



Asamblea General

Distr. general
7 de agosto de 2009
Español
Original: inglés

Sexagésimo cuarto período de sesiones

Tema 58 b) del programa provisional*

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

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

Este informe se presenta de conformidad con la resolución 63/228 de la Asamblea General, de 19 de diciembre de 2008, en que la Asamblea pidió al Secretario General que le presentara, en su sexagésimo cuarto período de sesiones, un informe analítico sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty y la declaración sobre el examen de mitad de período del Programa.

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. Además, las vulnerabilidades estructurales de esos países los

* A/64/150.



exponen a los graves efectos negativos de la actual crisis económica mundial, los problemas relativos a la seguridad alimentaria y el cambio climático, que amenazan con poner en peligro el progreso realizado hasta el momento.

Durante el período que abarca el informe, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito siguieron esforzándose por aplicar medidas concretas de conformidad con el Programa de Acción de Almaty, con el apoyo del sistema de las Naciones Unidas y otros asociados para el desarrollo. Se adoptaron importantes reformas de política con miras a mitigar los efectos de las barreras físicas y no físicas a su participación eficaz en el comercio internacional. Sin embargo, aún quedan por resolver importantes problemas financieros para asegurar una mayor conectividad y la infraestructura adecuada necesarias para proporcionar los pilares que sostengan el desarrollo económico y social de las regiones sin litoral en todo el mundo. Las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y otros asociados para el desarrollo de los países donde se ejecuta el Programa de Acción de Almaty aumentaron su apoyo técnico y financiero para prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral en sus esfuerzos por acelerar la ejecución del Programa de Acción.

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	4
II. Situación económica y social general de los países en desarrollo sin litoral	4
III. Prioridades	8
A. Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito	8
B. Desarrollo y mantenimiento de infraestructura	13
C. Comercio internacional y facilitación del comercio.	16
D. Medidas internacionales de apoyo.	20
IV. Ejecución y examen	26
V. Conclusiones y recomendaciones.	27
Anexo	
Algunos indicadores de desarrollo y transporte para los países en desarrollo sin litoral.	30

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 tránsito¹ fue aprobado en 2003 como respuesta de las Naciones Unidas al reconocimiento cada vez mayor por parte de la comunidad internacional de las necesidades y los problemas que encaran los países en desarrollo sin litoral para alcanzar sus objetivos de desarrollo. Las dificultades geográficas inherentes que los privan de acceso directo al mar entorpecen los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral por erradicar la pobreza, sostener el crecimiento económico e integrarse mejor en la economía mundial.

2. El objetivo general del Programa de Acción de Almaty es fomentar el establecimiento de sistemas de transporte de tránsito eficaces en todas las regiones sin litoral del mundo, sobre la base de la colaboración mutuamente beneficiosa con los países en desarrollo de tránsito y con el apoyo de los asociados para el desarrollo. Desde su aprobación, el temario equilibrado del Programa ha estimulado el interés de la comunidad internacional por atender las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral. El Programa se concentra en cinco esferas prioritarias, a saber: a) cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, b) desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, c) comercio internacional y facilitación del comercio, d) medidas de apoyo internacional y e) ejecución y examen. El Programa ha logrado un reconocimiento general como el marco mundial fundamental para la cooperación genuina en materia de transporte de tránsito al proporcionar una solución satisfactoria tanto para los países en desarrollo sin litoral como para los países en desarrollo de tránsito.

3. A los cinco años de ponerse en ejecución el Programa de Acción de Almaty, la Asamblea General llevó a cabo un examen de mitad de período en una reunión plenaria de alto nivel celebrada los días 2 y 3 de octubre de 2008, con objeto de evaluar el progreso realizado, la experiencia adquirida y las limitaciones encontradas en la primera mitad del período de ejecución.

II. Situación económica y social general de los países en desarrollo sin litoral

4. Existen 31 países en desarrollo sin litoral, la mayoría de los cuales están entre las naciones más pobres del mundo. En 19 países en desarrollo sin litoral, el producto interno bruto (PIB) per cápita sigue estando muy por debajo de los 1.000 dólares. En la lista elaborada por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) atendiendo al índice de desarrollo humano, 10 de los 20 países que figuran en la parte inferior de la lista son países en desarrollo sin litoral.

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

5. Los resultados económicos de este grupo de países siguen siendo penalizados por las desventajas geográficas inherentes que los privan del acceso directo al comercio marítimo. Su situación se ve casi siempre agravada por el hecho de que la falta de litoral coincide con otros factores, como la lejanía de los principales mercados, la difícil topografía, así como una ecología tropical o desértica. Además, la deficiente infraestructura, la ineficiencia de los sistemas logísticos y la debilidad de las instituciones agravan los efectos de la geografía, lo que redonda en elevados costos de las transacciones comerciales. Esas graves dificultades se intensifican por la dependencia de los países en desarrollo sin litoral de la estabilidad política, la infraestructura y la calidad institucional de los países de tránsito costeros.

6. En el último decenio, los problemas vinculados a su falta de litoral han reducido la competitividad de los operadores económicos internos en esos países, lo que ha dado lugar a resultados económicos generales que han sido constantemente peores que los de sus vecinos, cuando se miden teniendo en cuenta el producto interno bruto (PIB), las corrientes de inversión extranjera directa y las importaciones y exportaciones de mercancías. Los elevados costos de las transacciones y las ineficiencias son importantes barreras al comercio y las inversiones extranjeras directas y, por ende, al crecimiento económico y la reducción de la pobreza. Estas siguen siendo las principales razones que explican la marginación continua de los países en desarrollo sin litoral de la economía mundial.

7. Como grupo, los países en desarrollo sin litoral se beneficiaron hasta mediados de 2008 del panorama económico mundial, en términos generales favorable, en que las economías en desarrollo crecieron más rápidamente, como promedio, que las economías desarrolladas. En el período 2003-2007, el PIB del grupo creció a una tasa media anual del 7,7%, mientras que el PIB per cápita medio, que en 2003 era de 725 dólares, llegó hasta 1.419 dólares (véase el cuadro 1 del anexo). El principal motor impulsor de ese crecimiento notable fue el aumento de los precios de los productos básicos, incluidos el petróleo, el gas y los metales, combinado con una mejora de la gestión macroeconómica y reformas institucionales. Sin embargo, el elevado crecimiento económico no estuvo acompañado de una diversificación de la capacidad productiva, pues los productos básicos seguían constituyendo una proporción elevada del total de las exportaciones. En consecuencia, el grupo sigue siendo muy vulnerable a las perturbaciones externas.

8. En un esfuerzo por atraer las inversiones extranjeras directas, muchos países en desarrollo sin litoral emprendieron reformas estratégicas de la política, como garantías a las inversiones, incentivos fiscales, disposiciones sobre trato nacional, facilidad de la repatriación de beneficios y simplificación de los procedimientos administrativos. También continuaron liberalizando sus economías y abrieron nuevos sectores a la inversión privada. Estas medidas produjeron un aumento considerable de la inversión extranjera directa recibida por esos países, que llegó a alcanzar el máximo histórico de 14.000 millones de dólares en 2007 (véase el cuadro 7 del anexo). Sin embargo, incluso esas cifras sin precedentes siguen siendo bajas, pues representan el 0,8%, suma casi insignificante, de las inversiones extranjeras directas a escala mundial. Además, las corrientes de inversiones a la búsqueda de recursos, algunas de las cuales se originaron en economías en desarrollo con grandes excedentes en cuenta corriente, fueron atraídas principalmente por el aumento de los precios de los productos básicos a los sectores del petróleo y el gas natural y a proyectos de infraestructura. En 2007, el 73% de

todas las corrientes de inversión extranjera directa se destinó a Kazajstán únicamente. Los países en desarrollo sin litoral deben seguir intensificando sus esfuerzos por atraer mayores inversiones extranjeras directas que promuevan el crecimiento y el empleo, junto con estrategias de diversificación.

9. La mejora de la gestión macroeconómica por el grupo también dio lugar a la reducción de la proporción de la deuda externa respecto del ingreso nacional bruto, que pasó del 66% en 2003 al 48% en 2007 (véase el cuadro 3 del anexo). En los países en desarrollo de tránsito la relación deuda externa–ingreso nacional bruto media fue del 19% en 2007. Entre los países en desarrollo sin litoral, solo en Kazajstán y la ex República Yugoslava de Macedonia se registró un aumento de la relación deuda externa–ingreso nacional bruto en los últimos años. En 2009, Burundi reunió las condiciones para aspirar a la exoneración del pago de toda su deuda en el marco de la Iniciativa para la reducción de la deuda de los países pobres muy endeudados (PPME): la suma cancelada ascendió a unos 830 millones de dólares. Diez países en desarrollo sin litoral han alcanzado el punto de culminación en el marco de la Iniciativa y se beneficiaron de nuevas reducciones de la deuda mediante la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral. A pesar del progreso realizado, la carga de la deuda de muchos países en desarrollo sin litoral sigue siendo pesada. En 7 de 22 países en desarrollo sin litoral la proporción del servicio de la deuda respecto de las exportaciones era elevada y en 2007 excedía del 10% de las exportaciones, como promedio. La sostenibilidad de su situación en relación con la deuda se ve amenazada por el hecho de que la inmensa mayoría de los países en desarrollo sin litoral no tienen suficientes reservas de divisas para hacer frente a las perturbaciones externas, incluso de corta duración, sin tener que recurrir a recursos externos. En consecuencia, el ejercicio de la prudencia en la gestión macroeconómica tendrá suma importancia.

10. Pese a esos cambios positivos, los países en desarrollo sin litoral siguen siendo muy vulnerables a las perturbaciones externas debido a la falta de diversificación de sus exportaciones, el hecho de que los ingresos de exportación dependan de un número muy limitado de productos básicos, los costos prohibitivos de las transacciones comerciales, la concentración de las exportaciones dirigidas a las economías avanzadas, la dependencia de la ayuda oficial, la elevada deuda externa, los niveles insuficientes de reservas de divisas y la dependencia de las remesas enviadas por los migrantes desde el extranjero.

11. Una serie de crisis económicas mundiales plantean una amenaza para los proyectos de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral. Durante la actual crisis económica mundial, la vulnerabilidad inherente de los países en desarrollo sin litoral ha expuesto sus economías a efectos muy adversos, que se transmiten mediante la restricción de los créditos, las dificultades para la financiación del comercio, la contracción de las corrientes de financiación de las inversiones, la posible reducción de las corrientes de ayuda oficial y, más importante aún, mediante el colapso de la demanda de las exportaciones y de los precios de los productos básicos.

12. Como los países en desarrollo sin litoral dependen de los productos básicos para obtener sus ingresos de exportación, la extrema inestabilidad de los precios de esos productos en 2008 tuvo repercusiones considerables para sus economías. Tras experimentar un enorme aumento, los precios de los productos básicos no relacionados con la energía experimentaron una caída del 38% en la segunda mitad

de 2008, con reducciones importantes en las materias primas agrícolas y los metales y minerales. Los precios del petróleo cayeron en un 69% en el mismo período. Esas fuertes caídas de los precios perjudican considerablemente los ingresos de los exportadores de productos básicos de los países en desarrollo sin litoral, que también deben hacer frente a marcadas reducciones de las inversiones extranjeras directas y a un déficit cada vez mayor de financiación del comercio, debido a un agotamiento de la liquidez mundial y la reevaluación de los riesgos por parte de los bancos comerciales. Esta situación ha erosionado considerablemente su competitividad, que ya era débil, debido a los elevados costos de las transacciones comerciales y las desventajas geográficas que aquejan a esos países. Sin un apoyo externo eficaz, los países en desarrollo sin litoral permanecerán en la periferia de la economía mundial.

13. Como es poco probable que la caída de los volúmenes de exportación y de los precios de los productos básicos se recuperen a corto plazo, en las proyecciones de crecimiento realizadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) se prevé que 27 países en desarrollo sin litoral experimentarán reducciones considerables de sus tasas de crecimiento en 2009 en comparación con el año anterior. En algunos de esos países la diferencia en la reducción será del orden de los dos dígitos, lo que dará lugar a un deterioro drástico de la balanza de pagos. El año próximo, los países en desarrollo sin litoral harán frente a serios retos económicos en su empeño por financiar su salida de la recesión y en ese contexto el apoyo de los donantes será vital para mitigar las peores consecuencias. En esos países, la necesidad de proteger los adelantos realizados en la ejecución del Programa de Acción de Almaty y de evitar reducciones drásticas de los gastos en importantes servicios públicos y proyectos de desarrollo, como las inversiones en el sector del transporte y la infraestructura conexas y su mantenimiento, pone de relieve la urgencia de que los donantes aumenten la ayuda, alivien la deuda y otorguen préstamos en condiciones favorables. Es preciso aplicar una política anticíclica, apuntalada por una inyección oportuna de recursos, para contribuir a evitar una mayor inestabilidad macroeconómica en los países en desarrollo sin litoral.

14. En consecuencia, es fundamental que la comunidad internacional preste atención especial a la corrección de los efectos negativos de la crisis financiera y económica mundial en los países en desarrollo sin litoral. El compromiso contraído en la reunión del G-20 celebrada en abril de 2009 de facilitar otros 1,1 billones de dólares mediante un programa orientado a revitalizar la economía mundial es una medida bien recibida, aun cuando la parte de los recursos dirigidos a los países de bajos ingresos (50.000 millones de dólares) sea muy reducida. El FMI, el Banco Mundial y los bancos regionales de fomento y desarrollo han elaborado, a diferentes niveles, programas de asistencia a los países en desarrollo afectados por la crisis. Los recursos del FMI se triplicaron, e incluyen una nueva asignación de derechos especiales de giro por un monto de 250.000 millones de dólares y 6.000 millones de dólares en financiación adicional, concedida en condiciones favorables y flexibles, para los países de bajos ingresos en los próximos años. El reto que se plantea consiste en asegurar el cumplimiento oportuno de esos compromisos, en un marco crediticio mejorado, para prestar asistencia sustantiva a los países en desarrollo sin litoral que encaran déficits de financiación.

15. El cambio climático plantea una seria amenaza, potencialmente permanente, al desarrollo económico y social de los países en desarrollo sin litoral, aun cuando sus causas fundamentales no sean en una medida abrumadora el resultado de sus

actividades. El aumento de la temperatura a escala mundial, la desertificación, la reducción de las precipitaciones, la reducción de la disponibilidad de agua, así como los fenómenos meteorológicos extremos son consecuencias comunes del cambio climático que encaran los países en desarrollo sin litoral.

16. Para los países en desarrollo sin litoral la tarea, más difícil que nunca en tiempos de crisis, consiste en vincular de una manera equilibrada los problemas del desarrollo y el cambio climático mediante una gestión, a largo plazo y de una manera más sostenible, de los recursos económicos y naturales. Para promover objetivos integrados en materia de política climática y desarrollo y asegurar una capacidad de adaptación y de recuperación cada vez mayor para hacer frente a los efectos inevitables del cambio climático se precisa un compromiso político decidido. En el caso de los países en desarrollo más vulnerables, las inmensas necesidades de financiación representan un gran obstáculo para lograr progreso en las cuestiones relativas al cambio climático. Es necesario que la comunidad internacional preste su pleno apoyo, mediante mecanismos de financiación mejorados y eficaces y apoyo tecnológico a los proyectos orientados a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y promover la creación de capacidad para la adaptación a escala nacional, así como mediante la transferencia de tecnología, cuya importancia es crítica. Los países en desarrollo sin litoral deben prestar atención a los posibles efectos del cambio climático en los sistemas de transporte. Las propuestas de establecer un impuesto a las emisiones de carbono para reducir las emisiones derivadas del transporte marítimo internacional pueden aumentar los costos de transporte para esos países.

III. Prioridades

A. Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito

17. Las limitaciones al comercio transfronterizo continúan perjudicando la competitividad de los países en desarrollo sin litoral. Según estimaciones recogidas en un reciente estudio del Banco Mundial sobre 126 economías, las pérdidas causadas por cada día de demora en las exportaciones representan aproximadamente el 1% del volumen del comercio, y en lo que se refiere a los productos perecederos la proporción sería de un 3% del volumen de las exportaciones. Con miras a corregir esas deficiencias y facilitar los intercambios comerciales, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito han intensificado cada vez más la labor de revisión de sus marcos normativos aplicables al transporte de tránsito y al comercio.

18. La eliminación de las barreras físicas y no físicas que impiden la participación eficaz de los países en desarrollo sin litoral en el comercio internacional exige la cooperación de numerosos organismos gubernamentales. Las estrategias orientadas a facilitar el comercio y el transporte deben pasar a ser una parte integral de los programas de reforma normativa y las estrategias de reducción de la pobreza. El éxito de su aplicación dependerá del establecimiento y el funcionamiento eficaces de instituciones de coordinación interinstitucional eficientes que abarquen a todas las numerosas autoridades gubernamentales que participan en el control de las fronteras.

19. Asimismo, en lo concerniente al transporte de tránsito, la colaboración entre las partes interesadas de los sectores público y privado es esencial para la eficacia de la gestión de corredores, el desarrollo de infraestructura y las inversiones, la introducción de nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones y las operaciones de los servicios de tránsito. La participación efectiva del sector privado en los procesos normativos decisorios no sólo facilitará la adopción de medidas adecuadas, sino que, además, asegurará la cooperación de ese sector en la aplicación de nuevas medidas.

20. Dado que muchas de las cuestiones más importantes relacionadas con la facilitación del comercio y el transporte escapan al control individual de cada país, es necesaria una mayor cooperación bilateral, regional y global para asegurar un enfoque armonizado respecto del diseño, la aplicación y el seguimiento de las reformas normativas orientadas a facilitar el comercio y el transporte transfronterizos.

21. Desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty se han realizado progresos en lo relativo a las reformas institucionales orientadas a fortalecer el dialogo entre los sectores público y privado y mejorar la competitividad nacional. Se han establecido comités nacionales de facilitación del comercio y el transporte con participación equilibrada de los sectores público y privado y con el apoyo de un creciente número de países en desarrollo sin litoral y países de tránsito, especialmente de Asia, entre ellos Armenia, Azerbaiyán, Kazajstán, Kirguistán, la República Democrática Popular Lao, Mongolia, Nepal y Tayikistán, así como por países en desarrollo de tránsito, en particular Camboya, China, el Pakistán y Tailandia.

22. Las funciones de los comités nacionales varían de un país a otro, pero los objetivos generales consisten en: a) identificar cuestiones que repercuten en los costos y la eficiencia en relación con el comercio internacional de sus respectivos países; b) elaborar medidas orientadas a reducir los costos y mejorar la eficiencia en lo concerniente al comercio internacional; c) prestar asistencia en la aplicación de esas medidas; d) establecer un centro de coordinación para el acopio y la difusión de información sobre mejores prácticas; y e) participar en los esfuerzos internacionales destinados a mejorar la eficiencia en lo relativo al comercio. Por ejemplo, el Comité Nacional sobre facilitación del comercio y el transporte de Mongolia, establecido en 2007, adoptó un detallado programa de desarrollo denominado “Tránsito por Mongolia”. Mediante la concertación de un mayor número de alianzas público-privadas, el programa se orienta a modernizar el mercado de servicios de transporte y logística de Mongolia para, en última instancia, transformar a ese país sin litoral en un país en desarrollo con servicios de tránsito eficientes. El Programa Regional de facilitación del comercio y el transporte en Europa sudoriental alienta el comercio mediante el fomento de flujos comerciales más eficientes y menos costosos entre los países de la subregión y promueve la introducción de normas aduaneras compatibles con las de la Unión Europea (UE). Los principales componentes de su aplicación abarcan actividades conjuntas y contactos trimestrales entre los grupos de trabajo nacionales público-privados establecidos en todos los países participantes, incluida la República de Moldova y la ex República Yugoslava de Macedonia.

23. A tenor del informe del Banco Mundial “Doing Business 2009”², en el bienio 2007-2008 el Senegal fue uno de los países que más reformas introdujo, mediante la simplificación de los requisitos administrativos para el comercio en tránsito, lo que benefició también a los países vecinos sin litoral. Un nuevo sistema electrónico de tramitación unificada relaciona a todas las partes que participan en el proceso de otorgamiento de permisos, a saber, aduanas, agentes de aduanas, bancos, autoridades fiscales, comerciantes y ministerios gubernamentales competentes. El Senegal y Malí concertaron un acuerdo de cooperación fronteriza que armoniza la documentación comercial de modo que, una vez obtenida en Dakar la autorización para el transporte de productos, los comerciantes de Malí no necesitan ningún otro documento. El número de puestos de control entre Dakar y Bamako se redujo de 25 a 4, y ello acortó en una semana el tiempo medio de transporte entre las dos capitales. Además, Malí dejó sin efecto la exigencia de que todos los camiones cargados con productos de exportación llevaran escolta oficial hasta la frontera, y esto ha reducido las demoras.

24. Mongolia introdujo inspecciones en función de los riesgos posibles y un sistema de transmisión electrónica de documentos, lo que permitió reducir sustancialmente el número de contenedores inspeccionados y, de esa manera mejoró la eficiencia en el proceso de despacho de aduanas. Botswana otorgó más licencias de agentes de aduanas y ello sirvió para aumentar la competencia y abaratar las comisiones de corretaje. Uruguay finalizó la introducción de su sistema aduanero automatizado, que permite a los comerciantes enviar sus documentos de aduana directamente desde sus oficinas. El Brasil adoptó un sistema electrónico de manifiesto que permite iniciar el proceso de despacho de aduanas antes de la llegada de la carga. Kenya amplió a 24 horas el horario de funcionamiento de sus puertos. Nigeria comenzó a recoger los frutos de las concesiones otorgadas a operadores privados para la gestión de sus terminales de contenedores.

25. En junio de 2009, los camiones que transportaban productos comerciales de Tailandia pudieron ingresar por primera vez en la República Democrática Popular Lao y en Viet Nam. Esto ocurrió tras el intercambio oficial de derechos de tráfico y la introducción en esos tres países de un sistema aduanero de tránsito regional. El sistema se está aplicando entre los países signatarios del Acuerdo sobre los transportes transfronterizos en la cuenca del Mekong, como parte de un programa del Banco Asiático de Desarrollo destinado a crear un corredor económico este-oeste. Anteriormente, las mercancías enviadas desde Tailandia se debían descargar y volver a cargar en el territorio de la República Democrática Popular Lao. Se espera que esta última iniciativa, y las recientemente introducidas inspecciones fronterizas de ventanilla y paradas únicas reduzcan considerablemente el tiempo del transporte terrestre e impulsen el desarrollo comercial y económico en esa subregión.

26. Los progresos generalizados que han conseguido los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en lo concerniente a la reforma de sus políticas de transporte de tránsito arrojaron resultados positivos. En el período 2005-2008, la reducción en siete días del tiempo medio necesario para completar los trámites de exportación en un país en desarrollo sin litoral supuso un logro considerable. En cuanto a los trámites de importación, en ese mismo período se consiguió una reducción de seis días. El tránsito de las exportaciones y las importaciones a través de países en desarrollo supusieron 11 y 16 días menos, respectivamente, que en 2003.

² Basingstoke, Reino Unido, Palgrave Macmillan, 2008.

27. A pesar de estas mejoras, los países en desarrollo sin litoral de África siguen afrontando costos de transporte muy elevados. A tenor del informe *Doing Business 2009*, de los 10 países con peor desempeño, en función de los costos que entraña la exportación de un contenedor, 9 son países en desarrollo sin litoral y, de ellos, la mayoría son países africanos. El *African Competitiveness Report 2009*³ destaca que los países de África sin litoral pagan casi una tercera parte más por costos de transporte nacional que los países sin litoral de otros continentes. Se trata de costos importantes que perjudican a las empresas en ese continente.

28. Un reciente análisis del Banco Mundial revela que la cobertura insuficiente de las redes de infraestructura no puede ser el motivo principal que determina los precios extraordinariamente elevados de los servicios de transporte en África. En África central y occidental, en particular, las elevadas tarifas del transporte por carretera tienen mucho más que ver con los grandes márgenes de beneficios que con los altos costos. En esas subregiones, a pesar de la poca eficiencia de los servicios, los márgenes de beneficio de las empresas de transporte pueden oscilar entre el 60% y el 160% debido a la poca competencia que existe en el sector. Los tratados bilaterales de tránsito que prevén cuotas, fletes compartidos y sistemas de lista de espera dan lugar a servicios de mala calidad y una baja productividad, por cuanto no ofrecen incentivos a las empresas para que mejoren su eficiencia. Esos tratados se justifican para salvaguardar las flotas de transporte de los países sin litoral. Sin embargo, los beneficios que se procura obtener resultan acaparados por unos pocos agentes que crean un oligopolio. La antigüedad de la flota de camiones y la poca utilización de los vehículos también contribuye a elevar los costos del transporte. Es recomendable una mayor competencia y una liberalización de los servicios de transporte con miras a abaratar sus costos, mejorar su calidad y posibilitar que los usuarios de las carreteras disfruten efectivamente de los beneficios derivados de las costosas inversiones realizadas para rehabilitar la infraestructura. Los cambios en la esfera normativa se deberían complementar con un plan de mitigación destinado a minimizar los efectos sociales derivados del aumento de la competencia y la posible reducción del número de empresas de transporte.

29. En el África Subsahariana, por lo general, algunos grupos constituidos en los corredores de transporte han asumido, mediante su compromiso activo y su amplia participación, la función de los comités de facilitación del comercio y el transporte, algunos de los cuales se habían establecido en el decenio de 1990 (en Malawi, la República Unida de Tanzania y Zambia). Esos grupos están integrados por partes interesadas de los sectores público y privado de todos los países que atraviesa el corredor y participan en la inversión en infraestructura y en su gestión. Esas partes promueven la aplicación de procedimientos simplificados y prácticas destinadas a facilitar las operaciones de comercio y transporte a lo largo del corredor y en su interior.

30. El Grupo del Corredor de Walvis Bay coordina y facilita el comercio a lo largo de los corredores de Walvis Bay por medio de su alianza público-privada y sus vínculos directos con los recursos y las autoridades de las entidades reguladoras y las empresas operadoras de transporte. El Grupo fue el principal propulsor de la renovación y el mantenimiento periódico del Puerto de Walvis Bay, que ha atraído un creciente volumen de exportaciones de cobre procedentes de Zambia y la República Democrática del Congo. Ese puerto ofrece una ruta más directa con un

³ Ginebra, World Economic Forum, 2009.

solo cruce fronterizo en el puente de Katima Mulilo y un tiempo de tránsito menor que por las rutas tradicionales hacia los más lejanos puertos de Dar es Salaam y Durban. Namibia también concertó acuerdos con Botswana y Zimbabwe para proporcionar terrenos para la construcción de instalaciones de puerto seco y almacenamiento. En lo que respecta al corredor Trans-Caprivi, se introdujeron reformas para armonizar los límites de carga por eje y los horarios de funcionamiento de los pasos fronterizos entre Namibia y Zambia, reducir el número de puestos de control y ampliar de 3 a 12 meses el plazo de validez del visado de los conductores de vehículos comerciales.

31. El Organismo de coordinación de transporte de tránsito del corredor norte ha instado a todos los Estados miembros del Mercado Común para el África Oriental y Meridional (COMESA) a que adopten el sistema regional de garantías aduaneras armonizado, que redundaría en importantes economías en los costos de transporte y en un despacho más rápido de los vehículos gracias a la supresión de la exigencia de obtener una garantía aduanera para cada país de tránsito. Junto con el COMESA, la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo (SADC) ha liderado iniciativas orientadas a promover medidas regionales de facilitación, tales como la adopción del concepto de control fronterizo común, documentos aduaneros de tránsito armonizados, manuales regionales de capacitación de conductores, señalización vial estandarizada y normas y especificaciones para carreteras y puentes. La mayoría de los Estados Miembros han llevado a cabo reformas destinadas a establecer fondos viales y organismos de vialidad autónomos. El Organismo de Gestión del Fondo Nacional de Vialidad de Zambia ejecutó un programa decenal de 1.600 millones de dólares destinados a la ampliación, la modernización y el mantenimiento de carreteras, incluida la construcción de carreteras de peaje recurriendo a las alianzas publico-privadas. En septiembre de 2009 se prevé abrir oficialmente el puesto de control fronterizo en Chirundu, tras dos años de complejas negociaciones entre Zambia y Zimbabwe que concluyeron con un acuerdo bilateral sobre las adaptaciones del marco jurídico, los procedimientos y la infraestructura necesarias para mejorar el flujo del tráfico entre esos países vecinos. Gracias al apoyo de iniciativas de facilitación del comercio, entre ellas las relacionadas con la autorización previa, las auditorías posteriores a la autorización, la autoevaluación, las técnicas de elaboración de perfiles de riesgo y gestión de riesgos, y los sistemas de despacho interior, se prevé que el puesto fronterizo de una parada única reducirá el tiempo necesario para los trámites de despacho a no más de dos horas a partir de la llegada a la frontera, una mejora notable respecto de la media de tres días registrada el último año.

32. Los esfuerzos de integración regional en el África Subsahariana recibieron el sólido respaldo de la Cumbre Tripartita celebrada en Uganda el 22 de octubre de 2008, a la que asistieron Jefes de Estado y de Gobierno para considerar la posibilidad de establecer una zona de libre comercio entre las tres principales asociaciones de África, a saber el COMESA, la Comunidad del África Oriental (CAO) y la SADC. Ese acontecimiento histórico fue motivado principalmente por la necesidad de armonizar acuerdos comerciales análogos de esas tres organizaciones, cuya aplicación se había vuelto cada vez más problemática como consecuencia de la profundización de la integración regional. En agosto de 2008 la SADC estableció una zona de libre comercio, y en junio de 2009 el COMESA puso en marcha una unión aduanera. Algunos miembros de esas dos organizaciones integran asimismo la CAO, que en 2004 había establecido una unión aduanera y se había fijado el

objetivo de crear y poner en funcionamiento para el 1° de enero de 2010, un mercado común, lo que permitiría la libre circulación de bienes, personas, capitales y servicios en el ámbito de esa unión. La zona de libre comercio propuesta entre las tres organizaciones crearía un nuevo bloque comercial que abarcaría una población total de más de 500 millones de personas con un PIB de 624.000 millones de dólares. Además de la liberalización del comercio y la cooperación aduanera, el desarrollo de programas conjuntos de infraestructura y proyectos transfronterizos, incluida su financiación y ejecución, es una esfera de cooperación con un enorme potencial para toda la región.

33. En lo que respecta a la adhesión a convenios internacionales relativos a transporte y tránsito, es preciso alentar una mayor participación de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en los principales convenios internacionales relativos al transporte de tránsito. Con ocasión de la ceremonia de firma y depósito de instrumentos de ratificación o adhesión relacionados con tratados de 2008: “Hacia una participación y aplicación universales”, la República Democrática Popular Lao se adhirió al Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras (octubre de 1982)⁴.

34. En Asia se realizaron progresos hacia la armonización intrarregional de los marcos jurídicos para el transporte de tránsito. El Acuerdo intergubernamental sobre la red ferroviaria transasiática, elaborado con los auspicios de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), entró en vigor el 11 de junio de 2009. Las partes en ese Acuerdo son Camboya, China, la Federación de Rusia, India, Mongolia, la República de Corea, Tailandia y Tayikistán. Junto con el Acuerdo intergubernamental sobre la red vial en Asia, que entró en vigor el 4 de julio de 2005, la red ferroviaria transasiática representa un progreso fundamental hacia la materialización de sistemas eficaces de transporte intermodal. Ambas redes, así como sus criterios de diseño técnico, constituyen la base para el desarrollo de programas de cooperación en materia de infraestructura fomentados por los programas subregionales de la Subregión del Mekong y por organizaciones tales como la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), el Programa de Cooperación Económica Regional para el Asia Central (CAREC), la Organización de Cooperación de Shanghai y la Organización de Cooperación Económica (OCE). Por ejemplo, tanto la red de carreteras de la ASEAN como las redes viales de la iniciativa de la CAREC se elaboraron sobre la base de la red de carreteras de Asia con las mismas pautas técnicas y de trazado. En marzo de 2009, la OCE, el Banco Islámico de Desarrollo y la CESPAP firmaron un memorando de entendimiento trilateral relativo al desarrollo del transporte, con miras a su futura colaboración en lo concerniente al desarrollo de las dos redes y la aplicación del Acuerdo marco sobre el transporte en tránsito de la OCE.

B. Desarrollo y mantenimiento de infraestructura

35. Para los países en desarrollo sin litoral de todo el mundo, el desarrollo insuficiente de la infraestructura y la falta de inversión para mejorar las carreteras de tránsito con el fin de facilitar el acceso a las vías de tráfico comercial marítimo siguen siendo algunas de las principales limitaciones para el fortalecimiento de su competitividad. En los países en desarrollo sin litoral los costos del transporte se

⁴ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1709, núm. 23583.

encuentran entre los más elevados del mundo. Las carreteras siguen siendo el medio de transporte predominante. La cobertura de la red ferroviaria es en general escasa y las posibilidades de conexión son pocas, mientras que las vías navegables interiores no están plenamente aprovechadas (véase el cuadro 5 del anexo). En esos países, la movilización de recursos destinados a inversiones en proyectos prioritarios de importancia regional sigue siendo un reto primordial. La situación se ha agravado en el contexto del nuevo panorama financiero internacional generado por la crisis financiera y económica, especialmente en los países sin litoral de bajos ingresos. En vista de ello, es preciso seguir prestando particular atención a proyectos de infraestructura de interés regional, a fin de asegurar la finalización, la modernización y el mantenimiento de corredores de tránsito estratégicos que comuniquen a los países sin litoral. A continuación se describen algunos acontecimientos positivos relacionados con el desarrollo de infraestructura de tránsito.

36. La Unión Africana y la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD) (A/57/304, Anexo), reconocen la contribución fundamental que supone el desarrollo de la infraestructura regional para mantener el desarrollo económico y el comercio en la región. Con miras a intensificar las sinergias, las dos instituciones fusionaron sus marcos estratégicos (el Plan de Acción a corto plazo y el Marco Estratégico de Mediano a Largo Plazo de la NEPAD, y el Plan Maestro de mejora de la infraestructura de la Unión Africana) con miras al establecimiento del Programa de Desarrollo de la Infraestructura en África, iniciativa continental común apoyada por el Banco Africano de Desarrollo y la Comisión Económica para África (CEPA). Los objetivos de ese programa son: a) crear un marco estratégico para el desarrollo de la infraestructura regional y continental (energía, transporte, tecnología de la información y las comunicaciones, y recursos hídricos transfronterizos); b) establecer un programa de inversión en infraestructura a corto, mediano y largo plazo; y c) elaborar una estrategia de aplicación basada en un plan de acción prioritario.

37. La adopción de la estrategia para el desarrollo de corredores de la SADC testimonia el renovado compromiso respecto del mejoramiento de la infraestructura regional y deja entrever una mayor colaboración transfronteriza. La paz alcanzada en Angola dio lugar a una notable aportación de fondos en apoyo del ambicioso programa gubernamental de desarrollo de infraestructura. Los dos componentes clave del programa son el proyecto de rehabilitación y modernización de la línea ferroviaria de Benguela, estimado en 2.000 millones de dólares, y el proyecto de modernización del puerto de Lobito, con un costo de 1.800 millones de dólares. Actualmente se están realizando estudios de viabilidad para comunicar la línea ferroviaria de Moçambedes con Namibia y, recientemente, el Gobierno de Namibia aprobó la prolongación de la línea ferroviaria por 1 kilómetro en el territorio de Angola. Angola y Zambia acordaron un plan para prolongar la línea ferroviaria existente a fin de comunicar a los dos países y construir enlaces viales para impulsar el comercio. La República Unida de Tanzania está desarrollando un plan maestro para el puerto de Dar es Salaam destinado a ampliar y modernizar su infraestructura portuaria, cuya ejecución se prevé comenzar en 2010. Ese puerto es vital para Burundi, Ghana y Uganda, países sin litoral. Algunos inversionistas privados se comprometieron a financiar la construcción del oleoducto Mozambique-Malawi y de instalaciones de almacenamiento, a raíz de la firma de un acuerdo por 8.000 millones de dólares entre el Gobierno de Mozambique y OLMOZ para la

construcción de una refinería de petróleo cuya capacidad diaria de producción será de 350.000 barriles de petróleo refinado.

38. Se realizaron importantes progresos en la planificación y construcción de conexiones que faltaban en la Red ferroviaria transasiática. Los Gobiernos de Azerbaiyán, la Federación de Rusia y la República Islámica del Irán concertaron un acuerdo trilateral para construir una línea ferroviaria entre Astara, en Azerbaiyán, y Qazvin, en la República Islámica del Irán, que completará un corredor ferroviario de 4.200 kilómetros desde San Petersburgo hasta Bandar-Abbas. En 2008, en la región de la ASEAN se completó la construcción de un tramo ferroviario entre Nogkhai, en Tailandia, y Thanaleng en la República Democrática Popular Lao, que representa la primera etapa de un proyecto destinado a proporcionar una conexión ferroviaria con Vientiane. En Asia meridional, el Gobierno de la India identificó la construcción de un tramo de 180 kilómetros, de la sección de 325 kilómetros que falta en la línea ferroviaria hacia Myanmar, como proyecto prioritario para el desarrollo de la red ferroviaria transasiática en su territorio. Además, financió un estudio de viabilidad de un proyecto para comunicar cinco ciudades fronterizas de Bhután con las terminales ferroviarias más próximas de la India.

39. También se realizaron progresos en el desarrollo y mejoramiento de la red vial de Asia. Se mejoraron unos 10.000 kilómetros de carretera para que cumplieran las normas mínimas. De los 141.236 kilómetros de la red, la suma de los tramos que no satisfacen esas normas disminuyó de 22.263 a 12.256 kilómetros. La reciente incorporación de la carretera que comunica la India con Bhután a la red supuso el logro del objetivo de proporcionar conexiones a todos los países sin litoral de la región.

40. Con respecto a las numerosas iniciativas nacionales con repercusiones de alcance subregional en Asia central, Kazajstán inició la ejecución de un programa de desarrollo de corredores de tránsito internacionales con un costo de 7.500 millones de dólares, destinado a mejorar unos 2.800 kilómetros del Corredor de Transporte I del Programa de Cooperación Económica Regional para el Asia Central (CAREC) en su territorio, que comunica Khorgos en China, con Zhaisan en la Federación de Rusia. Financiado en parte con préstamos del Banco Mundial y del Banco Asiático de Desarrollo, el proyecto incluirá la construcción de nuevos tramos de carretera y la rehabilitación de secciones existentes, lo que mejorará la competitividad de Kazajstán y, además, reportará considerables beneficios económicos a los países vecinos Kirguistán, Tayikistán y Uzbekistán. En relación con otro corredor de la CAREC, Kirguistán financió junto con el Banco Asiático de Desarrollo (probablemente se agregarán otros donantes) el mejoramiento de una sección de 39 kilómetros de la carretera Bishkek-Torugart que comunica con China y con países sin litoral de Asia central. Asimismo, el proyecto prevé la modernización de las instalaciones obsoletas e inapropiadas del puesto fronterizo de Torugart, cuyo estado prolonga la duración de los viajes y dificulta el comercio transfronterizo. Esta importante carretera de tránsito es el enlace vial más corto desde Kashi, en China, hasta los mercados consumidores en el norte de Kirguistán, Kazajstán y la Federación de Rusia, y forma parte de la famosa ruta de la seda que comunica la antigua China con el mundo occidental.

41. En América del Sur, en enero de 2009, Bolivia y el Brasil inauguraron dos secciones de carretera en Bolivia, los tramos Arroyo Concepción-El Carmen y El Carmen-Roboré (Santa Cruz) que forman parte de los 4.700 kilómetros de la

carretera interoceánica que comunica el puerto de Santos (Brasil) con los de Arica e Iquique (Chile). Las inversiones en esas secciones, que permitirán a Bolivia acceder a las costas del este y el oeste por la carretera Pailón-Puerto Suárez, ascienden a 169,9 millones de dólares. Las mejores oportunidades de desarrollo para las poblaciones de la región, los menores costos de transporte, el fortalecimiento del comercio transfronterizo y la conexión física más próxima con el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) son algunos de los beneficios que se esperan obtener de este proyecto vial.

42. El programa de infraestructura ferroviaria elaborado para fortalecer la integración entre la Argentina y el Paraguay también registró progresos, gracias a la sustancial financiación proporcionada por la Corporación Andina de Fomento, banco de desarrollo subregional que también financió el Programa de Obras Viales y Mejoramiento Urbano en zonas aledañas a las ciudades fronterizas de Posadas (Argentina) y Encarnación (Paraguay). El programa de infraestructura ferroviaria financiado parcialmente por la Argentina prevé la construcción de una nueva línea ferroviaria entre las ciudades de Posadas y Parada Leis, así como sus instalaciones conexas, con el fin de facilitar el transporte de cargas y pasajeros entre los dos países.

43. Se registraron mejoras en la infraestructura de telecomunicaciones de países en desarrollo sin litoral. En 2007 había una media de 3,6 líneas telefónicas principales por cada 100 habitantes, mientras que en 2000 sólo había 2,7. Cabe destacar que la proporción de líneas de teléfonos móviles en 2000 era de 1,1 por cada 100 habitantes y en 2007 había aumentado a 18,2 (véase el cuadro 6 del anexo). Sin embargo, la tasa de usuarios de Internet aún es demasiado baja. A fin de superar esta brecha digital algunos países sin litoral se han agrupado para planificar, construir y gestionar una gran autopista euroasiática de la información, entre ellos el Afganistán, Azerbaiyán, la República Islámica del Irán, Kazajstán, Kirguistán, Mongolia, el Pakistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán.

44. En África, algunos proyectos de redes troncales internacionales de alta capacidad están orientados a conectar al continente con el resto del mundo sobre una base de acceso libre. A fines de 2009 estará finalizado el tendido de los primeros cables submarinos de fibra óptica en la costa oriental. En lo que respecta a la costa occidental, se ha anunciado la ejecución de cinco proyectos relativos al tendido de cables submarinos de fibra óptica y dos proyectos concernientes a satélites respaldados por capitales privados africanos, alianzas público-privadas e inversionistas internacionales. En el contexto de la integración regional se están construyendo redes troncales regionales interiores que comunicarán entre sí a las principales ciudades de África oriental y sudoriental y de los países sin litoral de África central. Botswana y Rwanda están ejecutando proyectos que les permitirán convertirse en centros regionales de tecnología de la información y las comunicaciones. Algunos operadores panafricanos de telefonía móvil están promocionando servicios sin cargos por uso itinerante, lo que convierte a África en la primera región del mundo en que se ofrece este novedoso servicio.

C. Comercio internacional y facilitación del comercio

45. Hasta 2007 y durante la mayor parte de 2008, el comercio mundial y las corrientes de inversión se expandieron muy rápidamente y, con frecuencia, el ritmo

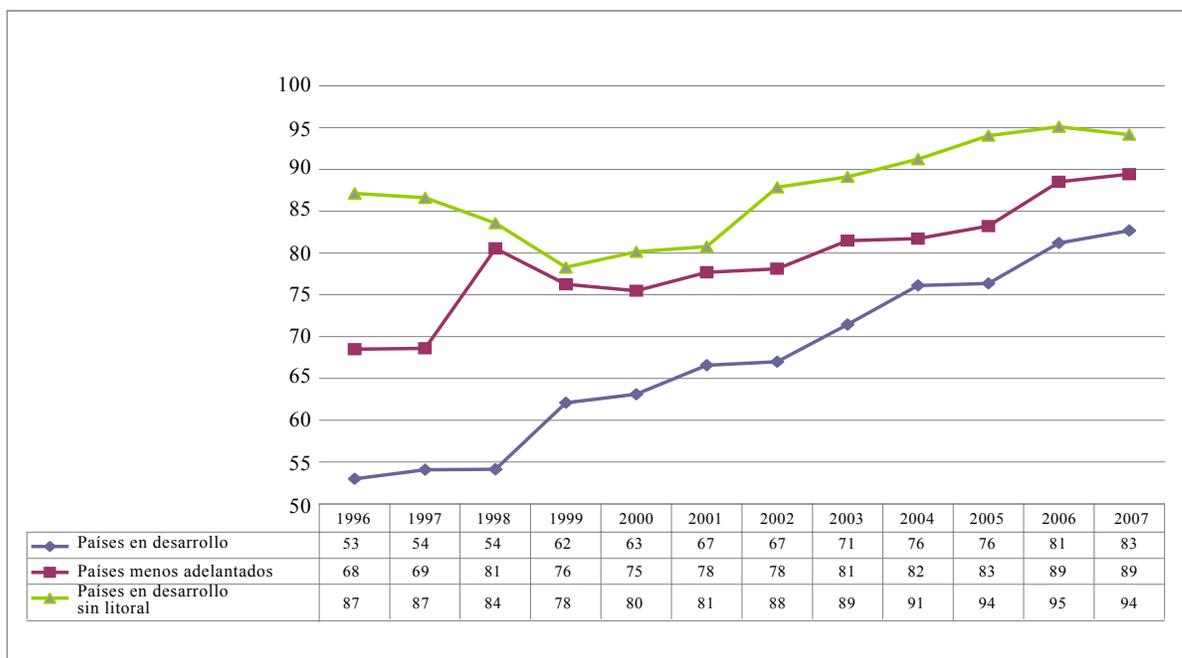
de crecimiento del comercio superó al de la producción. Los países en desarrollo sin litoral se beneficiaron del florecimiento de la economía mundial. Sus exportaciones de mercaderías aumentaron a una tasa anual del 26% en el período 2003-2007 y alcanzaron un valor total de 84.600 millones de dólares (véase el cuadro 4 del anexo). Gran parte de ese aumento se debió al alza repentina de los precios de los productos básicos. Sin embargo, la falta de diversificación de las exportaciones expone a ese grupo de países a graves trastornos de la relación de intercambio, como el que afectó a la economía mundial en 2009. Las perspectivas de crecimiento del comercio a mediano plazo siguen siendo sombrías en vista de la actual fase descendente de la economía y la caída de los precios de los productos básicos, por lo que se prevé que el volumen de las exportaciones mundiales de mercaderías se contraerá un 9% en 2009, su mayor disminución en generaciones.

46. Los principales países desarrollados y los países en desarrollo más avanzados continuaron otorgando condiciones arancelarias preferenciales a las exportaciones de países en desarrollo sin litoral. Como se muestra en el gráfico, en 2007 los países desarrollados otorgaron exenciones arancelarias a una media del 94% de las importaciones totales, excluidas las armas, procedentes de países en desarrollo sin litoral, lo que constituye un aumento respecto del 80% alcanzado en 2000. Muchos países en desarrollo sin litoral se beneficiaron del acceso preferencial a los mercados acordado a los países menos desarrollados, en particular en el contexto de la iniciativa “Todo menos armas”, de la Unión Europea, y de la Ley sobre Crecimiento y Oportunidad en África, de los Estados Unidos. Además, la mayor parte de las exportaciones de países en desarrollo sin litoral son productos básicos que los países desarrollados no gravan con aranceles.

47. Para el período 2009-2011 la Unión Europea decidió acordar nuevas reducciones arancelarias en el marco del Sistema Generalizado de Preferencias, a fin de apoyar a países en desarrollo seleccionados que han ratificado y aplicado eficazmente convenios internacionales fundamentales relativos a derechos humanos, normas del trabajo, desarrollo sostenible y buena gobernanza. Entre los beneficiarios figuran Armenia, Azerbaiyán, Bolivia, Mongolia y el Paraguay. Sin embargo, la experiencia muestra que la tasa de utilización de preferencias comerciales unilaterales sigue siendo baja, o limitada a unos pocos productos, y que con frecuencia se ve obstaculizada por onerosas normas de origen que no guardan relación con el nivel de desarrollo de los beneficiarios.

Proporción del total de importaciones de los países desarrollados procedentes de países en desarrollo sin litoral, admitidas sin pagar derechos (excepto los armamentos), 1996-2007

(Porcentaje)



Fuente: Objetivos de Desarrollo del Milenio, Octavo Objetivo: acceso a los mercados, indicadores proporcionados por el Centro de Comercio Internacional (CCI), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el sitio www.mdg-trade.org (visitado el 4 de mayo de 2009).

48. A pesar de las oportunidades de acceso a los mercados disponibles y del notable crecimiento de las exportaciones alcanzado por los países en desarrollo sin litoral, su participación en el comercio mundial de bienes apenas aumentó, pues pasó del 0,5% en 2003 al 0,7% en 2007. La persistencia de este pésimo desempeño pone de relieve las constantes dificultades que afrontan los países en desarrollo sin litoral en sus esfuerzos por aprovechar las nuevas oportunidades creadas por los avances tecnológicos, los menores costos del transporte y las fructíferas rondas de negociaciones comerciales multilaterales, con miras a captar mercados mundiales e impulsar el crecimiento y el desarrollo económicos.

49. En el último decenio, la creciente utilización del sistema de entrega puntual de la producción, el acortamiento de los ciclos de vida productiva y la intensificación de la competencia mundial han supuesto una carga adicional al traslado transfronterizo de bienes de manera previsible, puntual y económica, lo que pone de relieve la importancia de la logística como fuente estratégica de ventaja competitiva. Tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo, la obtención de buenos resultados en los mercados exportadores muy competitivos depende cada vez más de la capacidad de las empresas para ofrecer servicios y logística comerciales de buena calidad a bajo costo. En este contexto altamente competitivo, la calidad de la logística puede tener una importancia fundamental en las decisiones

que adopte una empresa acerca del país en que se establecerá, los proveedores a los que comprará y los mercados de consumidores en que entrará. Para los países que disponen de conexiones deficientes y poco fiables con la red mundial de logística, entre ellos los países en desarrollo sin litoral, los costos de la exclusión son cada vez mayores y los riesgos de perder oportunidades son enormes.

50. La actual ronda de negociaciones de Doha sobre facilitación del comercio en el marco de la Organización Mundial del Comercio ofrece una oportunidad crucial para mejorar la competitividad comercial y contrarrestar algunos de los efectos de la actual crisis económica. Se espera que un nuevo acuerdo de facilitación del comercio dé lugar a una situación beneficiosa para todas las partes —las empresas, los consumidores y los gobiernos—, que podrán esperar con interés la obtención de mayores beneficios derivados de procedimientos fronterizos modernizados y más ágiles. Para los países en desarrollo sin litoral, cuyo acceso a los mercados extranjeros depende en gran medida de la concertación de acuerdos de tránsito eficaces con sus vecinos, el mejoramiento de las normas vigentes en virtud del artículo V del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT)⁵ reviste particular urgencia. Las propuestas que se están presentando a este respecto se orientan a reforzar las obligaciones relativas a la concesión de paso gratuito del tráfico en tránsito; imponer límites más estrictos a los requisitos sobre tasas, tarifas, trámites y documentación; limitar las inspecciones y controles mediante el uso de transporte bajo control aduanero; promover acuerdos de tránsito regionales, y fortalecer las disposiciones en materia de no discriminación. Las modificaciones propuestas al artículo VIII del GATT se orientan a reducir las tasas y tarifas aduaneras mediante su adecuación a los costos efectivos de la administración de fronteras. A fin de simplificar los requisitos relativos a documentación se deberían adoptar normas comunes cuya armonización internacional convendría promover en la medida de lo posible,

51. La extrema importancia de la facilitación del comercio para los países en desarrollo sin litoral se refleja en su participación activa en la mesa de negociaciones. Desde el inicio del proceso, en 2004, esos países han presentado numerosas propuestas de negociación, incluso conjuntamente con importantes países industrializados y países en desarrollo de tránsito. Por ejemplo, Mongolia presentó junto con Noruega, Sudáfrica y Suiza una propuesta sobre la aplicación de normas internacionales a los procedimientos de importación y exportación; la ex República Yugoslava de Macedonia, la República de Moldova, Rwanda, Suiza y Swazilandia presentaron una amplia propuesta centrada en la libertad fundamental de tránsito; Armenia, Kirguistán, el Paraguay y la República de Moldova se sumaron al Canadá, la Unión Europea, el Japón y 16 países en desarrollo para patrocinar una propuesta de texto detallada relativa a cuestiones de aplicación.

52. Las negociaciones sobre facilitación del comercio han progresado relativamente bien en comparación con otras esferas de la Ronda de Doha en que han surgido importantes obstáculos. Los textos presentados se están examinando y mejorando a fin de utilizarlos como proyectos de disposiciones jurídicas. Con el liderazgo de la secretaría de la Organización Mundial del Comercio se está ejecutando un amplio programa de evaluación de las necesidades y prestación de asistencia técnica. La posibilidad de beneficiarse plenamente de un acuerdo final sobre facilitación del comercio añade una ventaja fundamental a la lista de ventajas

⁵ Publicación de la secretaría del GATT, número de venta: GATT/1986-4.

que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito pueden obtener mediante su incorporación a la Organización Mundial del Comercio.

53. La participación en la Organización Mundial del Comercio es importante en lo concerniente a los beneficios derivados del sistema de comercio normalizado. Asimismo, es esencial para asegurar la estabilidad y previsibilidad de las políticas comerciales y las estrategias nacionales de desarrollo y poder participar activamente en las negociaciones de la Organización Mundial del Comercio. Sin embargo, una tercera parte de los miembros del grupo aún no se ha adherido a la OMC. A ese respecto, los progresos han sido extremadamente lentos. En los últimos años, Azerbaiyán, Bhután y Kazajstán realizaron progresos en la negociación de sus respectivos protocolos de adhesión.

54. Los beneficios que obtiene un país mediante su adhesión a la OMC dependen en gran medida de las condiciones acordadas durante el proceso de adhesión. Por consiguiente, a fin de asegurar una adhesión que facilite el progreso de los países en desarrollo sin litoral, se deberá proporcionar, en todas las etapas del proceso, asistencia técnica específica para ayudar a esos países a adherirse a la OMC en condiciones compatibles con sus niveles de desarrollo, en el contexto de, entre otras cosas, los problemas y necesidades especiales determinados por su desfavorable situación geográfica, y fortalecer su capacidad para cumplir las obligaciones derivadas de su participación en la OMC. La experiencia ha mostrado la conveniencia de que los países candidatos consulten e informen a la sociedad civil y al sector privado y, según proceda, los inviten a participar en sus preparativos para incorporarse a la OMC. Además, es preciso alentar más aún la colaboración entre homólogos, que sirve de marco a los países en desarrollo sin litoral miembros de la OMC para el intercambio de experiencias y, en la medida de lo posible, facilita la prestación de asesoramiento y asistencia técnica con el apoyo de organismos internacionales y donantes.

D. Medidas internacionales de apoyo

55. La comunidad internacional reconoce que el logro de los objetivos prioritarios establecidos en el Programa de Acción de Almaty, en particular los relativos al desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura de transporte, sentará las bases para el progreso económico y social de los países en desarrollo sin litoral de todo el mundo. Las inversiones en corredores de transporte regionales, sistemas de información e instalaciones aduaneras modernas en las fronteras propician un aumento de la circulación de bienes y personas, lo que proporciona la base para la creación de empleo, el crecimiento económico sostenible y la erradicación de la pobreza y facilita la puesta en marcha de la recuperación de la actual crisis económica. Además, la infraestructura moderna propicia la necesaria diversificación de las economías dependientes de productos básicos hacia otros sectores, como el turismo, las manufacturas o la tecnología de la información.

56. En los países en desarrollo sin litoral el déficit de infraestructura sigue siendo enorme. Se estima que en el África Subsahariana, donde las carreteras son las principales vías de transporte, absorben entre el 80% y 90% del transporte de pasajeros y carga de la región y constituyen la única vía de acceso a la mayor parte de las comunidades rurales, las necesidades de recursos financieros para completar importantes enlaces de transporte que faltan en lo que será la Carretera

Transafricana ascienden a unos 4.300 millones de dólares (Unión Africana). Se identificó un déficit de 18.000 millones de dólares en la financiación necesaria para modernizar y mejorar unos 26.000 kilómetros de la Carretera Transasiática, incluida la finalización de tramos de enlace y puntos de conexión intermodales. Se necesita una inversión de unos 10.200 millones de dólares para ejecutar proyectos prioritarios identificados por la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur con miras a impulsar el crecimiento regional y mejorar la competitividad.

57. La asistencia oficial para el desarrollo (AOD) proporcionada en forma de donaciones y préstamos en condiciones favorables sigue siendo la fuente más importante de financiación externa para los países en desarrollo sin litoral. Los donantes bilaterales, así como las instituciones multilaterales y regionales financieras y de desarrollo, han intensificado su apoyo al desarrollo de infraestructura, que se ha centrado en proyectos y programas regionales como vehículos clave de esa financiación.

58. Desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty la asistencia oficial para el desarrollo destinada a los países en desarrollo sin litoral aumentó a razón de una tasa media anual aproximada del 12%, o sea, de 12.000 millones de dólares en 2003 a 18.600 millones de dólares en 2007 (véase el cuadro 2 del anexo). Como en los años anteriores, la mayor parte del aumento de la AOD se destinó a aliviar la deuda externa, prestar asistencia técnica y proporcionar ayuda de emergencia, lo que no supone inversiones a largo plazo orientadas a mejorar la capacidad nacional de producción. Solo el 4% del total de la ayuda se asignó al desarrollo de infraestructura de transporte, almacenamiento y comunicaciones en países en desarrollo sin litoral. El total de la AOD que recibieron los países en desarrollo de tránsito aumentó a razón de una tasa media anual del 6% en el período 2003-2007, y aproximadamente un 7% del total de la ayuda se destinó a los sectores de transporte, almacenamiento y comunicaciones.

59. En el África Subsahariana, casi el 70% de la AOD bilateral se asigna a sectores sociales, mientras que la proporción destinada a infraestructura se limita a un modesto 10%. Sin embargo, se está produciendo decididamente un cambio de orientación en favor de la inversión en infraestructura, por cuanto los donantes bilaterales y multilaterales están aumentando sus compromisos en esa esfera, en particular con los auspicios del Consorcio de Infraestructura para África, establecido en el marco del Banco Africano de Desarrollo por la Cumbre de Gleneagles del Grupo de los Ocho celebrada en julio de 2005. En el período 2005-2007 los miembros del Consorcio aumentaron a 12.400 millones de dólares, o sea más del 75%, sus compromisos de ayuda, tanto en condiciones favorables como en condiciones ordinarias, destinados al desarrollo de infraestructura. La AOD bilateral aumentó de 2.200 millones a 3.500 millones de dólares y la AOD multilateral aumentó de 2.900 millones a 5.900 millones de dólares. Otros países en desarrollo, entre ellos China y la India, se están convirtiendo en fuentes cada vez más importantes de apoyo financiero externo para los países en desarrollo sin litoral, especialmente en lo que respecta a proyectos de desarrollo de infraestructura y en particular los relacionados con carreteras, ferrocarriles y energía, sobre todo en los países exportadores de petróleo.

60. La participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura sigue concentrándose principalmente en el sector de la tecnología de la información y las comunicaciones. Se prevé que la crisis económica mundial menoscabará la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura. El Banco Mundial informó de una disminución de dicha participación, reflejada en un descenso del 15% en los niveles de compromisos para 2008 con respecto a los de 2007, así como en demoras, cancelaciones o riesgos de cancelación en aproximadamente un 20% de los proyectos de desarrollo de infraestructura con participación del sector privado considerados.

61. En el decenio pasado aumentó la proporción de las operaciones de préstamo y asistencia técnica realizadas por el Banco Asiático de Desarrollo para el sector del transporte, al que correspondió aproximadamente una tercera parte de las operaciones anuales de préstamo. El Banco Africano de Desarrollo incrementó su apoyo a proyectos multinacionales en un 12,9%, o sea de 2.460 millones de dólares en 2006, a 2.780 millones en 2007. La mayor parte de esos recursos se asignaron al sector del transporte, seguido por los sectores de las comunicaciones y la energía. Además, el Banco Africano de Desarrollo constituyó el Fondo Especial del Servicio de preparación de proyectos de infraestructura de la NEPAD en un esfuerzo por contribuir a la movilización de recursos técnicos y financieros destinados a mejorar la capacidad de las comunidades económicas regionales y los Gobiernos de África para elaborar proyectos y programas de desarrollo de infraestructura viables que puedan atraer inversiones públicas y privadas. Financiado inicialmente por el Gobierno del Canadá, el Fondo Especial es un servicio en que participan numerosos donantes, entre ellos Alemania, Dinamarca y Noruega, el Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Banco Africano de Desarrollo. El Fondo Especial aprobó 4.200 millones de dólares para financiar la preparación de siete proyectos en los sectores del transporte, la energía y las comunicaciones.

62. La Iniciativa de Ayuda para el Comercio ofrece nuevas oportunidades para ejecutar el Programa de Acción de Almaty por cuanto procura ayudar a los países en desarrollo a mejorar su capacidad en lo que concierne a la oferta y su infraestructura comercial conexas, necesarias para incorporarse efectivamente en la economía global. Teniendo en cuenta que la ayuda al comercio sólo puede aumentar si aumenta la AOD en su conjunto, el reto consiste en asegurar la financiación adicional previsible en condiciones favorables, en particular la ayuda al comercio, a fin de evitar las peores consecuencias de la recesión mundial y mejorar las perspectivas de crecimiento económico de los países en desarrollo sin litoral. En 2007 la ayuda al comercio aumentó en más de un 10% en términos reales y los nuevos compromisos bilaterales y multilaterales totalizaron 25.400 millones de dólares. La mayor parte de ese aumento (2.600 millones de dólares) se destinó al África Subsahariana con el fin de satisfacer necesidades de infraestructura y, a ese respecto, los principales contribuyentes fueron el Banco Mundial, los Estados Unidos de América, el Japón y la Comisión Europea. Etiopía, Malí, Uganda, Bolivia y el Afganistán fueron algunos de los 20 principales beneficiarios.

63. Nuevas mejores prácticas en materia de ayuda al comercio revelan que los buenos resultados dependen en gran medida de la creación de vínculos de cooperación más estrechos, en las capitales nacionales, entre las autoridades gubernamentales competentes en las esferas del comercio, las finanzas y el desarrollo. Esto se debería armonizar mediante una sólida colaboración en los

planos internacional y regional entre las organizaciones intergubernamentales con cometidos específicos en esas esferas y los gobiernos de los países que las integran.

64. El Programa Modelo del corredor norte-sur de ayuda al comercio representa un ejemplo práctico fructífero de materialización de la ayuda al desarrollo. Ese Programa, dimanante de las decisiones de la Cumbre Tripartita COMESA-CAO-SADC celebrada en Uganda en octubre de 2008, se estableció para que las tres comunidades económicas regionales, sus Estados miembros y la comunidad internacional, pudieran aplicar un enfoque económico centrado en el corredor, con miras a reducir los costos del comercio transfronterizo en el África Subsahariana. El corredor norte-sur incluye dos corredores de importancia prioritaria para la NEPAD, a saber: a) el corredor Dar es Salaam, que comunica el Puerto de Dar es Salaam con la zona minera de Cooperbelt, y b) el corredor norte-sur, que comunica esa zona minera con los puertos meridionales de Sudáfrica. El corredor atraviesa ocho países, cuatro de ellos sin litoral. En el marco del Programa Regional para la facilitación del comercio financiado por el Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido se identificaron de manera sucesiva y multimodal un conjunto de proyectos orientados a mejorar sistemas de transporte y eliminar obstáculos al comercio a lo largo del corredor. Diferentes mecanismos de financiación permitirán adaptar apropiadamente diversos tipos de recursos a los tipos de proyectos específicos, a fin de atraer financiación pública, privada y de instituciones de desarrollo. En abril de 2009, una conferencia de alto nivel celebrada en Lusaka consiguió un firme apoyo financiero y técnico para la construcción del corredor norte-sur y obtuvo compromisos de financiación de los asociados para el desarrollo por unos 1.200 millones de dólares. Los Estados miembros del COMESA, la CAO y la SADC coincidieron en que el compromiso político de alto nivel en el ámbito nacional era sumamente importante para impulsar y vigilar la aplicación de las necesarias reformas normativas acordadas con el fin de profundizar la integración regional, y subrayaron la necesidad de elaborar programas similares de ayuda al comercio en relación con otros corredores regionales de transporte y de tránsito de importancia vital, en particular programas orientados a mejorar el corredor central que comunica la República Unida de Tanzania con Rwanda y Burundi; el corredor septentrional que comunica Kenya con Uganda, Rwanda, Burundi y la República Democrática del Congo; y el corredor meridional que comunica al Sudán con Etiopía.

65. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo intensificó su asistencia a los países en desarrollo sin litoral mediante una mayor movilización del apoyo de la comunidad internacional y del sistema de las Naciones Unidas y actividades de sensibilización. La Oficina del Alto Representante prestó ayuda sustancial al grupo de países en desarrollo sin litoral para evaluar los efectos de la crisis financiera y económica global sobre sus economías. En el contexto de la preparación de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la crisis financiera y económica mundial y sus efectos en el desarrollo, celebrada en Nueva York del 24 al 30 de junio de 2009, la Oficina del Alto Representante encargó la realización de un estudio centrado en las consecuencias sobre las perspectivas de progreso de los países en desarrollo sin litoral. Además, la Oficina del Alto Representante continuó ayudando al grupo de países en desarrollo sin litoral a fortalecer su capacidad colectiva de negociación en los foros mundiales, en particular en las negociaciones comerciales multilaterales, y proporcionó un importante apoyo para la organización

y preparación de la tercera reunión de ministros de comercio, que se celebrará este año en África.

66. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) continuó apoyando activamente la Iniciativa de Ayuda para el Comercio por medio de su participación en el Grupo Asesor sobre ayuda al comercio del Director General de la OMC y en el Grupo Técnico de Trabajo sobre ayuda al comercio de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). El PNUD ha encabezado actividades en colaboración con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Comisión Económica para Europa (CEPE) y el Banco Islámico de Desarrollo, a fin de prestar asistencia a los Estados miembros que participan en el Programa Especial de las Naciones Unidas para las economías de Asia Central (Afganistán, Azerbaiyán, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán) en la realización de evaluaciones de las necesidades a escala nacional y la elaboración de planes de desarrollo del comercio como base para la identificación de fuentes de financiamiento para esferas prioritarias. El PNUD dirigió la preparación de una publicación titulada *Aid for Trade and Human Development: A Guide to Conducting Aid for Trade Needs Assessment Exercises*⁶ como parte de su labor en el Grupo Interinstitucional de la Junta de los jefes ejecutivos del sistema de las Naciones Unidas sobre comercio y capacidad productiva.

67. La UNCTAD continuó ando servicios de asistencia técnica y asesoramiento en diversas esferas, entre ellas las relativas a negociaciones comerciales multilaterales, la incorporación a la OMC, medidas de facilitación del comercio y la inversión extranjera directa. Además, hizo extensiva la aplicación del Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA), un sistema automatizado de gestión aduanera, a 20 países en desarrollo sin litoral. En 2009 se introdujo en el Afganistán un sistema de documento administrativo único, junto con procedimientos aduaneros y de tránsito automatizados. En marzo de 2009 la UNCTAD convocó a las delegaciones de países en desarrollo sin litoral acreditadas en Ginebra a una reunión de seguimiento del examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty, con el fin de examinar cuestiones relativas a la inversión extranjera para el desarrollo de infraestructura, en particular la función de las empresas transnacionales, las consecuencias de la crisis global sobre la inversión extranjera directa, los desafíos del recurso a las alianzas público-privadas y la ayuda para el comercio como complemento de la inversión privada en el desarrollo de infraestructura.

68. Las comisiones regionales continuaron fortaleciendo su apoyo en esferas relativas a la política de transporte de tránsito y la facilitación del comercio para los países en desarrollo sin litoral. La Comisión Económica para África promovió la ejecución del Programa de Acción de Almaty mediante la prestación de servicios de asistencia técnica y asesoramiento y su labor en el marco del Programa de Políticas de Transporte para el África Subsahariana. Una visita de estudio al puerto de Djibouti y a los puestos fronterizos de Dewaleh y Galafi, entre Etiopía y Djibouti, sirvió de base al intercambio de puntos de vista y experiencias entre las principales partes interesadas sobre las limitaciones a la circulación de bienes en el corredor Addis Abeba-Djibouti e impulsó la creación de una comisión de facilitación para cuestiones relacionadas con ese corredor. El Programa de Políticas de Transporte

⁶ Publicación de las Naciones Unidas, número de venta: E.09.111.B.28.

para el África Subsahariana siguió prestando su apoyo al Comité de Coordinación de Transporte de las Comunidades Económicas Regionales del África Subsahariana y financió la realización de actividades de esas comunidades concernientes al transporte, por ejemplo el establecimiento de comisiones y observatorios sobre prácticas anormales relacionadas con el corredor y los puestos fronterizos de una parada única, así como la armonización de las disposiciones normativas y jurídicas relativas a los puestos fronterizos.

69. El Comité de Transportes Interiores de la CEPE prosiguió su labor destinada a facilitar la aplicación de más de 50 acuerdos y convenios internacionales. Esos instrumentos de la CEPE proporcionan el marco jurídico y técnico para el desarrollo de carreteras, líneas ferroviarias, vías navegables interiores y redes de transporte combinado internacionales más allá de la región de la CEPE. Tales instrumentos abarcan una amplia gama de cuestiones esenciales relativas al transporte, entre ellas las redes de infraestructura internacional coherentes, los procedimientos normalizados y simplificados para el cruce de fronteras y las normas y los reglamentos uniformes orientados a asegurar un elevado grado de eficacia, seguridad y protección ambiental en la esfera del transporte. En general, se considera que la adhesión a esos instrumentos jurídicos internacionales y su aplicación efectiva pueden contribuir sustancialmente al logro de los objetivos del Programa de Acción de Almaty. En lo que respecta a la facilitación del comercio, las normas comerciales, las recomendaciones y los instrumentos de la CEPE, entre ellos la única norma mundial sobre intercambio electrónico de datos, el UN/EDIFACT, ofrecen medios concretos para mejorar los procedimientos comerciales relacionados con la información y los controles de documentación.

70. Junto con la CESPAP, la CEPE promovió la armonización transcontinental de las inversiones en el sector de transporte en el contexto del Proyecto de enlaces de transporte euroasiáticos. La primera fase del Proyecto culminó con una reunión ministerial celebrada en Ginebra en febrero de 2008, en la que Ministros y Representantes de Alto Nivel de 19 países suscribieron una declaración conjunta. Se identificaron más de 230 proyectos por un valor aproximado de 40.000 millones de dólares, la mitad de los cuales ya están en fase de ejecución.

71. En marzo de 2009, la CESPAP y la CEPE establecieron la Red de las Naciones Unidas de Expertos en comercio sin papel en Asia y el Pacífico, con el fin de fortalecer el establecimiento de redes y apoyar el desarrollo de la capacidad en lo concerniente a la aplicación de medidas de facilitación del comercio en los países en desarrollo menos adelantados y sin litoral. La Red, ha congregado a una comunidad de expertos con conocimientos y experiencia que podrá ayudar a las instancias normativas a comprender cabalmente los temas en cuestión y funcionará como un centro de intercambio de información sobre las enseñanzas adquiridas. En colaboración con el Banco Asiático de Desarrollo, la CESPAP elaboró un manual sobre facilitación del comercio con miras a subsanar las deficiencias de información entre las instancias normativas y los profesionales y proporcionar datos empíricos y estudios de casos pertinentes para la adopción de medidas específicas de facilitación del comercio. Además, la CESPAP estableció un Foro de Ministros de Transporte de Asia, que se espera desempeñe una función importante para proporcionar orientación estratégica en materia de desarrollo regional del transporte de tránsito.

72. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) abordó el análisis de los costos de logística relacionados con el comercio de determinados bienes de particular interés para Bolivia y el Paraguay a fin de evaluar sus consecuencias para el desarrollo económico de esos países y formular recomendaciones en materia normativa. Además, la CEPAL realizó un seguimiento de la propuesta sobre autotransbordo presentada en el marco del proyecto M4 de la UNCTAD y la CEPAL orientado a mejorar las condiciones de transporte entre Bolivia, el Paraguay y el Uruguay.

73. En el contexto de las negociaciones en curso sobre facilitación del comercio, la secretaría de la OMC elaboró un amplio programa de asistencia técnica con ayuda de expertos en cuestiones aduaneras de otras organizaciones intergubernamentales, entre ellas el Banco Mundial, la UNCTAD y la Organización Mundial de Aduanas, y de administraciones nacionales de los Estados miembros de la OMC. El apoyo de los expertos se proporciona en respuesta a las peticiones formuladas a título individual por países en desarrollo, incluidos los países candidatos, con el fin de ayudar a los diferentes organismos nacionales competentes en cuestiones relativas a la gestión de fronteras a examinar sus prácticas de facilitación del comercio vigentes y determinar las necesidades que aún deben satisfacer para aplicar el conjunto completo de propuestas que se están negociando. En el programa se promueve una cooperación más estrecha y eficaz entre los diferentes organismos nacionales de control de fronteras. Hasta mayo de 2009, 16 países en desarrollo sin litoral que son Estados miembros de la OMC, incluido el Afganistán que es un Estado candidato, habían recibido el apoyo del programa de evaluación de las necesidades, y se prevé que otros cinco países lo recibirán. Además, se prestó este tipo de apoyo a 15 países en desarrollo de tránsito. Se alienta a otros países en desarrollo sin litoral y de tránsito a que aprovechen las ventajas que ofrece el programa de evaluación de las necesidades dirigido por la OMC.

74. En 2008, el apoyo financiero del Banco Mundial para el mejoramiento de infraestructura de transporte de países en desarrollo ascendió a más de 870 millones de dólares. Recientemente, se estableció un servicio de facilitación del comercio en forma de fondo fiduciario de donantes con el fin de aumentar la competitividad de los países en desarrollo mediante el mejoramiento de los sistemas de facilitación del comercio y la reducción de los costos comerciales. La asistencia técnica y los servicios de asesoramiento se centrarán en la aplicación práctica de iniciativas relativas a la gestión de fronteras, el desarrollo institucional, los procedimientos comerciales, los mercados de servicios logísticos y la infraestructura en los pasos, y se prestará apoyo al desarrollo de corredores comerciales y a otras iniciativas regionales de facilitación.

IV. Ejecución y examen

75. La declaración de la reunión de alto nivel del sexagésimo tercer período de sesiones de la Asamblea General dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty, documento final del examen de mitad de período, fue aprobada por la Asamblea en su resolución 63/2, de 3 de octubre de 2008. En ella se determinaron las medidas concretas que debían tomar los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, con el apoyo de sus asociados para el desarrollo, a fin de acelerar la aplicación de las medidas orientadas a lograr el cumplimiento de los objetivos del Programa de Acción de Almaty durante el segundo lustro del decenio.

La declaración generó entre los miembros de toda la comunidad internacional un renovado sentimiento de la urgencia de centrar la atención en los problemas específicos a que debían hacer frente los países en desarrollo sin litoral en el establecimiento de sistemas de transporte de tránsito eficaces en colaboración con los países de tránsito vecinos. El sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones financieras y de desarrollo competentes en los planos internacional y regional han adoptado medidas encaminadas a la acción y reforzado su apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en los ámbitos prioritarios establecidos en el Programa de Acción de Almaty.

76. Como respuesta inmediata a la declaración sobre el examen de mitad de período, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo celebró el 2 de marzo de 2009, en Ginebra, la quinta reunión consultiva interinstitucional sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty. En esa reunión se aprobó una matriz con las actividades y los programas que el sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales debían llevar a cabo en el futuro inmediato a fin de asegurar una mejor coordinación y sinergia de las actividades relativas a los procesos intergubernamentales, las cuestiones en materia de políticas de tránsito, la infraestructura de transporte de tránsito, el comercio internacional y la facilitación del comercio, y la movilización de recursos. La matriz se revisará periódicamente para seguir de cerca los progresos que se realicen.

77. Las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas siguieron trabajando en la elaboración de indicadores internacionalmente aceptables para medir los progresos en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. La Oficina del Alto Representante recopiló estadísticas revisadas con los últimos datos disponibles sobre las variables macroeconómicas, la asistencia oficial para el desarrollo, la sostenibilidad de la deuda, la participación en el comercio internacional y determinados indicadores en materia de infraestructura de transporte. La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) amplió sus servicios de formación y asesoramiento relativos a las aplicaciones prácticas de la metodología sobre la relación tiempo/costo-distancia, importante instrumento para identificar, aislar y encarar los principales problemas que obstaculizan el transporte transfronterizo eficaz y sin problemas (disponible también en árabe, chino, francés y ruso). El instrumento metodológico se modernizó con funciones más fáciles de utilizar.

V. Conclusiones y recomendaciones

78. Las dificultades geográficas inherentes y los sistemas logísticos y de gestión de los transportes, las comunicaciones y las fronteras, que están poco desarrollados tanto en los países en desarrollo sin litoral como en los países en desarrollo de tránsito, frenan la productividad, el crecimiento y la reducción de la pobreza. Los elevados costos de transacción comercial son la causa fundamental de la persistente marginación de los países en desarrollo sin litoral de la economía mundial. La falta de diversificación de las exportaciones y la concentración en la exportación de unos cuantos productos básicos, unido a unas reservas de divisas bajas y a la dependencia de las corrientes financieras externas, los exponen a graves conmociones externas.

79. El Programa de Acción de Almaty sigue siendo un sólido marco mundial para el establecimiento de alianzas genuinas en los planos bilateral, regional e internacional destinadas a responder a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral mediante la creación de sistemas de transporte de tránsito eficaces. Su ejecución, así como la aplicación de la declaración sobre el examen de mitad de período del Programa de Acción, deberían acelerarse aún más.

80. Se deberían promover activamente las políticas orientadas a fomentar la competitividad nacional de los países en desarrollo sin litoral mediante la inversión en la creación de capacidad productiva, la reducción de la dependencia de los productos básicos, la mejora de la infraestructura de transporte de tránsito, la reforma de las políticas de tránsito, la liberalización de los servicios de transporte y la aplicación a nivel nacional y regional de medidas de facilitación del comercio.

81. Dado que cuestiones importantes de facilitación del comercio y el transporte escapan al control de los países en desarrollo sin litoral, es preciso que estos países y los países en desarrollo de tránsito cooperen más amplia y eficazmente a fin de que el diseño, la aplicación y la supervisión de las reformas de las políticas de facilitación del comercio y el transporte se realicen de forma armonizada a ambos lados de las fronteras. Debería potenciarse en mayor medida la función de las organizaciones regionales y subregionales en la ejecución del Programa de Acción de Almaty, por cuanto resultan cruciales para el desarrollo de redes regionales de infraestructura integrada, la terminación de las conexiones restantes, la aplicación de medidas de facilitación del comercio y la utilización más amplia de la tecnología de la información.

82. Las organizaciones de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales competentes deberían prestar mayor apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, entre otras cosas, a través de programas de asistencia técnica coherentes y bien coordinados en materia de facilitación del comercio y el transporte de tránsito. La adopción de una matriz por la quinta reunión consultiva interinstitucional sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty es una medida positiva que debería seguir promoviéndose.

83. La armonización de los marcos jurídicos para la cooperación regional en materia de transporte de tránsito debería proseguirse con mayor voluntad política, especialmente en la fase de aplicación. Además, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito tendrían que seguir trabajando para adherirse a las convenciones multilaterales pertinentes relativas al transporte y el comercio de tránsito.

84. La actual crisis económica mundial, que sobrevino después de las crisis alimentaria y energética, constituye una amenaza grave e inmediata para las perspectivas de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral. **Existe una necesidad apremiante de que la comunidad internacional preste asistencia adicional y previsible para el desarrollo, en forma de recursos financieros flexibles, en condiciones concesionarias y de desembolso rápido, para asistir a los países en desarrollo sin litoral con déficits de financiación.**

85. La asistencia oficial para el desarrollo sigue siendo la principal fuente de financiación externa para los países en desarrollo sin litoral. La inversión en desarrollo de infraestructura en estos países requiere un apoyo internacional

importante. Los donantes bilaterales y multilaterales deberían seguir aumentando su asistencia financiera para subsanar los grandes déficits de infraestructura de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito mediante subvenciones y préstamos en condiciones concesionarias destinadas a mejorar la conexión entre las regiones, asegurando la terminación, la modernización y el mantenimiento de los corredores marinos estratégicos ampliados a los países sin litoral.

86. Se debería prestar especial atención a los países en desarrollo sin litoral en el contexto de la Iniciativa de Ayuda para el Comercio. Basándose en los corredores, estos países deberían crear cada vez más proyectos de infraestructura integrada de comercio y transporte. Se insta a los donantes bilaterales y multilaterales a que aporten corrientes de ayuda al comercio adicionales a fin de atender las solicitudes de creación de capacidad comercial y apoyar la aplicación de medidas de facilitación del comercio en los países en desarrollo sin litoral.

87. Debería velarse por que los países en desarrollo sin litoral pudieran adherirse a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en condiciones que fomentaran su desarrollo, mediante la aportación de asistencia técnica específica durante todas las etapas del proceso. Se deberían tener en cuenta sus problemas y necesidades especiales derivadas de su situación geográfica desfavorable a fin de potenciar su capacidad para cumplir las obligaciones que les incumbirían como miembros de la OMC. En lo que respecta a las negociaciones de facilitación del comercio, los países en desarrollo sin litoral deberían intensificar los esfuerzos que realizan de forma concertada a fin de asegurar mejores condiciones para el comercio de tránsito. Las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales competentes deberían prestar un mayor apoyo a los países en desarrollo sin litoral para lograr que fortalezcan su capacidad de negociación y apliquen las medidas de facilitación del comercio.

88. El cambio climático presenta enormes problemas para el desarrollo económico y social de los países en desarrollo sin litoral. **Se requiere un firme compromiso político para promover a la vez los objetivos relacionados con el clima y los objetivos de desarrollo, y asegurar una creciente capacidad de adaptación respecto de las consecuencias inevitables del cambio climático. La disponibilidad de recursos financieros y técnicos y la creación de capacidad son decisivas para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a encarar esas dificultades.**

Anexo

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

Cuadro 1
Producto interno bruto (PIB) y crecimiento del PIB, 2000-2007

Países en desarrollo sin litoral	Estimaciones del PIB a precios constantes de 1990 (en millones de dólares EE.UU.)			PIB per cápita (en dólares EE.UU. corrientes)	Crecimiento medio anual del PIB (porcentaje)		
	2000	2003	2007	2007	2000-2003	2003-2006	2007
Afganistán	2 713	5 420	8 202	345	25,9	10,4	12,4
Armenia	1 464	2 070	3 285	3 057	12,2	12,6	11,1
Azerbaiyán	3 835	5 179	12 130	3 691	10,5	23,3	25,1
Bhután	466	591	893	1 982	8,2	7,2	22,5
Bolivia	7 047	7 542	8 991	1 378	2,3	4,5	4,6
Botswana	5 774	6 834	8 525	5 739	5,8	5,5	6,2
Burkina Faso	5 181	6 318	8 019	483	6,8	5,9	6,7
Burundi	970	1 023	1 194	118	1,8	3,4	5,5
Chad	2 172	3 004	4 514	692	11,4	14,3	0,6
Etiopía	14 417	15 168	23 279	201	1,7	11,4	11,2
ex República Yugoslava de Macedonia	4 163	4 121	4 874	3 703	-0,3	4,0	5,0
Kazajstán	20 594	28 058	40 541	6 753	10,9	10,0	8,7
Kirguistán	740	834	994	704	4,1	3,3	8,3
Lesotho	874	939	1 131	797	2,4	4,7	4,9
Malawi	3 149	3 265	4 163	257	1,2	5,9	7,4
Mali	3 742	4 699	5 501	554	7,9	4,5	2,5
Mongolia	1 448	1 671	2 366	1 481	4,9	8,8	9,9
Nepal	6 676	7 273	8 100	419	2,9	2,8	2,5
Niger	2 996	3 651	4 216	289	6,8	3,8	3,1
Paraguay	5 442	5 765	6 856	1 959	1,9	3,8	6,4
República Centrafricana	1 752	1 630	1 829	394	-2,4	2,5	4,2
República de Moldova	1 380	1 684	2 098	1 158	6,9	6,5	3,0
República Democrática Popular Lao	1 593	1 887	2 531	711	5,8	7,5	8,0
Rwanda	2 646	3 094	3 902	354	5,4	6,0	6,0
Swazilandia	1 185	1 268	1 392	2 520	2,3	2,4	2,4
Tayikistán	1 091	1 472	1 970	555	10,5	7,5	7,8
Turkmenistán	2 413	2 585	3 518	1 461	2,3	7,8	8,5
Uganda	7 152	8 476	10 678	403	5,8	5,8	6,5
Uzbekistán	14 469	1 6448	21 876	704	4,4	7,4	7,4
Zambia	4 002	4 523	5 679	974	4,2	5,9	5,8
Zimbabwe	9 267	7 743	6 650	159	-5,8	-2,9	-6,1
Países en desarrollo sin litoral	140 813	164 235	219 897	1 419	5,3	7,5	7,7
Países en desarrollo de tránsito	3 562 612	4 157 966	5 661 139	2 432	5,3	7,9	8,2
Países en desarrollo	6 365 500	7 203 000	9 441 300	2 710	4,2	7,0	7,1

Fuente: División de Estadística de las Naciones Unidas, *National Accounts Main Aggregates Database*, disponible en <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp>, (consultada el 1º de mayo de 2009). Cálculos de la tasa de crecimiento realizados por la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo.

Cuadro 2

Sumas recibidas en concepto de asistencia oficial para el desarrollo y total de la asistencia de los donantes para el transporte, el almacenamiento y las comunicaciones, 2003, 2006 y 2007

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Sumas netas recibidas en concepto de AOD (en millones de dólares EE.UU.)</i>			<i>AOD/INB (porcentaje)</i>	<i>Asistencia de los donantes para el transporte, el almacenamiento y las comunicaciones (en millones de dólares EE.UU.)</i>		
	2003	2006	2007	2007	2003	2006	2007
Afganistán	1 591	2 999	3 951	34	59,9	171,5	168,7
Armenia	249	213	352	4	4,4	0,4	1,7
Azerbaiyán	301	206	225	1	0,2	1,8	1,6
Bhután	77	94	89	8	8,5	13,7	7,8
Bolivia	939	844	476	4	2,4	2,4	15,4
Botswana	28	66	104	1	0,0	0,3	0,4
Burkina Faso	522	870	930	14	39,0	39,7	92,0
Burundi	227	415	466	50	0,1	3,6	12,9
Chad	251	284	352	6	28,3	20,9	13,5
Etiopía	1 600	1 948	2 422	12	60,3	138,9	149,9
ex República Yugoslava de Macedonia	266	200	213	3	0,2	1,7	2,0
Kazajstán	270	172	202	0	59,0	4,2	1,3
Kirguistán	200	311	274	8	1,1	2,6	6,6
Lesotho	79	72	130	7	13,3	2,2	0,5
Malawi	515	684	735	21	27,9	7,3	14,2
Mali	554	825	1 017	15	37,1	46,1	98,9
Mongolia	250	202	228	6	23,3	8,2	12,9
Nepal	463	512	598	6	35,8	27,3	34,3
Niger	461	514	542	13	16,1	5,4	44,3
Paraguay	51	56	108	1	2,4	2,1	0,7
República Centrafricana	51	133	176	10	2,9	5,2	2,6
República de Moldova	118	224	269	5	0,1	0,1	0,2
República Democrática Popular Lao	301	364	396	11	33,7	33,8	41,0
Rwanda	335	586	713	22	7,6	13,0	14,0
Swazilandia	34	35	63	2	1,1	9,7	4,8
Tayikistán	148	240	221	6	..	0,5	2,8
Turkmenistán	27	26	28	0	..	0,4	..
Uganda	999	1 549	1 728	16	6,3	21,5	40,9
Uzbekistán	195	149	166	1	1,5	9,3	2,0
Zambia	755	1 426	1 045	10	47,1	60,4	16,7
Zimbabwe	186	279	465	..	0,7	0,9	0,4
Países en desarrollo sin litoral	12 043	16 498	18 684		520,3	655,2	805,0
Países en desarrollo de tránsito	21 701	33 505	27 506		1 339,7	1 766,5	1 816,7

Fuente: Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, Comité de Asistencia para el Desarrollo, International Development Statistics online database on aid and other resource flows-DAC annual aggregates y Creditor Reporting System, disponible en: www.oecd.org/dataoecd/50/17/5037721.htm (consultado el 1° de mayo de 2009).

Siglas: INB: ingreso nacional bruto; AOD: asistencia oficial para el desarrollo.

Cuadro 3

Sostenibilidad de la deuda y alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados e Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral (IADM)

	Deuda externa total (porcentaje de INB)		Total del servicio de la deuda (como porcentaje de las exportaciones de bienes y servicios e ingresos ^a)			Alivio total de la deuda a febrero de 2009 (en millones de dólares EE.UU.)		Situación de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados a febrero de 2009	
	2003	2007	2003	2006	2007	Iniciativa a favor de los países pobres muy endeudados	IADM	Punto de decisión	Punto de culminación
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>									
Afganistán	..	..	..	..	..	571	..	X	
Armenia	64,2	30,5	10,8	6,8	7,1	..	..
Azerbaiyán	25,3	11,6	6,4	1,6	0,7	..	..
Bhután	78,8	68,6	..	..	..	..	..
Bolivia	74,6	38,2	20,0	8,4	12,0	1 856	1 596		X
Botswana	6,8	3,5	1,3	0,9	0,9	..	..
Burkina Faso	40,7	21,7	..	..	..	772	603		X
Burundi	230,1	154,6	63,6	39,9	43,6	908	53		X
Chad	67,1	29,2	..	..	..	227	..	X	
Etiopía	85,6	13,6	7,0	6,8	4,1	2 575	1 458		X
ex República Yugoslava de Macedonia	41,5	49,2	12,9	16,8	..	..	..
Kazajstán	78,3	103,7	34,8	33,7	49,6	..	..
Kirguistán	109,0	65,0	19,8	5,4	6,8	..	..
Lesotho	54,3	33,7	8,0	3,9	7,0	..	..
Malawi	129,9	24,6	..	..	..	1 310	705		X
Mali	74,1	30,6	5,8	4,4	..	752	1 043		X
Mongolia	82,9	41,5	29,3	2,1	..	..	..
Nepal	50,1	35,0	6,1	5,1	4,5	899	519		X
Níger	76,3	23,0	7,5	26,6	..	..	1 596		
Paraguay	58,2	28,7	11,8	7,2	6,2	..	..
República Centroafricana	91,7	57,2	..	..	..	611	..	X	
República de Moldova	87,7	66,5	10,3	12,2	10,5	..	..
República Democrática Popular Lao	107,8	84,4	21,5	19,5	18,9	..	..
Rwanda	88,1	14,9	13,7	9,7	3,2	908	..		X
Swazilandia	21,0	13,3	1,3	1,6	1,9	..	225		
Tayikistán	78,6	34,0	7,2	2,6	2,3	..	..
Turkmenistán	29,6	5,9	..	..	..	..	..
Uganda	70,1	14,0	7,2	4,8	3,1	1 434	..		X
Uzbekistán	49,2	17,3	..	..	..	..	1 805		
Zambia	160,7	27,9	42,3	3,8	3,5	3 489	..		X
Zimbabwe	62,2	..	..	..	..	..	1 632		
Países en desarrollo sin litoral	66,4	48,2	20,7	18,7	26,6	16 312	9 639		
Países en desarrollo de tránsito	30,0	19,3	18,9	10,6	8,5				

Fuentes: Banco Mundial, *World Development Indicators 2009* (Washington D.C., World Bank, 2009), cuadro 6.10; y *World Development Indicators online* (Washington, D.C., 2009) (consultados el 1º de junio de 2009).

^a Cuando se dispone de esos datos, las series de países incluyen las remesas de los trabajadores; los totales no.

Cuadro 4
Comercio internacional de mercancías, exportaciones e importaciones

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Exportaciones de mercancías (en millones de dólares EE.UU.)</i>		<i>Porcentaje mundial</i>		<i>Importaciones de mercancías (en millones de dólares EE.UU.)</i>		<i>Porcentaje mundial</i>	
	2003	2007	2003	2007	2003	2007	2003	2007
Afganistán	..	..	..	..	..	..	..	..
Armenia	670	1 121	0,01	0,01	1 235	3 053	0,01	0,01
Azerbaiyán	2 592	6 058	0,04	0,05	2 626	5 712	0,04	0,02
Bhután	..	..	..	..	..	..	..	..
Bolivia	1 651	4 813	0,02	0,04	1 684	3 522	0,02	0,01
Botswana	3 802	5 073	0,05	0,04	3 964	3 987	0,05	0,03
Burkina Faso	324	397	0,00	0,00	1 008	1 267	0,00	0,01
Burundi	66	156	0,00	0,00	145	423	0,00	0,00
Chad	..	..	..	..	..	..	..	..
Etiopía	513	1 277	0,01	0,01	2 686	5 809	0,01	0,02
ex República Yugoslava de Macedonia	1 367	3 356	0,02	0,03	2 306	5 228	0,02	0,02
Kazajstán	12 927	47 755	0,18	0,37	8 408	32 756	0,18	0,06
Kirguistán	582	1 134	0,01	0,01	717	2 417	0,01	0,01
Lesotho	479	..	0,01	..	1 115	..	0,01	..
Malawi	502	869	0,01	0,01	785	1 378	0,01	0,01
Malí	1 007	1 440	0,01	0,01	1 271	2 185	0,01	0,01
Mongolia	616	1 887	0,01	0,01	801	2 117	0,01	0,01
Nepal	653	..	0,01	..	1 802	..	0,01	..
Níger	228	473	0,00	0,00	560	958	0,00	0,00
Paraguay	1 242	2 785	0,02	0,02	2 228	5 845	0,02	0,02
República Centrafricana	66	116	0,00	0,00	100	186	0,00	0,00
República de Moldova	..	..	..	..	..	..	..	..
República Democrática Popular Lao	..	..	..	..	..	..	..	..
Rwanda	50	183	0,00	0,00	261	697	0,00	0,00
Swazilandia	1 732	1 082	0,02	0,01	1 432	1 164	0,02	0,01
Tayikistán	..	..	..	..	..	..	..	..
Turkmenistán	..	..	..	..	..	..	..	..
Uganda	532	1 337	0,01	0,01	1 375	3 493	0,01	0,01
Uzbekistán	..	..	..	..	..	..	..	..
Zambia	1 576	..	0,02	..	2 152	980	0,02	0,02
Zimbabwe	..	3 310	0,03	..	..	3 594	..	0,03
Países en desarrollo sin litoral	33 177	84 622	0,47	0,65	38 661	86 771	0,5	0,66
Países en desarrollo de tránsito	935 920	2 168 813	13,3	16,7	886 147	1 984 657	12,3	15,0
Mundial	7 018 511	13 005 441			7 178 426	13 204 710		

Fuente: División de Estadística de las Naciones Unidas, UN Comtrade (Base de datos estadísticos sobre el comercio de mercaderías de las Naciones Unidas), disponible en <http://comtrade.un.org> (consultada el 1º de mayo y el 22 de junio de 2009).

Cuadro 5
Algunos indicadores de transporte 2000-2007

	Carreteras		Ferrocarriles	Hidro vías	Oleoductos	Transporte aéreo	
	Kilómetros	Pavimentadas (porcentaje)				Kilómetros	Kilómetros	Salidas
	2000-2007 ^a	2000-2007 ^a	2000-2007 ^a	2000-2007 ^a	2007	2000	2007
Afganistán	42 150	29,3	–	1 200 (<500 DWT) ^b	466	3 400	..
Armenia	7 504	89,0	711	..	2 233	4 400	..
Azerbaiyán	59 141	49,4	2 122	..	4 785	8 000	13 000
Bhután	8 050	62,0	..	..	..	1 100	..
Bolivia	62 479	7,0	..	10 000	8 994	21 600	24 100
Botswana	25 798	32,6	888	..	..	6 700	7 400
Burkina Faso	92 495	4,2	622	..	..	3 400	1 600
Burundi	12 322	10,4	..	Lago Tanganyika	..	..	..
Chad	40 000	0,8	..	estacional	250	1 500	..
Etiopía	42 429	12,8	..	..	..	26 600	37 500
ex República Yugoslava de Macedonia	13 182	..	947	..	388	8 000	..
Kazajstán	91 563	91,4	14 205	4 000	24 740	8 000	19 100
Kirguistán	18 500	91,1	424	600	270	6 100	4 900
Lesotho	5 940	18,3	..	..	..	..	..
Malawi	15 451	45,0	710	700	..	4 800	5 900
Malí	18 709	18,0	734	1 800	..	1 500	..
Mongolia	49 250	3,5	1 810	424	..	6 200	6 200
Nepal	17 280	56,9	59	..	..	12 100	6 900
Níger	18 550	20,6	..	300 (estacional)	..	1 500	..
Paraguay	29 500	50,8	36 ^c	3 100	..	7 600	10 400
República Centroafricana	24 307	..	..	2 800	..	1 500	..
República de Moldova	12 838	86,3	1 075	580 (estacional)	1 906	3 700	4 000
República Democrática Popular Lao	29 811	13,5	..	4 600	540	6 400	10 000
Rwanda	14 008	19,0	..	Lago Kivu (escasa profundidad)	..	..	..
Swazilandia	3 594	30,0	301	..	..	2 600	..
Tayikistán	27 767	..	482	200	587	4 000	7 900
Turkmenistán	24 000	81,2	2 440	1 300	7 864	21 900	15 600
Uganda	70 746	23,0	261	lagos	..	300	..
Uzbekistán	81 600	87,3	4 014	1 100	10 574	30 100	22 300
Zambia	91 440	22,0	1 273	2 250	771	6 100	6 400
Zimbabwe	97 267	19,0	..	Lago Kariba	270	13 600	7 300
Países en desarrollo sin litoral	1 147 671	38,4	33 078		63 002	222 700	210 500

Fuentes: Banco Mundial, *World Development Indicators 2009* (Washington, D.C., World Bank, 2009), cuadro 5.9; Banco Mundial, *WDI y GDF Online*, disponibles en <http://www.worldbank.org>; y United States Central Intelligence Agency, *The World Factbook*, (Washington, D.C.), Field Listings: Waterways, Pipelines and Railways, disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html> (consultado el 1º de mayo de 2009).

^a Los datos corresponden al último año sobre el que se dispone de información del período considerado.

^b Tonelaje de peso muerto.

^c Servicios de turismo.

Cuadro 6
Algunos indicadores de telecomunicaciones, 2000, 2006 y 2007

	Suscriptores de línea telefónica y de telefonía móvil por cada 100 habitantes				Usuarios de Internet por cada 100 habitantes	Inversiones anuales totales en telecomunicaciones (en millones de dólares EE.UU.)
	Líneas principales		Celulares			
	2000	2007	2000	2007		
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>					2006	2006 ^a
Afganistán	0,1	0,3	0,1	17,2	1,8	..
Armenia	17,8	19,7	2,3	62,5	5,7	..
Azerbaiyán	11,2	14,8	9,6	53,4	10,9	195
Bhután	1,0	3,4	–	17,2	4,6	..
Bolivia	6,8	7,1	11,8	34,2	10,5	..
Botswana	8,4	7,3	18,8	61,2	5,3	369
Burkina Faso	0,5	0,7	0,9	10,9	0,6	..
Burundi	0,3	0,4	0,8	3,2	0,8	..
Chad	0,1	0,1	0,4	8,5	0,6	..
Etiopía	0,5	1,1	0,1	1,4	0,3	..
ex República Yugoslava de Macedonia	27,7	22,7	18,1	95,5	27,3	221
Kazajistán	14,0	21	7,0	79,9	12,3	677
Kirguistán	7,8	9,1	1,0	40,8	14,1	..
Lesotho	1,6	3	7,7	22,7	3,5	..
Malawi	0,6	1,3	0,8	7,5	1,0	..
Malí	0,5	0,6	0,4	20,5	0,8	122
Mongolia	5,0	6,8	8,5	34,4	12,0	..
Nepal	1,3	2,5	0,1	11,6	1,4	..
Niger	0,3	0,2	0,5	6,3	0,3	..
Paraguay	4,8	6,4	29,0	76,6	8,6	..
República Centrafricana	0,2	0,3	0,3	3,0	0,3	..
República de Moldova	16,9	28,5	8,0	49,6	18,5	158
República Democrática Popular Lao	1,1	1,6	1,0	25,2	–	..
Rwanda	0,3	0,2	1,0	6,5	1,1	16
Swazilandia	3,4	4,3	6,6	33,3	4,0	..
Tayikistán	3,8	5,0	0,2	34,9	7,2	..
Turkmenistán	8,1	9,2	0,2	7	1,4	..
Uganda	0,2	0,5	1,5	13,6	2,5	..
Uzbekistán	6,6	0,6	0,7	21,5	4,4	..
Zambia	0,7	0,8	1,2	22,1	5,0	..
Zimbabwe	2,2	2,6	2,7	9,2	10,1	..
Países en desarrollo sin litoral	2,7	3,6	1,1	18,2	3,5	
Países en desarrollo	8,0	13,3	5,2	38,6	12,7	

Fuente: Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), *ICT Eye and World Telecommunications/ICT Indicators Database 2008*, disponible en <http://www.itu.int/ITU-D/ict/> (consultada el 1º de mayo de 2009), y agregados actualizados proporcionados por la División de Información y Estadísticas de Mercado (STAT) de la UIT el 2 de junio de 2009.

^a O el último año sobre el que se dispone de datos.

Cuadro 7

Inversiones extranjeras directas, corrientes netas, 2000, 2003, 2005, 2006 y 2007

(En millones de dólares EE.UU. a valores corrientes)

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Corrientes netas de inversiones extranjeras directas</i>				
	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>
Afganistán	0	58	273	242	288
Armenia	104	121	239	453	661
Azerbaiyán	30	3 227	1 679	-601	-4 817
Bhután	0	3	9	6	78
Bolivia	736	197	-288	281	204
Botswana	57	420	281	489	495
Burkina Faso	23	29	34	34	600
Burundi	12	0	1	0	0
Chad	115	713	613	700	603
Etiopía	135	465	265	545	254
ex República Yugoslava de Macedonia	215	118	97	424	320
Kazajstán	1 283	2 092	1 971	6 224	10 259
Kirguistán	-2	46	43	182	208
Lesotho	32	42	57	92	106
Malawi	40	66	27	30	55
Mali	82	132	224	83	360
Mongolia	54	132	182	290	328
Nepal	0	15	2	-7	6
Niger	8	11	30	51	27
Paraguay	104	27	54	170	190
República Centrafricana	1	13	17	18	27
República de Moldova	128	74	197	242	459
República Democrática Popular Lao	34	19	28	187	324
Rwanda	8	3	14	16	67
Swazilandia	106	-61	-50	36	37
Tayikistán	24	14	54	339	401
Turkmenistán	131	226	418	731	804
Uganda	181	202	380	400	368
Uzbekistán	75	70	88	195	262
Zambia	122	347	357	616	984
Zimbabwe	23	4	103	40	69
Países en desarrollo sin litoral	3 858	8 823	7 401	12 506	14 026
Países en desarrollo de tránsito	5 858	10 826	9 406	14 512	16 033
Países en desarrollo	256 624	180 114	316 407	412 972	499 720

Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, *Foreign Direct Investment Online*, Foreign Direct Investment database, disponible en www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID/&lang=3/=1923, (consultada el 1º de mayo de 2009).

Nota: Debido al redondeo de las cifras, las sumas no siempre coinciden con el total correspondiente.