



Asamblea General

Distr. general
17 de julio de 2013
Español
Original: inglés

Sexagésimo octavo período de sesiones

Tema 22 b) de la lista preliminar*

Grupos de países en situaciones especiales:

Conferencia de examen global decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty

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

Informe del Secretario General

Resumen

El presente informe se ha elaborado en cumplimiento de la resolución [67/222](#) de la Asamblea General, en la que la Asamblea solicitó al Secretario General que presentase en el marco de su sexagésimo octavo período de sesiones un informe sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y sobre los avances realizados en el proceso preparatorio de la conferencia de examen global decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty.

* A/68/50.



I. Introducción

1. El Programa de Acción de Almaty: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito fue aprobado en 2003 a modo de respuesta de la Naciones Unidas a la creciente necesidad de prestar atención a los problemas especiales en materia de desarrollo de los 31 países en desarrollo sin litoral. El presente informe ofrece datos actualizados sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty, centrándose en las principales esferas prioritarias y el estado del proceso preparatorio para la conferencia de examen global decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty, que se celebrará en 2014. El informe incluye recomendaciones normativas a modo de conclusión e incorpora un anexo estadístico.

II. Resumen de los desafíos en materia de desarrollo a los que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral y evolución reciente de las condiciones económicas y sociales

2. La ausencia de acceso directo al mar desde su territorio y la lejanía y el aislamiento respecto de los principales mercados internacionales genera en los países en desarrollo sin litoral una fuerte dependencia hacia los países de tránsito para el comercio marítimo. Asimismo, han de lidiar con pasos transfronterizos adicionales, procedimientos de tránsito engorrosos, sistemas logísticos de ineficientes, instituciones débiles e infraestructuras deficientes, que incrementan de forma considerable los costes totales de los servicios de transporte y los de otras operaciones comerciales. Estos costes elevados suponen una limitación significativa de la actividad comercial, tienen una repercusión directa negativa en el crecimiento económico de los países y, en consecuencia, en su capacidad para fomentar el desarrollo social y la sostenibilidad ambiental.

3. La ausencia de litoral dificulta la plena participación en el comercio internacional y minimiza las ventajas comparativas. En un estudio reciente, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo utilizó métodos econométricos para calcular de forma empírica el coste total de la ausencia de litoral en materia de desarrollo atendiendo a las dimensiones sociales y económicas. Este estudio reveló que la ausencia de litoral provocaba que el nivel de desarrollo en los países en desarrollo sin litoral fuera, de media, un 20% inferior al desarrollo que habrían obtenido de haber tenido litoral. En 2010, el volumen comercial de los países en desarrollo sin litoral fue apenas un 61% del de los países ribereños, mientras que los costes de transporte de los países en desarrollo sin litoral fueron un 45% superiores a los de una economía ribereña representativa. En su publicación *Doing Business 2013: Regulaciones inteligentes para pequeñas y medianas empresas*, el Banco Mundial calculó que los costes básicos de importación y exportación de los países en desarrollo sin litoral prácticamente duplicaban los de los países de tránsito colindantes. En promedio, los países en desarrollo sin litoral gastan 3.040 dólares de los Estados Unidos en la exportación de un contenedor normalizado de carga, mientras que los países de tránsito solamente desembolsan 1.268 dólares. Del mismo modo, a los países en desarrollo sin litoral les cuesta

3.643 dólares importar un contenedor similar de mercancía, mientras a sus vecinos ribereños solamente 1.567 dólares (véase el cuadro 2).

4. Los problemas geográficos de los países en desarrollo sin litoral se ven agravados todavía más por los nuevos retos, como por ejemplo las perturbaciones de origen externo. Cuando la gran recesión tocó fondo en 2009, la tasa de crecimiento del producto interno bruto de los países en desarrollo sin litoral quedó en el 3,6%, notablemente por debajo de su media decenal del 6,1%. En 2010, la producción repuntó con fuerza hasta el 6,7%, pero se volvió a frenar hasta el 6% en 2011. Se esperaba que la desaceleración de la producción económica se prolongase aún más y la tasa de crecimiento prevista para 2012 era del 4,9%. Aunque el producto interno bruto per cápita subió ligeramente de 1.347 dólares en 2010 a una cantidad estimada de 1.464 dólares en 2012, el ritmo de crecimiento se volvió a ralentizar por tercer año consecutivo. Casi dos tercios de los países en desarrollo sin litoral presentan un producto interno bruto per cápita inferior a 1.000 dólares.

5. La ralentización de la tasa de crecimiento del producto interno bruto en 2012 evidencia los efectos de contagio asociados a la persistente crisis de deuda pública en la zona del euro, la doble recesión en las principales economías y la nimia demanda mundial de materias primas, en especial en los Estados Unidos de América, el Japón y Europa. Los nuevos retos, unidos al deterioro de las crisis actuales, como por ejemplo la demora al solventar los problemas principales, probablemente llevarán a un empeoramiento de los balances de los gobiernos y los bancos comerciales, incluidos aquellos de los países en desarrollo sin litoral. Aunque las previsiones apuntan a que el producto interno bruto de los países en desarrollo sin litoral seguirá creciendo, es improbable que alcance en un futuro próximo el ritmo anterior a la crisis de 2008.

6. El valor total añadido de la agricultura, la fabricación industrial y la exportación de bienes y servicios continúa disminuyendo. En el caso de la agricultura, por ejemplo, se calcula que el valor aportado ha bajado del 22,8% en 2001 al 18,2% en 2011. En porcentaje del producto interno bruto de los países en desarrollo sin litoral, el valor aportado por la industria manufacturera —indicador básico del nivel de industrialización— ha caído un 36% desde su máximo del 18,1% en 1992 hasta el 11,5% por ciento en 2011. Ilustra la desventaja geográfica el hecho de que este desplome industrial fuera más acusado en los países en desarrollo sin litoral que en un grupo comparable de países de tránsito en desarrollo, los cuales únicamente sufrieron una contracción del 7,5% en el mismo período. Además de ralentizar la diversificación económica, la desindustrialización merma la capacidad productiva y revierte las transformaciones estructurales, aislando aún más a los países en desarrollo sin litoral. Asimismo, impide su participación efectiva y significativa en las cadenas de valor a nivel mundial y en el comercio internacional.

7. La inflación básica en este grupo continúa oscilando de forma violenta. Tras dispararse del 5,9% en 2010 al 10,0% en 2011, se moderó en una media aproximada del 7,3% en 2012. Sin embargo, sigue en la franja de los dos dígitos en seis de estos países: Burundi, Etiopía, Malawi, Mongolia, Uganda y Uzbekistán. Entre las causas fundamentales cabe destacar la subida de precio de los alimentos provocada por las malas cosechas de cereales, el aumento de precio de los servicios públicos y los efectos indirectos de las políticas fiscales expansionistas de otros países.

8. Aunque los países en desarrollo sin litoral están avanzando en la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, cada vez son más los indicios que apuntan a que este grupo de países no habrá cumplido muchos de los Objetivos en 2015. Entre las intervenciones con éxito cabe destacar las destinadas a hacer crecer las tasas de supervivencia infantil en los países en desarrollo sin litoral. La tasa de mortalidad de niños menores de 5 años en todo el grupo de países ha caído considerablemente, desde el máximo de 121,5 por cada 1.000 nacidos vivos en 2000 hasta 80,9 por cada 1.000 nacidos vivos en 2011. No obstante, aún quedan grandes avances por realizar, ya que 15 países continúan presentando tasas de mortalidad infantil superiores a 150 por cada 1.000 nacidos vivos.

9. El empoderamiento de la mujer, si lo hacemos equivaler al porcentaje de mujeres diputadas, ha subido desde el 8,4% de 2000 al 20,2% en 2012. Los avances en la reducción de las disparidades entre los géneros en la educación han sido modestos, con una proporción de hombres y mujeres que han finalizado al menos la educación secundaria que pasó de 0,6 en 1990 a 0,7 en 2010. No obstante, si se ha logrado en cierta medida aumentar la cuota de participación femenina en la población activa. Para aquellos países en los que se conocen los datos, se calcula que la cuota se ha estancado en 0,8 desde 2000.

10. Al trabajar en pos de los Objetivos de Desarrollo del Milenio actuales y centrar la atención especialmente en el bienestar humano y la reducción de la pobreza, es importante garantizar que los nuevos programas de desarrollo incorporen firmemente las necesidades de los países en desarrollo sin litoral. En el contexto de los debates sobre el desarrollo después de 2015, debería prestarse una mayor atención a un desarrollo sostenible capaz de crear suficiente empleo digno y de atajar los problemas sociales y humanos, entre ellos las desigualdades geográficas y de género. Además, el nuevo programa de desarrollo deberá fomentar la transformación estructural, desarrollar la resiliencia y mitigar los efectos del cambio climático, la degradación de las tierras, la desertificación y otros desastres naturales.

III. Grado de cumplimiento de las prioridades del Programa de Acción de Almaty

A. Cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito

11. Los estudios indican que una proporción considerable de los costes de las operaciones comerciales guarda relación con infraestructuras inmateriales: procedimientos transfronterizos, políticas, legislaciones, procedimientos de tránsito, logística y regímenes normativos. Por ejemplo, a través de un estudio analítico que englobaba a Europa y Asia, la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) demostró que, aunque el transporte de mercancías por carretera fuera viable técnica y comercialmente, se veía notablemente limitado por la ausencia de normativas y procedimientos armonizados en las fronteras, los numerosos puestos de control, pasos fronterizos obsoletos, formalidades y comprobaciones aduaneras inadecuadas y procesos engorrosos en materia de visados para los conductores. La IRU calculó que cerca del 40% del tiempo destinado al transporte se perdía en las fronteras, mientras que los pagos extraoficiales suponían el 38% de los costes de transporte en la región.

12. Se hace necesaria la ratificación y la aplicación efectiva de los convenios y acuerdos internacionales en materia de transporte de tránsito y pasos fronterizos por parte de los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito con el fin de simplificar, armonizar y normalizar las operaciones de tránsito. Estos instrumentos desempeñan un gran papel a la hora de reducir las demoras y los costes asociados al tránsito. Entre los más de 50 convenios de las Naciones Unidas en materia de transporte internacional y facilitación del comercio, hay 7 especialmente relevantes para el comercio de tránsito y los puestos fronterizos de los países en desarrollo sin litoral. El ritmo de adhesión a estos convenios fundamentales ha sido lento, tal y como muestra el cuadro 1. Se debería hacer especial hincapié en apoyar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para que sean partes en estos importantes instrumentos jurídicos.

Cuadro 1

Estado de la adhesión o ratificación de algunas convenciones de las Naciones Unidas por parte de países en desarrollo sin litoral y de tránsito hasta enero de 2013

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

Fuente: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html

13. En Asia se han concretado recientemente una serie de acuerdos de facilitación del transporte a nivel subregional en relación con países en desarrollo sin litoral y de tránsito para fomentar el comercio y la integración. La negociación de los anexos del Acuerdo entre los Estados Miembros de la Organización de Cooperación de Shanghai sobre la Facilitación del Transporte Internacional por Carretera terminó en marzo de 2012. En 2013, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico aprobó el Acuerdo Intergubernamental sobre Puertos Secos a través de su resolución 69/7. Por su parte, los países africanos también están avanzando hacia la elaboración de un acuerdo intergubernamental para consolidar definitivamente la Carretera Transafricana y se espera lograr un acuerdo sobre el texto más adelante en 2013.

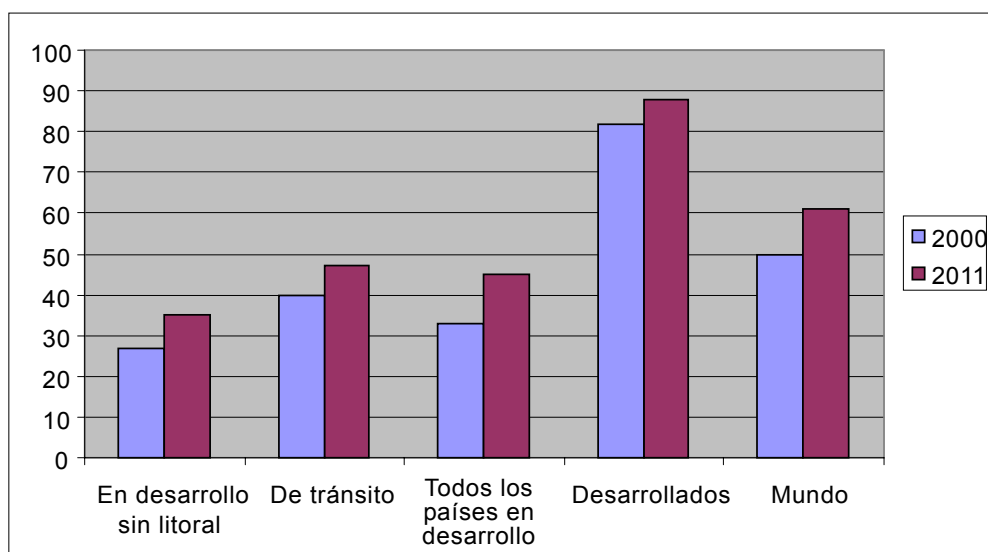
14. Los acuerdos bilaterales siguen siendo el instrumento preferente para la facilitación del transporte vial en tránsito, incluso en aquellas zonas que gozan de un alto grado de integración regional. Son necesarios para establecer disposiciones locales sobre, por ejemplo, procedimientos comunes y el horario de apertura de los puestos fronterizos. No obstante, un estudio reciente del Banco Mundial analizó más de 70 acuerdos bilaterales sobre transporte de mercancías por carretera y determinó que los tratados bilaterales demasiado complicados podían llegar a ser contraproducentes al añadir rigidez en la ejecución, apartarse de las mejores prácticas internacionales o incluso defender intereses creados. En esas situaciones, los acuerdos bilaterales minaban la eficiencia e incrementaban los costes de los servicios de transporte internacional por carretera. El Banco Mundial propuso que los Estados recibiesen la ayuda necesaria para adoptar un planteamiento más integral al formular los acuerdos bilaterales.

15. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito han ido implantando cada vez más medidas que reducen considerablemente las demoras y el coste de las operaciones en los pasos fronterizos mediante la armonización de normas, procedimientos y documentos aduaneros. Entre las medidas aplicadas se incluye la introducción de aplicaciones electrónicas modernas en el sistema TIR, el uso del Sistema Automatizado de Datos Aduaneros, los puestos fronterizos de parada única, los planes de seguros de responsabilidad civil para vehículos de motor y la eliminación de los cortes de carretera. Muchos países en desarrollo sin litoral han introducido o planean introducir sistemas de ventanilla única, entre los que se encuentran Armenia, Azerbaiyán, Burkina Faso, Kazajstán, Kirguistán, Mongolia, Nepal, el Paraguay, la República de Moldova, la República Democrática Popular Lao, Rwanda, Tayikistán, Uganda, Uzbekistán y Zambia. Varios países han dado a conocer resultados económicos positivos derivados de la implantación de dichos sistemas.

B. Desarrollo y mantenimiento de las infraestructuras

16. El porcentaje de vías pavimentadas en los países en desarrollo sin litoral ha aumentado desde 2000 pero sigue siendo bajo, ya que solamente existen nueve países con más del 50% pavimentado y únicamente son ocho los que tienen pavimentadas entre el 20% y el 49% de las carreteras. Al comparar con otros grupos de países, los países en desarrollo sin litoral presentan el porcentaje más bajo de vías pavimentadas, seguidos por los países de tránsito en desarrollo, tal y como muestra el gráfico I.

Gráfico I
Porcentaje de vías pavimentadas



Fuente: Base de datos de la División de Estadística.

17. En Asia se han realizado avances continuos en favor del desarrollo y mejora de la Red de Carreteras de Asia y la Red Ferroviaria Transasiática. Aunque desde 2004 se ha ido mejorando el nivel y la calidad de un 30% de las vías que conforman la Red de Carreteras de Asia a su paso por los países en desarrollo sin litoral, el 18% siguen sin cumplir con los estándares mínimos. La Red Ferroviaria Transasiática abarca más de 117.000 km y se ha mejorado en cierta medida conectando algunos de los tramos sueltos. Sin embargo, los retos principales siguen siendo poner en contacto los tramos aislados, que constituyen un 9% de la red, y armonizar las distintas normas en materia de infraestructuras, como por ejemplo los anchos de vía. Según los cálculos del Banco Asiático de Desarrollo, se necesita una cantidad anual de 290.000 millones de dólares de 2010 a 2020 para subsanar las deficiencias de las infraestructuras de transporte en Asia.

18. En África se han conseguido mayores avances con la Carretera Transafricana, que cuenta con nueve corredores y una longitud total de 54.120 km. Sin embargo, sigue marcada por las conexiones pendientes de realizar y por el mantenimiento deficiente de las secciones principales. Para ofrecer un nivel significativo de conectividad continental, se necesitan unos 100.000 km de carreteras regionales. La red ferroviaria africana, que cuenta con 74.775 km de longitud y se localiza principalmente en el África Meridional, presenta una densidad muy baja y disparidad en las normas técnicas. En estos momentos, en el marco de la Unión de Ferrocarriles Africanos, se están llevando a cabo nuevos proyectos para el desarrollo de vías ferroviarias que propugnan la implantación de un ancho de vía estándar.

19. El Programa de Desarrollo de la Infraestructura en África ha valorado en unos 24.400 millones de dólares la financiación necesaria para los proyectos de infraestructuras para el transporte vial y ferroviario que podrían ejecutarse en el marco del plan de acción sobre prioridades entre 2012 y 2020. En 2010, el Banco Mundial estimó que serían necesarios 93.000 millones de dólares anuales en los próximos 10 años para subsanar las deficiencias en las infraestructuras de África (entre ellas, el transporte, la energía, el agua y la tecnología de la información y las comunicaciones).

20. En América del Sur, el plan de actuación estratégico para el período de 2012 a 2022 del Consejo Sudamericano de Infraestructuras y Planificación tiene como objetivo mejorar la cartera de proyectos para la integración de las infraestructuras regionales sudamericanas. De los 531 proyectos aprobados en los ámbitos del transporte, la energía y las comunicaciones, con una inversión aproximada de 116.000 millones de dólares, 159 proyectos por un valor de 52.000 millones de dólares ya están en marcha, otros 309 por valor de 53.700 millones de dólares están en fase de evaluación y 63 proyectos ya se han finalizado por completo. Asimismo, el Consejo ha dado a conocer su compromiso de desarrollar una red regional de fibra óptica para mejorar las comunicaciones y reducir los costes.

21. El desarrollo de redes viales y ferroviarias debería complementarse con el desarrollo en paralelo de infraestructuras de apoyo junto a las carreteras y las vías férreas. Estas infraestructuras auxiliares no solo garantizarán la seguridad de carreteras y vías férreas, sino también la implicación de los negocios locales en los servicios ubicados junto a las redes viales y ferroviarias, lo que derivará en la creación de corredores de desarrollo. Los avances son constantes en relación con el establecimiento de puertos secos en países en desarrollo sin litoral de todas las regiones.

22. Por lo que respecta al transporte aéreo, el flete aéreo de mercancías ha aumentado en algunos países en desarrollo sin litoral, si bien con restricciones por el elevado precio del combustible. La demanda también se ve limitada por los costes, puesto que el precio del flete aéreo suele cuadruplicar o quintuplicar el del transporte por carretera y llega a ser entre 12 y 16 veces superior al del transporte marítimo. Además, el sector del transporte aéreo sigue encontrando obstáculos en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral porque exige que se destinen recursos considerables a la inversión, la modernización y el mantenimiento de las infraestructuras. Todos estos factores limitan el envío por aire de aquellas mercancías con un gran valor por unidad o cuya naturaleza es delicada, como puede ser el caso de documentos, productos farmacéuticos, prendas de ropa, artículos electrónicos y productos agrícolas o marisco de carácter perecedero.

23. Los países en desarrollo sin litoral han realizado notables progresos en telefonía móvil y el uso de Internet, tal y como ilustran los incrementos respectivos del 15% y el 24% de 2010 a 2011 (véase el anexo del cuadro 6). Sin perjuicio de estos avances recientes, los países en desarrollo sin litoral van por detrás del resto de países en desarrollo en materia de acceso a Internet de banda ancha, a pesar de que esta tecnología puede desempeñar un papel crucial para aumentar la conectividad mediante el estímulo de la competitividad empresarial y la facilitación del comercio internacional. Entre las prioridades de mejora de la tecnología de la información y las comunicaciones en los países en desarrollo sin litoral se incluyen el acceso a redes de cables de fibra óptica submarinos de gran capacidad que

permitan servicios de voz internacionales a precio reducido y el tendido de una red central de banda ancha que conecte ciudades y municipios dentro de los países, con los países colindantes y con las redes internacionales de cables submarinos de fibra óptica.

24. Las infraestructuras energéticas fiables, modernas y asequibles son vitales para reducir la demora en el tiempo de tránsito de los portes y para aumentar la capacidad productiva de los países en desarrollo sin litoral. Las tasas de electrificación varían enormemente entre los países en desarrollo sin litoral. Aunque en el último decenio se han conseguido logros notables en esta materia, queda mucho camino por recorrer para cubrir las necesidades básicas de infraestructura energética en la mayoría de estos países. Además, los últimos datos revelan que, de media, los países africanos sufrieron 8,6 cortes de corriente mensuales en 2012. Estos cortes se deben en gran medida a la ausencia de interconectividad regional de las redes eléctricas y a déficits de electricidad en los países afectados.

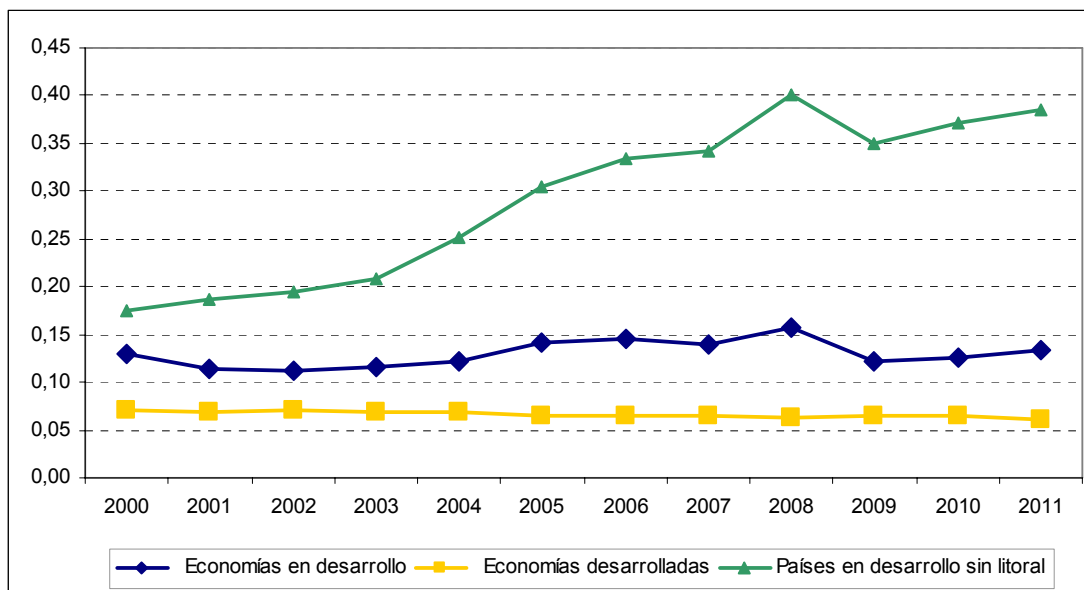
25. El sector público no se basta por sí solo para aportar la financiación necesaria para cubrir estas lagunas. Haría falta diseñar proyectos de cooperación regional y subregional, reforzar los presupuestos nacionales y la ayuda al desarrollo internacional y dotar de mayor protagonismo al sector privado en el desarrollo de infraestructuras. También es importante considerar mecanismos innovadores de financiación, como por ejemplo las alianzas público-privadas, los bonos de infraestructura y los bonos de la diáspora. Asimismo, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían plantearse iniciativas multisectoriales de infraestructuras compartidas (por ejemplo carreteras, energía y comunicaciones) para reducir las necesidades de financiación.

C. Comercio internacional y facilitación del comercio

26. Tras caer en picado en 2009, las exportaciones de mercancías procedentes de los países en desarrollo sin litoral crecieron un 31% y un 36% respectivamente en 2010 y 2011, y repuntaron con fuerza hasta alcanzar el máximo histórico de 224.000 millones de dólares. Los exportadores de combustible y minerales fueron los países en desarrollo sin litoral que registraron mayores ganancias. Sin embargo, se cree que el crecimiento de las exportaciones se ralentizó en 2012. Las importaciones de los países en desarrollo sin litoral subieron un 23% en 2011. Aunque, en líneas generales, las relaciones de intercambio de los países en desarrollo sin litoral han mejorado desde 2003, siete de estos países han sufrido un deterioro.

27. Los países en desarrollo sin litoral continúan al margen del comercio mundial, aunque su cuota en las exportaciones mundiales se duplicó entre 2003 y 2011 hasta llegar al 1,2%. No obstante, más de la mitad de las exportaciones de este grupo procedieron únicamente de dos países. La estructura de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral sigue caracterizándose por la dependencia de un número limitado de productos de exportación, en especial materias primas agrícolas y mineras, tal y como muestra el aumento del coeficiente de concentración de las exportaciones (véase el gráfico II). Por ejemplo, los productos básicos constituyen por sí solos más del 80% de las exportaciones de 10 países africanos en desarrollo sin litoral. En 2011, tres productos se bastaron para representar más del 70% de las exportaciones de 11 países en desarrollo sin litoral (véase el gráfico III).

Gráfico II
Índice de concentración de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral y otros grupos de países, 2000-2011



Fuente: Base de datos estadística de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

28. Además de la escasa diversificación de los productos de exportación, los países en desarrollo sin litoral se caracterizan también por una diversificación limitada de los mercados exportadores, como se puede apreciar en el gráfico III. De media, el 62% de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral se destinó únicamente a tres mercados, en comparación con el 48% de los países de tránsito.

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

31. Los principales países desarrollados y los países en desarrollo más adelantados continúan dispensando un trato arancelario preferente y favorable a las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral. Con la caída gradual de la mayor parte de aranceles, las medidas no arancelarias han resultado ser obstáculos más importantes para los países en desarrollo sin litoral que los propios aranceles. Según los estudios realizados por el Centro de Comercio Internacional, entre un 60% y un 75% de los exportadores en Burkina Faso, Malawi, el Paraguay y Rwanda se ven afectados por las medidas no arancelarias. El aumento de la capacidad nacional para reducir los efectos de los obstáculos no arancelarios debería constituir una prioridad para los países en desarrollo sin litoral con el fin de mejorar el acceso a los mercados y su participación en las cadenas de valor mundiales.

32. La facilitación del comercio se ha convertido en uno de los instrumentos normativos más importantes en el ámbito comercial para que los países en desarrollo sin litoral puedan obtener beneficios del comercio internacional. Muchos de estos países se han esforzado por mejorar la facilitación del comercio, pero 8 de los 10 países en los que el comercio transfronterizo reviste una mayor dificultad son países en desarrollo sin litoral. Con respecto a la exportación y la importación, los países en desarrollo sin litoral van a la zaga de los países de tránsito en lo que respecta al tiempo y los costes del tránsito (véase el cuadro 2). Aunque el tiempo medio de tránsito para los países en desarrollo sin litoral descendió entre 2006 y 2013, las variaciones siguen siendo considerables. Hace falta redoblar los esfuerzos para garantizar un comercio transfronterizo más rápido y menos costoso a través de, entre otras medidas, la armonización más completa de las formalidades y los procedimientos asociados con las aduanas, las fronteras y los tránsitos.

Cuadro 2
Facilidad del comercio transfronterizo, 2006 y 2013

	Número de documentos necesarios para exportaciones		Tiempo de tránsito para exportaciones (días)		Coste de exportación (dólares de los Estados Unidos por contenedor)	
	2006	2013	2006	2013	2006	2013
Promedio de países en desarrollo sin litoral	9	8	48	42	2.207	3.040
Promedio de países de tránsito	8	8	30	23	1.004	1.268

	Número de documentos necesarios para importaciones		Tiempo de tránsito para importaciones (días)		Coste de importación (dólares de los Estados Unidos por contenedor)	
	2006	2013	2006	2013	2006	2013
Promedio de países en desarrollo sin litoral	11	10	57	48	2.688	3.643
Promedio de países de tránsito	10	8	38	27	1.282	1.567

Fuente: Base de datos "Doing business" del Banco Mundial.

33. A nivel mundial, la pronta conclusión del acuerdo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre facilitación del comercio que se está negociando en estos momentos podría repercutir enormemente en los países en desarrollo sin litoral. El mandato básico de las negociaciones consiste en aclarar y mejorar los siguientes artículos del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio: artículo V, relativo a la libertad de tránsito; artículo VIII, relativo a los aranceles y formalidades para importación y exportación; y artículo X, relativo a la publicación y administración de las normativas en materia de comercio. El futuro acuerdo podría generar beneficios específicos para los países en desarrollo sin litoral reduciendo la complicación de los procedimientos fronterizos y aduaneros, disminuyendo los costes de tránsito y operación, aumentando la previsibilidad y agilizando el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías.

34. El proyecto más reciente de texto refundido sobre facilitación del comercio (TN/TF/W/165/Rev.16, de 31 de mayo de 2013) incluye disposiciones detalladas que, una vez acordadas, reforzarían el principio de libertad de tránsito garantizando que las cargas, las normativas y las formalidades relacionadas con los bienes en tránsito no fueran discriminatorias y no constituyesen restricciones comerciales encubiertas, que cualquier carga que se aplique sea razonable y se haya calculado basándose en el coste real de los servicios prestados y que las mercancías en tránsito no estén sujetas a obligaciones aduaneras adicionales o normas técnicas añadidas. Además, el acuerdo exigiría la aplicación de determinadas medidas de facilitación del comercio destinadas a simplificar el despacho y la puesta en circulación de las mercancías, como por ejemplo infraestructuras separadas para el tráfico en tránsito, la agilización del proceso de tramitación y registro de la documentación y el uso de ventanillas únicas, al mismo tiempo que quedarían prohibidas las medidas que obstaculizaran el flujo de mercancías, como la aplicación de nuevos controles durante el tránsito o el uso de convoyes. El acuerdo conllevaría también una mayor

la transparencia de las normativas que afecten a las mercancías en tránsito y un incremento de la cooperación y la coordinación.

35. La OMC afirma que un acuerdo de facilitación del comercio podría hacer descender el coste mundial del movimiento de mercancías desde aproximadamente el 10% del valor comercial a tan solo el 5%. La Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos ha calculado que los costes comerciales de los países en desarrollo sin litoral podrían llegar a reducirse hasta un 16,4%. En consecuencia, es importante que los países en desarrollo sin litoral participen de forma activa en las negociaciones sobre facilitación del comercio de la OMC y se aseguren de que se tienen en cuenta sus necesidades especiales.

36. En 2013, dos países en desarrollo sin litoral, la República Democrática Popular Lao y Tayikistán, pasaron a ser miembros de la OMC. El Afganistán, Etiopía y Kazajstán se encuentran en una fase avanzada del proceso de adhesión, mientras que Azerbaiyán, Bhután y Uzbekistán se encuentran en distintas fases menos avanzadas del proceso. En total, son siete los países en desarrollo sin litoral que aún no han ingresado en la OMC.

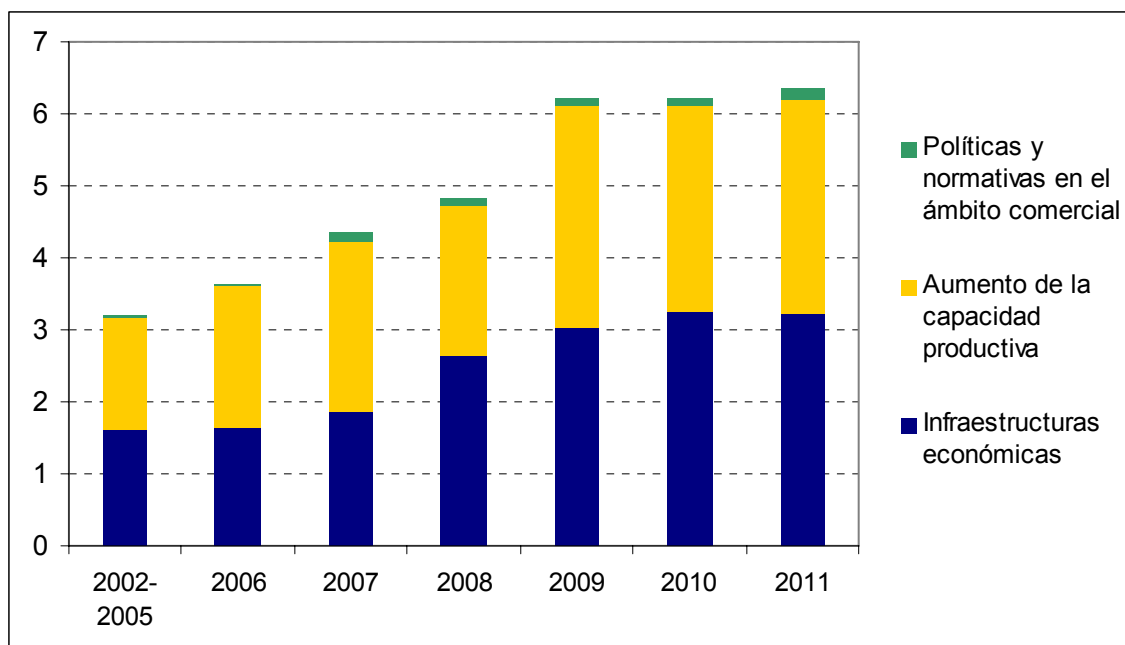
D. Medidas internacionales de apoyo

37. Tras aumentar un 60% en términos reales entre 2003 y 2010, los flujos de asistencia oficial para el desarrollo hacia los países en desarrollo sin litoral cayeron un 3,3% en 2011 hasta los 25.700 millones de dólares. Este descenso de la ayuda podría poner en peligro el gasto en materia de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral que dependen de la misma. La asistencia oficial para el desarrollo superó el 10% del ingreso nacional bruto de 7 países en desarrollo sin litoral en 2011, en comparación con los 11 países de 2010. Las sumas en concepto de asistencia oficial para el desarrollo se concentran en unos pocos países.

38. La ayuda para el comercio a los países en desarrollo sin litoral alcanzó los 6.400 millones de dólares en 2011, un 70% de incremento real desde 2005. Sin embargo, los flujos de entrada se nivelaron en 2010 y aumentaron de forma insignificante en 2011. La mayor parte de los flujos de ayuda se destina a las infraestructuras económicas y al aumento de la capacidad productiva (véase el gráfico IV). La asistencia dirigida al transporte y almacenamiento ha subido de 1.200 millones de dólares en 2007 a 2.000 millones en 2011, y supone de media cerca de un tercio del desembolso total de ayuda para el comercio. A la vista de las infraestructuras particulares y las necesidades comerciales específicas de los países en desarrollo sin litoral, debería ofrecerse más ayuda financiera para ayudarles a cumplir con las prioridades del Programa de Acción de Almaty y acceder a las cadenas de valor.

Gráfico IV
Desembozo de la ayuda para el comercio a los países en desarrollo sin litoral, 2011

(Miles de millones de dólares de los Estados Unidos de valor constante)



Fuente: Base de datos del sistema de notificación de países acreedores de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos.

39. La entrada de inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral alcanzó los 34.600 millones de dólares en 2012 tras subir desde los 8.900 millones de 2003. En 2012 supuso únicamente el 5% de los flujos de entrada de los países en desarrollo. Unos cuantos países en desarrollo sin litoral con gran abundancia de recursos siguen dominando la entrada de inversiones; Azerbaiyán, Kazajstán, Mongolia y Turkmenistán acaparan más de dos tercios. Por otro lado, los flujos de entrada hacia 15 países africanos en desarrollo sin litoral supusieron un 19% de las entradas de inversión directa extranjera a los países en desarrollo sin litoral en 2012. En total, 16 países en desarrollo sin litoral registraron una caída de la entrada de inversiones extranjeras, 5 de ellos por segundo año consecutivo.

40. Aunque la amplia mayoría de las entradas de inversión directa extranjera siguen destinándose a nuevas instalaciones en industrias extractivas, se ha observado cierto grado de diversificación en fabricación y servicios, como por ejemplo el desarrollo de infraestructuras y la comunicación, la electricidad, los servicios de agua y gas y los servicios empresariales. Es importante que los países en desarrollo sin litoral y los asociados para el desarrollo intenten garantizar la existencia de regímenes normativos nacionales e internacionales que fomenten la captación y diversificación de los flujos de inversión directa extranjera.

41. Los flujos de remesas de fondos hacia los países en desarrollo sin litoral crecieron rápidamente y pasaron de los 2.300 millones de dólares en 2001 a los 20.500 millones de 2011. Se cree que en 2012 habrían llegado a los 22.200 millones de dólares. La distribución entre los países en desarrollo sin litoral es desigual, y dos países representan prácticamente el 40% del total del grupo. Las remesas de fondos equivalieron a más del 20% del producto interno bruto en el caso de 5 países en desarrollo sin litoral y superaron tanto a la asistencia oficial para el desarrollo como a los flujos de inversión directa extranjera en 10 países. Es importante esforzarse más por aprovechar las remesas de fondos para fomentar el desarrollo, como por ejemplo la inversión, el desarrollo del sector privado y el aumento de la capacidad productiva, y reducir el coste de las operaciones.

42. La carga de la deuda de los países en desarrollo sin litoral ha caído de forma notable en el último decenio, sobre todo gracias a la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados y la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral. Los coeficientes de servicio de la deuda también han descendido en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral. En total, a finales de 2012, 14 países en desarrollo sin litoral beneficiarios habían recibido 20.900 millones de dólares en concepto de alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados y 19.400 millones más con arreglo a la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral. Sin embargo, puesto que la primera de las iniciativas toca a su fin, es importante ampliar la vigencia de alguna forma de ayuda para el alivio de la deuda de países en desarrollo sin litoral muy endeudados con el fin de evitar que lleguen a una situación insostenible en relación con la deuda.

43. En el contexto de la cooperación Sur-Sur, los países en desarrollo sin litoral continúan recibiendo ayuda por parte de otros países en desarrollo. Por ejemplo, las grandes corporaciones del Sur Global, en especial de China y la India, generaron el 41% de la entradas de inversión directa extranjera a los países en desarrollo sin litoral en 2011. Los países del Sur que prestan asistencia aportaron el 47% de la financiación oficial para infraestructuras en el África Subsahariana entre 2001 y 2008. El comercio Sur-Sur ha crecido con rapidez y los países en desarrollo ya exportan más al Sur que al Norte.

44. El sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales e instituciones financieras continúan prestando ayuda a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y han adoptado medidas específicas en esta materia.

45. Las instituciones financieras internacionales han sido tradicionalmente grandes proveedores de fondos de los países en desarrollo sin litoral y seguirán desempeñando un papel significativo en los años venideros. Una iniciativa importante en este sentido es el Programa de Cooperación Económica para el Asia Central, amparado por seis instituciones multilaterales (el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, el Banco Islámico de Desarrollo, el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)). El Programa abarca a 8 de los 12 países asiáticos en desarrollo sin litoral. En el marco de esta iniciativa, los bancos de desarrollo participantes han movilizado casi 10.000 millones de dólares desde 2004 para proyectos en materia de transporte de los países en desarrollo sin litoral. Las instituciones también se han mostrado activas en los cuatro países asiáticos en desarrollo sin litoral que no forman parte del programa.

46. El Banco Asiático de Desarrollo ayuda a los países en desarrollo sin litoral ofreciendo su apoyo para la creación de infraestructuras de transporte y energía y la facilitación del comercio. A nivel subregional, financia la creación de infraestructuras de transporte para establecer corredores y desarrollar iniciativas a favor de la facilitación del comercio (reformas aduaneras, modernización de aduanas, controles aduaneros conjuntos, creación de asociaciones regionales de transportistas, supervisión del rendimiento de corredores determinados, mejora de los puntos fronterizos y establecimiento de ventanillas únicas) en los países asiáticos en desarrollo sin litoral. En 2011, el transporte era el mayor sector de actividad del Banco. Concedió 3.500 millones de dólares en préstamos, 55 millones en asistencia técnica y 366 millones en subvenciones.

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

48. En América Latina y el Caribe, el Banco Interamericano de Desarrollo ofreció 5.400 millones de dólares para proyectos relacionados con infraestructuras y recursos naturales en el período comprendido entre 2007 y 2011.

49. De 2003 a 2013, el Banco Mundial financió como mínimo 10 proyectos al año que abordaban los ámbitos del desarrollo de la infraestructura, la facilitación del comercio y la logística. Durante las crisis económicas y financieras, los préstamos a los países en desarrollo sin litoral alcanzaron una cota máxima de aproximadamente 3.000 millones de dólares en 2009. El nivel de los préstamos ha disminuido recientemente y se situó en torno al millón y medio de dólares en 2012.

50. En 2012, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo siguió defendiendo y fomentando la concienciación sobre las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral a través de diversos foros. En 2012 y 2013 colaboró con la Comisión Económica para África, la Unión Africana y el Banco Mundial ayudando a los países africanos a profundizar en la preparación y la negociación del borrador del Acuerdo intergubernamental sobre una autopista transafricana. La Oficina también ayudó a países en desarrollo sin litoral a comprender los beneficios concretos que se derivan de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sigue prestando apoyo a la secretaría provisional del Grupo Internacional de Estudio para los países en desarrollo sin litoral, ubicada en Ulaanbaatar.

51. Las comisiones regionales de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales, regionales y subregionales ayudaron a los Estados miembros en la ejecución del Programa de Acción de Almaty mediante, entre otras cosas, contribuciones sustanciales, programas de fomento de la capacidad, servicios de asesoramiento, apoyo al desarrollo de la infraestructura del transporte y promoción de instrumentos jurídicos asociados a la facilitación del comercio y el transporte.

52. La Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP) apoyó a los Estados miembros en el desarrollo de un marco estratégico regional para facilitar el transporte internacional por carretera que fue adoptado por la Conferencia Ministerial del Transporte en marzo de 2012. La Comisión sigue poniendo en marcha actividades para fomentar el futuro desarrollo y la entrada en funcionamiento de la Red Ferroviaria Transasiática. Asimismo, apoyó el desarrollo de un acuerdo intergubernamental sobre los puertos secos que fue adoptado en mayo de 2013. Junto con la Comisión Económica para Europa, proporcionó formación en materia de fomento de la capacidad y desarrolló varios productos de conocimiento sobre las alianzas entre los sectores público y privado, incluida una guía sobre la alianza entre los sectores público y privado en materia de infraestructura. La CESPAP también ha proporcionado asistencia técnica a varios países en desarrollo sin litoral sobre la preparación y la negociación de acuerdos comerciales. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe encargó un estudio sobre gastos de logística en el Estado Plurinacional de Bolivia y actualizó dicho estudio para Paraguay. La Comisión está preparando un estudio sobre políticas de tránsito y prestación de servicios de infraestructura en ambos países.

53. La UNCTAD está ejecutando un proyecto de asistencia técnica sobre la promoción de inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral de África y Asia con vistas a mejorar su capacidad humana, institucional y reguladora. En 2012 ayudó a siete países en desarrollo sin litoral a fortalecer su capacidad nacional para la facilitación del comercio desarrollando planes de aplicación de la facilitación del comercio a escala nacional. En el ámbito del comercio internacional, la UNCTAD prestó asesoramiento y apoyo para el fomento de la capacidad a negociadores comerciales y encargados de la formulación política de países en desarrollo sin litoral, asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral en vías de adhesión a la OMC y asistencia basada en la demanda sobre los análisis de las políticas de servicios nacionales para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a que aprovechen al máximo el potencial del sector de los servicios.

54. La OMC siguió movilizandorecursos para la iniciativa Ayuda para el Comercio en 2012 y también proporciona asistencia técnica en los ámbitos del transporte, la facilitación del comercio y el fomento de la capacidad. La aplicación de los resultados del cuarto Examen Global de la Ayuda para el Comercio contribuirá a mejorar la conexión de los países en desarrollo sin litoral con las cadenas de valor y a cosechar ventajas adicionales.

55. La Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial proporciona asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral, centrándose en la mejora de la infraestructura y la capacidad industrial y en la reducción de los gastos comerciales con vistas a aumentar el margen competitivo de los países. La ONUDI proporciona formación a los países en desarrollo sin litoral de África Occidental sobre la mejora de la calidad, la competitividad y la armonización normativa. Ha respaldado el desarrollo de la energía hidroeléctrica y de una minirred solar en algunos países en desarrollo sin litoral y coopera actualmente con las partes interesadas a escala nacional para mejorar el clima empresarial y reforzar el desarrollo del capital humano mediante programas de formación. La ONUDI ha creado un Centro para la cooperación industrial internacional en Armenia y creará un centro similar en Kazajstán.

56. El PNUD ha estado proporcionando asistencia al desarrollo de la capacidad comercial dirigida a acelerar la integración de las prioridades del Programa de Acción de Almaty en ámbitos relevantes de trabajo en los catorce países en desarrollo sin litoral que participan en el Marco Integrado mejorado para la asistencia técnica relacionada con el comercio en apoyo de los PMA. También ha proporcionado apoyo estratégico y asesoramiento para la aplicación de las hojas de ruta de la iniciativa Ayuda para el Comercio en países en desarrollo sin litoral en Europa y Asia. Se han puesto en marcha varias actividades de seguimiento a escala nacional, que incluían medidas destinadas a fortalecer la capacidad de las autoridades de la administración pública, a establecer servicios de promoción de la exportación dirigidos a los agricultores y a mejorar el acceso a unas finanzas asequibles para las pequeñas y medianas empresas. El PNUD también ha prestado apoyo al Grupo Internacional de Estudio para los países en desarrollo sin litoral.

57. En 2012 la Organización Mundial de Aduanas siguió prestando servicios de fomento de la capacidad aduanera a sus miembros, entre los que se encontraban países en desarrollo sin litoral. La OMA ha contribuido a la facilitación del comercio estableciendo normas y desarrollando herramientas e instrumentos al tiempo que prestaba la asistencia técnica necesaria para su aplicación. Lanzó un paquete de competitividad económica para apoyar a los miembros en su intento por aumentar el crecimiento económico y la competitividad mediante una circulación fluida de bienes, vehículos y personas a través de las fronteras.

58. El Centro de Comercio Internacional contribuye al fomento de la capacidad en el ámbito de la facilitación del comercio, especialmente en lo relativo a la simplificación de los procedimientos y procesos transfronterizos en algunos países en desarrollo sin litoral. En 2012 proporcionó asistencia a tres países en desarrollo sin litoral para su adhesión a la OMC y a nueve países de este tipo en la formulación y aplicación de estrategias de exportación. Asimismo, realizó encuestas de empresa a escala nacional que se centran en la experiencia con medidas no arancelarias como obstáculos al comercio en cinco países en desarrollo sin litoral. De manera adicional, fomenta la capacidad en determinados países en desarrollo sin litoral en relación con la mejora de los servicios de información y análisis e investigación de mercados en el ámbito comercial, además de fortalecer las instituciones que apoyan el comercio y la capacidad de producción y exportación de las empresas.

59. La Unión Internacional de Telecomunicaciones ha fomentado la concienciación sobre el deficiente estado de las telecomunicaciones y ha animado a los países en desarrollo sin litoral a que canalicen recursos hacia el sector de las telecomunicaciones con vistas a garantizar un acceso fácil al mismo, a colmar la brecha digital y a hacer uso del potencial de la tecnología de las comunicaciones y la información y de la banda ancha como impulsor para lograr los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Ha racionalizado el Programa de Acción de Almaty en sus resoluciones. Por ejemplo, en 2012 adoptó una resolución sobre medidas especiales a favor de los países en desarrollo sin litoral y pequeños estados insulares en desarrollo para el acceso a redes internacionales de fibra óptica y realizó talleres para crear destrezas, capacidades y recursos humanos e institucionales que garanticen la sostenibilidad de las inversiones actuales y futuras en las tecnologías de la información y la comunicación. La Unión ha desarrollado varias plataformas y herramientas para el intercambio de datos, análisis e información sobre cuestiones clave relacionadas con la reglamentación, además de mejores prácticas en el ámbito

de los negocios electrónicos, el gobierno electrónico, la banca electrónica, el comercio electrónico y la actividad empresarial electrónica.

60. En 2012 la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), en colaboración con sus asociados, llevó a cabo actividades de fomento de la capacidad que incluían acciones formativas sobre cuestiones tratadas en el Manual de Mejores Prácticas en los Cruces Fronterizos de la OSCE y la Comisión Económica para Europa, acciones formativas sobre la ejecución de un programa de operador económico autorizado y el uso de tecnologías de la información y las comunicaciones y métodos de inspección no intrusivos que beneficiaban a los países en desarrollo sin litoral de Asia Central, así como una mesa redonda sobre la función de las mejores prácticas en los cruces fronterizos con respecto a la aplicación del Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras.

61. La IRU sigue favoreciendo el desarrollo del transporte internacional por carretera mediante instrumentos regionales multilaterales en Europa y Asia. Está apoyando la reactivación del sistema TIR en Afganistán y ha colaborado en la remoción de minas terrestres y restos explosivos de la guerra en las carreteras de este país o en las zonas adyacentes. En cooperación con la Organización Mundial de Aduanas, promueve la formación de oficiales de aduanas sobre el sistema TIR en varios idiomas. La Academia de la IRU sigue poniendo el enfoque en los países en desarrollo sin litoral, y en alianza con seis de sus asociados regionales, ha lanzado un proyecto sobre el diseño y la ejecución de un programa de capacitación de conductores. La Academia promueve la Iniciativa Modelo de Autopista, cuyo objetivo es crear un tramo ejemplar de autopista de hasta 2.000 km de longitud utilizando las mejores prácticas.

62. La Cámara de Comercio Internacional está colaborando en la organización del eje del sector privado del proceso preparatorio para la Conferencia de Examen decenal (véase el párrafo 78).

IV. Estado de los preparativos para el examen decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty

63. Para guiar y proporcionar una orientación y una visión estratégicas para el proceso preparatorio para la Conferencia de Examen decenal exhaustiva del Programa de Acción de Almaty, 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 una nota de conceptos y una hoja de ruta en la que se describen los preparativos a escala nacional, regional y global. La Oficina también ha seguido trabajando para movilizar y coordinar la participación activa de todos los interesados en las actividades preparatorias. El proceso preparatorio se está llevando a cabo en torno a tres ejes principales: el eje intergubernamental, el eje interinstitucional de las Naciones Unidas y el eje del sector privado.

64. En relación con los preparativos intergubernamentales, se invitó a los países en desarrollo sin litoral a que elaborasen informes nacionales sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty a fin de contribuir al enriquecimiento del documento de resultados de la Conferencia de Examen. Al 31 de mayo de 2013, 13 de estos países habían presentado sus informes. El PNUD y la Oficina del Alto

Representante están realizando esfuerzos conjuntos para proporcionar el apoyo necesario a los países que todavía están preparando sus informes.

65. Según la decisión de la Asamblea General, se convocaron tres reuniones preparatorias a escala regional para la Conferencia de Examen en África, Europa y Asia y América Latina en estrecha colaboración con las comisiones regionales, con el fin de reunir una aportación fundamental en torno a las perspectivas regionales y a las necesidades de los países en desarrollo sin litoral. La primera reunión de examen regional, para Europa y Asia, se celebró en marzo de 2013 y estuvo auspiciada por el Gobierno de la República Democrática Popular Lao y organizada en colaboración con la Oficina del Alto Representante, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la Comisión Económica para Europa. A esta reunión asistieron, entre otros, representantes de países en desarrollo sin litoral, países en desarrollo de tránsito, otros Estados miembros, importantes partes interesadas del Programa de Acción de Almaty (incluido el sistema de las Naciones Unidas), organizaciones internacionales y regionales competentes, asociados para el desarrollo y el sector privado.

66. Los participantes adoptaron el Consenso de Vientiane (véase [E/ESCAP/69/1](#), anexo). En su sexagésimo noveno período de sesiones, en mayo de 2013, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico valoró positivamente la adopción del Consenso. Presenta una evaluación de la ejecución del Programa de Acción de Almaty en la región y proporciona propuestas y recomendaciones orientadas al futuro para la próxima década de desarrollo. Asimismo, solicita la aplicación de medidas de apoyo global más estrictas y la integración de las cuestiones e inquietudes de los países en desarrollo sin litoral en el marco global de desarrollo.

67. En el momento de la redacción del presente informe, la celebración de la reunión de examen regional para África estaba prevista para los días 16 a 18 de julio de 2013. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe está finalizando los preparativos para la reunión de examen regional para América Latina, que se celebrará a finales de 2013.

68. El eje interinstitucional se está ocupando de los preparativos sustantivos. La Oficina del Alto Representante ha convocado tres reuniones del grupo consultivo interinstitucional para realizara consultas sobre los preparativos en todo el sistema de las Naciones Unidas para la Conferencia de Examen desde 2012. El grupo ha acordado una lista de eventos temáticos que se organizarán antes de la Conferencia de Examen y cuyos resultados proporcionarán una aportación sustancial al documento de resultados.

69. Ya se han celebrado algunos de estos eventos con éxito. El primero fue organizado conjuntamente por la Oficina del Alto Representante y el Gobierno de Kazajstán en Almaty en septiembre de 2012 y sus temas centrales fueron el comercio internacional, la facilitación del comercio y la iniciativa Ayuda para el Comercio. En esta reunión, que se celebró paralelamente a la Cuarta Reunión de los Ministros de Comercio de los Países en Desarrollo sin Litoral, los participantes evaluaron exhaustivamente los logros obtenidos en los ámbitos del comercio internacional y la facilitación del comercio. También deliberaron sobre futuras acciones necesarias para mejorar la participación de los países en desarrollo sin litoral en el sistema de comercio internacional al tiempo que se fortalece la alianza global para establecer sistemas de transporte de tránsito eficientes.

70. En marzo de 2013, la Oficina del Alto Representante organizó una reunión de intercambio de ideas sobre las prioridades de una nueva agenda para el desarrollo para los países en desarrollo sin litoral, a la que asistieron, entre otros, representantes de países en desarrollo sin litoral, países en desarrollo de tránsito y países donantes, además de expertos de organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y representantes de organizaciones internacionales y regionales competentes y el sector privado. Los participantes debatieron las principales dificultades y necesidades de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, compartieron ideas, lecciones y mejores prácticas sobre el modo de abordar dichas dificultades e identificaron las prioridades de una nueva agenda de desarrollo para estos países.

71. Los participantes recomendaron que la nueva agenda para el desarrollo para los países en desarrollo sin litoral no se diseñase simplemente como programa sectorial, sino que abordase de manera específica los desafíos de estos países de manera más general. También sugirieron que el desarrollo de la infraestructura, tanto física como de servicios, siguiera desempeñando un papel catalítico en la mejora de la conectividad de los países en desarrollo sin litoral en los mercados internacionales y de su competitividad. Asimismo, subrayaron la necesidad de mejorar la adhesión a las convenciones y los acuerdos regionales pertinentes y la aplicación efectiva de los mismos, el fomento de la capacidad humana e institucional, el aumento del comercio mediante la diversificación de los mercados y las bases de exportación, el valor añadido, el incremento del comercio en los servicios, los enlaces con las cadenas de valor global y un mayor acceso al mercado.

72. Los participantes subrayaron que la transformación estructural de las economías de los países en desarrollo sin litoral fue clave para lograr un crecimiento económico sostenible y debe incluirse en la nueva agenda para el desarrollo. Asimismo, recomendaron otras prioridades, como la intensificación de la integración regional, el fortalecimiento de las medidas de apoyo a escala internacional, la mejora del papel del sector privado y la reducción de la vulnerabilidad de los países en desarrollo sin litoral a las perturbaciones externas, el cambio climático y la desertificación. También subrayaron la necesidad de reflejar fielmente los puntos de vista y las preocupaciones de los países en desarrollo sin litoral en los debates relativos a la agenda para el desarrollo después de 2015.

73. La Oficina del Alto Representante preparó un estudio titulado “*The development economics of landlockedness: understanding the development costs of being landlocked*”, que se utilizó como documento base para la reunión.

74. La Oficina también organizó dos reuniones para informar a los Estados miembros de los avances realizados en el proceso preparatorio. Los días 28 y 29 de mayo de 2013 se celebró en Beijing el Foro Mundial de Servicios, organizado conjuntamente por la UNCTAD y el Gobierno de China. En él se debatieron las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y se incluyeron en el documento de resultados de la reunión.

75. El 13 de junio de 2013, junto con el Banco Mundial, la Oficina organizó un evento sobre el desarrollo del transporte y la facilitación del comercio en el que los participantes analizaron los avances realizados y los desafíos identificados e hicieron recomendaciones para la próxima agenda para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral. Los participantes observaron que, a pesar de que se habían logrado avances, todavía quedaba mucho por hacer, y mostraron una profunda preocupación por el hecho de que el valor añadido de la industria manufacturera y la

agricultura en países en desarrollo sin litoral hubiera descendido durante el período de examen y que las tasas de concentración de la exportación en estos países hubieran aumentado drásticamente desde 2003. Al mismo tiempo, si bien había instrumentos jurídicos internacionales de apoyo disponibles, la adhesión a los mismos, así como su aplicación efectivas, eran insuficientes. Sobre los pasos a seguir, los participantes sugirieron la creación y el mantenimiento de activos de transporte mejorados, una integración regional más profunda, la mejora del rendimiento operativo de los servicios, la mejora de la capacidad de los organismos públicos y otros interesados y la creación de alianzas mejoradas para la financiación. También subrayaron que muchos de los objetivos iniciales del Programa de Acción de Almaty seguían siendo válidos.

76. El 3 de julio de 2013, durante el segmento de alto nivel del período de sesiones sustantivo de 2013 del Consejo Económico y Social, celebrado en Ginebra, la Oficina del Alto Representante organizó un evento paralelo sobre la renovación de las alianzas globales para conectar los países en desarrollo sin litoral a los mercados mundiales.

77. Otras organizaciones internacionales y de las Naciones Unidas, como la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, el PNUD, la Convención de las Naciones Unidas de Lucha contra la Desertificación, la OMC, la Oficina de las Naciones Unidas para la Cooperación Sur-Sur, el Fondo Común para los Productos Básicos y la OSCE, han acordado contribuir al proceso preparatorio organizando eventos temáticos centrados en los países en desarrollo sin litoral.

78. También se han iniciado los preparativos en torno al tercer eje, el sector privado. La participación y la implicación activa del sector privado en el proceso preparatorio son esenciales, ya que el sector constituye el actor principal de las actividades comerciales en los países en desarrollo sin litoral. La Oficina del Alto Representante garantizará la participación de representantes del sector privado en todas las fases del proceso preparatorio. La preparación y la ejecución de actividades del sector privado para la Conferencia de Examen estarán supervisadas y dirigidas por un comité directivo que actuará como plataforma para alcanzar un consenso entre las partes y una posición común para el sector privado, representará al sector durante todo el proceso preparatorio y presentará la aportación del sector al borrador preliminar del documento de resultados de la Conferencia de Examen durante las reuniones del comité preparatorio intergubernamental en 2014. El comité directivo estará formado por miembros de cámaras de comercio y representantes del sector del comercio de países en desarrollo sin litoral y de tránsito, la Oficina del Alto Representante, la Cámara de Comercio Internacional y otras organizaciones clave de las Naciones Unidas y de otros ámbitos. La Cámara de Comercio Internacional se encarga de dirigir la coordinación del comité.

79. La Oficina del Alto Representante ha preparado un documento de proyecto para movilizar recursos en apoyo de los preparativos sustantivos para la Conferencia de Examen y para facilitar la participación de los países en desarrollo sin litoral. El Alto Representante sigue solicitando a los donantes que contribuyan al fondo fiduciario creado por el Secretario General para facilitar la ejecución y el seguimiento de la Conferencia Ministerial Internacional de Almaty.

V. Conclusiones y recomendaciones

80. La falta de acceso al mar, la gran distancia que los separa de los principales mercados internacionales, los engorrosos procedimientos de tránsito y una infraestructura de transporte inadecuada siguen siendo los principales factores que explican los elevados costos de las transacciones comerciales externas de los países en desarrollo sin litoral. Las vulnerabilidades estructurales de esos países los exponen a los graves efectos negativos de la actual crisis económica mundial, los problemas relativos a la inseguridad alimentaria, el cambio climático, la desertificación y la degradación de las tierras. Estos países tienen una capacidad de producción y una resistencia a las perturbaciones limitadas. El valor añadido de su industria manufacturera y su agricultura ha disminuido durante el período de examen, y sus tasas de concentración de exportación han aumentado drásticamente.

81. Durante el período de examen, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito prosiguieron sus esfuerzos por ejecutar las acciones concretas que se solicitaban en el Programa de Acción de Almaty con el apoyo de los donantes, del sistema de las Naciones Unidas y de otros asociados para el desarrollo. No obstante, todavía quedan lagunas considerables.

82. En la Conferencia de Examen prevista para 2014 se llevará a cabo una evaluación exhaustiva de la ejecución del Programa de Acción de Almaty y se creará una agenda para el desarrollo que permita que los países en desarrollo sin litoral se integren mejor en el sistema de comercio mundial y se aproximen al logro de los objetivos de desarrollo acordados a escala internacional en la próxima década. La Conferencia de Examen debe centrarse en el logro de resultados prácticos y ambiciosos encaminados a reducir los costos comerciales mediante el establecimiento de sistemas de transporte de tránsito eficientes, la estimulación de la industrialización, el fortalecimiento de la capacidad de producción, la diversificación de las exportaciones y el fortalecimiento de la resiliencia a las perturbaciones externas e internas. La comunidad internacional debe conceder una importancia especial al proceso y participar activamente en la Conferencia de Examen.

83. Es necesario realizar esfuerzos adicionales para reducir los elevados costos de transporte y de transacciones comerciales a los que deben hacer frente los países en desarrollo sin litoral, entre otras cosas, profundizando en la cooperación y la integración a escala regional. La comunidad internacional está llamada a asistir a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en su creación de sistemas de transporte de tránsito eficientes proporcionando un mayor apoyo financiero al transporte de tránsito, servicios de asistencia en carretera, infraestructura energética y de tecnología de la información y las comunicaciones y proyectos de facilitación del comercio. Las iniciativas que se han puesto en marcha con éxito deben repetirse y financiarse en su totalidad. Se anima a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a que intercambien mejores prácticas en las políticas de tránsito, incluida la elaboración de orientaciones pertinentes.

84. Los países en desarrollo sin litoral deben garantizar la simplificación, la armonización y la transparencia de los requisitos y los reglamentos jurídicos y administrativos asociados al transporte de tránsito, las aduanas y la gestión fronteriza, también adhiriéndose a las convenciones y los acuerdos pertinentes existentes a escala internacional, regional y subregional y aplicándolos a escala nacional. La comunidad internacional debe seguir prestando asistencia técnica y financiera y fomentando la capacidad para apoyar dichos esfuerzos.

85. La integración regional alberga un gran potencial para reducir los costos de las transacciones comerciales para los países en desarrollo sin litoral y para mejorar su desarrollo económico. En consecuencia, los países en desarrollo sin litoral y sus asociados para el desarrollo regionales y mundiales deben esforzarse por mejorar la conectividad y la participación en las cadenas de valor regionales a fin de optimizar los beneficios de la globalización.

86. Se invita a las instituciones multilaterales y regionales en el ámbito financiero y del desarrollo a que garanticen un nivel cada vez mayor de inversión en la diversificación del comercio, el desarrollo de la infraestructura y la conectividad regional en los países en desarrollo sin litoral para promover su desarrollo sostenible.

87. A fin de reducir su vulnerabilidad a las perturbaciones externas, y con ayuda de la comunidad internacional, los países en desarrollo sin litoral deben adoptar políticas dirigidas a diversificar su producción y su base de exportación hacia nuevos mercados y productos y servicios con un valor añadido y unirse a las cadenas de valor regionales y mundiales.

88. Los países desarrollados y los países en desarrollo avanzados deben garantizar un acceso al mercado mejorado y previsible para los productos procedentes de países en desarrollo sin litoral, junto con unas normas de origen comunes, sencillas, previsibles y transparentes, y considerar el establecimiento de un régimen preferente de acceso al mercado para las exportaciones procedentes de estos países.

89. La comunidad internacional debe proporcionar asistencia financiera, tecnológica y para el fomento de la capacidad a fin de permitir que los países en desarrollo sin litoral asuman los desafíos generados por el cambio climático, la degradación de las tierras y la desertificación, especialmente poniendo en marcha estrategias de adaptación efectivas como prioridad.

90. Se anima a la Comisión Económica para África, la Comisión de la Unión Africana, el Banco Mundial, el Banco Africano de Desarrollo y la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo presten un apoyo adicional a los esfuerzos para desarrollar y concluir un acuerdo intergubernamental sobre la Autopista Transafricana.

91. La comunidad internacional debe esforzarse por concluir un pronto acuerdo sobre la facilitación del comercio en el contexto de la Ronda de Doha de negociaciones comerciales bajo los auspicios de la OMC. Se invita a los países en desarrollo sin litoral a que desempeñen un papel más activo en las negociaciones y a que se aseguren de que sus necesidades concretas se reflejen, con el apoyo de los asociados para el desarrollo.

92. Los asociados para el desarrollo deben incrementar considerablemente su apoyo financiero y técnico a los países en desarrollo sin litoral, también mediante la ayuda oficial al desarrollo y la iniciativa Ayuda para el Comercio, a fin de ayudar a estos países a que resuelvan sus problemas asociados a la demanda.

93. La comunidad internacional debe apoyar y fomentar los flujos de inversión extranjera directa a los países en desarrollo sin litoral, entre otras cosas mediante programas de financiación preferentes, créditos a la exportación, herramientas de gestión del riesgo, cofinanciación, préstamos en condiciones concesionarias, capital de riesgo y otros instrumentos y servicios de préstamo. Los países en desarrollo sin litoral deben intentar generar un entorno de inversión estable, previsible y propicio para atraer, aumentar y diversificar todavía más la inversión extranjera directa.

94. Es necesario disponer de recursos financieros adicionales, para garantizar la participación plena de los países en desarrollo sin litoral, los países de tránsito menos adelantados y el sector privado en el proceso preparatorio y la Conferencia de examen propiamente dicha. Se invita a los países donantes y las instituciones internacionales financieras y de desarrollo a que realicen contribuciones voluntarias al fondo fiduciario creado para facilitar el desarrollo y el seguimiento de la Conferencia Ministerial Internacional de Almaty.

95. El sistema de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales relevantes deben proporcionar el apoyo necesario al proceso preparatorio y a la Conferencia de Examen y contribuir activamente a los mismos, especialmente mediante eventos paralelos y anteriores a la conferencia que resulten especialmente pertinentes para los países en desarrollo sin litoral. También existe la necesidad de intensificar los esfuerzos de información públicos y otras iniciativas apropiadas para fomentar la concienciación en torno a la Conferencia de Examen.

Anexo

Cuadros estadísticos

Cuadro 1

Ingreso nacional bruto y tasa de crecimiento

	<i>Producto interno bruto</i>						
	<i>Precios constantes 2005</i> <i>(en millones de dólares de los EE.UU.)</i>			<i>Per cápita</i> <i>(En dólares EE.UU.,</i> <i>2005, precios constantes)</i>	<i>Tasa de crecimiento</i> <i>medio anual</i> <i>(porcentaje)</i>		
	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>							
Afganistán	5 887	10 393	10 989	340	8,2	3,2	5,7
Armenia	3 896	5 922	6 200	2 000	14,0	2,2	4,7
Azerbaiyán	9 510	28 305	28 331	3 044	11,2	5,0	0,1
Bhután	722	1 288	1 364	1 847	7,6	11,8	5,9
Bolivia (Estado Plurinacional de)	8 778	11 954	12 572	1 246	2,7	4,1	5,2
Botswana	9 513	11 848	12 526	6 168	6,3	7,0	5,7
Burkina Faso	4 812	7 105	7 466	440	7,8	7,9	5,1
Burundi	1 060	1 530	1 595	186	(1,2)	3,9	4,2
República Centrafricana	1 283	1 554	1 605	358	(7,1)	3,0	3,3
Chad	4 072	7 053	7 307	634	14,3	14,6	3,6
Etiopía	9 674	20 590	22 892	270	(2,2)	12,6	11,2
Kazajstán	47 518	76 978	82 751	5 106	9,3	7,3	7,5
Kirguistán	2 303	3 056	3 230	599	7,0	(0,5)	5,7
República Democrática Popular Lao	2 378	3 988	4 309	685	6,2	8,1	8,0
Lesotho	1 302	1 711	1 783	813	4,7	5,6	4,2
Malawi	2 303	3 980	4 161	271	(3,8)	6,7	4,5
Malí	5 055	6 989	7 176	453	7,6	5,8	2,7
Mongolia	2 127	3 454	4 050	1 446	7,0	6,4	17,3
Nepal	7 650	10 299	10 699	351	3,9	4,8	3,9
Níger	3 162	4 328	4 427	275	3,4	8,2	2,3
Paraguay	6 977	9 746	10 116	1 540	3,8	15,0	3,8
República de Moldova	2 589	3 502	3 726	1 051	6,6	7,1	6,4
Rwanda	2 199	3 835	4 164	381	2,1	7,2	8,6
Swazilandia	2 451	2 917	2 955	2 456	2,2	1,9	1,3
Tayikistán	1 965	3 167	3 401	487	11,1	6,5	7,4
La ex República Yugoslava de Macedonia	5 483	7 064	7 278	3 526	2,8	1,8	3,0
Turkmenistán	11 753	23 082	26 475	5 186	3,3	9,2	14,7
Uganda	8 626	14 203	14 788	429	6,2	6,3	4,1
Uzbekistán	12 492	21 624	23 419	844	4,4	8,5	8,3
Zambia	6 508	9 890	10 543	782	4,3	7,1	6,6
Zimbabwe	6 732	7 085	7 817	613	(7,5)	9,6	10,3
Promedio	16 811	28 784	31 028	1 414	4,7	6,7	5,9

Fuente: División de Estadística.

Cuadro 2
Sumas recibidas en concepto de asistencia oficial para el desarrollo

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Sumas netas recibidas en concepto de asistencia oficial para el desarrollo</i> <i>(en millones de dólares de los EE.UU., precios constantes 2011)</i>			<i>Asistencia oficial para el desarrollo/ingreso nacional bruto (porcentaje)</i>		
	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2011</i>	<i>2007</i>	<i>2011</i>
Afganistán	2 164	6 743	6 711	..	958	1 590
Armenia	337	362	378	3,5	95	124
Azerbaiyán	400	166	292	0,5	88	158
Bhután	110	141	144	9,0	30	70
Bolivia (Estado Plurinacional de)	1 263	719	729	3,1	146	217
Botswana	37	163	121	0,7	15	16
Burkina Faso	760	1 134	996	9,8	264	252
Burundi	316	673	579	24,8	100	122
República Centrafricana	71	280	272	12,6	30	93
Chad	352	514	468	5,5	35	59
Etiopía	2 120	3 723	3 532	11,2	522	650
Kazajstán	385	231	213	0,1	111	37
Kirguistán	268	398	523	9,3	56	131
República Democrática Popular Lao	422	448	397	5,2	150	157
Lesotho	106	270	259	8,9	19	38
Malawi	703	1 090	804	14,9	122	179
Malí	779	1 157	1 270	12,6	323	479
Mongolia	344	322	340	4,3	72	155
Nepal	642	880	892	4,7	127	278
Níger	670	792	646	10,9	103	107
Paraguay	69	110	94	0,4	28	27
República de Moldova	160	501	469	6,2	46	114
Rwanda	458	1 097	1 262	20,0	99	304
Swazilandia	55	97	125	3,2	11	27
Tayikistán	201	465	355	5,5	53	129
La ex República Yugoslava de Macedonia	362	198	193	1,9	46	42
Turkmenistán	38	46	38	0,2	1	3
Uganda	1 347	1 827	1 582	9,6	539	461
Uzbekistán	243	244	215	0,5	28	73
Zambia	1 059	970	1 046	5,9	118	178
Zimbabwe	248	782	716	7,4	20	91
Países en desarrollo sin litoral	16 489	26 544	25 661	4,6	4 355	6 364

Fuente: Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos

Cuadro 3

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

Países en desarrollo sin litoral	Total deuda externa: (porcentaje del ingreso nacional bruto)			Total servicio de la deuda (porcentaje de las exportaciones de bienes, servicios e ingresos)			Alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados (millones de dólares de los EE. UU.)	Alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa para el alivio de la Deuda Multilateral (millones de dólares de los EE. UU.)
	2003	2010	2011	2003	2010	2011	2012	2012
Afganistán	..	16,0	..	..	0,2	..	1 280	39
Armenia	68,7	64,3	68,3	11,0	33,4	25,4	-	-
Azerbaiyán	28,4	14,6	14,9	7,1	1,4	4,9	-	-
Bhután	83,9	63,9	65,0	..	13,5	11,1	-	-
Bolivia (Estado Plurinacional de)	75,3	32,2	27,6	21,4	9,6	4,9	2 060	2 829
Botswana	7,1	12,2	13,8	1,2	1,4	..	-	-
Burkina Faso	40,9	24,7	23,8	12,0	2,5	..	930	1 230
Burundi	173,5	31,6	26,9	64,2	2,1	3,4	1 366	108
República Centroafricana	96,0	29,3	26,5	..	..	..	804	306
Chad	67,6	23,1	21,4	..	..	..	260	-
Etiopía	86,1	24,8	27,2	7,3	3,9	6,1	3 275	3 309
Kazajstán	79,9	91,9	77,9	34,8	58,3	34,6	-	-
Kirguistán	115,7	..	..	21,9	22,3	12,0	-	-
República Democrática Popular Lao	122,4	84,2	80,3	21,9	13,2	11,5	-	-
Lesotho	58,9	28,7	27,1	5,5	2,1	2,0	-	-
Malawi	130,6	21,1	22,3	6,7	1,7	1,3	1 628	1 596
Malí	73,2	27,4	29,1	6,6	2,5	..	895	2 009
Mongolia	97,5	44,4	32,7	34,1	5,0	2,1	-	-
Nepal	50,2	23,5	20,8	10,2	10,5	9,5	-	-
Níger	78,7	23,6	23,7	8,7	2,0	..	1 190	1 074
Paraguay	58,6	28,3	25,7	12,3	4,5	3,6	-	-
República de Moldova	95,4	76,4	72,0	11,5	14,4	12,8	-	-
Rwanda	85,7	16,4	17,5	15,3	2,4	2,1	1 316	519
Swazilandia	20,8	19,9	15,5	1,3	1,9	..	-	-
Tayikistán	86,7	55,3	51,6	8,4	85,0	49,1	-	100
La ex República Yugoslava de Macedonia	40,3	66,4	62,8	13,5	17,1	18,9	-	-
Turkmenistán	31,3	2,9	2,0	..	..	..	-	-
Uganda	73,4	19,3	23,5	9,8	1,8	1,7	1 950	3 524
Uzbekistán	53,0	19,1	17,8	..	..	..	-	-
Zambia	162,5	30,8	24,7	43,5	1,9	2,1	3 900	2 770
Zimbabwe	81,2	80,6	64,8	..	..	..	-	-
Países en desarrollo sin litoral	65,7	44,5	39,9	23,1	27,5	20,9	20 854	19 413

Fuente: Banco Mundial y División de Estadística.

Cuadro 4
Comercio internacional de mercancías, exportaciones e importaciones

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Comercio de mercancías</i>							
	<i>Total exportaciones</i> <i>(millones de dólares</i> <i>EE.UU.)</i>		<i>Total importaciones</i> <i>(millones de dólares</i> <i>EE.UU.)</i>		<i>Porcentaje de</i> <i>exportaciones</i> <i>mundiales</i>		<i>Índice de términos de</i> <i>intercambio</i> <i>(2000=100)</i>	
	<i>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2012</i>
Afganistán	144	376	2 101	6 390	0,00	0,00	111,8	139,1
Armenia	686	1 334	1 280	4 145	0,01	0,01	98,6	117,6
Azerbaiyán	2 592	34 494	2 626	10 167	0,03	0,19	96,1	207,7
Bhután	133	675	249	1 052	0,00	0,00	110,1	134,3
Bolivia (Estado Plurinacional de)	1 598	8 332	1 616	7 664	0,02	0,05	98,5	179,1
Botswana	2 810	5 882	2 448	7 272	0,04	0,03	95,2	85,0
Burkina Faso	321	2 352	925	2 406	0,00	0,01	110,4	126,9
Burundi	38	123	157	752	0,00	0,00	89,6	149,1
República Centrafricana	128	190	118	310	0,00	0,00	99,5	68,8
Chad	601	4 600	790	2 700	0,01	0,03	99,7	229,4
Etiopía	496	2 875	2 686	8 896	0,01	0,02	96,6	130,6
Kazajstán	12 927	87 603	8 409	37 056	0,17	0,48	100,7	236,7
Kirguistán	582	1 972	717	4 261	0,01	0,01	110,6	108,3
República Democrática Popular Lao	335	2 216	462	2 398	0,00	0,01	100,7	109,4
Lesotho	476	1 172	1 121	2 500	0,01	0,01	96,3	77,7
Malawi	525	1 425	786	2 428	0,01	0,01	87,1	95,9
Malí	928	2 391	1 271	3 390	0,01	0,01	121,0	172,1
Mongolia	616	4 818	801	6 598	0,01	0,03	104,8	206,1
Nepal	662	919	1 754	5 774	0,01	0,01	97,2	77,7
Níger	352	1 250	622	2 700	0,00	0,01	102,8	169,0
Paraguay	1 242	7 764	2 228	12 316	0,02	0,04	101,4	110,5
República de Moldova	790	2 217	1 399	5 191	0,01	0,01	102,1	101,5
Rwanda	63	464	259	1 776	0,00	0,00	99,4	214,9
Swazilandia	1 638	1 910	1 519	1 950	0,02	0,01	102,1	110,1
Tayikistán	797	1 257	881	3 206	0,01	0,01	98,8	99,3
La ex República Yugoslava de Macedonia	1 367	4 455	2 306	7 007	0,02	0,02	96,6	88,3
Turkmenistán	3 632	13 000	2 512	7 400	0,05	0,07	100,8	239,1
Uganda	532	2 159	1 375	5 631	0,01	0,01	94,7	110,0
Uzbekistán	3 189	13 254	2 662	9 953	0,04	0,07	104,2	171,8
Zambia	980	9 001	1 574	7 178	0,01	0,05	94,4	183,1
Zimbabwe	1 670	3 512	..	4 400	0,02	0,02	97,5	105,0
Países en desarrollo sin litoral	42 848	223 994	49 362	184 868	0,56	1,22	101,1	187,3
Países en desarrollo de tránsito	951 738	3 742 802	896 839	3 710 191	12,55	20,46	..	..

Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Cuadro 5 Comercio transfronterizo

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Número de documentos necesarios para la exportación</i>	<i>Período de tránsito para las exportaciones (días)</i>	<i>Costo para la exportación (dólares de EE.UU. por contenedor)</i>	<i>Número de documentos necesarios para la importación</i>	<i>Período de tránsito para las importaciones (días)</i>	<i>Costo para la importación (dólares de EE.UU. por contenedor)</i>
Afganistán	10	74	3 545	10	77	3 830
Armenia	5	13	1 815	8	18	2 195
Azerbaiyán	8	38	3 430	10	38	3 490
Bhután	9	38	2 230	12	38	2 330
Bolivia (Estado Plurinacional de)	8	19	1 425	7	23	1 747
Botswana	6	27	2 945	7	37	3 445
Burkina Faso	10	41	2 412	10	47	4 030
Burundi	10	32	2 965	11	46	5 005
República Centroafricana	9	54	5 491	17	62	5 554
Chad	8	75	5 902	11	101	8 525
Etiopía	7	42	2 160	9	44	2 660
Kazajstán	9	81	4 685	12	69	4 665
Kirguistán	8	63	4 160	10	75	4 700
República Democrática Popular Lao	10	26	2 140	10	26	2 125
Lesotho	7	31	1 695	7	35	1 945
Malawi	10	34	2 175	9	43	2 870
Mali	6	26	2 202	9	31	3 067
Mongolia	10	49	2 555	11	50	2 710
Nepal	11	41	1 975	11	38	2 095
Níger	8	59	3 676	11	64	3 711
Paraguay	8	33	1 440	10	33	1 750
República de Moldova	7	32	1 545	7	35	1 870
Rwanda	8	29	3 245	8	31	4 990
Swazilandia	8	18	1 880	8	27	2 085
Tayikistán	11	71	8 450	11	72	9 800
La ex República Yugoslava de Macedonia	6	12	1 376	6	11	1 380
Uganda	7	33	3 050	9	33	3 215
Uzbekistán	13	80	4 585	14	99	4 750
Zambia	6	44	2 765	8	56	3 560
Zimbabwe	8	53	3 280	8	73	5 200
Promedio países en desarrollo sin litoral	8	42	3 040	10	48	3 643
Promedio países en desarrollo de tránsito	8	23	1 268	8	27	1 567

Fuente: Banco Mundial, *Doing Business 2013: Smarter Regulations for Small and Medium-Size Enterprises*.

Cuadro 6
Indicadores de telecomunicación seleccionados

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Líneas telefónicas y abonados a teléfonos celulares por cada 100 habitantes</i>				<i>Usuarios de Internet por cada 100 habitantes</i>
	<i>Líneas principales</i>		<i>Teléfono celular</i>		
	<i>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2011</i>	
Afganistán	0,1	0,0	0,8	54,3	4,6
Armenia	18,4	18,6	3,7	103,6	..
Azerbaiyán	11,2	18,1	12,6	108,7	50,8
Bhután	3,8	3,7	0,4	65,6	21,0
Bolivia (Estado Plurinacional de)	6,9	8,7	14,5	82,8	30,0
Botswana	7,2	7,4	24,3	142,8	7,0
Burkina Faso	0,5	0,8	1,8	45,3	3,0
Burundi	0,3	..	0,9	14,5	1,1
República Centroafricana	0,2	0,1	1,0	25,0	2,2
Chad	0,1	0,3	0,7	31,8	1,9
Etiopía	0,6	1,0	0,1	16,7	1,1
Kazajistán	14,9	26,1	8,9	142,5	44,0
Kirguistán	7,9	8,9	2,8	104,8	19,6
República Democrática Popular Lao	1,2	1,7	2,0	87,2	9,0
Lesotho	1,7	1,6	6,2	47,9	4,2
Malawi	0,7	1,1	1,1	25,1	3,3
Malí	0,5	0,7	2,0	68,3	2,0
Mongolia	5,6	6,7	12,8	105,1	20,0
Nepal	1,4	2,8	0,3	43,8	9,0
Níger	0,2	0,6	0,7	27,0	1,3
Paraguay	4,9	5,6	31,2	99,4	23,9
República de Moldova	20,3	33,3	12,2	104,8	37,8
Rwanda	0,3	0,4	1,5	40,6	7,0
Swazilandia	4,2	4,4	7,8	63,7	20,4
Tayikistán	3,9	5,4	0,8	90,6	13,0
La ex República Yugoslava de Macedonia	25,9	20,0	38,3	109,4	56,7
Turkmenistán	8,1	10,7	0,2	68,8	5,0
Uganda	0,2	1,3	2,9	48,4	13,0
Uzbekistán	6,7	6,9	1,3	91,6	28,6
Zambia	0,8	0,6	2,2	60,6	11,5
Zimbabwe	2,4	2,8	2,9	72,1	15,7
Promedio países en desarrollo sin litoral	3,0	3,9	3,1	54,5	11,3

Fuente: Banco Mundial.

Cuadro 7
Corrientes netas de inversión extranjera directa

(Millones de dólares de los EE.UU.)

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	2003	2011	2012
Afganistán	58	83	94
Armenia	121	525	489
Azerbaiyán	3 285	1 467	2 005
Bhután	3	10	16
Bolivia (Estado Plurinacional de)	197	859	1 060
Botswana	418	414	293
Burkina Faso	29	42	40
Burundi	—	3	1
República Centrafricana	11	37	71
Chad	713	282	323
Etiopía	465	627	970
Kazajistán	2 092	13 903	14 022
Kirguistán	46	694	372
República Democrática Popular Lao	19	301	294
Lesotho	44	132	172
Malawi	66	129	129
Malí	132	556	310
Mongolia	132	4 715	4 452
Nepal	15	95	92
Níger	11	1 066	793
Paraguay	25	215	320
República de Moldova	74	281	159
Rwanda	3	106	160
Swazilandia	(61)	93	90
Tayikistán	32	11	290
La ex República Yugoslava de Macedonia	113	468	135
Turkmenistán	226	3 399	3 159
Uganda	202	894	1 721
Uzbekistán	83	1 467	1 094
Zambia	347	1 108	1 066
Zimbabwe	4	387	400
Países en desarrollo sin litoral	8 904	34 369	34 592

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

Cuadro 8
Indicadores de desarrollo social seleccionados

	Prevalencia de la desnutrición (porcentaje de la población)		Índice de desarrollo humano		Tasa de mortalidad, menores de 5 años (por cada 1 000 nacidos vivos)		Tasa de participación hombre-mujer en la fuerza de trabajo		Porcentaje de mujeres en el Parlamento nacional	
	2008	2011	2005	2012	2003	2011	2005	2011	2003	2012
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>										
Afganistán	..	..	46,6	49,1	125,9	101,1	0,17	0,20	..	27,7
Armenia	5,0	5,0	73,2	74,4	25,7	17,5	0,75	0,70	3,1	8,4
Azerbaiyán	5,0	5,0	69,0	70,9	61,0	44,7	0,87	0,90	10,5	16,0
Bhután	..	..	64,8	67,6	77,7	53,7	0,82	0,86	9,3	8,5
Bolivia (Estado Plurinacional de)	27,5	24,1	64,7	66,9	71,1	50,6	0,75	0,79	18,5	25,4
Botswana	31,9	27,9	50,6	53,0	72,1	25,9	0,88	0,88	17,0	7,9
Burkina Faso	24,4	25,9	52,5	55,9	171,1	146,4	0,85	0,86	11,7	15,3
Burundi	72,4	73,4	47,8	50,9	158,3	139,1	1,02	1,02	18,4	30,5
República Centroafricana	32,6	30,0	44,4	49,1	170,7	163,5	0,84	0,85	7,3	12,5
Chad	36,4	33,4	48,1	49,9	183,5	169,0	0,81	0,80	5,8	12,8
Etiopía	43,8	40,2	55,2	59,7	118,2	77,0	0,86	0,87	7,7	27,8
Kazajstán	5,0	5,0	65,2	67,4	37,9	28,3	0,86	0,86	10,4	24,3
Kirguistán	8,6	6,4	66,6	68,0	41,8	30,6	0,71	0,71	10,0	23,3
República Democrática Popular Lao	29,4	27,8	64,5	67,8	67,6	41,9	0,97	0,96	22,9	25,0
Lesotho	17,0	16,6	44,3	48,7	120,3	86,0	0,82	0,80	11,7	24,2
Malawi	23,0	23,1	49,0	54,8	142,6	82,6	0,92	1,04	9,3	22,3
Malí	9,5	7,9	49,0	51,9	203,0	175,6	0,54	0,53	10,2	10,2
Mongolia	27,6	24,2	66,0	68,8	52,2	30,7	0,85	0,83	10,5	3,9
Nepal	20,1	18,0	65,6	69,1	71,6	48,0	0,91	0,92	..	33,2
Níger	13,6	12,6	51,7	55,1	185,7	124,5	0,43	0,44	1,2	13,3
Paraguay	16,8	25,5	71,2	72,7	30,8	22,4	0,64	0,67	2,5	12,5
República de Moldova	5,0	5,0	67,9	69,6	21,1	16,0	0,92	0,85	12,9	19,8
Rwanda	34,2	28,9	52,3	55,7	134,2	54,1	1,02	1,01	25,7	56,3
Swazilandia	27,3	27,0	45,9	48,9	125,0	103,6	0,61	0,62	3,1	13,6
Tayikistán	36,7	31,7	65,4	67,8	85,0	63,3	0,77	0,76	12,7	19,0
La ex República Yugoslava de Macedonia	5,0	5,0	73,8	75,0	14,3	9,6	0,66	0,62	18,3	30,9
Turkmenistán	5,0	5,0	64,4	65,2	65,5	52,5	0,63	0,61	26,0	16,8
Uganda	31,0	34,6	50,2	54,5	124,9	89,9	0,96	0,96	24,7	35,0
Uzbekistán	7,9	6,1	67,2	68,6	57,1	48,6	0,66	0,64	7,2	22,0
Zambia	47,5	47,4	44,4	49,4	138,5	82,9	0,86	0,86	12,0	11,5
Zimbabwe	33,9	32,8	44,0	52,7	101,3	67,1	0,92	0,93	10,0	15,0
Promedio países en desarrollo sin litoral	23,6	22,6	57,6	60,6	109,5	80,9	0,78	0,79	12,1	20,2
Promedio países en desarrollo de tránsito	17,6	16,8	61,2	63,8	58,8	43,7	0,73	0,74	14,03	17,4

Fuente: División de Estadística

Cuadro 9
Inflación y valor añadido en la fabricación

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Valor añadido en la fabricación (porcentaje del ingreso nacional bruto)</i>			<i>Inflación, precios medios al consumidor (cambio porcentual)</i>	
	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Afganistán	17,1	12,9	13,1	10,4	4,4
Armenia	16,8	10,7	10,6	7,7	2,5
Azerbaiyán	9,4	5,8	..	7,9	1,1
Bhután	7,4	9,1	9,3	8,9	9,7
Bolivia (Estado Plurinacional de)	14,7	13,9	13,3	9,9	4,5
Botswana	4,1	4,0	4,2	8,5	7,5
Burkina Faso	14,3	7,8	6,7	2,8	3,6
Burundi	14,5	10,5	10,0	14,9	11,8
República Centroafricana	7,3	..	..	1,2	5,2
Chad	8,0	..	..	1,9	7,7
Etiopía	5,7	3,9	3,6	33,2	22,8
Kazajstán	15,3	13,1	13,5	8,3	5,1
Kirguistán	14,6	18,9	20,6	16,6	2,8
República Democrática Popular Lao	8,7	7,5	7,6	7,6	4,3
Lesotho	21,2	12,8	11,7	5,6	5,3
Malawi	11,9	12,0	11,9	7,6	3,3
Mali	2,8	..	..	3,1	21,3
Mongolia	7,5	7,3	7,1	7,7	5,3
Nepal	8,4	6,5	6,4	9,6	4,7
Níger	6,3	..	..	2,9	15,0
Paraguay	15,0	12,2	11,9	8,3	8,3
República de Moldova	18,3	12,7	13,5	7,7	0,5
Rwanda	6,8	6,6	6,6	5,7	3,8
Swazilandia	39,9	42,6	42,2	6,1	6,3
Tayikistán	31,3	9,5	8,3	12,4	8,9
La ex República Yugoslava de Macedonia	17,5	14,4	13,9	3,9	5,8
Turkmenistán	18,6	..	..	5,3	4,9
Uganda	7,5	8,3	8,2	18,7	14,1
Uzbekistán	9,2	9,0	8,6	12,8	12,1
Zambia	12,0	8,9	8,4	8,7	6,6
Zimbabwe	13,6	17,9	17,1	3,5	3,7
Promedio países en desarrollo sin litoral	13,1	11,5	11,5	10,0	7,3
Promedio países en desarrollo de tránsito	14,1	14,1	14,6	7,2	5,8

Fuente: Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional.