9,6	100,0
Uganda	70 746 (2003)	23 (2003)	2 244	44,1	16,2	14,6
Uzbekistán	81 600 (2000)	..	4 280	74,3	38,2	100,0
Zambia	66 781 (2000)	..	2 157	71,5	15,4	18,5
Zimbabwe	97 267(2002)	..	3 427	96,3	18,5	36,9
Países en desarrollo sin litoral	1 083 642	..	45 960	65,4	20,6	42,2

Fuente: Banco Mundial y UIT.

^a El año que corresponda a la cifra se indica entre paréntesis.

Cuadro 3
Comercio internacional, exportaciones e importaciones de mercancías

	<i>Total de exportaciones (millones de dólares EE.UU.)</i>	<i>Total de importaciones (millones de dólares EE.UU.)</i>	<i>Índice de concentración</i>	<i>Índice de diversificación</i>
	2013	2013	2013	2013
Afganistán	515	8 724	0,28	0,78
Armenia	1 480	4 477	0,21	0,75
Azerbaiyán	31 776	11 156	0,88	0,78
Bhután	544	909	0,34	0,78
Bolivia (Estado Plurinacional de)	11 657	9 338	0,48	0,80
Botswana	7 608	7 544	0,79	0,89
Burkina Faso	2 356	3 900	0,53	0,82
Burundi	91	811	0,36	0,71
Chad	4 100	2 800	0,92	0,81
Etiopía	4 077	14 899	0,33	0,77
ex República Yugoslava de Macedonia	4 267	6 600	0,17	0,64
Kazajstán	84 700	48 806	0,65	0,74
Kirguistán	1 791	6 070	0,15	0,65
Lesotho	847	2 200	0,46	0,85
Malawi	1 208	2 845	0,47	0,82
Malí	2 339	3 800	0,53	0,84
Mongolia	4 269	6 358	0,37	0,80
Nepal	863	6 452	0,14	0,70
Níger	1 600	2 020	0,47	0,84
Paraguay	9 432	12 142	0,34	0,80
República Centrafricana	150	250	0,36	0,78
República de Moldova	2 428	5 492	0,15	0,65
República Democrática Popular Lao	2 264	3 020	0,28	0,76
Rwanda	703	2 302	0,36	0,83
Sudán del Sur	..	..	..	..
Swazilandia	1 895	1 693	0,22	0,70
Tayikistán	1 161	4 151	0,48	0,85
Turkmenistán	17 000	10 000	0,49	0,81
Uganda	2 408	5 818	0,18	0,72
Uzbekistán	12 643	12 998	0,25	0,75
Zambia	10 594	10 162	0,59	0,82
Zimbabwe	3 507	4 300	0,26	0,76
Países en desarrollo sin litoral	230 272	222 034	0,36	0,61

Fuente: UNCTAD.

Cuadro 4
Comercio a través de las fronteras y desempeño logístico

	<i>Costos de exportación de un contenedor (dólares EE.UU.)</i>	<i>Costos de importación de un contenedor (dólares EE.UU.)</i>	<i>Período para la exportación (días)</i>	<i>Período para la importación (días)</i>	<i>Índice de desempeño logístico</i>
	2014	2014	2014	2014	2014
Afganistán	5 045	5 680	86	91	2,07
Armenia	1 885	2 175	16	18	2,67
Azerbaiyán	3 460	3 450	27	25	2,45
Bhután	2 230	2 330	38	37	2,29
Bolivia (Estado Plurinacional de)	1 440	1 745	22	28	2,48
Botswana	3 145	3 710	27	35	2,49
Burkina Faso	2 305	4 330	41	49	2,64
Burundi	2 905	4 420	32	43	2,57
Chad	6 615	9 025	70	90	2,53
Etiopía	2 380	2 960	44	44	2,59
ex República Yugoslava de Macedonia	1 376	1 380	12	11	2,50
Kazajstán	5 285	5 265	79	67	2,70
Kirguistán	4 760	6 000	63	73	2,21
Lesotho	1 795	2 045	31	33	2,37
Malawi	2 200	2 895	34	39	2,81
Malí	2 440	4 540	26	34	2,50
Mongolia	2 745	2 950	44	45	2,36
Nepal	2 545	2 650	40	39	2,59
Níger	4 475	4 500	56	61	2,39
Paraguay	1 850	2 275	29	30	2,78
República Centrafricana	5 490	6 335	46	68	2,36
República de Moldova	1 510	1 870	23	27	2,65
República Democrática Popular Lao	1 950	1 910	23	26	2,39
Rwanda	3 245	4 990	26	27	2,76
Sudán del Sur	5 335	9 285	55	130	..
Swazilandia	1 980	2 245	17	23	..
Tayikistán	9 050	10 650	71	70	2,53
Turkmenistán	..	..	..	..	2,30
Uganda	2 800	3 375	28	31	..
Uzbekistán	5 090	6 452	54	104	2,39
Zambia	5 165	7 060	51	53	2,46
Zimbabwe	4 265	6 160	53	71	2,34
Promedio, países en desarrollo sin litoral	3 444	4 344	41	49	2,49
Promedio, países en desarrollo de tránsito	1 301	1 599	22	27	2,69

Fuente: Banco Mundial.