



Asamblea General

Distr. general
13 de agosto de 2007
Español
Original: inglés

Sexagésimo segundo período de sesiones

Tema 59 b) del programa provisional*

Grupos de países en situaciones especiales:

Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral: resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Internacionales Financieras y de Desarrollo sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito

Estado de los preparativos del examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito

Informe del Secretario General

Resumen

Este informe se presenta de conformidad con la resolución 61/212 de la Asamblea General, en que la Asamblea pidió al Secretario General que le presentara un informe sobre los progresos realizados en los preparativos para la reunión de examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty. Se presenta una relación de las actividades emprendidas por las Naciones Unidas para asegurar la preparación eficaz del examen de mitad de período.

* A/62/150.



I. Introducción

1. En la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Internacionales Financieras y de Desarrollo sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, que se celebró en Almaty (Kazajstán) los días 28 y 29 de agosto de 2003, se aprobaron dos documentos de resultados: la Declaración de Almaty¹ y el Programa de Acción de Almaty: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito².

2. El objetivo general del Programa de Acción consiste en forjar alianzas que permitan superar los problemas especiales que enfrentan los países en desarrollo sin litoral debido a su falta de acceso territorial al mar y a su lejanía y aislamiento con respecto de los mercados mundiales. En el Programa de Acción de Almaty se enuncian medidas específicas en cinco esferas de prioridad, a saber, las cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, comercio internacional y facilitación del comercio, medidas de apoyo internacional, y aplicación y examen. El Programa de Acción de Almaty tiene por objeto: a) asegurar el acceso al mar y desde el mar a todos los medios de transporte conforme a las normas aplicables del derecho internacional; b) reducir los costos y mejorar los servicios para incrementar la competitividad de sus exportaciones; c) reducir los costos finales de las importaciones; d) resolver los problemas derivados de las demoras y la incertidumbre en las rutas comerciales; e) establecer redes nacionales adecuadas; f) reducir las pérdidas, los daños y los deterioros de las mercancías en tránsito; y g) sentar las bases para el aumento de las exportaciones.

3. La Asamblea General, en su resolución 61/212, de 22 de diciembre de 2005, decidió celebrar en 2008 una reunión de examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty. La Asamblea indicó que, en los casos que fuera necesario, antes del examen se deberían hacer preparativos en los planos nacional, subregional y regional, de la forma más eficaz, mejor organizada y con la más amplia participación posibles y con los recursos existentes. En el proceso de examen deberían utilizarse eficazmente los mecanismos intergubernamentales a nivel mundial y regional, incluidos los de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, así como material sustantivo y datos estadísticos pertinentes. Se pidió a la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo que coordinara el proceso de preparación. Se pidió a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, incluidas la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), las comisiones regionales y las organizaciones internacionales y regionales pertinentes que, en el marco de sus respectivos mandatos, proporcionararan el apoyo necesario al proceso de examen.

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

² *Ibíd.*, anexo I.

4. En la misma resolución, la Asamblea pidió al Secretario General que le presentara en su sexagésimo segundo período de sesiones un informe sobre los progresos realizados en los preparativos para la reunión de examen de mitad de período. El presente informe ha sido preparado atendiendo a esa petición.

II. Progreso alcanzado en los preparativos del examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty

Marco conceptual y aspectos organizativos del examen de mitad de período

5. El examen de mitad de período es una actividad importante que proporcionará a la comunidad internacional la oportunidad de evaluar el progreso alcanzado en el establecimiento de sistemas eficaces de transporte de tránsito y acordar lo que se necesita hacer para seguir fomentando las alianzas a escala global para prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Esto resulta particularmente importante a la vista del Documento Final de la Cumbre Mundial 2005 (resolución 60/1 de la Asamblea General), en que los líderes mundiales reafirmaron su compromiso de responder a las necesidades especiales y los problemas de los países en desarrollo sin litoral mediante la aplicación plena y efectiva del Programa de Acción de Almaty.

6. Con la participación de las principales partes interesadas y de conformidad con la resolución 61/212 de la Asamblea General, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo ha elaborado un marco organizativo y conceptual para el examen de mitad de período con el fin de ayudar a poner en marcha el proceso preparatorio sustantivo e intergubernamental. El marco organizativo y conceptual se ha elaborado para proporcionar una dirección general a las actividades preparatorias que se realizan en todo el sistema de las Naciones Unidas con objeto de organizar el examen de mitad de período de manera que se obtengan resultados prácticos y operacionales de una forma eficaz, bien organizada y con amplia participación. La Oficina del Alto Representante convocó una reunión consultiva entre organismos en diciembre de 2006 en que participaron más de 15 entidades de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales pertinentes, como la UNCTAD, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), la Comisión Económica para Europa, la Comisión Económica para África (CEPA), la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa, la Unión Internacional de Transportes por Carretera y organizaciones subregionales pertinentes, para entablar consultas sobre los preparativos sustantivos y organizativos del examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty a escalas subregional, regional y global.

7. La participación activa en el proceso preparatorio de todas las partes interesadas es fundamental para alcanzar resultados provechosos. El examen de mitad de período debe considerarse una empresa conjunta y un punto de encuentro común para los gobiernos de los países en desarrollo sin litoral, los países en desarrollo de tránsito y los países donantes, así como para los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, las comisiones regionales, el Bando Mundial, los bancos regionales de desarrollo, con el único fin de acelerar la aplicación del

Programa de Acción de Almaty. En consecuencia, se están realizando esfuerzos para asegurar que todas las partes interesadas sientan como propio el proceso preparatorio y participen activamente en él desde el mismo inicio. La Oficina del Alto Representante está proporcionando la coordinación, la promoción y la movilización generales del apoyo político y financiero para el examen de mitad de período.

8. Sobre la base del marco organizativo, se propone celebrar dos reuniones temáticas para aportar información sustantiva al examen de mitad de período. Los objetivos de las reuniones temáticas son: a) abordar los aspectos físicos y no físicos del comercio de tránsito de los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito; b) evaluar el punto en que se encuentran los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito en relación con esos dos importantes aspectos del Programa de Acción de Almaty, y c) formular recomendaciones con miras a la adopción de decisiones en el futuro. También se están proponiendo tres exámenes regionales. Atendiendo a la petición de la Asamblea General, la CEPA, la CESPAP y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) desempeñarán una función rectora en la realización de los exámenes regionales, que deberán incluirse en sus períodos ordinarios de sesiones para 2008. Las reuniones temáticas y los exámenes regionales difieren en cuanto a la participación, el programa y el propósito. Si en las reuniones temáticas se prevé evaluar el progreso alcanzado en el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito y el comercio y la elaboración de medidas de facilitación del comercio a escala mundial, en las reuniones regionales la atención se concentra en los sistemas de transporte de tránsito a escala regional. Los resultados de los exámenes regionales deberían incluir, entre otras cosas, medidas prácticas, como una lista de productos necesarios para el establecimiento de sistemas eficaces de transporte de tránsito en las regiones sin litoral. Los resultados de las reuniones temáticas y los exámenes regionales constituirán los principales aportes sustantivos al examen de mitad de período.

9. Atendiendo a la petición de la Asamblea General, el examen de mitad de período se celebrará durante el sexagésimo tercer período de sesiones de la Asamblea General. Se prevé que la Asamblea adoptará, en su sexagésimo segundo período de sesiones, una decisión sobre la duración y la modalidad del examen de mitad de período. Las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones pertinentes están organizando una serie de actividades paralelas, entre ellas debates de mesa redonda, anuncios de importantes iniciativas y alianzas, conclusión de instrumentos internacionales y demostración del uso de tecnologías de la información y mejores prácticas en la facilitación del comercio, de conformidad con sus respectivos mandatos. La Oficina del Alto Representante ha iniciado la celebración de consultas con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, las comisiones regionales y organizaciones internacionales y regionales sobre la preparación y organización de esas actividades paralelas.

10. La Asamblea General decidió organizar el examen de mitad de período con los recursos existentes. Al mismo tiempo, en su resolución 61/212, alentó a los países donantes, las instituciones financieras y de desarrollo internacionales y las entidades privadas a que aportaran contribuciones voluntarias al fondo fiduciario establecido por el Secretario General en apoyo de las actividades de seguimiento y aplicación del Programa de Acción de Almaty. La Oficina del Alto Representante procuró movilizar recursos extrapresupuestarios para apoyar el proceso preparatorio del

examen de mitad de período. Los Gobiernos de Sudáfrica, Suiza y Turquía, la Dependencia Especial para la Cooperación Sur-Sur y las oficinas regionales del PNUD para África, Asia y el Pacífico, el Asia central y América Latina hicieron contribuciones voluntarias para facilitar la participación de representantes de los países en desarrollo sin litoral y los países menos adelantados de tránsito en la reunión temática sobre desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito, celebrada en Burkina Faso del 18 al 20 de junio de 2007, y en la reunión temática sobre comercio y facilitación del comercio, que se celebrará en Mongolia los días 30 y 31 de agosto de 2007.

Preparativos temáticos y regionales

11. Los elevados costos del transporte de tránsito y las demoras indebidamente largas son el resultado de factores negativos comprendidos en el marco de dos categorías principales, a saber, los obstáculos derivados de la infraestructura física y las barreras no físicas. En el Programa de Acción de Almaty se reconoció que la falta de infraestructura era uno de los principales obstáculos para el establecimiento de sistemas eficientes de transporte de tránsito que permitieran a los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito mejorar su integración eficaz en el sistema comercial internacional. En el Programa de Acción de Almaty se identificaron medidas concretas en el transporte por ferrocarril, el transporte por carretera, los puertos, las vías de navegación interiores, los oleoductos, el transporte aéreo y las comunicaciones. La infraestructura y los servicios eficientes de transporte y de comunicaciones son una condición previa para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y su integración eficaz en el sistema comercial internacional y en la economía mundial. El transporte y las comunicaciones interregionales y extranjeras facilitan la ampliación del comercio, porque el comercio sólo puede establecerse si las personas y los bienes pueden ser llevados físicamente a la zona de producción y consumo a un costo competitivo. Para fomentar los conocimientos sobre disponibilidad de los servicios de transporte y para asegurar un tránsito rápido y sin trabas se necesitan instalaciones y servicios de comunicaciones.

12. Además del transporte físico de productos, los numerosos requisitos de procedimiento, documentos y contratos tienen efectos considerables sobre el desempeño del comercio exterior en los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito. En el informe *Doing Business de 2006*, el Banco Mundial observó que el costo de los procedimientos de aduanas y el transporte representaban el mayor costo del comercio externo y era superior a los aranceles a la importación de los países en desarrollo sin litoral. Se calcula que la tramitación lenta y engorrosa cuesta cerca del 10% del valor de las exportaciones en los países en desarrollo, y las operaciones aduaneras y de transporte ineficientes obligaron a las empresas a tener inventarios más grandes en sus almacenes, lo que entrañó un aumento de los costos de producción del 4% al 6%. En el informe del Banco Mundial se señala además que cada día adicional de demoras en los transportes supone un costo del 0,5% del valor de la carga para las mercancías transportadas por buque o tren. En consecuencia, las medidas de facilitación del comercio son fundamentales para reducir los costos de las transacciones comerciales con relativa rapidez y de forma relativamente económica al simplificar los requisitos, la armonización de los procedimientos y la documentación, la normalización de las prácticas comerciales y la reglamentación de la presentación de la información.

13. Los beneficios de la facilitación del comercio pueden ser particularmente importantes para los países sin litoral porque sus mercancías tienen que cruzar fronteras adicionales. Para completar las numerosas etapas de procedimiento, los trámites de importación y exportación a nivel mundial precisaron 39,9 y 31,9 días, respectivamente. Estas cifras se elevan a 65,8 y 51,6 días para los países en desarrollo sin litoral. En contraste con los países en desarrollo de tránsito, los países en desarrollo sin litoral precisan 22,9 días más para la importación y 28,6 días más para la exportación de mercancías. La infraestructura física, o los puertos y el transporte interior, representaron únicamente la cuarta parte de las demoras mientras que los factores no físicos representaron el 75% del total de las demoras, porcentaje desglosado en un 59% atribuible a las demoras de la tramitación de los documentos antes de la llegada y un 16% atribuible a los trámites de aduanas e inspección.

14. A fin de evaluar el progreso alcanzado en la solución de esos aspectos físicos y no físicos del comercio de tránsito de los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito, las dos reuniones temáticas/sustantivas organizadas como parte del proceso preparatorio del examen de mitad de período se centraron en la infraestructura del transporte de tránsito y el comercio y la facilitación del comercio. La primera reunión temática, que centró la atención en el desarrollo de infraestructura de transporte de tránsito y fue convocada por la Oficina del Alto Representante, se celebró en Uagadugú del 18 al 20 de junio de 2007. A la reunión asistieron más de 130 funcionarios ministeriales y de alto nivel procedentes de países donantes, países en desarrollo sin litoral y países en desarrollo de tránsito y las organizaciones pertinentes del sistema de las Naciones Unidas, instituciones internacionales financieras y de desarrollo y organizaciones regionales y subregionales. Los participantes intercambiaron opiniones sobre el progreso alcanzado y las limitaciones encontradas en la aplicación de la prioridad dos del Programa de Acción de Almaty, relacionada con el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura de transporte. En la reunión también se examinaron formas de fortalecer las alianzas a escala mundial orientadas al desarrollo de una infraestructura integrada de transporte de tránsito a escalas nacional, subregional y regional. Se celebraron varias actividades especiales y debates de mesa redonda con objeto de hacer aportes sustantivos a las deliberaciones intergubernamentales. En esas actividades se abordaron a) los esfuerzos realizados por las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales para que se establezcan sistemas eficaces de transporte de tránsito; b) la dimensión subregional del desarrollo coordinado de la infraestructura de transporte de tránsito; c) las alianzas entre el sector privado y el sector público para desarrollar la infraestructura; y d) el desarrollo sostenible de la infraestructura de transporte de tránsito.

15. La reunión temática sobre el desarrollo de infraestructura de transporte de tránsito aprobó un resumen que fue elaborado por el Presidente y consta de seis partes: la evaluación del desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito; la movilización de recursos financieros; la cooperación subregional y regional; la creación de un entorno propicio; el papel de instituciones internacionales, financieras y de desarrollo, y las conclusiones. En su evaluación, el Presidente concluye que, pese al progreso alcanzado en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, los países en desarrollo sin litoral siguen encarando problemas particulares vinculados a las limitaciones que les impone su posición geográfica, potenciados por la falta de una infraestructura adecuada de transporte de tránsito y por procedimientos y regulaciones complicados. Esos problemas incluyen una

infraestructura inadecuada de transporte por ferrocarril, transporte por carretera, los puertos, las vías de navegación interiores, los oleoductos, el transporte aéreo y las tecnologías de la información y las comunicaciones; la falta de vinculaciones; normas y procedimientos deficientemente armonizados; y pocas inversiones transfronterizas o participación del sector privado.

16. En el resumen del Presidente se destaca la necesidad de que en los presupuestos nacionales se atribuya prioridad al desarrollo de la infraestructura de transporte de tránsito, incluida la asignación de los recursos necesarios para el mantenimiento y la rehabilitación. En vista del bajo rendimiento de la inversión, la asistencia financiera internacional sigue siendo la principal fuente de financiación del desarrollo de la infraestructura en los países en desarrollo sin litoral. Sin dejar de celebrar el incremento de la asistencia oficial para el desarrollo a los países en desarrollo sin litoral, la reunión expresó preocupación por la pequeña proporción de la asistencia asignada al desarrollo de la infraestructura del transporte, el almacenamiento y las comunicaciones, que se redujo del 6,3% en 2003 al 3,7% en 2004. En la reunión se exhortó a las instituciones internacionales financieras y de desarrollo y a los países donantes a que aumentaran su asistencia financiera para el desarrollo de infraestructura de transporte de tránsito en países en desarrollo sin litoral y países en desarrollo de tránsito. Se subrayó la importancia de la cooperación subregional y regional para el desarrollo de infraestructura de transporte de tránsito, así como el papel de las organizaciones de integración regional. A este respecto, cabe señalar que es necesario prestar asistencia financiera y técnica a las comunidades de integración regional y los comités de gestión de los corredores.

17. La segunda reunión temática, convocada como parte de los preparativos del examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty, está siendo organizada por la Oficina del Alto Representante y el PNUD. Esta reunión, que centrará la atención en el comercio y la facilitación del comercio, se celebrará en Ulaanbaatar los días 30 y 31 de agosto de 2007. La reunión será precedida de dos días de consultas entre los países en desarrollo sin litoral sobre cuestiones pertinentes para su participación eficaz y coordinada en las negociaciones comerciales de la OMC, particularmente sobre la facilitación del comercio. Un informe oral sobre los resultados de la reunión se presentará a la Asamblea General.

18. Atendiendo a la petición formulada por la Asamblea General en su resolución 61/212, se están utilizando material sustantivo y datos estadísticos pertinentes para el examen de mitad de período. Las conclusiones de los exámenes anuales realizados por la Asamblea del progreso alcanzado en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, así como las últimas iniciativas regionales y subregionales, proporcionarán una base valiosa para los preparativos. La Oficina del Alto Representante emprendió los estudios preliminares del material existente y los datos estadísticos disponibles en organismos de las Naciones Unidas, el Banco Mundial, la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Internacional de Transportes por Carretera, la OMC, los bancos regionales de desarrollo y las organizaciones de integración subregional. La Oficina del Alto Representante facilitó a las reuniones temáticas material sustantivo pertinente. Además, la CESPAP, el Banco Mundial, la UNCTAD, el PNUD y la Oficina del Alto Representante prepararon documentos de antecedentes e informes adicionales para facilitar las deliberaciones intergubernamentales en las reuniones temáticas. En particular, el Banco Mundial ha emprendido un proyecto importante para desarrollar nuevos conocimientos y

estudiar nuevos enfoques para hacer frente a los problemas en materia de tránsito de los países en desarrollo sin litoral. Los productos que se prevé obtener comprenden una publicación principal, actividades de aprendizaje y difusión dirigidas a objetivos concretos, herramientas de diagnóstico y proyectos experimentales. Se prevé que el programa se ejecutará durante los próximos dos años.

19. Como se indicó anteriormente, se realizarán tres exámenes a escala regional en 2008 antes del examen de mitad de período. Se prevé que la CEPA, la CESPAP y la CEPAL desempeñarán un papel rector. Los exámenes regionales deberían incorporarse en el programa de los períodos de sesiones de las comisiones regionales. Los resultados de los exámenes regionales se concentrarán en la evaluación de los sistemas de transporte de tránsito en sus respectivas regiones y acordarán elaborar una lista de productos necesarios para el establecimiento de sistemas eficaces de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral. La Oficina del Alto Representante ha estado celebrando consultas con las comisiones regionales pertinentes en relación con los exámenes regionales.

Seguir de cerca la aplicación del Programa de Acción de Almaty

20. La Asamblea General pidió a la Oficina del Alto Representante que prosiguiera los esfuerzos para establecer un conjunto de indicadores internacionalmente aceptables para seguir de cerca con eficacia la aplicación del Programa de Acción de Almaty. El Programa de Acción de Almaty es un documento amplio, aunque orientado hacia objetivos precisos, que abarca el marco de políticas, la infraestructura de transporte de tránsito, el comercio y la facilitación del comercio y medidas de apoyo a escala internacional. En él se reconoce que el pobre desempeño económico de los países en desarrollo sin litoral es un reflejo de los efectos directos e indirectos de factores geográficos, cruces de frontera adicionales y distancia excesiva de los principales mercados, sumado a procedimientos engorrosos y una infraestructura inadecuada. Los elevados costos del transporte socavan la competitividad de los países en desarrollo sin litoral en el mercado internacional y su capacidad para producir a menor costo. Los costos del transporte tienen un efecto tremendo que reduce el comercio. La reducción de las corrientes comerciales afecta directa y negativamente al producto interno bruto. Los elevados costos del transporte reducen el poder de compra y los niveles de consumo de los residentes nacionales, afectan a las actividades de los productores que dependen de factores importados y es probable que estimulen la inflación. Los altos costos relacionados con posiciones geográficas desfavorables reduce la tasa de rendimiento del capital, lo que desalienta a los inversionistas de financiar proyectos en un país.

21. En vista de lo que antecede, la Oficina del Alto Representante y otras entidades internacionales pertinentes, entre ellas el Banco Mundial y la CESPAP, prosiguieron sus esfuerzos para elaborar indicadores básicos que permitieran seguir de cerca el progreso alcanzado en el establecimiento de sistemas eficaces de transporte de tránsito y medir sus efectos sobre las principales variables macroeconómicas de los países en desarrollo sin litoral. La reunión interinstitucional a que se hace referencia en el párrafo 6 *supra* también examinó el avance logrado en la elaboración de un conjunto de indicadores internacionalmente aceptables para medir el progreso alcanzado en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. En esa reunión, la Oficina del Alto Representante hizo una exposición sobre un conjunto de indicadores, en versión provisional. La CESPAP hizo una exposición sobre su metodología tiempo/costo para seguir de cerca el

desempeño de los corredores de tránsito. Los representantes de estas entidades de las Naciones Unidas y de otras organizaciones internacionales y subregionales pertinentes apoyaron los indicadores elaborados por la Oficina del Alto Representante y le pidieron que prosiguiera con su elaboración teniendo en cuenta las observaciones formuladas en la reunión. Se pidió a la CESPAP que aplicara su metodología tiempo/costo para medir el desempeño de determinados corredores de tránsito. Sobre la base de las deliberaciones llevadas a cabo en la reunión interinstitucional y las consultas de seguimiento, la Oficina del Alto Representante preparó un conjunto de indicadores, que se presentan en el anexo del presente informe. Este conjunto se apoya en la base de datos estadísticos existente del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y profesionales.

Actividades de promoción para movilizar la atención internacional hacia las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty

22. La Oficina del Alto Representante, en colaboración con el Departamento de Información Pública y otras dependencias pertinentes de otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, prosiguió su labor de promoción a fin de movilizar la atención internacional hacia las necesidades especiales que encaraban los países en desarrollo sin litoral y destacar la importancia de la aplicación plena y eficiente del Programa de Acción de Almaty para mitigar las consecuencias negativas de la situación geográfica para los países en desarrollo sin litoral. El Alto Representante llevó a cabo una amplia gama de reuniones bilaterales con los jefes de las instituciones internacionales financieras y de desarrollo pertinentes, los países donantes y los países de tránsito vecinos de los países en desarrollo sin litoral. Los sitios web de las organizaciones de las Naciones Unidas se han utilizado ampliamente con fines de promoción. La Oficina del Alto Representante creó un sitio web sobre el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. Se ha publicado un gran número de comunicados de prensa sobre las diferentes reuniones preparatorias para alentar la cobertura informativa por parte de los medios de difusión internacionales.

III. Recomendaciones y conclusiones

23. **El examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty es una actividad importante encaminada a determinar, entre otras cosas, lo que se ha logrado, lo que pudo haberse hecho de mejor manera y cómo la segunda mitad del período de aplicación puede utilizarse eficazmente para avanzar en la consecución del objetivo último de prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral. La comunidad internacional debería atribuir especial importancia al proceso y asegurar la participación activa en él.**

24. **La aplicación del Programa de Acción de Almaty debería examinarse en el contexto de los esfuerzos que se realizan a nivel internacional para lograr los objetivos de desarrollo del Milenio y teniendo en cuenta el Documento Final de la Cumbre Mundial 2005, en que los líderes mundiales reafirmaron su compromiso de prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral mediante la aplicación plena y efectiva del Programa de Acción de Almaty.**

25. La Asamblea General tal vez desee considerar la posibilidad de dedicar dos días de sesiones plenarias durante su sexagésimo tercer período de sesiones al examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty. El examen de mitad de período debería estar precedido de una reunión preparatoria de dos días de duración para que los Estados Miembros pudieran examinar el documento de resultados final.

26. La Oficina del Alto Representante, en estrecha consulta con las organizaciones pertinentes del sistema de las Naciones Unidas, prepararía un proyecto de esbozo del documento final del examen de mitad de período para facilitar las consultas intergubernamentales, teniendo en cuenta a) los resultados de la reunión temática sobre el desarrollo de la infraestructura de transporte de tránsito; b) los resultados de la reunión temática sobre el comercio y la facilitación del comercio; c) los resultados de las reuniones regionales; y d) los informes del Secretario General sobre el progreso alcanzado en la aplicación del Programa de Acción de Almaty.

27. El examen de mitad de período no debe verse como una renegociación del Programa de Acción de Almaty. Antes bien, el documento final debería centrar la atención en el objetivo de fomentar las alianzas genuinas entre los países en desarrollo sin litoral, los países en desarrollo de tránsito y sus asociados para el desarrollo, así como en las alianzas entre el sector público y el sector privado a escala nacional, bilateral, regional y mundial a fin de asegurar la aplicación plena y en los plazos previstos del Programa de Acción de Almaty.

Anexo

Algunos indicadores de desarrollo y transporte para los países en desarrollo sin litoral

Cuadro 1
Producto interno bruto (PIB) y crecimiento del producto interno bruto, 2003-2005

	PIB ^a (en millones de dólares EE.UU.)			Tasa de crecimiento del PIB ^a (porcentaje)			PIB per cápita ^a (en dólares EE.UU.)			Tasa de crecimiento del PIB per cápita ^b (porcentaje)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Afganistán	4 585	5 952	7 308	15,7	8,0	14,0	168	186	218	..	..	..
Armenia	2 807	3 577	4 903	14,0	10,5	14,0	924	1 175	1 614	14,4	10,4	14,3
Azerbaiyán	7 276	8 680	12 561	11,2	10,2	26,2	876	1 039	1 493	10	10	26
Bhután	609	729	844	7,1	7,6	6,1	296	334	424	..	..	..
Bolivia	8 092	8 713	9 334	2,9	3,9	4,1	916	974	1 059	0,4	1,6	2,1
Botswana	8 209	9 731	10 317	6,3	5,9	6,2	4 144	4 804	5 014	3,3	8,5	5,7
Burkina Faso	4 182	4 824	5 171	6,5	3,9	4,8	324	386	408	3,1	1,3	3,8
Burundi	595	664	800	-1,2	4,8	0,9	85	94	112	-4,1	1,3	-2,8
Chad	2 671	4 306	5 469	14,9	29,5	5,6	299	466	507	11,5	28,8	5,2
Etiopía	7 942	9 733	11 174	-3,1	12,3	8,7	90	106	120	-6,2	9,8	6,3
ex República Yugoslava de Macedonia	4 630	5 368	5 766	2,8	4,1	4,0	2 285	2 644	2 778	3,2	2,3	3,8
Kazajstán	30 834	43 152	57 124	9,3	9,6	9,7	2 076	2 908	3 783	9,6	9,7	9,6
Kirguistán	1 919	2 212	2 441	7,0	7,0	-0,6	374	425	464	5,7	5,8	-1,7
Lesotho	1 065	1 367	1 450	3,1	3,2	1,2	598	737	744	3,2	2,8	1,5
Malawi	1 764	1 903	2 072	6,1	7,1	2,6	143	151	166	3,8	4,4	-0,1
Malí	4 362	4 874	5 305	7,4	2,2	6,1	337	368	383	0,4	0,2	-0,6
Moldova	1 981	2 595	2 917	6,6	7,4	7,1	493	617	706	7,0	7,7	7,4
Mongolia	1 274	1 612	1 880	5,6	10,7	6,2	230	253	273	1,4	1,2	0,3
Nepal	5 870	6 732	7 391	3,4	3,7	2,7	193	207	232	1,0	-4,0	3,3
Níger	2 731	3 053	3 405	5,3	0,0	4,5	945	1 155	1 248	1,0	-4,0	3,3
Paraguay	4 608	5 109	7 328	3,8	4,1	2,9	468	616	694	1,4	1,7	0,5
República Centroafricana	1 195	1 307	1 369	-7,6	1,3	2,2	286	313	328	-5,8	0,5	1,3

	PIB ^a (en millones de dólares EE.UU.)			Tasa de crecimiento del PIB ^a (porcentaje)			PIB per cápita ^a (en dólares EE.UU.)			Tasa de crecimiento del PIB per cápita ^b (porcentaje)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
República Democrática Popular Lao	2 138	2 501	2 875	6,1	6,4	7,0	376	434	485	..	..	..
Rwanda	1 684	1 835	2 153	1,0	4,0	6,0	192	205	234	-0,7	2,5	4,2
Swazilandia	1 906	2 517	2 731	2,4	2,1	1,8	1 840	2 317	2 507	..	..	..
Tayikistán	1 554	2 076	2 312	10,2	10,6	7,5	244	322	360	9,8	9,1	5,4
Turkmenistán	5 978	6 741	8 067	..	..	..	1 016	1 079	1 205	1,8	3,0	8,1
Uganda	6 250	6 817	8 724	4,7	5,5	6,6	240	281	316	0,8	2,1	2,9
Uzbekistán	10 128	12 030	13 951	4,2	7,7	7,0	393	458	466	2,9	6,1	5,5
Zambia	4 327	5 423	7 270	5,1	5,4	5,2	381	474	627	3,3	3,7	3,5
Zimbabwe	7 913	4 712	3 372	-10,4	-3,8	-6,5	389	237	169	-8,0	-4,2	-4,6
Países en desarrollo sin litoral	151 077	180 845	217 786	5,0	6,5	5,8	697	831	940	2,7	4,4	4,1
Países en desarrollo de tránsito	4 119 481	4 889 979	5 776 860	5,3	5,9	6,0	1 276	1 519	1 760	3,3	4,2	4,3
Países en desarrollo	7 156 359	8 444 971	9 969 591	5,5	7,3	6,7	3 298	3 715	4 131	2,2	4,5	3,8

Fuentes: Banco Mundial, *World Development Indicators* en línea; Naciones Unidas, División de Estadística, base de datos en línea.

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos. Los totales y los promedios de los grupos se calculan teniendo en cuenta únicamente los datos disponibles.

^a Sobre la base de los precios corrientes y los tipos de cambio.

^b Sobre la base de dólares EE.UU. a precios constantes de 2000.

Cuadro 2
Sumas recibidas en concepto de asistencia oficial para el desarrollo (AOD)
y total de la asistencia de los donantes para el transporte, el almacenamiento
y las comunicaciones

	Sumas netas recibidas por concepto de AOD (en millones de dólares EE. UU.)			AOD/ingreso nacional bruto (porcentaje)			Total de la asistencia de los donantes para el transporte, el almacenamiento y las comunicaciones (en millones de dólares EE. UU.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Afganistán	1 590,7	2 188,3	2 775,3	..	34,7	38,5	59,9	326,1	48,0
Armenia	248,8	253,8	193,3	8,5	8,5	3,9	4,4	0,3	0,1
Azerbaiyán	300,6	176,0	223,4	4,4	4,5	2,0	0,2	0,3	0,5
Bhután	76,6	77,9	90,0	13,2	12,8	11,0	8,5	8,3	13,3
Bolivia	929,3	769,7	582,9	12,0	11,9	6,5	2,4	7,9	6,0
Botswana	27,8	46,9	70,9	0,4	0,4	0,8	0,5	0,3	0,4
Burkina Faso	507,5	614,3	659,6	10,8	12,1	12,8	39,0	18,2	23,3
Burundi	227,4	361,5	365,0	33,8	39,1	46,8	0,1	0,2	3,0
Chad	246,6	321,3	379,8	10,2	10,6	8,6	28,1	33,9	25,1
Etiopía	1 594,0	1 819,1	1 937,3	22,9	23,5	17,4	60,4	46,1	71,2
ex República Yugoslava de Macedonia	266,1	250,4	230,3	..	5,8	4,0	0,2	1,3	2,8
Kazajstán	270,0	267,7	229,2	1,0	0,9	0,5	131,1	117,4	63,6
Kirguistán	199,8	261,1	268,5	11,8	10,8	11,4	5,1	8,6	6,6
Lesotho	79,3	106,0	68,8	5,9	5,1	3,8	13,3	5,2	2,2
Malawi	517,4	501,4	575,3	29,5	31,2	28,4	27,9	17,9	13,0
Malí	543,0	567,6	691,5	12,7	13,0	14,1	40,5	48,7	49,3
Moldova	117,9	119,5	191,8	20,8	19,7	5,9	0,2	0,1	0,0
Mongolia	249,1	262,5	211,9	8,0	8,0	11,6	23,3	11,9	2,7
Nepal	463,0	427,5	427,9	16,7	16,8	5,8	35,9	28,3	18,5
Níger	456,7	541,2	515,4	0,9	0,8	15,2	16,1	18,3	12,2
Paraguay	50,7	21,7	51,1	0,9	0,8	0,6	11,2	17,6	19,3
República Centroafricana	51,2	109,9	95,3	4,2	4,2	7,0	2,9	5,2	4,4
República Democrática Popular Lao	300,9	271,5	295,7	16,1	14,9	11,2	36,0	20,9	15,3
Rwanda	334,9	488,2	576,0	20,0	20,2	27,4	7,6	18,2	25,5
Swazilandia	34,2	21,9	46,0	1,4	1,5	1,7	6,2	0,5	21,6
Tayikistán	147,8	243,2	241,4	11,9	10,1	10,8	0,1	0,6	0,3
Turkmenistán	27,2	37,2	28,3	0,5	0,5	..	6,3	2,1	0,0
Uganda	976,1	1 197,6	1 198,0	15,8	15,8	1,3	6,4	43,4	12,8
Uzbekistán	194,6	245,6	172,3	2,0	1,9	14,0	40,8	32,9	31,9
Zambia	589,4	1 125,2	945,0	13,6	..	14,2	47,1	33,2	49,4
Zimbabwe	186,3	186,6	367,7	..	..	11,6	0,6	0,7	0,5
Países en desarrollo sin litoral	11 805	13 882	14 705	10,7	11,7	11,6	662	874	543
Países en desarrollo de tránsito	21 532	21 908	27 398	..	..	5,5	2 054	2 632	2 096,0

Fuentes: Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, *Statistical Annex of the 2006 Development Cooperation Report* e *International Development Statistics* en línea.

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos. Los totales y los promedios de los grupos se calculan teniendo en cuenta únicamente los datos disponibles.

Cuadro 3
Sostenibilidad de la deuda y alivio de la deuda en el marco de
la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados

	<i>Proporción del total de la deuda externa respecto de las exportaciones de mercancías (porcentaje)</i>		<i>Proporción del total de la deuda externa respecto del PIB (porcentaje)</i>		<i>Monto acumulado del alivio de la deuda prometido en el marco de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados, en 2005 (en millones de dólares EE. UU.)</i>
	2003	2004	2003	2004	
Afganistán	..	..	..	..
Armenia	167	174	40	34	
Azerbaiyán	67	64	24	24	
Bhután	316	339	71	76	
Bolivia	361	286	72	72	2 060
Botswana	21	19	7	6	
Burkina Faso	533	442	46	44	930
Burundi	3 495	2 948	222	205	1 472
Chad	411	110	66	42	260
Etiopía	1 426	1 109	108	82	3 275
ex República Yugoslava de Macedonia	137	123	40	39	
Kazajstán	176	161	74	79	
Kirguistán	348	292	106	97	
Lesotho	147	128	66	56	
Malawi	675	756	163	164	1 000
Malí	335	295	74	67	895
Moldova	236	189	96	72	
Mongolia	239	197	124	119	
Nepal	483	444	55	52	
Níger	615	526	88	73	1 190
Paraguay	258	207	53	49	
República Centroafricana	741	714	91	82	
República Democrática Popular Lao	514	452	93	85	
Rwanda	2 655	1 689	91	91	1 400
Swazilandia	42	41	24	20	
Tayikistán	143	98	73	47	
Turkmenistán	..	..	..	..
Uganda	810	755	71	62	1 950
Uzbekistán	171	138	50	42	
Zambia	664	617	161	137	3 900
Zimbabwe	183	171	90	106	
Países en desarrollo sin litoral	222	191	62	59	18 332
Países en desarrollo de tránsito	126	103	32	29	..
Países en desarrollo	107	92	35	33	..

Fuentes: UNCTAD, *Handbook of Statistics* en línea; Banco Mundial, *World Development Indicators* en línea; Naciones Unidas, sitio web sobre indicadores de los objetivos de desarrollo del Milenio.

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos. Los totales y los promedios de los grupos se calculan teniendo en cuenta únicamente los datos disponibles.

Cuadro 4
Exportaciones e importaciones de mercancías

	<i>Exportaciones de mercancías</i>								<i>Importaciones de mercancías</i>							
	<i>(en millones de dólares EE.UU.)</i>				<i>(porcentaje respecto del mundo)</i>				<i>(en millones de dólares EE.UU.)</i>				<i>(porcentaje respecto del mundo)</i>			
	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006
Afganistán	144	314	340	..	0,00	0,00	0,00	..	2 101	2 177	2 520	..	0,03	0,02	0,02	..
Armenia	686	715	950	1 004	0,01	0,01	0,01	0,01	1 280	1 351	1 768	2 194	0,02	0,01	0,02	0,02
Azerbaiyán	2 590	3 615	4 347	6 372	0,03	0,04	0,04	0,05	2 626	3 516	4 200	5 268	0,03	0,04	0,04	0,04
Bhután	154	183	304	..	0,00	0,00	0,00	..	249	411	500	..	0,00	0,00	0,01	..
Bolivia	1 598	2 146	2 671	4 223	0,02	0,02	0,03	0,04	1 616	1 844	2 341	2 821	0,02	0,02	0,02	0,02
Botswana	3 024	3 467	4 395	3 919	0,04	0,04	0,04	0,03	2 500	3 340	3 248	2 945	0,03	0,04	0,03	0,02
Burkina Faso	321	479	347	434	0,00	0,01	0,00	0,00	925	1 272	1 279	1 356	0,01	0,01	0,01	0,01
Burundi	38	48	57	54	0,00	0,00	0,00	0,00	157	176	267	366	0,00	0,00	0,00	0,00
Chad	601	2 191	3 032	..	0,01	0,02	0,03	..	777	859	1 117	1 212	0,01	0,01	0,01	0,01
Etiopía	496	678	883	1 043	0,01	0,01	0,01	0,01	2 119	3 087	4 127	4 710	0,03	0,03	0,04	0,04
ex República Yugoslava de Macedonia	1367	1 676	2 041	2 401	0,02	0,02	0,02	0,02	2 306	2 932	3 228	3 763	0,03	0,03	0,03	0,03
Kazajstán	12 927	20 093	27 849	38 250	0,17	0,22	0,27	0,32	8 409	12 781	17 353	23 677	0,11	0,14	0,16	0,19
Kirguistán	582	719	672	794	0,01	0,01	0,01	0,01	717	941	1 108	1 718	0,01	0,01	0,01	0,01
Lesotho	470	697	650	727	0,01	0,01	0,01	0,01	1 081	1 399	1 317	1 460	0,01	0,02	0,01	0,01
Malawi	525	483	497	494	0,01	0,01	0,01	0,00	786	933	1 157	995	0,01	0,01	0,01	0,01
Malí	928	977	1 135	1 354	0,01	0,01	0,01	0,01	1 252	1 291	1 612	1 344	0,02	0,01	0,02	0,01
Moldova	789	980	1 091	1 052	0,01	0,01	0,01	0,01	1 403	1 773	2 293	2 693	0,02	0,02	0,02	0,02
Mongolia	616	870	1 065	1 529	0,01	0,01	0,01	0,01	801	1 021	1 184	1 489	0,01	0,01	0,01	0,01
Nepal	662	756	830	817	0,01	0,01	0,01	0,01	1 754	1 870	1 860	2 604	0,02	0,02	0,02	0,02
Níger	352	437	577	610	0,01	0,01	0,01	0,01	622	750	800	760	0,01	0,01	0,01	0,01
Paraguay	1 242	1 627	1 697	1 906	0,02	0,02	0,02	0,02	2 446	3 097	3 791	5 879	0,03	0,03	0,04	0,05
República Centroafricana	121	125	128	..	0,00	0,00	0,00	..	118	148	171	182	0,00	0,00	0,00	0,00
República Democrática Popular Lao	378	361	506	655	0,01	0,01	0,00	0,01	524	506	809	980	0,01	0,01	0,01	0,01
Rwanda	58	98	125	115	0,00	0,00	0,00	0,00	259	284	433	515	0,00	0,00	0,00	0,00
Swazilandia	1 574	1 949	1 744	1 818	0,02	0,02	0,02	0,02	1 623	1 877	2 049	2 138	0,02	0,02	0,02	0,02
Tayikistán	797	915	909	1 399	0,01	0,01	0,01	0,01	881	1 191	1 330	1 723	0,01	0,01	0,01	0,01
Turkmenistán	3 632	3 870	4 939	5 324	0,05	0,04	0,05	0,04	2 512	3 320	3 443	3 595	0,03	0,04	0,03	0,03
Uganda	562	709	863	970	0,01	0,01	0,01	0,01	1 250	2 023	1 895	2 504	0,02	0,02	0,02	0,02

	Exportaciones de mercancías								Importaciones de mercancías							
	(en millones de dólares EE.UU.)				(porcentaje respecto del mundo)				(en millones de dólares EE.UU.)				(porcentaje respecto del mundo)			
	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006
Uzbekistán	3 189	4 280	4 837	..	0,04	0,05	0,05	..	2 662	3 392	3 710	..	0,03	0,04	0,04	..
Zambia	981	1 461	1 852	2 981	0,01	0,02	0,02	0,03	1 574	2 017	2 575	2 378	0,02	0,02	0,02	0,02
Zimbabwe	1 670	1 926	1 877	1 992	0,02	0,02	0,02	0,02	1 778	2 203	2 750	2 763	0,02	0,02	0,03	0,02
Países en desarrollo sin litoral	43 072	58 847	73 210	90 877	0,57	0,64	0,70	0,76	49 106	63 782	76 236	90 761	0,63	0,68	0,71	0,74
Países en desarrollo de tránsito	952 853	1 251 677	1 578 733	1 866 048	12,66	13,65	15,12	15,51	902 798	1 203 740	1 435 697	1 698 007	11,67	12,74	13,41	13,91
Países en desarrollo	2 410 557	3 090 696	3 750 526	4 408 951	32,03	33,72	35,92	36,79	2 232 262	2 877 627	3 359 059	3 915 401	28,86	30,46	31,36	32,09

Fuente: UNCTAD, *Handbook of Statistics 2007*.

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos. Los totales y los promedios de los grupos se calculan teniendo en cuenta únicamente los datos disponibles.

Cuadro 5
Documentos, tiempo y costo de las importaciones/exportaciones

	Documentos para las exportaciones (número)		Tiempo para las exportaciones (días)		Costo de las exportaciones (millones de dólares EE.UU.)	Documentos para las importaciones (número)		Tiempo para las importaciones (días)		Costo de las importaciones (millones de dólares EE.UU.)
	2005	2006	2005	2006		2005	2006	2005	2006	
Afganistán	7	7	66	66	2 500	10	11	97	88	2 100
Armenia	7	7	34	34	1 600	6	6	37	37	1 750
Azerbaiyán	7	7	69	69	2 275	18	18	79	79	2 575
Bhután	10	10	39	39	1 230	14	14	42	42	1 950
Bolivia	12	12	26	26	1 110	12	12	36	36	1 230
Botswana	6	6	37	37	524	9	9	42	42	1 159
Burkina Faso	9	9	69	69	1 215	13	13	66	66	1 700
Burundi	12	12	80	80	3 625	14	14	124	124	3 705
Chad	7	7	87	87	1 860	14	14	111	111	2 400
Etiopía	8	8	46	46	1 700	11	11	52	52	2 455
ex República Yugoslava de Macedonia	10	10	32	32	1 070	10	10	35	35	1 070
Kazajstán	14	14	93	93	2 780	18	18	87	87	2 880
Kirguistán	..	..	..	..	..	18	18	127	127	3 032
Lesotho	6	6	46	46	1 270	9	9	51	51	1 270
Malawi	8	8	44	44	1 565	16	16	60	60	1 590
Malí	10	11	66	67	1 752	16	16	61	61	2 680
Moldova	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Mongolia	11	11	66	66	3 007	10	10	74	74	3 030
Nepal	7	7	44	44	1 599	10	10	37	37	1 800
Níger	9	9	34	34	..	19	19	89	89	3 266
Paraguay	14	14	63	60	685	13	13	31	31	1 077
República Centroafricana	9	9	63	63	1 502	19	19	60	60	1 572
República Democrática Popular Lao	12	12	66	66	1 420	16	16	78	78	1 690
Rwanda	..	..	..	..	3 840	19	20	93	95	4 080
Swazilandia	..	9	..	9	1 857	..	14	..	35	1 950
Tayikistán	..	14	..	72	4 300	..	10	..	44	3 550
Turkmenistán	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Uganda	12	12	42	42	1 050	19	19	67	67	2 945
Uzbekistán	10	10	44	44	2 550	18	18	139	139	3 970
Zambia	16	16	60	60	2 500	19	19	62	62	2 640
Zimbabwe	9	9	52	52	3 175	15	15	66	66	4 565
Países en desarrollo sin litoral	10	9,5	52,6	51,6		14	13,7	70,4	65,8	

Fuente: Banco Mundial, *Doing Business* en línea.

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos. Los totales y los promedios de los grupos se calculan teniendo en cuenta únicamente los datos disponibles.

Cuadro 6
Algunos indicadores de infraestructura de transporte en países en desarrollo sin litoral

	Caminos, total de la red (kilómetros)		Caminos pavimentados (porcentaje del total de carreteras)		Vías férreas (total, en kilómetros)			Aeropuertos con pistas pavimentadas en 2006	Vías de navegación (kilómetros)		Oleoductos en 2006 (kilómetros)
	2003 ^a	2004	2003 ^a	2004	2003	2004	2005		2004	2005	
Afganistán	34 789	34 782	23,7	23,7	..	..	..	11	..	1 200	466 (gas)
Armenia	7 633	..	97	..	..	711	845	11	..	..	2.002 (gas)
Azerbaiyán	27 016	59 141	47	49,4	..	2 122	2 957	27	..	..	3.190 (gas); 2.436 (petróleo)
Bhután	8 050	..	62	..	..	..	..	1	..	..	..
Bolivia	60 762	62 479	7,1	6	..	..	..	16	..	10 000	4.907 (gas); 2.475 (petróleo); 1.589 (productos refinados)
Botswana	25 233	24 455	35,1	36,5	888	..	..	10	..	..	..
Burkina Faso	12 506	15 272	16	31	622	..	..	2	..	..	..
Burundi	14 480	12 322	7,1	10,4	..	..	..	1	..	..	..
Chad	33 400	..	0,8	..	..	..	..	7	..	..	205 (petróleo)
Etiopía	33 856	36 469	12,9	19,1	..	..	681	14	..	..	..
ex República Yugoslava de Macedonia	8 684	..	63,8	..	..	..	699	10	..	..	268 (gas); 120 (petróleo)
Kazajstán	..	90 018	93,4	..	13 770	13 770	13 700	67	..	4 000	659 (condensado); 11.019 (gas); 10.338 (petróleo); 1.095 (productos refinados)
Kirguistán	18 500	..	91	90	..	..	470	18	..	600	254 (gas); 16 (petróleo)
Lesotho	5 940	..	18,3	..	..	..	..	3	..	..	..
Malawi	15 451	..	45	..	..	..	797	6	..	700	..
Malí	15 100	18 709	..	18	..	..	729	9	..	1 815	..
Moldova	12 730	12 733	86,2	86,2	..	..	1 138	6	..	424	606 (gas)
Mongolia	49 250	..	3,5	..	1 810	1 810	1 810	12	580	..	..
Nepal	15 905	17380	..	56,9	59	59	59	10	..	..	..
Níger	10 100	14 565	..	25	..	..	..	9	..	300	..
Paraguay	29 500	..	50,8	..	..	..	36	12	..	3 100	..
República Centroafricana	23 810	..	..	..	..	..	..	3	..	2 800	..

	Caminos, total de la red (kilómetros)		Caminos pavimentados (porcentaje del total de carreteras)		Vías férreas (total, en kilómetros)			Aeropuertos con pistas pavimentadas en 2006	Vías de navegación (kilómetros)		Oleoductos en 2006 (kilómetros)
	2003 ^a	2004	2003 ^a	2004	2003	2004	2005		2004	2005	
República Democrática Popular Lao	31 210		14,4	..	..	..		9	..	4 600	540 (productos refinados)
Rwanda	12 000	14 008	8,3	19	..	..		4	..	..	..
Swazilandia	3 594	..	30	..	..	..	301	1	..	..	..
Tayikistán	27 767	..		..	..	..	482	17	..	200	549 (gas); 38 (petróleo)
Turkmenistán	24 000	..	81,2	..	..	..	2 440	22	..	1 300	6.441 (gas); 1.361 (petróleo)
Uganda	70 746	..	23	..	259	259	1 244	5	..	200	9.594 (gas); 868 (petróleo)
Uzbekistán	81 600	..	87,3	..	4 126	4 126	3 950	34	..	1 100	..
Zambia	91 440	..	22	..	1 273		2 173	10	..	..	771 (petróleo)
Zimbabwe	97 267	..	19	..	..	..	3 077	17	..	..	261 (productos refinados)
Países en desarrollo sin litoral	973 837	1 040 175		40,1			39 098	384			

Fuentes: Banco Mundial, *World Development Indicators* en línea; Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos, *The World Factbook 2007* en línea.

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos. Los totales y los promedios de los grupos se calculan teniendo en cuenta únicamente los datos disponibles.

^a Datos correspondientes a 2003, o en su defecto, los datos más recientes de que se dispone para un determinado país.

Cuadro 7
Algunos indicadores de telecomunicaciones en los países en desarrollo sin litoral

	<i>Líneas telefónicas principales, 2003^a</i> <i>(número por cada 100 habitantes)</i>	<i>Abonados de telefonía móvil, 2003^a</i> <i>(número por cada 100 habitantes)</i>	<i>Computadoras personales, 2003^a</i> <i>(número por cada 1.000 habitantes)</i>	<i>Usuarios de Internet</i> <i>(número por cada 1.000 habitantes)</i>		<i>Inversiones en telecomunicaciones, 2003^a</i> <i>(millones de dólares EE.UU.)</i>	<i>Importación de equipo de telecomunicaciones, 2002</i> <i>(millones de dólares EE.UU.)</i>
				2003 ^a	2004		
Afganistán	0,2	1,0	15,8	0,7	0,9	29,6	..
Armenia	14,8	3,0	15,0	46,1	49,6	28,7	15,8
Azerbaiyán	11,4	12,8	13,6	42,5	49,1	2,8	39,0
Bhután	3,4	1,1	..	17,2	22,3	162,0	..
Bolivia	7,3	13,1	39,8	35,1	38,9	19,0	54,0
Botswana	7,5	29,7	2,1	33,9	33,9	24,0	87,6
Burkina Faso	0,5	1,9	1,8	3,9	4,2	30,0	8,5
Burundi	0,3	0,9	2,4	2,0	3,4	0,1	1,9
Chad	0,2	0,8	2,2	3,3	6,4	35,3	..
Etiopía	0,6	..	..	1,1	1,6	87,5	22,0
ex República Yugoslava de Macedonia	25,2	37,2	1,5	62,2	78,3	..	29,0
Kazajstán	14,1	8,4	14,4	20,1	26,6	0,9	100,6
Kirguistán	7,6	2,7	3,5	39,7	51,6	29,8	..
Lesotho	1,6	4,7	56,6	16,7	23,9	..	2,1
Malawi	0,8	1,3	2,3	2,9	3,7	..	14,3
Malí	0,6	2,3	21,3	2,8	3,8	44,3	..
Moldova	21,9	13,2	77,3	68,1	96,3	8,2	23,5
Mongolia	5,6	13,0	3,6	3,8	6,6	21,0	10,5
Nepal	1,6	..	0,6	1,5	1,8	..	..
Níger	0,2	0,6	33,7	20,4	24,9	..	2,1
Paraguay	4,7	29,9	..	3,5	4,3	..	32,8
República Centrafricana	0,2	1,0	1,6	1,5	2,3	..	..
República Democrática Popular Lao	1,2	2,0	..	3,4	3,6	7,1	..
Rwanda	0,3	1,6	..	1,8	1,9	..	4,8
Swazilandia	4,4	1,4	28,7	24,4	32,2	27,6	8,3
Tayikistán	3,7	8,1	..	0,7	0,8	6,5	..

	<i>Líneas telefónicas principales, 2003^a (número por cada 100 habitantes)</i>	<i>Abonados de telefonía móvil, 2003^a (número por cada 100 habitantes)</i>	<i>Computadoras personales, 2003^a (número por cada 1.000 habitantes)</i>	<i>Usuarios de Internet (número por cada 1.000 habitantes)</i>		<i>Inversiones en telecomunicaciones, 2003^a (millones de dólares EE.UU.)</i>	<i>Importación de equipo de telecomunicaciones, 2002 (millones de dólares EE.UU.)</i>
				<i>2003^a</i>	<i>2004</i>		
Turkmenistán	7,7	0,7	..	4,3	7,6	7,3	..
Uganda	0,2	..	4,0	4,7	7,2	..	28,9
Uzbekistán	6,7	3,0	..	19,1	33,6	41,0	..
Zambia	0,8	1,3	8,5	9,7	20,1	5,0	18,1
Zimbabwe	2,6	2,2	52,7	62,2	63,4	..	..
Países en desarrollo sin litoral	5,1	6,8	15,2	18,0	22,7	29,4	504

Fuente: UNCTAD, *Handbook of Statistics* en línea.

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos. Los totales y los promedios de los grupos se calculan teniendo en cuenta únicamente los datos disponibles.

^a Datos correspondientes a 2003, o en su defecto, los datos más recientes de que se dispone para un determinado país.

Cuadro 8
Inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral

(En millones de dólares EE.UU.)

	2002	2003	2004	2005
Afganistán	1	2	1	1
Armenia	144	157	217	220
Azerbaiyán	1 393	3 285	3 556	1 680
Bhután	..	1	1	1
Bolivia	677	197	65	-277
Botswana	403	418	391	346
Burkina Faso	15	29	14	19
Burundi	..	..	-2	-1
Chad	924	713	478	705
Etiopía	255	465	545	205
ex República Yugoslava de Macedonia	78	95	157	100
Kazajstán	2 590	2 092	4 113	1 738
Kirguistán	5	46	175	47
Lesotho	27	42	53	47
Malawi	6	4	-1	3
Malí	244	132	101	159
Moldova	133	78	154	225
Mongolia	78	132	93	182
Nepal	-6	15	..	5
Níger	5	11	20	12
Paraguay	6	21	41	219
República Centroafricana	6	3	-13	6
República Democrática Popular Lao	25	19	17	28
Rwanda	3	5	8	8
Swazilandia	90	-61	60	-14
Tayikistán	36	14	272	54
Turkmenistán	100	100	-15	62
Uganda	185	202	222	258
Uzbekistán	65	70	1	45
Zambia	82	172	239	259
Zimbabwe	26	4	9	103
Países en desarrollo sin litoral	7 593	8 463	10 972	6 447
Países en desarrollo de tránsito	94 437	91 687	112 580	141 336
Países menos adelantados (menos los países en desarrollo sin litoral)	4 825	9 053	7 057	7 964
Todos los países en desarrollo	162 055	172 846	260 236	320 670
Países desarrollados	442 766	360 831	410 941	555 927
Mundo	617 732	557 869	710 755	916 277

Fuente: UNCTAD, *Handbook of Statistics* en línea

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos. Los totales y los promedios de los grupos se calculan teniendo en cuenta únicamente los datos disponibles.