



Asamblea General

Distr. general
18 de junio de 2019
Español
Original: inglés

Septuagésimo cuarto período de sesiones

Tema 21 b) de la lista preliminar*

**Grupos de países en situaciones especiales:
seguimiento de la Segunda Conferencia de las
Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo
sin Litoral**

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

Informe del Secretario General

Resumen

El presente informe se ha preparado de conformidad con la resolución [73/243](#), en la que la Asamblea General solicitó al Secretario General que en su septuagésimo cuarto período de sesiones le presentara un informe sobre los progresos realizados en 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 examina la aplicación del Programa de Acción de Viena en el período comprendido entre 2014 y 2019, centrándose en la evaluación de los progresos realizados y los problemas pendientes. Como se indica en el informe, los progresos han sido desiguales en las esferas prioritarias del Programa de Acción de Viena y queda mucho por hacer. En el informe se formulan recomendaciones para acelerar la ejecución del Programa de Acción de Viena en los próximos cinco años.

* [A/74/50](#).



I. Introducción

1. En sus resoluciones 72/232 y 73/243, la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió convocar un examen amplio de alto nivel de mitad de período del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024¹, que debía celebrarse a más tardar en diciembre de 2019. También decidió que el examen de mitad de período analizaría los progresos realizados por los países en desarrollo sin litoral, los países de tránsito y los asociados para el desarrollo en la ejecución del Programa de Acción de Viena y constituiría un foro para intercambiar las mejores prácticas y la experiencia adquirida y determinar los obstáculos y limitaciones encontrados y las medidas e iniciativas necesarias para superarlos, así como los nuevos problemas y las cuestiones emergentes, a fin de acelerar la ejecución del Programa de Acción de Viena. En el presente informe se ofrece un análisis exhaustivo de los progresos realizados en la ejecución del Programa de Acción de Viena desde 2014 y se formulan recomendaciones para acelerar su ejecución.

2. La información y los análisis que figuran en el informe proceden de múltiples fuentes, incluidos informes nacionales sobre la ejecución del Programa de Acción presentados por los países en desarrollo sin litoral; documentos finales e informes de antecedentes de los exámenes regionales; información y datos del sistema de las Naciones Unidas y de las organizaciones internacionales; informes de eventos previos a conferencias; y otros informes sustantivos. También se incluye un anexo con cuadros estadísticos.

II. Panorama general del desarrollo socioeconómico en los países en desarrollo sin litoral

3. Los países en desarrollo sin litoral han registrado progresos desiguales en su desarrollo socioeconómico. El crecimiento del producto interno bruto (PIB) real de los países en desarrollo sin litoral disminuyó del 5,6 % en 2014 al 2,9 % en 2016, su nivel más bajo desde 1998. No obstante, se ascendió hasta el 4,5 % en 2017 y se prevé que se mantendrá alrededor de este nivel en el período 2018-2020. Sin embargo, hubo grandes diferencias dentro del grupo de los países en desarrollo sin litoral: nueve países registraron una tasa de crecimiento anual del PIB de más del 7 % en 2014, frente a solo cuatro en 2017, mientras que 14 países registraron una tasa de crecimiento de entre el 4 % y el 7 % en 2014, frente a 17 en 2017.

4. La tasa de crecimiento anual del PIB real per cápita en los países en desarrollo sin litoral disminuyó del 3,1 % en 2014 al 2,1 % en 2017, y en 2017 su PIB per cápita fue solo el 15 % del promedio mundial. La inflación en esos países aumentó del 5,6 % en 2014 a un máximo del 12,7 % en 2016, para disminuir al 7,4 % en 2018.

5. Los países en desarrollo sin litoral se ven afectados negativamente por el elevado costo del comercio, que duplica el de los países en desarrollo de tránsito².

¹ Afganistán, Armenia, Azerbaiyán, Bhután, Bolivia (Estado Plurinacional de), Botswana, Burkina Faso, Burundi, Chad, Eswatini, Etiopía, Kazajistán, Kirguistán, Lesotho, Macedonia del Norte, Malawi, Malí, Mongolia, Nepal, Níger, Paraguay, República Centroafricana, República de Moldova, República Democrática Popular Lao, Rwanda, Sudán del Sur, Tayikistán, Turkmenistán, Uganda, Uzbekistán, Zambia y Zimbabwe.

² Angola, Argelia, Argentina, Bangladesh, Benin, Brasil, Camboya, Camerún, Chile, China, Côte d'Ivoire, República Democrática del Congo, Djibouti, Eritrea, Ghana, Guinea, India, Irán (República Islámica del), Kenya, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nigeria, Pakistán, Perú, Senegal, Somalia, Sudáfrica, Tailandia, Togo, Turquía, República Unida de Tanzania, Uruguay y Viet Nam.

Los países en desarrollo sin litoral siguieron teniendo mayores dificultades que los países con litoral para ampliar el comercio internacional y su participación en las exportaciones mundiales disminuyó en un 18 % durante el período que se examina.

6. En el plano social, el porcentaje de la población empleada por debajo del umbral de pobreza en los países en desarrollo sin litoral disminuyó del 26,8 % 2015 al 25,5 % en 2017.

7. Se han registrado avances en algunos indicadores relacionados con la salud y la educación, así como en materia de igualdad de género y empoderamiento de las mujeres y las niñas. Por ejemplo, la matrícula escolar neta un año antes de la edad oficial de ingreso de las niñas a la escuela primaria aumentó del 34,2 % en 2010 al 43,4 % en 2016. El acceso a fuentes mejoradas de agua potable e instalaciones de saneamiento siguió siendo escaso. La posición de los países en desarrollo sin litoral en el índice de desarrollo humano³ mejoró en solo un 1,5 % entre 2014 y 2018. Su posición media en el índice en 2018 se situó un 20 % por debajo de la media mundial. De los 10 países con la posición más baja en el índice en 2018, 7 eran países en desarrollo sin litoral.

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

Primera prioridad: cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito

8. Durante el período que se examina, un número considerable de miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC) aceptaron su Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio, concretamente 24 de los 26 países en desarrollo y 27 países de tránsito, como se muestra en el cuadro.

9. En los últimos cuatro años, 4 países en desarrollo sin litoral y 3 países de tránsito han pasado a ser partes en el Protocolo de Enmienda del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto Revisado), que es uno de los instrumentos más importantes para la armonización y simplificación de los regímenes aduaneros. Cuatro nuevos países de tránsito pasaron a ser partes en el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR: Pakistán (2015), China (2016), la India (2017) y la Argentina (2018). Un país en desarrollo sin litoral pasó a ser parte en el Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras y otros dos en la Convención sobre la Señalización Vial.

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

<i>Convenio</i>	<i>Países en desarrollo sin litoral al 31 de diciembre de 2014</i>	<i>Países en desarrollo sin litoral al mes de mayo de 2019</i>	<i>Países de tránsito al 31 de diciembre de 2014</i>	<i>Países de tránsito al mes de mayo de 2019</i>
Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC (2013)	0	24	0	27
Convenio de Kioto Revisado (1999)	15	19	19	22

³ Una medida compuesta utilizada por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo que incorpora la esperanza de vida, la educación y los ingresos.

<i>Convenio</i>	<i>Países en desarrollo sin litoral al 31 de diciembre de 2014</i>	<i>Países en desarrollo sin litoral al mes de mayo de 2019</i>	<i>Países de tránsito al 31 de diciembre de 2014</i>	<i>Países de tránsito al mes de mayo de 2019</i>
Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (1975)	11	11	5	9
Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras (1982)	11	12	3	3
Convención sobre la Señalización Vial	9	11	8	8

Fuente: Oficina de Asuntos Jurídicos, Comisión Económica para Europa, OMA y OMC.

10. Durante el período que se examina, se han producido avances importantes en iniciativas de apoyo al tránsito a nivel regional, subregional y multilateral. Por ejemplo, la Unión Económica Euroasiática adoptó un nuevo código de aduanas en enero de 2018; el Afganistán, la India e Irán (República Islámica del) firmaron un acuerdo sobre corredores de transporte y tránsito en 2016; la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo, el Mercado Común para África Oriental y Meridional (COMESA) y la Comunidad de África Oriental pusieron en marcha el Programa Tripartito de Facilitación del Transporte y el Tránsito en octubre de 2017; la Zona de Libre Comercio Continental Africana entró en vigor en mayo de 2019, y en 2018 los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito de América Latina firmaron el Protocolo Adicional VIII del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

11. En el período que se examina también se elaboraron instrumentos para fomentar la capacidad de mejorar el tránsito de los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito. Por ejemplo, en 2017 la Organización Mundial de Aduanas (OMA) publicó directrices sobre tránsito para ayudar a los Estados miembros a aplicar las normas establecidas en los convenios internacionales.

12. Durante el período que se examina, los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito firmaron acuerdos relacionados con el establecimiento y la utilización de puertos secos. En Asia, otros cinco países ratificaron el Acuerdo Intergubernamental sobre los Puertos Secos, que entró en vigor en abril de 2016.

13. En algunos corredores se ha avanzado hacia el primer objetivo específico del Programa de Acción de Viena de reducir el tiempo de viaje a lo largo de los corredores, con el fin de permitir que la carga en tránsito se mueva una distancia de 300 a 400 km cada 24 horas. Los datos para el seguimiento de este objetivo específico están disponibles solo para algunos corredores. Los datos sobre el rendimiento general del corredor vial en el Programa de Cooperación Económica Regional para Asia Central muestran una velocidad media global de 530 km cada 24 horas en 2017, lo que indica que la subregión ha alcanzado el objetivo. En cuanto al transporte ferroviario, el objetivo solo se alcanzó en un corredor del Programa; es necesario trabajar para aumentar la velocidad en los demás corredores ferroviarios. La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico ha indicado que todavía no se ha alcanzado el objetivo de velocidad de los viajes en tránsito en los corredores de tránsito de Asia meridional. Por ejemplo, se estima que la velocidad media con retraso en el viaje de Bangladesh a Nepal (en tránsito a través de la India) pasando por Banglabandhaalong fue de 260 km cada 24 horas en 2017.

14. En África, algunos corredores, como el Corredor Central y el Corredor Trans-Kalahari, lograron alcanzar el objetivo específico del Programa de Acción de Viena, mientras que otros no, y en algunos casos no se disponía de datos sobre el indicador para algunos corredores. En América Latina, el corredor vial Ciudad del Este (Paraguay) - Ponta Grossa (Brasil) tiene una velocidad media de 560 km cada 24 horas, y el corredor vial Santa Cruz (Bolivia) – Arica (Chile) tiene una velocidad media de 442 km cada 24 horas, lo que indica que se ha alcanzado el objetivo del Programa de Acción de Viena.

15. El segundo objetivo específico del Programa de Acción de Viena es reducir considerablemente el tiempo de permanencia en las fronteras terrestres. El índice de desempeño logístico del Banco Mundial, compuesto por seis dimensiones clave, a saber, la eficiencia del proceso de despacho aduanero por parte de los organismos de control de fronteras, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad de organizar envíos a precios competitivos, y la competencia y calidad de los servicios de logística, muestra que en 2014 el índice de desempeño logístico de los países en desarrollo sin litoral fue más bajo (2,49) que el de los países de tránsito (2,69) y el del resto del mundo (2,89). En 2018, el índice de desempeño logístico de los países en desarrollo sin litoral fue aún más bajo (2,45) que el de los países de tránsito (2,72) y el del resto del mundo (2,87). Es necesario un mayor esfuerzo para mejorar la circulación de mercancías dentro de los corredores nacionales y a través de las fronteras.

16. El tercer objetivo específico es mejorar la conectividad intermodal, con el fin de asegurar transferencias eficientes de ferrocarril a carretera y viceversa y de puerto a ferrocarril o carretera y viceversa. Aunque no se dispone de datos para medir el progreso en relación con este objetivo específico, los estudios del Banco Mundial indican que el tiempo medio de permanencia de las cargas en la mayoría de los puertos de Asia oriental o de Europa es de casi cuatro días. En África, el puerto de Durban (Sudáfrica) presenta datos comparables, con una permanencia de cuatro días. Se ha avanzado algo en lo que respecta a reducir el tiempo de permanencia de la carga en los puertos de Dar es Salaam y Mombasa, que entre 2012 y 2017 descendió de 14 a 9 días y de 11 a 4 días, respectivamente.

17. En general, existe la necesidad de reunir datos para vigilar los objetivos concretos del Programa de Acción de Viena.

Segunda prioridad: desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

18. Se han hecho algunos progresos para completar las conexiones que faltan y, en general, mejorar la calidad de la infraestructura para aumentar la conectividad de los países en desarrollo sin litoral, pero persisten los desafíos. Los países en desarrollo sin litoral han ampliado y mejorado su infraestructura vial y ferroviaria. Durante el período que se examina se pusieron en servicio varias redes de carreteras y líneas ferroviarias en esos países. Según datos del Banco Mundial, el número total de líneas ferroviarias en esos países aumentó un 10,8 % entre 2014 y 2017.

19. No se dispone de datos agregados corrientes sobre los indicadores de carreteras. Utilizando los datos más recientes, que comprenden el período 2009-2015, la Oficina de la Alta Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo calculó la densidad de carreteras midiendo la longitud de la red de carreteras pavimentadas (en km) por unidad de superficie terrestre (km²) a fin de cuantificar la infraestructura de transporte, y estimó que los países en desarrollo sin litoral tenían una densidad de carreteras pavimentadas de 19,1, muy por debajo de la densidad mundial de 151. En cuanto a las líneas ferroviarias, los países en desarrollo sin litoral tienen una densidad de 3,6 frente a una media mundial de 9,5. Las mayores deficiencias en materia de carreteras

y líneas ferroviarias corresponden a los países en desarrollo sin litoral de Asia Oriental y África Occidental. Es necesario acelerar el desarrollo de carreteras y ferrocarriles para mejorar la conectividad y el potencial comercial de los países en desarrollo sin litoral.

20. Las principales limitaciones a la hora de desarrollar y mantener la conectividad de la infraestructura viaria y ferroviaria son la escasez de recursos financieros, la lentitud de los procesos institucionales y la escasez de recursos humanos cualificados. Los diferentes anchos de vía entre países siguen siendo un reto.

21. El número de salidas registradas de compañías aéreas en todo el mundo aumentó en un 8,4 % en los países en desarrollo sin litoral, de 401.328 en 2014 a 435.209 en 2017. El porcentaje del transporte mundial de mercancías por vía aérea correspondiente a esos países aumentó del 0,9 % en 2014 al 1,4 % en 2017. El transporte aéreo es particularmente importante, ya que proporciona a los países en desarrollo sin litoral acceso directo a los mercados internacionales. En enero de 2018, la Unión Africana puso en marcha el Mercado Único de Transporte Aéreo Africano, que tiene por objeto aumentar la participación del continente en el sector de la aviación mundial. El Mercado Único prevé la plena liberalización de los servicios de transporte aéreo dentro del continente africano. Al mes de mayo de 2019, se habían unido al Mercado Único 28 países africanos.

22. Las vías de navegación interior son utilizadas especialmente por los países en desarrollo sin litoral de América Latina, Asia Sudoriental y África Central. La magnitud del transporte fluvial a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná aumentó durante el período que se examina, en gran parte debido al aumento de la producción de soja y a la construcción de dos puertos. En Asia, se publicó en 2016 un estudio de investigación sobre el potencial de desarrollo del río Lancang-Mekong (China, Myanmar, República Democrática Popular Lao y Tailandia) para el transporte internacional, como contribución a un mayor desarrollo de las vías de navegación interior. Los principales problemas de las vías de navegación interior son el descenso del nivel de agua durante los períodos de sequía, la sedimentación, las limitaciones en el desarrollo de la infraestructura portuaria, los problemas operacionales, de gestión y normativos y la coordinación con los países interesados.

23. En cuanto a la energía, la proporción media de la población con acceso a la electricidad en los países en desarrollo sin litoral aumentó del 49,5 % en 2014 al 56,3 % en 2017, aunque esos países siguen estando por debajo de la media mundial del 88,8 %. Los países en desarrollo sin litoral de la región euroasiática y de América Latina lograron tasas de acceso superiores al 90 %, mientras que los países en desarrollo sin litoral de África tienen una tasa media de acceso del 32 %. Aunque los países en desarrollo sin litoral experimentaron un incremento en el suministro de electricidad en las zonas rurales entre 2014 y 2017, la diferencia entre el entorno rural y el urbano sigue siendo considerable.

24. El acceso a tecnologías y combustibles no contaminantes para cocinar en los países en desarrollo sin litoral aumentó del 28,1 % en 2015 al 28,8 % en 2017, una proporción insignificante.

25. La proporción del consumo total de energía correspondiente a la energía renovable en los países en desarrollo sin litoral aumentó ligeramente, del 44,8 % en 2015 al 45 % en 2016.

26. La intensidad energética de los países en desarrollo sin litoral, medida en términos de energía primaria y PIB, mejoró de manera constante, pasando de 13,3 a 7,5 megajulios por dólar de los Estados Unidos entre 2000 y 2016 (paridad del poder adquisitivo de 2011), un logro que debe mantenerse.

27. Con respecto a la tecnología de la información y de las comunicaciones (TIC), los países en desarrollo sin litoral han registrado un crecimiento considerable de las suscripciones a servicios de telefonía móvil, que aumentaron de 66 a 72 por cada 100 habitantes entre 2014 y 2017. Sin embargo, los países en desarrollo sin litoral aún están bastante lejos del promedio mundial de 104 suscripciones por cada 100 habitantes. La proporción de personas que utilizan Internet en los países en desarrollo sin litoral aumentó del 17,3 % en 2014 al 25,7 % en 2017, pero seguía estando muy por debajo de la media mundial del 48,6 %. Los países en desarrollo sin litoral siguen soportando elevados costos por la conexión de banda ancha y son necesarios mayores esfuerzos para reducir los precios.

28. El desarrollo de infraestructuras en los sectores del transporte, la energía y la TIC hace necesarias grandes inversiones. Según un estudio reciente de la Oficina de la Alta Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, se estima que para que los países en desarrollo sin litoral pudieran alcanzar el promedio mundial de densidad de red viaria y ferroviaria, tendrían que construir casi 200.000 km de carreteras pavimentadas y otros 46.000 km de ferrocarriles a un costo aproximado de 510.000 millones de dólares de los Estados Unidos. Para salvar esa distancia será necesario no solo aumentar los recursos del sector público, el sector privado y los asociados internacionales para el desarrollo, además de explorar nuevas fuentes de financiación, sino también esforzarse para hacer un mejor uso de los recursos existentes.

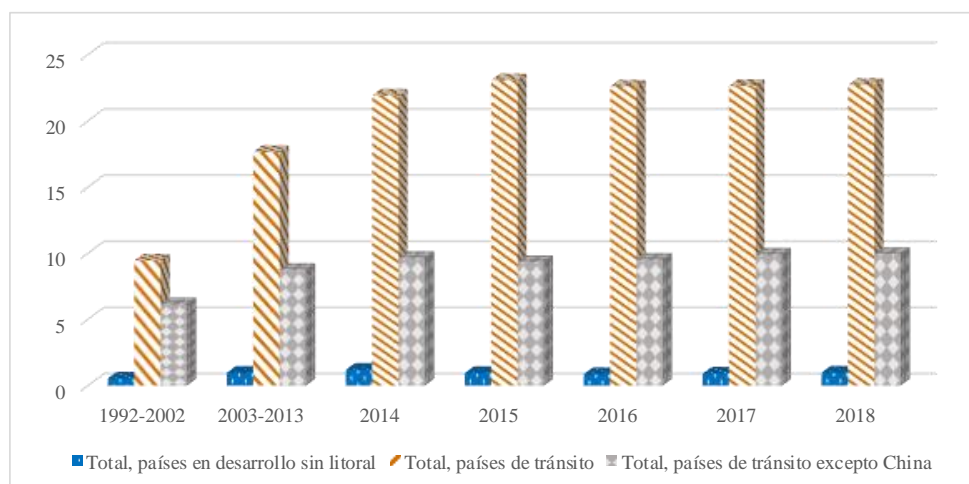
Tercera prioridad: comercio internacional y facilitación del comercio

29. La participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial, medida por el porcentaje que les corresponde de las exportaciones mundiales de mercancías, disminuyó de un 1,19 % en 2014 a un 0,98 % estimado en 2018. Su participación disminuyó de 2014 a 2016, año en que alcanzó el 0,8 %, para luego recuperarse ligeramente en 2017 y 2018, pero sigue siendo inferior a la de hace cinco años. La ligera recuperación vino precedida de un aumento de las exportaciones mundiales de mercancías, impulsado principalmente por el aumento de los precios de los productos básicos.

30. Como se muestra en la figura I, la participación de los países en desarrollo sin litoral fue solo el 10 % de la participación de los países de tránsito, excluida China, en 2018. Sus exportaciones seguían estando poco diversificadas y normalmente se limitaban a un número reducido de productos.

31. Los países en desarrollo sin litoral como grupo registraron un déficit comercial de 33.000 millones de dólares en 2015 y de 35.000 millones de dólares en 2016. Si bien el déficit se redujo a unos 23.000 millones de dólares en 2018, muchos de esos países muestran un déficit comercial persistente.

Figura I
Proporción de las exportaciones de mercancías en el comercio mundial
 (Porcentaje)



Fuente: UNCTADstat.

32. En los últimos cinco años, Kazajstán y el Afganistán pasaron a ser miembros de la OMC, y Sudán del Sur se encuentra actualmente en proceso de adhesión.

33. El comercio internacional sigue siendo importante para las economías de los países en desarrollo sin litoral, como lo demuestra la proporción relativamente alta de las exportaciones e importaciones con respecto al PIB, que en 2017 fue del 63,2 % aproximadamente, tras disminuir del 68,9 % en 2014. A pesar del descenso, esa proporción sigue siendo superior al promedio de los países en desarrollo (57,9 %), y el de los países desarrollados (54,3 %). El comercio internacional es fundamental para el crecimiento de los países en desarrollo sin litoral porque es el medio por el cual pueden aumentar el alcance de sus mercados y aliviar las limitaciones impuestas por los limitados mercados nacionales, adquirir los bienes de capital necesarios para llevar a cabo su transformación estructural y acceder a bienes de consumo que no se producen internamente.

34. Reducir los elevados costos del comercio que soportan los países en desarrollo sin litoral es fundamental para su integración en el comercio regional y mundial y en las cadenas de valor. El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC contiene disposiciones para el movimiento, el despacho y la autorización de paso de mercancías a través de las fronteras, incluidas las mercancías en tránsito, y se espera que reduzca los costos del comercio hasta en un 17 %.

35. Los países en desarrollo sin litoral se esfuerzan por aplicar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio y han adoptado una amplia gama de medidas para simplificar los reglamentos, documentos y procedimientos del comercio con el apoyo de sus asociados para el desarrollo y los países de tránsito. Algunas de las medidas e instrumentos de facilitación del comercio que los países en desarrollo sin litoral han adoptado durante el período que se examina son el comercio transfronterizo sin soporte de papel, los instrumentos electrónicos de facilitación del tránsito y el transporte, las inspecciones de ventanilla única, el pago electrónico y la transparencia y la modernización de los puestos fronterizos y los servicios aduaneros.

36. Según la base de datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), durante el período que se examina se establecieron comités de facilitación del comercio en 10 países en desarrollo sin

litoral, elevando el total a 24 países. Otras iniciativas de facilitación del comercio puestas en práctica durante el período que se examina son la adopción de instrumentos para operadores económicos autorizados, el establecimiento de puestos fronterizos de ventanilla única y el establecimiento de portales de información comercial.

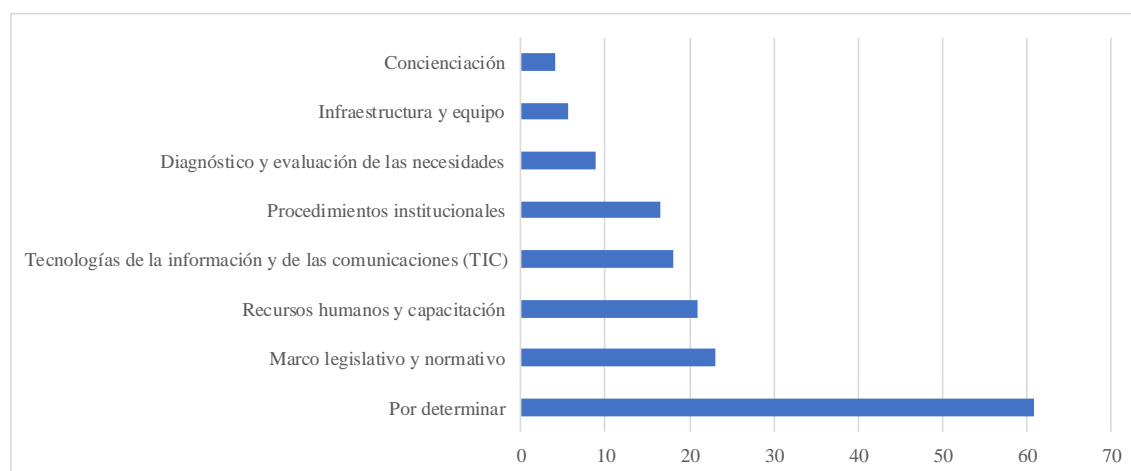
37. A pesar de los progresos realizados, se estima que la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio por parte de los países en desarrollo sin litoral representa el 34,3 % de las disposiciones notificables, frente al 61,5 % de los países en desarrollo y el 100 % de los países desarrollados. Aproximadamente el 20 % de las disposiciones notificables han quedado para su aplicación en una fecha futura, mientras que un 29,2 % necesitan de asistencia técnica para su aplicación. Aún no se ha clasificado aproximadamente el 16 % de las disposiciones.

38. La aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio por los países en desarrollo de tránsito es fundamental para reducir los elevados costos del comercio que soportan los países en desarrollo sin litoral. Según las notificaciones presentadas por los países en desarrollo de tránsito, se estima que están cumpliendo alrededor del 47,2 % de los compromisos del Acuerdo.

39. Los países en desarrollo sin litoral aún no han determinado sus necesidades de asistencia técnica en aproximadamente el 60 % de las disposiciones del Acuerdo. Esto puede ser un indicio de que se precisa asistencia técnica para evaluar las necesidades de dichos países en materia de capacidad. En la figura II se muestran las medidas que los países en desarrollo sin litoral señalan con frecuencia como medidas que requieren asistencia técnica para aplicar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio.

Figura II
Tipo de asistencia técnica solicitada

(Porcentaje)



Fuente: Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

Cuarta prioridad: integración y cooperación regionales

40. El interés entre los países en desarrollo sin litoral por la integración y la cooperación regionales es cada vez mayor. Entre el fin de 2014 y el 16 de abril de 2019, nueve países en desarrollo sin litoral habían notificado a la OMC de que habían suscrito nuevos acuerdos comerciales regionales. El número medio de acuerdos comerciales regionales en que eran parte los países en desarrollo sin litoral aumentó de 3,34 a 3,91 por país durante ese período, y el número de acuerdos por país osciló entre 1 y 9.

41. La participación de los países en desarrollo sin litoral en acuerdos comerciales regionales ha aumentado en todas las regiones desde 2014. Sin embargo, los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia son, en promedio, parte en más acuerdos comerciales regionales que los de África.
42. En promedio, la proporción de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral con destino a puntos dentro de sus respectivas regiones disminuyó ligeramente, del 64,8 % en 2014 al 64,6 % en 2016-2017. Los países en desarrollo sin litoral de Asia comerciaron relativamente más con sus vecinos de la región y sus exportaciones intrarregionales aumentaron del 75,7 % al 78,5 %, mientras que en el caso de los países en desarrollo sin litoral de África, esa proporción descendió del 30,9 % al 28,7 %. Las exportaciones intrarregionales de los países en desarrollo sin litoral de América Latina descendieron del 58 % al 52,4 %.
43. La Zona de Libre Comercio Continental Africana incluye disposiciones sobre aranceles, facilitación del comercio, tránsito y cooperación aduanera que serán particularmente beneficiosas para los países en desarrollo sin litoral, y puede facilitar la integración de estos países en las cadenas de valor regionales y ampliar sus capacidades comerciales. Se espera que el comercio entre países africanos seguirá aumentando a medida que la integración regional empiece a reducir las barreras comerciales.
44. En 2015 se establecieron la Unión Económica Euroasiática, que comprende tres países en desarrollo sin litoral, y la Comunidad Económica de la ASEAN. En 2018, Moldova y Kazajistán, junto con Turquía, iniciaron el procedimiento de adhesión al Acuerdo sobre el desarrollo del transporte multimodal en el corredor Europa-Cáucaso-Asia, basado en un marco jurídico unificado y firmado inicialmente por Armenia, Azerbaiyán, Georgia, Kirguistán y Tayikistán en 2009.
45. Muchos países en desarrollo sin litoral también se están sumando a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, que puede mejorar su conectividad en materia de infraestructura, comercio, finanzas y políticas y convertirse en un mecanismo eficaz para poder superar los problemas de desarrollo relacionados con la falta de litoral.
46. En América Latina, el Estado Plurinacional de Bolivia y el Paraguay participan en el ambicioso proyecto de integración regional de corredores para conectar las costas atlántica y pacífica de América del Sur.
47. Los países en desarrollo sin litoral también han concertado con sus vecinos acuerdos bilaterales y plurilaterales en materia de comercio, transporte y tránsito. Por ejemplo, en 2015, Bangladesh, Bhután, la India y Nepal firmaron un acuerdo sobre vehículos de motor para facilitar el movimiento de carga a través de sus fronteras. En 2016, la India y Nepal firmaron acuerdos sobre conectividad viaria y tránsito. También en 2016, China, la Federación de Rusia y Mongolia firmaron un acuerdo sobre transporte por carretera y un acuerdo trilateral de asociación económica para crear un corredor económico entre ellos. Mongolia y la Federación de Rusia firmaron en 2018 un acuerdo sobre condiciones del transporte de mercancías por ferrocarril. En 2015 se firmó un acuerdo sobre comercio y tránsito entre Nepal y China. En 2017 se firmó el Acuerdo sobre la Ruta Lapislázuli de Tránsito, Comercio y Transporte, destinado a mejorar la cooperación económica regional y la conectividad entre el Afganistán, Azerbaiyán, Georgia, Turkmenistán y Turquía.

Quinta prioridad: transformación económica estructural

48. Desde la aprobación del Programa de Acción de Viena, muchos países en desarrollo sin litoral han hecho de la transformación económica el eje de sus planes nacionales de desarrollo y han adoptado estrategias para diversificar y mejorar sus economías, así como estrategias de industrialización, promoción de las exportaciones

y desarrollo del sector privado. Varios países en desarrollo sin litoral también han establecido parques industriales, zonas francas industriales y zonas económicas especiales.

49. Aunque se han hecho algunos progresos durante el período que se examina, los países en desarrollo sin litoral en su conjunto han avanzado poco hacia el logro de la transformación estructural. Uno de los principales desafíos para esos países es invertir la tendencia a la desindustrialización. Las economías de los países en desarrollo sin litoral han sido alejándose de la agricultura y la industria manufacturera hacia el sector de los servicios con niveles de ingresos mucho más bajos que los primeros países industrializados. La contribución media de valor añadido del sector manufacturero de los países en desarrollo sin litoral se ha mantenido baja y solo aumentó ligeramente del 9 % del PIB en 2014 al 9,6 % en 2017.

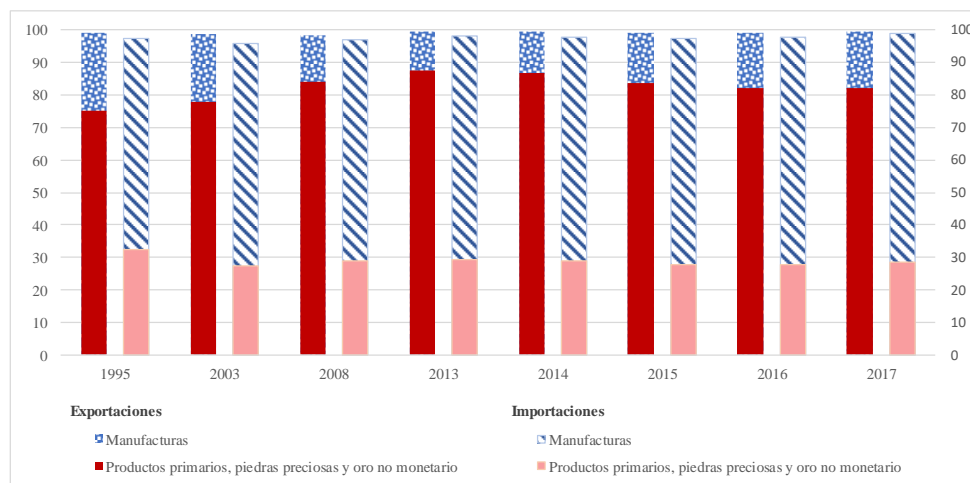
50. La contribución de valor añadido del sector agrícola de los países en desarrollo sin litoral aumentó del 14,3 % del PIB en 2014 al 15,6 % en 2017. Pese a ello, ha disminuido en 19 de los 27 países en desarrollo sin litoral sobre los que se dispone de datos. Muchos países en desarrollo sin litoral dependen en gran medida de la agricultura y la agroindustria para impulsar la transformación estructural. Por ejemplo, en el contexto del Tripartito del Mercado Común para África Oriental y Meridional, la Comunidad de África Oriental y la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo, las cadenas de valor que los países en desarrollo sin litoral han definido como de desarrollo prioritario incluyen el maíz, la mandioca, el pescado, las pieles, el calzado y el cuero, y el azúcar. El aumento de la productividad agrícola es clave para el crecimiento de la agricultura y la agroindustria. Sin embargo, el cambio climático está afectando negativamente a la productividad agrícola, lo que pone de relieve la importancia de abordar los efectos del cambio climático.

51. La cuota de valor añadido del sector servicios siguió aumentando, pasando del 47,3 % en 2014 al 48,3 % en 2017, aunque comprende principalmente servicios de baja productividad.

52. Otro problema que afecta a los países en desarrollo sin litoral es la falta de diversificación económica. De los 32 países en desarrollo sin litoral, 26 dependen de los productos básicos, lo que significa que estos representan más del 60 % de sus exportaciones. Como se muestra en la figura III, la proporción de las exportaciones de productos primarios (incluidas las piedras preciosas, el oro no monetario, el petróleo y el gas) disminuyó del 86,6 % al 82,3 % entre 2014 y 2017, pero sigue siendo muy elevada en comparación con la del conjunto de los países en desarrollo, que fue del 30 %. Por contraste, el 70,3 % de las importaciones de los países en desarrollo sin litoral en 2017 fueron productos manufacturados, frente al 68,8 % en 2014.

Figura III
Proporción de productos primarios y manufacturas en las exportaciones e importaciones de los países en desarrollo sin litoral

(Porcentaje)



Fuente: UNCTADstat.

53. El índice de concentración de las exportaciones⁴ disminuyó en los países en desarrollo sin litoral de 0,359 en 2014 a 0,239 en 2017, lo que indica que esos países han hecho algunos progresos en la diversificación de sus exportaciones. Sin embargo, sus estructuras de exportación siguen estando muy concentradas en comparación con las del conjunto de los países en desarrollo, cuyo índice fue de 0,091. La falta de diversificación de los países en desarrollo sin litoral hace que sean vulnerables a perturbaciones externas, y además limita su competitividad y su capacidad para crear productos de alto valor añadido, así como empleo productivo y de calidad.

54. Los países en desarrollo sin litoral pueden añadir valor a sus economías y diversificarse en esferas como la industria manufacturera ligera y los servicios, especialmente el turismo. Por ejemplo, Oxford Economics prevé que para el año 2036, el transporte aéreo y el turismo que este facilita en los países en desarrollo sin litoral aumentará hasta alcanzar una contribución de 54.700 millones de dólares a su PIB, lo que representa un aumento del 162 % con respecto a 2016.

55. Un factor clave para que se produzca la transformación estructural es el sector privado. Según los informes Doing Business del Banco Mundial, entre 2014/15 y 2017/18, todos los países en desarrollo sin litoral introdujeron mejoras en su entorno normativo para las empresas. Un total de 11 de esos países figuraban entre las 46 economías que en 2017/18 realizaron las mejoras más importantes en materia normativa en cuanto a la facilidad para hacer negocios. Sin embargo, 12 países en desarrollo sin litoral se encuentran todavía en el fondo de la clasificación.

56. Son necesarios esfuerzos adicionales para apoyar al sector privado, en particular a las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, y hacer posible que este crezca y produzca la transformación estructural. El valor del crédito interno concedido al sector privado en los países en desarrollo sin litoral aumentó de un promedio del 30,9 % del PIB en 2014 al 32,4 % en 2017. Sin embargo, sigue siendo

⁴ También denominado Índice de Herfindahl-Hirschman, es una medida del grado de concentración de los productos. Cuanto más se acerquen a 1 los valores de este índice, más concentradas estarán las exportaciones o importaciones de un país en un conjunto reducido de productos.

muy bajo en comparación con el del conjunto de los países en desarrollo, que fue de casi el 100 %.

57. Los países en desarrollo sin litoral también afrontan una baja intensidad tecnológica. Las exportaciones de alta tecnología como porcentaje de las exportaciones de manufacturas fueron inferiores al 10 % en 2016/17 en 16 de los 22 países en desarrollo sin litoral sobre los que se disponía de datos. En 2016, el gasto en investigación y desarrollo de los países en desarrollo sin litoral fue de solo el 0,24 % del PIB y se ha mantenido relativamente invariable desde el decenio de 2000. Esta baja inversión en investigación y desarrollo no favorece el nivel de innovaciones necesario para facilitar la transformación económica.

58. La nueva tecnología y la economía digital, incluida la aparición del comercio electrónico, presentan oportunidades para los países en desarrollo sin litoral. Según el índice de comercio electrónico de la empresa al consumidor, publicado por la UNCTAD en 2018, que mide el grado de preparación de una economía para facilitar las compras en línea, 6 países en desarrollo sin litoral se encontraban en la primera mitad de la lista y 20 de ellos habían mejorado su posición en el índice desde el año anterior. Sin embargo, al mismo tiempo, 14 países en desarrollo sin litoral se situaban en el cuarto más bajo, y entre ellos los de África estaban muy rezagados en términos de preparación para el comercio electrónico. Los principales obstáculos al desarrollo de la economía digital en los países en desarrollo sin litoral son el uso limitado de Internet y el escaso acceso a una infraestructura de TIC asequible, el escaso conocimiento de los mercados en línea y la falta de confianza en ellos, la falta de servicios de pago en línea, la debilidad del marco jurídico y normativo y las limitadas aptitudes en materia de comercio electrónico. Se precisan mayores esfuerzos para preparar a las pequeñas y medianas empresas a fin de que aprovechen las ventajas de la economía digital.

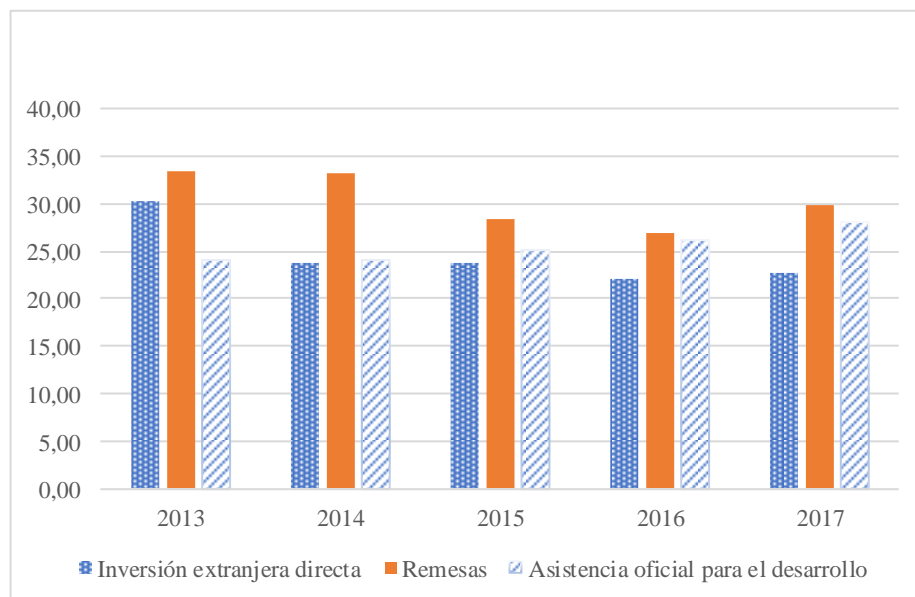
Sexta prioridad: medios de ejecución

59. La asistencia oficial para el desarrollo (AOD) sigue siendo una de las principales fuentes de financiación externa para el desarrollo de muchos países en desarrollo sin litoral. Los flujos de AOD al conjunto de los países en desarrollo sin litoral aumentaron de 24.000 millones de dólares en 2014 a 28.000 millones de dólares en 2017 y representan el 17,2 % del total de los flujos de AOD a los países en desarrollo. Los flujos de AOD siguen concentrándose en unos pocos países en desarrollo sin litoral. En 2017, seis de ellos recibieron más de la mitad de los flujos de AOD, mientras que los seis más bajos recibieron aproximadamente el 3,5 % de los flujos de AOD destinados a los países en desarrollo sin litoral.

60. Como porcentaje del ingreso nacional bruto de los países en desarrollo sin litoral, la AOD aumentó del 3,35 % en 2014 al 4,04 % en 2017, mientras que en todos los países en desarrollo disminuyó del 0,62 % al 0,60 % durante el mismo período. En 2017, la AOD representó más del 12% del ingreso nacional bruto en seis países en desarrollo sin litoral. En la figura IV se muestran los flujos de AOD, inversión extranjera directa y remesas a los países en desarrollo sin litoral entre 2013 y 2017.

Figura IV
**Asistencia oficial para el desarrollo, inversión extranjera directa y remesas
 a los países en desarrollo sin litoral**

(En miles de millones de dólares de los Estados Unidos)



Fuente: UNCTAD, indicadores de desarrollo del Banco Mundial, Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos.

61. Los flujos de inversión extranjera directa hacia los países en desarrollo sin litoral siguieron disminuyendo, pasando de 28.700 millones de dólares en 2014 a 22.700 millones de dólares en 2017, lo que representa el 1,6 % de los flujos recibidos a nivel mundial. La parte correspondiente a los países en desarrollo sin litoral de los flujos totales a nivel mundial fue del 2,1 % en 2014. Además, durante el período que se examina, los flujos de inversión extranjera directa siguieron concentrándose en unos pocos países, lo cual queda de manifiesto en el hecho de que los cinco principales receptores representaron más del 50 % de los flujos totales al grupo, mientras que otros recibieron muy poco.

62. Según la UNCTAD, el número de proyectos de nueva planta basados en la inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral disminuyó de 339 proyectos en 2014 a 196 en 2017. Los países en desarrollo sin litoral lograron atraer solo el 3 % del total de proyectos de nueva planta basados en la inversión extranjera directa en el mundo en desarrollo en 2017.

63. Los flujos de remesas a los países en desarrollo sin litoral disminuyeron de 33.200 millones de dólares en 2014 a 31.500 millones de dólares en 2018. Al igual que con la AOD y los flujos de inversión extranjera directa, las remesas también se concentran en pocos países en desarrollo sin litoral, y cinco de ellos representan más del 50 % del total de las remesas a esos países entre 2014 y 2017.

64. Los desembolsos de ayuda para el comercio a los países en desarrollo sin litoral aumentaron de 6.000 millones de dólares en 2014 a 7.200 millones en 2017. Los desembolsos a esos países en 2017 representaron el 16,8 % del total de desembolsos al conjunto de los países en desarrollo.

IV. Progresos de los países en desarrollo sin litoral hacia determinados Objetivos de Desarrollo Sostenible

65. Desde la aprobación del Programa de Acción de Viena, la comunidad internacional ha aprobado la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, una agenda transformativa que hace hincapié en la igualdad y la inclusión y subraya el principio de no dejar a nadie atrás. En la Agenda 2030 se reconocen las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y se subraya el apoyo a la ejecución del Programa de Acción de Viena, que también es parte integral de la Agenda 2030. Para alcanzar con éxito los Objetivos de Desarrollo Sostenible en los países en desarrollo sin litoral es fundamental que el Programa de Acción de Viena se ejecute en su totalidad.

66. Con respecto al Objetivo 1 (Poner fin a la pobreza en todas sus formas y en todo el mundo), como se ha señalado anteriormente, aunque se han logrado algunos progresos, un tercio de la población de los países en desarrollo sin litoral sigue viviendo en la pobreza extrema. En cuanto al Objetivo 2 (Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible), la prevalencia de la subalimentación en los países en desarrollo sin litoral aumentó hasta un 23,2 % previsto para el período 2014-2016, frente al 22,9 % en el período 2009-2011. En 2015, la prevalencia de la inseguridad alimentaria moderada o grave en los países en desarrollo sin litoral fue del 51,6 % de la población adulta, en comparación con el promedio mundial del 23,9 %. La inseguridad alimentaria se ve exacerbada por el cambio climático, cuyos efectos en la actualidad representan el 80 % de todos los desastres que se registran a escala mundial.

67. Con respecto al Objetivo 3 (Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades), la tasa de mortalidad materna en los países en desarrollo sin litoral en 2015 era de 388 por cada 100.000 nacidos vivos, en comparación con un promedio mundial de 216, y ha disminuido constantemente desde 2000. La tasa de mortalidad de los niños menores de 5 años se redujo de 68,9 por cada 1.000 nacidos vivos en 2014 a 60,8 en 2017. También se han logrado progresos desde 2014 con respecto a los indicadores de nuevos casos de VIH, tuberculosis, enfermedades tropicales desatendidas, enfermedades no transmisibles y suicidio.

68. Con respecto al Objetivo 4 (Garantizar una educación inclusiva y equitativa de calidad y promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos) y el Objetivo 5 (Lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas), desde 2014 se ha registrado una mejora general constante de los indicadores de matrícula escolar, aunque persisten disparidades entre los géneros. Se sigue avanzando en los indicadores relacionados con la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y las niñas. En 2018, las mujeres ocupaban el 25 % de los escaños en los parlamentos nacionales y en las administraciones locales de los países en desarrollo sin litoral, lo que representa un ligero aumento con respecto al porcentaje de 2014, que fue del 24,6 %.

69. Con respecto al Objetivo 6 (Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos), aunque se han producido mejoras constantes en los últimos años, la proporción media de la población de los países en desarrollo sin litoral con acceso a fuentes de agua potable y servicios de saneamiento mejorados sigue siendo baja y muy inferior al promedio mundial, en especial en las zonas rurales.

70. En relación con el Objetivo 7 (Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos), el porcentaje de la población con acceso a la electricidad y la intensidad energética aumentó durante el período que se examina.

71. Con respecto al Objetivo 9 (Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación), se ha registrado un crecimiento continuo del transporte aéreo de pasajeros y carga desde 2014 y el valor añadido manufacturero como porcentaje del PIB total aumentó ligeramente entre 2014 y 2017.

72. Con respecto al Objetivo 13 (Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos), es motivo de grave preocupación que los países en desarrollo sin litoral sigan siendo muy vulnerables a los impactos negativos del cambio climático, que están exacerbando la sequía, la desertificación, la degradación de las tierras y el derretimiento de los glaciares. La trágica pérdida de vidas y medios de subsistencia causados recientemente por el ciclón Idai es un severo recordatorio de la vulnerabilidad de los países en desarrollo sin litoral. Se necesitan urgentemente recursos adicionales para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a preparar y ejecutar planes de adaptación nacionales.

73. Con respecto al Objetivo 14 (Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible), los países en desarrollo sin litoral han avanzado en la tarea de crear mayor conciencia de su derecho a utilizar los océanos, los mares y los recursos marinos, y a realizar actividades en la zona internacional de los fondos marinos.

74. En cuanto al Objetivo 15 (Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad), las tendencias históricas muestran un aumento progresivo de la deforestación en los países en desarrollo sin litoral, que continuó durante el período del Programa de Acción de Viena.

75. En lo que respecta al Objetivo 10 (Reducir la desigualdad en los países y entre ellos) y al Objetivo 17 (Fortalecer los medios de implementación y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible), los flujos de AOD a los países en desarrollo sin litoral aumentaron un 17 % entre 2014 y 2017. El servicio total de la deuda como porcentaje de las exportaciones aumentó del 19 % en 2014 al 24,5 % en 2017, y existe una creciente preocupación por el sobreendeudamiento, en particular entre los países en desarrollo sin litoral de África.

V. Seguimiento y examen

76. La Oficina de la Alta Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo siguió coordinando las actividades del sistema de las Naciones Unidas para facilitar la ejecución eficaz del Programa de Acción de Viena. Durante el período que se examina, la Oficina convocó reuniones de grupos consultivos interinstitucionales en las que se examinó cómo apoyar de manera más coordinada la ejecución del Programa de Acción de Viena y los preparativos para su examen de mitad de período.

77. En el período que se examina, la Oficina de la Alta Representante organizó reuniones para promover el Programa de Acción y crear conciencia, apoyar el aprendizaje entre pares y el intercambio de mejores prácticas y fomentar la coherencia en la ejecución del Programa de Acción de Viena y la Agenda 2030. Varias de esas reuniones también se organizaron en el contexto del examen de mitad de período del Programa de Acción de Viena. Se celebraron tres reuniones regionales de examen (Europa y Asia, África y América Latina); una reunión de ministros de los países en desarrollo sin litoral sobre comercio y una sobre transporte; eventos temáticos previos relacionados con la Reunión Ministerial de los Países en Desarrollo sin Litoral sobre

Comercio y Transporte; la conferencia inaugural del Grupo Internacional de Estudios para los Países en Desarrollo sin Litoral; una reunión sobre cómo acelerar la energía sostenible para todos en los países en desarrollo sin litoral; una reunión de grupo de expertos para promover la ciencia, la tecnología, la innovación y las políticas en aras de lograr la transformación económica estructural y el desarrollo sostenible en los países en desarrollo sin litoral; y actos paralelos con los asociados sobre la energía, la conectividad de la TIC, la facilitación del comercio, la inversión extranjera directa, la migración y el cambio climático. La Oficina también prestó apoyo sustantivo al grupo de los países en desarrollo sin litoral en la formulación de la posición del grupo y en el contexto de las negociaciones sobre los documentos finales en el seguimiento de los marcos mundiales.

78. La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico ha estado examinando la ejecución del Programa de Acción Regional para la Conectividad del Transporte Sostenible en Asia y el Pacífico, en particular la fase I (2017-2021), que incluye la atención a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral. Durante el período que se examina, la Comisión organizó varias actividades sectoriales de fomento de la capacidad que beneficiaron a esos países, con el objetivo de: mejorar la sostenibilidad de la conectividad del transporte; mejorar la conectividad del transporte entre Asia y Europa; mejorar la seguridad vial y la movilidad urbana; desarrollar carreteras, ferrocarriles y puertos secos; y facilitar las operaciones de transporte intermodal y transfronterizo.

79. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe ha elaborado diversos instrumentos técnicos para la toma de decisiones, recomendaciones para políticas de logística coordinadas a nivel regional y acciones orientadas a la construcción institucional, la promoción del diálogo regional y el establecimiento de indicadores de integración logística para promover la integración y el desarrollo sostenible en la región.

80. La Comisión Económica para Europa colabora con los países en desarrollo sin litoral de Asia Central en esferas de cooperación que incluyen la elaboración de hojas de ruta nacionales para la facilitación del comercio, el establecimiento de órganos nacionales de facilitación del comercio, la adopción de normas internacionales sobre comercio electrónico, la implantación de ventanillas únicas y la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

81. La Comisión Económica para África prestó la asistencia técnica pertinente para abordar las limitaciones de los países en desarrollo sin litoral de manera integral, facilitó el establecimiento de la Alianza de Gestión de los Corredores de Transporte de África, realizó labores analíticas para evaluar la integración regional en África y prestó apoyo a los Estados Miembros en las negociaciones sobre la Zona de Libre Comercio Continental Africana.

82. La Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial prestó apoyo, concretamente para fomentar la capacidad comercial de crear actividades generadoras de ingresos, desarrollar agroempresas y agroindustrias, fomentar la utilización de la energía renovable, promover métodos de producción más limpios y la eficiencia energética, promover la protección del medio ambiente y fomentar las alianzas entre múltiples interesados.

83. La Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS) ejecutó proyectos en muchos países en desarrollo sin litoral en apoyo del Programa de Acción de Viena, incluida la labor en las esferas de la eficiencia del transporte y el tránsito, la comunicación digital y la infraestructura energética.

84. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo prestó apoyo a los países en desarrollo sin litoral para aplicar las prioridades del Programa de Acción de Viena y la Agenda 2030, mediante la estrategia de transversalización, aceleración y apoyo a las políticas, la provisión de plataformas para el intercambio de conocimientos, la labor de promoción y la ampliación de las alianzas, y programas de apoyo a la financiación de actividades relativas a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

85. La UNCTAD prestó apoyo a los países en desarrollo sin litoral y a los países en desarrollo de tránsito para aplicar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC mediante el Sistema Aduanero Automatizado, que facilita el despacho de aduanas en 23 países en desarrollo sin litoral. La UNCTAD también prestó apoyo en materia de fomento de la capacidad a los comités nacionales de facilitación del comercio para fomentar la capacidad productiva y la ciencia y la tecnología.

86. El Departamento de Asuntos Económicos y Sociales prestó apoyo a los países en desarrollo sin litoral en materia de transporte sostenible en el contexto de la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible y acceso a financiación para la gestión forestal sostenible.

87. En los últimos cuatro años, el Centro de Comercio Internacional ha puesto en marcha 29 proyectos nacionales y 5 proyectos regionales en los países en desarrollo sin litoral, que incluyen la integración de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas en las cadenas de valor, el fomento de la capacidad de las mujeres y los jóvenes para participar en el comercio internacional, y la facilitación de intercambios entre compradores y vendedores.

88. La Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres elaboró el mecanismo de seguimiento del Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 a fin de hacer un seguimiento de los progresos realizados en relación con las siete metas mundiales del Marco de Sendái y los Objetivos de Desarrollo Sostenible en materia de reducción del riesgo de desastres. Al 1 de mayo de 2019, 24 países en desarrollo sin litoral estaban utilizando el mecanismo de seguimiento.

89. La Unión Internacional de Telecomunicaciones llevó a cabo un análisis sustantivo y prestó asistencia técnica para mejorar la conectividad de la TIC en los países en desarrollo sin litoral.

90. La Organización Mundial de la Propiedad Intelectual facilitó el establecimiento de centros de apoyo a la tecnología y la innovación, realizó actividades de capacitación tecnológica y en materia de recursos humanos y ejecutó su proyecto sobre transferencia de tecnología apropiada para el desarrollo en cuatro países en desarrollo sin litoral.

91. La Organización de Aviación Civil Internacional celebró una serie de seminarios mundiales y regionales, incluso en los países en desarrollo sin litoral, para facilitar la ejecución del Programa de Identificación de Viajeros, que proporciona el marco para lograr mejoras significativas en materia de seguridad y facilitación de la aviación.

92. La OMC siguió prestando apoyo a la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, incluso en los países en desarrollo sin litoral. La Oficina de la Alta Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, la OMC y otros organismos organizaron un taller sobre cooperación entre los organismos de fronteras para los países de habla inglesa de la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo. La OMC también puso en marcha el Mecanismo para el Acuerdo de Facilitación del Comercio, que concede subvenciones a los miembros que tienen dificultades para obtener asistencia de otras instancias. También pueden beneficiarse del programa los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito.

93. La Organización Mundial de Aduanas siguió contribuyendo a mejorar los sistemas de tránsito de los países en desarrollo sin litoral mediante el establecimiento de normas para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros, proyectos de creación de capacidad y una mejor cooperación y coordinación con los asociados para el desarrollo.
94. El Fondo Común para los Productos Básicos se esforzó por promover la transformación económica estructural en los países en desarrollo sin litoral. Durante el período que se examina, el Fondo recibió propuestas de proyectos procedentes de 14 países en desarrollo sin litoral y se aprobaron 16 proyectos para recibir apoyo financiero por un valor total de 45,2 millones de dólares.
95. El Grupo del Banco Mundial prestó apoyo a 30 de los 32 países en desarrollo sin litoral y actualmente mantiene activos 48 proyectos de préstamo en 24 países en desarrollo sin litoral, por un valor de 10.800 millones de dólares. Las principales esferas de apoyo son las autopistas y carreteras (40 %), las telecomunicaciones (20 %), la administración pública (16 %), y los ferrocarriles (10 %).
96. El Banco Interamericano de Desarrollo prestó apoyo al Estado Plurinacional de Bolivia y el Paraguay, y durante el período 2014-2018 aprobó sus proyectos de desarrollo y mantenimiento de infraestructuras por valor de 517 y 654 millones de dólares respectivamente.
97. El Banco Asiático de Desarrollo asignó 4.300 millones de dólares en concepto de préstamos y subvenciones a los países en desarrollo sin litoral en el período 2015-2017, cifra que representa alrededor del 32 % del total dedicado por el Banco al apoyo a la integración y la cooperación regional. Más del 85 % de ese volumen de préstamos se destinó a los sectores del transporte y la energía.
98. El Banco Africano de Desarrollo prestó apoyo a proyectos de infraestructura que promueven la integración regional, como carreteras, energía, puertos marítimos y puestos fronterizos de ventanilla única. El Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo invirtió en proyectos de infraestructura de transporte, energía y generación de electricidad en los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia.
99. La Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa organizó actividades de creación de capacidad y formación específica sobre diversos aspectos de la facilitación del comercio, el desarrollo del transporte de tránsito y la reglamentación aduanera y fronteriza en 2017 en Asia Central.
100. La International Road Transport Union sigue creando conciencia y realizando esfuerzos para fomentar la capacidad de los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito para aplicar el Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR.
101. El Grupo Internacional de Estudios para los Países en Desarrollo sin Litoral llevó a cabo un estudio analítico sobre las cuestiones prioritarias de esos países.

VI. Conclusiones y recomendaciones

102. Los países en desarrollo sin litoral afrontan desafíos especiales relacionados con su falta de acceso territorial directo al mar y con su lejanía y aislamiento de los mercados mundiales. En los últimos cinco años, se ha dibujado un panorama desigual, con progresos tangibles en la ejecución del Programa de Acción de Viena en algunas esferas y limitados en otras. Persisten muchos desafíos a la plena ejecución del Programa de Acción de Viena. El elevado grado de aceptación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC por parte de los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito y el marcado aumento de la

integración y la cooperación regionales, como lo demuestran la Unión Económica Euroasiática, la Zona de Libre Comercio Continental Africana, la Iniciativa de la Franja y la Ruta y varios acuerdos multilaterales, indican que es posible mejorar aún más el tiempo de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y contribuir a la implementación de la Agenda 2030. En algunas regiones se observaron mejoras en el rendimiento de los corredores viarios y ferroviarios. En el período que se examina, se registró un crecimiento de los puertos secos y se hicieron progresos para mejorar y ampliar las infraestructuras de transporte por carretera y ferrocarril en todas las regiones con países en desarrollo sin litoral, así como para mejorar el acceso a la energía y a las TIC. Sin embargo, se necesita más apoyo para que las infraestructuras de transporte de los países en desarrollo sin litoral sean comparables a los estándares mundiales.

103. La participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial de mercancías sigue siendo inferior al 1 % y esos países han avanzado poco en la transformación económica estructural y la diversificación de sus economías. Aunque durante el período que se examina los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito han adoptado cada vez más medidas de facilitación del comercio, como puestos fronterizos de ventanilla única, ventanillas únicas y medidas de otro tipo, aún les queda mucho por hacer para aplicar plenamente el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

104. La insuficiencia de recursos financieros y la limitada capacidad son algunas de las principales dificultades que encaran los países en desarrollo sin litoral en sus esfuerzos por ejecutar el Programa de Acción de Viena y lograr el crecimiento sostenido y el desarrollo sostenible. La capacidad de esos países para atraer y retener inversiones, incluida la inversión extranjera directa, sigue siendo un problema que es necesario abordar en su totalidad. Aunque la AOD ha aumentado durante el período que se examina, esta se concentra en unos pocos países en desarrollo sin litoral y por ello se necesitan más recursos para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030.

105. El otro desafío clave ha sido la falta de datos fiables y periódicos que sirvan de base para la formulación de políticas y el seguimiento, en particular sobre las infraestructuras de transporte, los costos del comercio y las medidas de facilitación del tránsito y el comercio. Otros desafíos a nivel nacional son la coordinación insuficiente, la falta de recursos financieros para las infraestructuras que conectan con los países de tránsito y la falta de capacidad para diseñar proyectos de infraestructura viables desde el punto de vista financiero.

106. Los países en desarrollo sin litoral se han esforzado por alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, pero su avance es lento, ya que la mayor parte de ellos están por debajo de los promedios de todos los países en desarrollo y del resto del mundo. En el contexto de la resolución [72/279](#) de la Asamblea General sobre el nuevo posicionamiento del sistema de las Naciones Unidas para el desarrollo, es fundamental que el sistema de las Naciones Unidas para el desarrollo, una vez reformado, preste un mayor apoyo a los países en desarrollo sin litoral en la ejecución del Programa de Acción de Viena y de la ambiciosa Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, a fin de garantizar que nadie se quede atrás.

107. La movilización de financiación adicional es crucial para aumentar las inversiones en el desarrollo y mantenimiento de infraestructuras resilientes y sostenibles, así como en la facilitación y el crecimiento del comercio, la transformación estructural y los esfuerzos para superar las vulnerabilidades

internas y externas. Aunque los países en desarrollo sin litoral han realizado esfuerzos considerables para movilizar recursos internos, existen enormes lagunas de financiación. Es importante que la comunidad internacional preste más apoyo en forma de AOD, cooperación Sur-Sur y cooperación triangular, así como de inversión extranjera directa. Los bancos multilaterales y regionales de desarrollo deberían proporcionar financiación destinada específicamente a la infraestructura de los países en desarrollo sin litoral y ayudar a esos países y a los países en desarrollo de tránsito a diseñar proyectos de infraestructura y transporte financieramente viables y respetuosos con el medio ambiente. Deberían utilizarse otras formas de cooperación internacional para el desarrollo, asociaciones entre los sectores público y privado, préstamos en condiciones preferenciales y no preferenciales, financiación mixta, instrumentos de mitigación de riesgos, estructuras de financiación mancomunada y otros enfoques innovadores.

108. La asistencia técnica y el apoyo al desarrollo de la capacidad de los países en desarrollo sin litoral son esenciales en varios ámbitos, a saber: la adhesión a los acuerdos internacionales y regionales pertinentes y su ratificación y aplicación efectivas, como el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC; la formulación y aplicación de políticas y estrategias eficaces, específicas y de calidad, incluidas las políticas industriales, que promuevan la adición de valor, la industrialización de la agricultura y la diversificación de su base productiva y de exportación; la promoción de la innovación y un mayor uso y adaptación de la tecnología; una mayor movilización de los recursos nacionales para prevenir y combatir los flujos financieros ilícitos y obtener acceso a la financiación disponible; el fortalecimiento de un entorno propicio para las inversiones; y los esfuerzos de integración regional.

109. Los asociados para el desarrollo, el sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales deberían ayudar a los países en desarrollo sin litoral a fortalecer sus sistemas estadísticos nacionales, a fin de que puedan mejorar la generación periódica de datos y el análisis estadístico, en particular con respecto a los indicadores del Programa de Acción de Viena en materia de transporte y los objetivos específicos de mejorar el tránsito, y apoyar así el seguimiento y la evaluación efectivas de la ejecución del Programa de Acción de Viena.

110. Los países en desarrollo sin litoral, en cooperación con los países en desarrollo de tránsito, deben seguir elaborando y aplicando medidas de facilitación del comercio para simplificar las operaciones de cruce de fronteras, aplicar sistemas conjuntos de gestión de fronteras y armonizar las normas, los procedimientos y la documentación aduaneros y de otro tipo en materia de cruce de fronteras con miras a garantizar un comercio transfronterizo más rápido y más barato. Para facilitar la prestación de asistencia en el marco del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, los países en desarrollo sin litoral deben indicar sus necesidades de capacidad en relación con las medidas notificadas con arreglo a la categoría C del Acuerdo.

111. Se alienta a los países en desarrollo sin litoral a que adopten las medidas necesarias para aumentar su participación en el comercio electrónico implantando políticas que faciliten el desarrollo de la infraestructura necesaria para hacer efectivo dicho comercio.

112. Los países en desarrollo sin litoral deberían mejorar el entorno jurídico y normativo para que el sector privado contribuya en mayor medida a la aplicación acelerada del Programa de Acción de Viena, en particular las microempresas y las pequeñas y medianas empresas. Los asociados para el

desarrollo deberían prestar asistencia técnica y financiera y en materia de capacitación para apoyar esa labor.

113. Los países en desarrollo sin litoral deberían seguir mirando más allá de las cuestiones comerciales y explorar el potencial de la cooperación regional en proyectos conjuntos de infraestructura, facilitación del comercio y el transporte y otras esferas, como la investigación y el desarrollo.

114. Los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito deberían esforzarse por promover un enfoque integrado y sostenible de la gestión de los corredores internacionales de transporte para promover la conectividad a nivel regional.

115. Los asociados para el desarrollo, el sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales deberían apoyar los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral por aumentar su resiliencia, redoblar los esfuerzos para hacer frente al cambio climático y aumentar las inversiones en la reducción del riesgo de desastres, incluida la preparación para casos de desastre, la alerta temprana y la acción temprana.

Anexo

Cuadros estadísticos

Cuadro 1

Producto interno bruto, tasa de crecimiento, asistencia oficial para el desarrollo e inversión extranjera directa

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>PIB (a valores constantes de 2010, en miles de millones de dólares de los EE. UU.)</i>		<i>Crecimiento del PIB real (porcentaje)</i>		<i>Asistencia oficial para el desarrollo (a valores constantes de 2017, en millones de dólares de los EE. UU.)</i>		<i>Flujos de inversión extranjera directa (millones de dólares de los EE. UU.)</i>	
	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>
Afganistán	21,27	22,17	3,06	2,5	4 676	3 804	44	54
Armenia	11,85	13,17	3,64	7,49	242	256	404	246
Azerbaiyán	57,91	56,78	2,8	0,11	198	116	4 430	2 867
Bhután	1,94	2,37	5,75	6	119	119	32	10
Bolivia (Estado Plurinacional de)	24,48	27,88	5,46	4,2	613	949	657	725
Botswana	16,43	17,24	4,15	2,36	97	102	515	401
Burkina Faso	11,25	13,16	4,33	6,32	1 035	890	356	486
Burundi	2,41	2,47	4,24	0	466	428	47	0
Chad	12,62	12,35	3,4	-3,14	357	648	-676	335
Eswatini	5,16	5,35	1,93	2	83	147	26	-137
Etiopía	39,44	52,04	10,26	11,11	3 276	4 121	1 855	3 586
Kazajstán	186,5	198,4	4,21	4,03	80	59	8 406	4 634
Kirguistán	5,86	6,64	4,02	4,58	537	461	248	94
Lesotho	2,84	2,93	3,12	-1,56	102	147	162	135
Macedonia del Norte	10,22	10,94	3,63	0,24	188	150	272	256
Malawi	8,19	9,12	6,21	5,08	850	1 515	599	277
Malí	14,76	18,47	7,79	6,94	1 118	1 358	144	266
Mongolia	11,41	12,42	7,89	5,07	295	764	337	1 494
Nepal	19,47	21,72	5,99	7,5	791	1 268	30	198
Níger	7,41	8,5	7,53	4,89	832	1 223	822	334
Paraguay	24,67	27,55	4,72	4,28	58	143	412	356
República Centroafricana	1,37	1,56	1,04	4,33	549	508	3	17
República de Moldova	7,06	7,68	4,79	4,53	479	241	343	214

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>PIB (a valores constantes de 2010, en miles de millones de dólares de los EE. UU.)</i>		<i>Crecimiento del PIB real (porcentaje)</i>		<i>Asistencia oficial para el desarrollo (a valores constantes de 2017, en millones de dólares de los EE. UU.)</i>		<i>Flujos de inversión extranjera directa (millones de dólares de los EE. UU.)</i>	
	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>
República Democrática Popular Lao	9,91	12,16	7,61	6,89	437	480	721	813
Rwanda	7,63	9,34	7,62	6,1	949	1 225	459	366
Sudán del Sur	11,95	12,76	22,24	1,26	1 833	2 183	44	80
Tayikistán	7,12	8,64	6,69	7,08	324	317	289	141
Turkmenistán	34,97	42,1	10,35	6,47	31	29	3 830	2 314
Uganda	23,55	26,81	4,55	5	1 521	2 008	1 059	700
Uzbekistán	54,02	65,09	8,01	5,18	300	638	757	96
Zambia	25,32	27,99	4,69	3,52	926	1 036	1 489	1 091
Zimbabwe	14,48	15,26	2,13	3,01	691	726	545	289
Total/promedio	21,67	24,1	5,58	4,47	24 052	28 059	28 659	22 738

Fuente: División de Estadística del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Secretaría, Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos y UNCTADstat.
Abreviación: PIB, producto interno bruto.

Cuadro 2
Líneas ferroviarias, transporte aéreo, acceso a la electricidad y tecnología de la información y las comunicaciones

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Líneas de ferrocarril, total (km)</i>		<i>Transporte aéreo, salidas registradas de compañías aéreas</i>		<i>Acceso a la electricidad (porcentaje de población)</i>		<i>Proporción de personas que utilizan Internet</i>		<i>Abonados de telefonía celular-móvil por cada 100 habitantes</i>	
	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>
Afganistán	–	–	25 920	23 682	89,5	97,7	7	11,4	56,2	67,4
Armenia	–	686	0	–	100	100	54,6	69,7	119	119
Azerbaiyán	2 066	2 132	21 910	25 365	100	100	75	79	111	103
Bhután	–	–	8 772	7 927	91,5	97,7	30,3	48,1	80,4	90,5
Bolivia (Estado Plurinacional de)	–	–	51 017	47 566	90	91,8	34,6	43,8	98,9	99,2
Botswana	–	–	8 304	6 901	56,1	62,8	36,7	41,4	157,3	141,4
Burkina Faso	518	518	3 672	3 863	19,2	25,5	9,4	15,9	71	93,5
Burundi	–	–	–	–	7	9,3	1,4	5,6	32,3	54,5
Chad	–	–	72	–	8,5	10,9	2,9	6,5	38,7	42,7
Eswatini	–	–	–	–	65	73,5	26,2	30,3	70,8	76,9
Etiopía	–	–	71 166	99 263	27,2	44,3	7,7	18,6	31,3	37,7
Kazajistán	14 767	16 040	71 220	65 009	100	100	66	76,4	163,5	146,6
Kirguistán	424	424	17 388	27 097	99,8	100	28,3	38,2	131	121,9
Lesotho	–	–	–	–	27,8	33,7	22	29,8	99,7	70,9
Macedonia del Norte	699	683	–	–	100	100	68,1	76,3	107,1	96,4
Malawi	–	–	1 644	2 327	11,9	12,7	5,8	13,8	33	41,7
Malí	–	–	0	–	33	43,1	7	12,7	138,6	118,8
Mongolia	1 823	1 810	5 706	5 277	81,2	85,9	19,9	23,7	103,5	126,4
Nepal	–	–	19 560	33 767	84,9	95,5	15,4	21,4	81,3	123,2
Níger	–	–	407	471	16,5	20	1,2	10,2	43	40,9
Paraguay	–	–	5 496	3 476	99	99,3	43	61,1	111,5	109,6
República Centroafricana	–	–	–	–	21,3	30	3,6	4,3	25,6	25,2
República de Moldova	1 156	1 151	8 400	14 116	100	100	67	76,1	91,8	90,4
República Democrática Popular Lao	–	–	12 732	9 731	83,1	93,6	14,3	25,5	70,2	54,1
Rwanda	–	–	12 096	4 593	19,8	34,1	10,6	21,8	68,3	72,2
Sudán del Sur	–	–	–	–	15,2	25,4	4,5	8	24,9	22,2

	<i>Líneas de ferrocarril, total (km)</i>		<i>Transporte aéreo, salidas registradas de compañías aéreas</i>		<i>Acceso a la electricidad (porcentaje de población)</i>		<i>Proporción de personas que utilizan Internet</i>		<i>Abonados de telefonía celular-móvil por cada 100 habitantes</i>	
	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>										
Tayikistán	597	620	7 985	5 283	99,4	99,3	17,5	22	95,7	111
Turkmenistán	3 115	3 840	6 068	11 068	100	100	12,2	21,3	131,8	162,8
Uganda	–	–	6 864	4 233	20,4	22	16,9	23,7	52,4	58,2
Uzbekistán	4 202	4 642	23 149	21 730	100	100	35,5	52,3	70,9	76
Zambia	–	–	8 050	9 020	27,9	40,3	19	27,9	64,8	78,6
Zimbabwe	–	–	3 730	3 444	32,3	40,4	16,4	27,1	76,6	85,3
Total/promedio	29 367	32 546	401 328	435 209	49,5	56,3	17,3	25,7	66,1	72,1

Fuente: Banco Mundial, base de datos de los indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Cuadro 3
Exportaciones e importaciones de mercancías y contribuciones sectoriales a la economía

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Proporción de las exportaciones de mercancías en el comercio mundial (porcentaje)</i>		<i>Valor añadido manufacturero (porcentaje del PIB)</i>		<i>Valor añadido de la agricultura, la silvicultura y la pesca, (porcentaje del PIB)</i>		<i>Valor añadido del sector servicios (porcentaje del PIB)</i>	
	<i>2014</i>	<i>2018</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>
Afganistán	0,003	0,004	11,48	11,1	22,14	20,47	52,99	52,66
Armenia	0,008	0,012	9,67	10,23	18,07	14,94	47,41	51,32
Azerbaiyán	0,149	0,11	4,71	4,72	5,32	5,63	33,62	37,48
Bhután	0,003	0,003	8,12	7,25	16,77	17,37	37,23	37,15
Bolivia (Estado Plurinacional de)	0,065	0,046	9,74	10,49	9,74	11,59	41,47	48,74
Botswana	0,045	0,031	5,31	5,13	2,09	1,99	55,7	58,4
Burkina Faso	0,013	0,017	6,27	5,49	31,36	28,66	40,33	55,13
Burundi	0,001	0,001	–	–	34,96	–	39,13	–
Chad	0,022	0,01	2,69	–	50,65	49,13	31,09	33,9
Eswatini	0,011	0,009	30,79	30,09	9,46	8,36	49,8	53,39
Etiopía	0,018	0,014	3,99	5,59	38,52	34	39,89	36,92
Kazajistán	0,419	0,313	10,32	11,2	4,33	4,36	54,84	57,42
Kirguistán	0,01	0,009	13,68	15,1	14,72	12,33	50,61	50,38
Lesotho	0,004	0,006	11,99	13,73	5,62	6,12	54,44	52,52
Macedonia del Norte	0,026	0,035	10,95	12,68	10,18	7,89	53,83	54,62
Malawi	0,007	0,005	9,55	9,37	28,7	26,1	49,8	52,43
Malí	0,015	0,015	–	–	37,46	38,35	37,31	37,55
Mongolia	0,03	0,036	8,78	9,04	13,34	10,35	45,82	42,28
Nepal	0,005	0,004	5,75	5,07	30,27	26,24	48,65	51,6
Níger	0,008	0,007	6,3	5,71	36,71	39,65	36,93	38,31
Paraguay	0,051	0,046	18,81	19,95	11,68	10,31	47,1	48,04
República Centroafricana	0,001	0,001	7,77	–	40,59	39,63	39,66	39,31
República de Moldova	0,012	0,014	11,63	–	13,05	–	54,49	–
República Democrática Popular Lao	0,014	0,027	8,43	7,48	17,85	16,2	44,16	41,53
Rwanda	0,004	0,006	5,89	5,93	28,75	30,96	47,16	46,38
Sudán del Sur	–	–	–	–	–	–	–	–

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Proporción de las exportaciones de mercancías en el comercio mundial (porcentaje)</i>		<i>Valor añadido manufacturero (porcentaje del PIB)</i>		<i>Valor añadido de la agricultura, la silvicultura y la pesca, (porcentaje del PIB)</i>		<i>Valor añadido del sector servicios (porcentaje del PIB)</i>	
	<i>2014</i>	<i>2018</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>
Tayikistán	0,005	0,006	7,52	–	23,46	–	40,56	–
Turkmenistán	0,092	0,051	–	–	8,3	–	–	–
Uganda	0,012	0,016	8,51	8,59	25,07	24,58	47,13	47,11
Uzbekistán	0,061	0,058	–	–	17,27	16,99	44,34	39,85
Zambia	0,051	0,046	6,82	7,55	6,78	6,75	53,51	52,19
Zimbabwe	0,02	0,023	12,59	11,02	8,75	8,34	57,59	60,59
Total/promedio	1,19	0,98	9,04	9,59	14,31	15,58	47,26	48,34

Fuente: UNCTADstat y Banco Mundial.
Abreviación: PIB, producto interno bruto.