Naciones Unidas A/78/283

Asamblea General

Distr. general
4 de agosto de 2023
Español
Original: inglés

Septuagésimo octavo período de sesiones
Tema 21 b) del programa provisional*
Grupos de países en situaciones especiales: seguimiento de la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral

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

Informe del Secretario General**

Resumen

El presente informe se ha elaborado de conformidad con la resolución 77/246, en la que la Asamblea General solicitó al Secretario General que en su septuagésimo octavo período de sesiones le presentara un informe de evaluación decenal sobre la ejecución del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024. Tal como se señala en el informe, se han realizado progresos desiguales en la aplicación de las seis esferas prioritarias del Programa de Acción de Viena. El progreso se vio afectado por los efectos combinados de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19), la guerra en Ucrania y el cambio climático. El informe pone de relieve que el grave déficit de financiación, sobre todo en lo relativo a la infraestructura, la escasez de datos y las limitaciones de capacidad técnica también socavaron los avances. Además, las condiciones económicas mundiales desfavorables, caracterizadas por un crecimiento débil, una inflación al alza, el aumento de los precios de la energía y los alimentos, las interrupciones de la cadena de suministro y los elevados costos comerciales siguen afectando a las medidas de recuperación de los países en desarrollo sin litoral. El informe contiene recomendaciones para el nuevo programa de acción y también proporciona información actualizada sobre los preparativos para la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral, que se celebrará en 2024.

* A/78/150.

** La oficina pertinente presentó este informe fuera de plazo por motivos técnicos ajenos a su voluntad.

Se ruega reciclar

I. Introducción

1. En su resolución 77/246, la Asamblea General pidió al Secretario General que en su septuagésimo octavo período de sesiones le presentara un informe de evaluación decenal sobre la ejecución del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024 en preparación para la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral, que se celebrará en 2024. El presente informe ofrece una evaluación de los avances realizados en la ejecución del Programa de Acción de Viena desde 2014 y contiene una serie de recomendaciones para el programa de acción sucesor.

2. El informe se basa, entre otros elementos, en las contribuciones presentadas por organizaciones internacionales y regionales. El texto íntegro de las aportaciones recibidas puede consultarse en el sitio web de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo. El informe también se basa en los informes nacionales presentados por los países en desarrollo sin litoral, en los informes de antecedentes de los exámenes regionales, en los informes de los actos previos a la Conferencia y en datos estadísticos de fuentes secundarias que figuran en el anexo.

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

3. La segunda mitad del período de ejecución del Programa de Acción de Viena estuvo marcada por los devastadores efectos de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19), que paralizaron o invirtieron los avances socioeconómicos que habían logrado los países en desarrollo sin litoral. La frágil recuperación de la pandemia de COVID-19 se ha visto además perturbada por la difícil situación macroeconómica existente a nivel mundial, que ha exacerbado las vulnerabilidades estructurales y geográficas de dichos países. El débil crecimiento económico mundial, el aumento de la inflación y de los tipos de interés, la prolongada guerra en Ucrania, las interrupciones de la cadena de suministro, el elevado precio de los alimentos y el combustible y la exacerbación de los efectos del cambio climático están agravando las vulnerabilidades relacionadas con el comercio y el tránsito de los países en desarrollo sin litoral.

4. Según el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales[1], la tasa media de crecimiento del producto interno bruto (PIB) correspondiente al grupo de los países en desarrollo sin litoral descendió de alrededor del 6,8 % durante el período 2000-2014 al 3,4 % (cifra estimada) entre 2015 y 2023. En 2020 se redujo al -1,2 % como consecuencia de la pandemia de COVID-19, tras lo que aumentó hasta el 4,6 % en 2021, y se estima que en 2022 fue del 3,6 %. Sin embargo, esta modesta recuperación fue insuficiente para revertir el aumento de la pobreza generado por la COVID-19, especialmente entre los grupos marginados, como las mujeres, los niños y los trabajadores informales.

5. Los países en desarrollo sin litoral suelen ir a la zaga en comparación con sus homólogos costeros. El costo de la falta de litoral puede medirse en términos del mayor nivel de desarrollo que dichos países podrían alcanzar si tuvieran acceso al mar. Según estimaciones recientes de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, las exportaciones y el desarrollo humano de los

[1] *World Economic Situation and Prospects 2023* (publicación de las Naciones Unidas, 2023).

países en desarrollo sin litoral aumentarían un 18 % y un 19 %, respectivamente, si tuvieran litoral.

6. La tasa media de crecimiento de las exportaciones de bienes y servicios de los países en desarrollo sin litoral disminuyó un 53 %, pasando del 8,6 % entre 2003 y 2013 al 4 % entre 2014 y 2023. La COVID-19 provocó una caída brusca más pronunciada de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral. La pandemia perturbó las cadenas mundiales de suministro, provocando retrasos en los envíos y unos elevados costos de transporte desde mediados de 2020 hasta el final de 2022. En 2021 se experimentó un fuerte aumento de los fletes mundiales, que en septiembre de dicho año alcanzaron un precio récord de casi 10.400 dólares por contenedor de 40 pies[2]. En junio de 2023, el flete mundial era de 1.500 dólares, un valor cercano a los niveles anteriores a la pandemia.

7. La tasa de crecimiento anual del PIB real per cápita de los países en desarrollo sin litoral disminuyó del 1,4 % en 2015 al -3,8 % en 2020 y su tasa media de crecimiento del PIB per cápita se redujo en aproximadamente dos puntos porcentuales entre 2014 y 2021 desde el decenio anterior.

8. En los países en desarrollo sin litoral, la inflación pasó del 6,2 % en 2015 al 20,5 % en 2022. Estos países se enfrentan a disyuntivas cada vez más complicadas entre la lucha contra la inflación, la preservación de la estabilidad financiera y el apoyo a una recuperación económica inclusiva y sostenible, especialmente en un contexto de persistentes incertidumbres geopolíticas y económicas. Los tipos de interés elevados y al alza plantean importantes riesgos en materia de sostenibilidad de la deuda para varios países en desarrollo sin litoral que tienen una gran carga de deuda externa.

9. Si bien los niveles de pobreza de los países en desarrollo sin litoral han disminuido, siguen siendo superiores a la media mundial. Según datos del Banco Mundial, la tasa de incidencia de la pobreza en el umbral de 2,15 dólares al día como porcentaje de la población fue del 33,4 % durante el período 2010-2013 y disminuyó al 29,5 % en el período 2014-2019.

10. El índice de desarrollo humano evolucionó de manera positiva entre 2014 y 2019, pasando de 0,587 a 0,605. Sin embargo, debido a la pandemia de COVID-19, dicho índice descendió a 0,599 en 2020 y a 0,597 en 2021.

11. En los países en desarrollo sin litoral se observó un empeoramiento de la inseguridad alimentaria. Según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), la prevalencia de la inseguridad alimentaria moderada o grave como porcentaje de la población total de los países en desarrollo sin litoral aumentó del 43,4 % en 2015 al 57,9 % en 2022. En ese mismo período, la prevalencia de la subalimentación también aumentó del 15,4 % al 19,2 %. El porcentaje de este tipo de países que se enfrentan a precios de los alimentos entre moderada y anormalmente altos aumentó hasta alcanzar un máximo histórico del 54 % en 2020, si bien en 2021 se redujo hasta el 32,1 %. El hecho de que los precios mundiales de los alimentos fueran tan elevados afectó a las importaciones de alimentos en muchos países en desarrollo sin litoral.

12. La cobertura de los sistemas de protección social sigue siendo limitada. En 2020, el porcentaje de la población que era beneficiaria de al menos una prestación social era del 19,6 %, frente a la media mundial del 46,9 %.

13. Durante el período analizado, los países en desarrollo sin litoral se vieron sumamente afectados por peligros y desastres inducidos por el clima, como la

[2] Statista, “Global container freight rate index from January 2019 to June 2023”. Disponible en www.statista.com/statistics/1250636/global-container-freight-index/.

desertificación, las sequías recurrentes, la pérdida de biodiversidad, el deshielo de los glaciares y las inundaciones. Muchos de estos países dependen en gran medida de los recursos naturales y de la agricultura, por lo que las catástrofes tienen profundas repercusiones negativas para ellos que obstaculizan su desarrollo. Es urgente aumentar aún más la resiliencia de los países en desarrollo sin litoral con miras a que sus iniciativas de desarrollo puedan responder a los futuros desafíos.

14. Los países en desarrollo sin litoral registraron avances respecto de la mayoría de los indicadores sanitarios hasta 2019. Sin embargo, la pandemia afectó a este progreso debido a, entre otros factores, la debilidad de los sistemas sanitarios, el acceso insuficiente a las vacunas contra la COVID-19, los elevados costos comerciales y de transporte y las impredecibles restricciones de tránsito. También se informó de la realización de avances respecto de varios indicadores de igualdad de género hasta 2020. No obstante, sigue existiendo una importante brecha de género, sobre todo en términos de empleo, seguridad alimentaria y uso de Internet.

15. Aunque en los países en desarrollo sin litoral algunos indicadores relativos a la educación de calidad han mejorado durante los últimos 15 años, ha habido importantes contratiempos como consecuencia de la pandemia de COVID-19.

III. Estado en que se encuentra la aplicación de las prioridades del Programa de Acción de Viena

Primera prioridad: cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito

16. Durante el período analizado, en 2017 entró en vigor el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), cuyo objetivo es agilizar los procedimientos comerciales, en concreto el movimiento, el levante y el despacho de mercancías. En el cuadro que figura a continuación se muestran los progresos realizados en la ratificación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio y de otros convenios internacionales que promueven el tránsito.

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

Convenio	*Países en desarrollo sin litoral en diciembre de 2014*	*Países en desarrollo sin litoral en julio de 2023*	*Países de tránsito en diciembre de 2014*	*Países de tránsito en julio de 2023*
Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC (2013)	0	26	0	29
Convenio de Kyoto Revisado (2006)	15	23	19	22
Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (1975)	11	11	5	9

Fuente: Oficina de Asuntos Jurídicos, Organización Mundial de Aduanas y OMC.

17. Durante el período analizado se llevaron a cabo un número significativo de iniciativas regionales, subregionales y multilaterales de apoyo al tránsito. Por ejemplo, la Unión Económica Euroasiática adoptó un nuevo código aduanero en 2018; el Afganistán, la India e Irán (República Islámica del) firmaron un acuerdo sobre un corredor de transporte y tránsito en 2016; la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo, el Mercado Común para África Oriental y Meridional y la Comunidad de África Oriental pusieron en marcha en 2017 el Programa Tripartito

de Facilitación del Transporte y el Tránsito; en mayo de 2019 entró en vigor la Zona de Libre Comercio Continental Africana; y los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito de América Latina firmaron en 2018 el octavo protocolo adicional del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná. Además, varios países en desarrollo sin litoral y de tránsito firmaron acuerdos relacionados con el establecimiento y la utilización de puertos secos. En cuanto a Asia, en abril de 2016 entró en vigor el Acuerdo Intergubernamental sobre los Puertos Secos.

18. Aunque se realizaron avances en la ratificación de los acuerdos jurídicos pertinentes, es necesario seguir trabajando para crear una mayor conciencia y comprensión de los beneficios que conlleva la adhesión a estos acuerdos y de la necesidad de fomentar la creación de capacidad, entre otros aspectos, en lo relativo a la integración de estos acuerdos en los planes nacionales de desarrollo. Se necesitan directrices simplificadas para la aplicación de estos acuerdos.

19. Durante el período analizado se elaboraron herramientas destinadas a mejorar el tránsito, como las Directrices sobre el Tránsito de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la carta de porte electrónica (eCMR) y el TIR electrónico (eTIR).

20. En algunos corredores se realizaron avances en lo relativo al objetivo específico del Programa de Acción de Viena de reducir el tiempo de viaje en los corredores, con el fin de permitir que la carga en tránsito recorra una distancia de entre 300 km y 400 km cada 24 horas. Únicamente se dispone de datos para efectuar un seguimiento de este objetivo específico respecto de algunos corredores. Los datos sobre el rendimiento global de los corredores por carretera incluidos en el Programa de Cooperación Económica Regional para Asia Central muestran un aumento de la velocidad media sin retrasos de 535 km cada 24 horas en 2016 a 544 km cada 24 horas en 2020, lo que indica que esta subregión ya ha alcanzado el objetivo. En el caso del transporte ferroviario, la velocidad media sin retrasos aumentó a 456 km cada 24 horas en 2019, pero disminuyó a 403 km cada 24 horas en 2020.

21. Algunos corredores de África, como el Corredor Central y el Corredor Trans Kalahari, lograron alcanzar el objetivo específico del Programa de Acción de Viena, mientras que para otros no se disponía de datos. En América Latina, las mejoras de los procedimientos de cruce de fronteras a lo largo del corredor por carretera que va de Ciudad del Este (Paraguay) a Ponta Grossa (Brasil) facilitaron una reducción del tiempo de viaje de 24 a 20 horas, con una velocidad media de 670 km cada 24 horas, mientras que la del corredor por carretera que va de Santa Cruz (Estado Plurinacional de Bolivia) a Arica (Chile) es de 460 km cada 24 horas, lo que indica que se ha alcanzado el objetivo del Programa de Acción de Viena.

22. La conectividad multimodal sigue presentando un reto para los países en desarrollo sin litoral. Los últimos datos del Banco Mundial indican que el tiempo medio de permanencia de la carga en estos países en 2022 fue de 12 días, variando entre los 3,3 días en el caso de Armenia y los 25 días en el caso de Mongolia. La cifra correspondiente a los países de tránsito era de siete días. La pandemia de COVID-19 empeoró los tiempos de permanencia en los puertos marítimos. Aunque no resulta fácil obtener datos anteriores a la pandemia, los estudios del Banco Mundial indican que el tiempo medio de permanencia de la carga en la mayoría de los puertos de Asia Oriental o de Europa era cercano a los cuatro días.

23. Por lo general, no se disponía de suficientes datos para efectuar un seguimiento de los objetivos específicos del Programa de Acción de Viena.

Segunda prioridad: desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

24. Si bien se realizaron avances en la finalización de las conexiones que faltaban y en la mejora general de la calidad de la infraestructura con miras a aumentar la conectividad de los países en desarrollo sin litoral, siguen existiendo desafíos. Durante el período analizado se pusieron en servicio varias redes de autopistas y líneas de ferrocarril en dichos países, pero se requieren muchas más.

25. En la región de África, el índice africano de desarrollo de la infraestructura[3] muestra que, de los 16 países en desarrollo sin litoral africanos, solo Botswana posee una red de carreteras relativamente buena, con una puntuación superior a 25, seguida de Burkina Faso, Eswatini, Rwanda y Zimbabwe, cuyas puntuaciones en el índice son de entre 10 y 15. Los 11 países en desarrollo sin litoral restantes tienen una puntuación inferior a 10 y 5 de ellos se encuentran entre los 10 últimos, con puntuaciones de entre 0,07 y 2,35. También cabe señalar que, entre 2014 y 2021, las puntuaciones compuestas de algunos países en desarrollo sin litoral experimentaron un retroceso significativo, lo que sugiere un mantenimiento deficiente de la red existente o una inversión insuficiente en nuevos proyectos de infraestructura de transporte viables. En cuanto a la infraestructura ferroviaria, el ritmo general de dotación es bajo. Cuatro países en desarrollo sin litoral africanos carecen de ferrocarril y la red ferroviaria africana, situada en su mayor parte en África Septentrional y África Meridional, tiene más de 26.362 km de conexiones no operativas. La falta de infraestructura y los elevados costos logísticos suponen un obstáculo importante para el crecimiento de los países en desarrollo sin litoral y para la plena efectividad de la Zona de Libre Comercio Continental Africana.

26. En la región asiática, los países en desarrollo sin litoral realizaron progresos en lo relativo al desarrollo y el mantenimiento de la red asiática de carreteras. Solo el 8 % de las carreteras de los países en desarrollo sin litoral que participan en la red asiática de carreteras están clasificadas como primarias o de clase I, frente al 35 % si se toma como referencia toda la red. Durante el período analizado, en algunos de los países en desarrollo sin litoral euroasiáticos se produjo un desarrollo y una expansión del ferrocarril. Por ejemplo, entre 2014 y 2021 se amplió la línea ferroviaria de Kazajstán, Mongolia, la República Democrática Popular Lao, Turkmenistán y Uzbekistán. Uno de los principales problemas del ferrocarril es la falta de armonización de los anchos de vía y del material rodante, lo que dificulta la conectividad ferroviaria sin interrupciones entre países.

27. En la región de América Latina, tanto Bolivia (Estado Plurinacional de) como el Paraguay ampliaron sus redes de carreteras. Su densidad de carreteras pavimentadas experimentó una mejora, ya que en el caso del Paraguay aumentó de 1,38 km por 100 km^2 a 2,50 km por 100 km^2 del territorio total entre 2014 y 2022 y, en el caso de Bolivia (Estado Plurinacional de), de 0,65 km por 100 km^2 a 2,88 km por 100 km^2 del territorio total entre 2014 y 2020. A pesar de estos avances, aún queda mucho por hacer para mejorar la calidad de las carreteras.

28. En los países en desarrollo sin litoral de América Latina, las vías navegables interiores se utilizan especialmente para acceder al mar. El volumen de transporte por vías de navegación interior llevado a cabo a través de la hidrovía Paraguay-Paraná aumentó durante el período analizado, en gran parte debido al incremento de la producción de soja y a la construcción de dos puertos. Sin embargo, con el tiempo las sequías recurrentes han afectado a la navegación comercial. Otros retos son los

[3] Grupo del Banco Africano de Desarrollo, “Africa Infrastructure Development Index (AIDI), 2022”, base de datos del Programa de Conocimientos sobre la Infraestructura de África. Disponible en https://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/pbuerhd/africa-infrastructure-development-index-aidi-2022.

problemas operativos, de gestión y reglamentarios y la coordinación con los países implicados.

29. El tráfico aéreo en los países en desarrollo sin litoral, medido en salidas de transportistas registradas, aumentó un 16 % durante el período comprendido entre 2014 y 2019. Sin embargo, el sector de las aerolíneas de dichos países sufrió un drástico descenso durante la pandemia, desplomándose un 43 % en 2020, tras lo que empezó a recuperarse en 2021, cuando las salidas de transportistas registradas llegaron al 64 % del pico alcanzado en 2018. Resulta fundamental restablecer la conectividad aérea para que la recuperación de los países en desarrollo sin litoral sea sostenible, ya que dicha conectividad refuerza el turismo, el comercio y otras actividades empresariales vitales. Es necesario potenciar el desarrollo de infraestructura de aviación que sea sostenible, eficiente y rentable y la inversión en este tipo de infraestructura.

30. En cuanto a la energía, el porcentaje medio de población con acceso a la electricidad en los países en desarrollo sin litoral aumentó del 49,5 % en 2014 al 60,3 % en 2021. Sin embargo, los países en desarrollo sin litoral siguen estando por debajo de la media mundial del 91,4 %. Los países en desarrollo sin litoral euroasiáticos y latinoamericanos lograron tasas de acceso superiores al 90 %, mientras que los africanos tienen una tasa media de acceso del 37 %, por lo que resulta necesario llevar a cabo medidas de mayor envergadura para la región africana. Aunque en los países en desarrollo sin litoral se experimentó un aumento del acceso a la electricidad en las zonas rurales entre 2014 y 2021, la brecha entre las zonas urbanas (89 %) y las rurales (49 %) sigue siendo significativa. Dichos países necesitan más ayuda para electrificar el último tramo, entre otros, mediante el desarrollo de proyectos financiables, financiación y desarrollo de capacidades para aumentar la eficiencia.

31. En lo que respecta a la tecnología de la información y las comunicaciones (TIC), los países en desarrollo sin litoral experimentaron un incremento significativo de las suscripciones de contratos de telefonía móvil, que pasaron de 69,8 por cada 100 personas en 2014 a 78,6 por cada 100 personas en 2021. Sin embargo, siguen estando muy por debajo de la media mundial del 107,3 %. El porcentaje de personas que utilizan Internet en los países en desarrollo sin litoral aumentó del 17,4 % en 2014 al 32,3 % en 2021, pero se mantuvo muy por debajo de la media mundial del 63,1 %. Los países en desarrollo sin litoral siguen teniendo que hacer frente a unos costos de banda ancha elevados y es necesario llevar a cabo más medidas para bajar los precios.

32. Las necesidades de inversión para el desarrollo de la infraestructura en los sectores del transporte, la energía y las TIC son considerables. En un estudio de 2018, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo estimó que, para que los países en desarrollo sin litoral alcanzaran las densidades medias mundiales de redes viales y ferroviarias, debían construir casi 200.000 km de carreteras pavimentadas y otros 46.000 km de ferrocarril, lo que supone un costo de aproximadamente 0,51 billones de dólares.

Tercera prioridad: comercio internacional y facilitación del comercio

33. Los países en desarrollo sin litoral experimentaron un fuerte descenso de su cuota de exportaciones de mercancías como parte del comercio mundial inmediatamente después de que diera comienzo el Programa de Acción de Viena en 2014 y hasta 2015. Sin embargo, posteriormente dicha cuota se recuperó y registró un aumento constante entre 2016 y 2019. En 2020, los efectos de la COVID-19 provocaron una caída significativa de las exportaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral de aproximadamente un 11 %. Este importante descenso demostró la fragilidad de la posición que ocupan estos países en el comercio mundial.

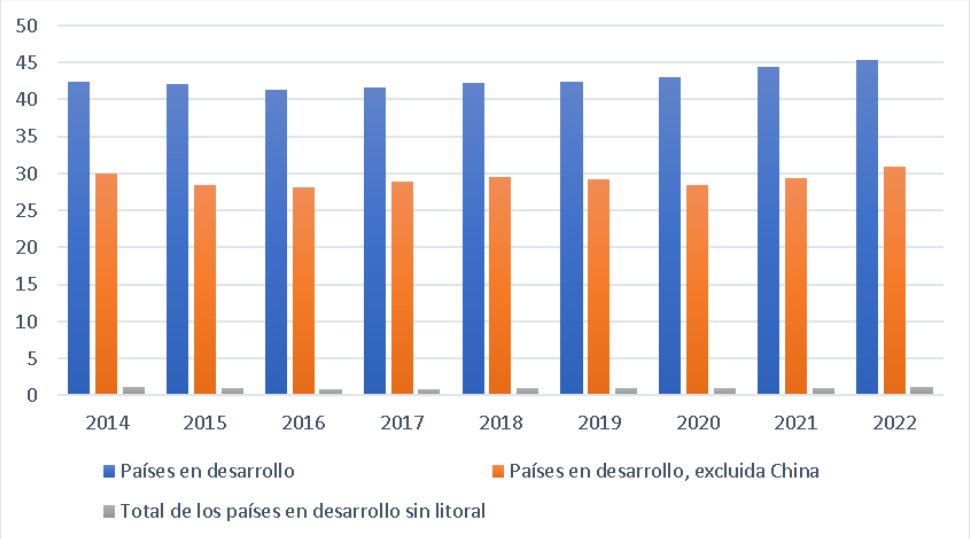
Las exportaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral repuntaron en 2021 tras registrar un aumento del 30,6 % entre 2020 y 2021, alcanzando los 219.000 millones de dólares. Se calcula que sus exportaciones siguieron aumentando hasta alcanzar los 279.000 millones de dólares en 2022.

34. El aumento de las exportaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral se ha atribuido principalmente al incremento de la demanda y de los precios de los productos básicos. A pesar de este crecimiento del comercio, su cuota como parte de las exportaciones mundiales de mercancías prácticamente no sufrió cambios (véase la figura I). Aunque su cuota como parte del comercio mundial fue relativamente pequeña, las economías de los países en desarrollo sin litoral son en general más abiertas que las del resto del mundo, tal como demuestra el porcentaje del PIB que representa el comercio —que fue del 74 % para esos países, frente al 57 % para el resto del mundo—, y son por tanto más vulnerables a las crisis económicas mundiales.

35. Las importaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral disminuyeron entre 2014 y 2016, tras lo que se produjo un aumento constante hasta 2020, momento en el que apareció la COVID-19, que dio lugar a una disminución del 10 %. Entre 2020 y 2021, las importaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral aumentaron un 21 %, hasta los 249.000 millones de dólares, tras lo que en 2022 se produjo un nuevo incremento del 17,7 %.

Figura I
Cuota de las exportaciones de mercancías como parte del total de las exportaciones mundiales

(Porcentaje)



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

36. El comercio de servicios y el comercio electrónico podrían verse menos afectados por los retos geográficos y representan una oportunidad de crecimiento significativo para los países en desarrollo sin litoral. Sin embargo, la cuota de los servicios de los países en desarrollo sin litoral como parte del comercio mundial no ha registrado cambios significativos desde la adopción del Programa de Acción de Viena. La insuficiente diversificación de los servicios y la dependencia del turismo y el transporte internacionales hicieron a los países en desarrollo sin litoral extremadamente vulnerables a los efectos de la pandemia de COVID-19. Por consiguiente, en 2020 dichos países sufrieron un descenso del 36 % en las exportaciones de servicios. En 2021, las exportaciones totales de servicios de los

países en desarrollo sin litoral aumentaron un 20,3 %, hasta alcanzar los 36.000 millones de dólares, frente al incremento del 17,2 % registrado en el resto del mundo.

37. La balanza comercial de los países en desarrollo sin litoral cayó de 8.700 millones de dólares en 2014 a -34.000 millones de dólares en 2015 y siguió siendo negativa, a pesar de algunas mejoras observadas en 2017 y 2018. Esta balanza comercial negativa implica que, desde 2015, la mayoría de los países en desarrollo sin litoral no han podido recaudar suficientes ingresos procedentes del comercio para la financiación para el desarrollo.

38. La pandemia de COVID-19, que provocó el cierre de fronteras y la introducción de estrictas medidas fronterizas, y los actuales disturbios mundiales pusieron de relieve la vulnerabilidad de los países en desarrollo sin litoral. Esta situación acentuó la importancia de la facilitación del comercio, en particular de la libertad de tránsito para los países en desarrollo sin litoral, y la necesidad de mejorar la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. En el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio se contemplan distintas vías para agilizar el flujo de mercancías, especialmente de las mercancías en tránsito, y para aliviar los cuellos de botella en las fronteras. A pesar de la creciente participación en programas y actividades de facilitación del comercio por parte de la mayoría de los países en desarrollo sin litoral desde 2014, la tasa de ratificación de los acuerdos internacionales sobre facilitación del comercio y de aplicación de las disposiciones en ellos contenidas en los países en desarrollo sin litoral (55 %) generalmente está por debajo de la media mundial (62,1 %)[4].

39. La aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en los países en desarrollo sin litoral sigue siendo baja en comparación con las medias de los países de tránsito y los países en desarrollo. Por término medio, los países en desarrollo sin litoral han aplicado plenamente alrededor del 35 % de las medidas del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, frente al 51 % en el caso de los países de tránsito y el 60 % en el caso de los países en desarrollo. En cuanto al futuro cumplimiento de los compromisos, el 21 % de los compromisos requieren más tiempo para su cumplimiento y el 6 % deben respaldarse mediante asistencia técnica para su cumplimiento. Los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito necesitan más apoyo para aplicar plenamente el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio.

Cuarta prioridad: integración y cooperación regionales

40. Durante el período analizado, los países en desarrollo sin litoral mostraron un creciente interés por la integración y la cooperación regionales y emprendieron varias acciones destinadas a incrementar su participación en las redes regionales de comercio, transporte, comunicación y energía. También pusieron en marcha la armonización de las políticas regionales con el fin de mejorar las sinergias regionales, la competitividad y las cadenas de valor a escala regional.

41. El número de acuerdos comerciales regionales en los que es parte cada país en desarrollo sin litoral ha aumentado, de media, de 3,3 en 2014 a 4,3 en 2023. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral participan en más de un acuerdo comercial regional y varios de ellos lo hacen en más de cinco acuerdos. A pesar de la creciente participación de los países en desarrollo sin litoral en acuerdos comerciales regionales, las repercusiones económicas y comerciales no han estado a la altura de las expectativas. Algunos acuerdos han permanecido inactivos y han resultado menos eficaces para impulsar el comercio y la inversión. Las limitaciones financieras y otros problemas, como la superposición de cuestiones no comerciales y conflictos y la inestabilidad política, han retrasado el proceso de integración.

[4] Véase www.untfsurvey.org/.

42. En el caso de los países en desarrollo sin litoral africanos, en 2019 se alcanzó un nuevo hito con la creación de la Zona de Libre Comercio Continental Africana. Mediante la plena liberalización de un amplio espacio económico, la Zona de Libre Comercio Continental Africana brinda a los países en desarrollo sin litoral africanos la oportunidad de explorar nuevas líneas de productos, de participar en cadenas de valor y de aumentar su participación en el comercio internacional.

43. En cuanto a la región de Asia y el Pacífico, un hito clave en materia de integración regional fue la firma del Acuerdo sobre la Asociación Económica Integral Regional en 2020. Dicho Acuerdo abarca el comercio de bienes y servicios, la inversión y la cooperación económica y técnica. En 2015 se crearon la Unión Económica Euroasiática, que engloba a tres países en desarrollo sin litoral, y la Comunidad Económica de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental.

44. Los países en desarrollo sin litoral también han concertado acuerdos bilaterales y plurilaterales en materia de comercio, transporte y tránsito con sus vecinos. Por ejemplo, Bangladesh, Bhután, la India y Nepal firmaron en 2015 un acuerdo sobre los vehículos de motor destinado a facilitar el movimiento de carga a través de sus fronteras. En 2016, la India y Nepal firmaron acuerdos sobre la conectividad y el tránsito por carretera. También en 2016, China, la Federación de Rusia y Mongolia firmaron un acuerdo sobre el transporte por carretera y un acuerdo de asociación económica trilateral con el objetivo de construir un corredor económico entre estos países. En 2015 se firmó un acuerdo de comercio y tránsito entre China y Nepal. En 2017 se firmó el acuerdo sobre la Ruta Lapislázuli de Tránsito, Comercio y Transporte entre el Afganistán, Azerbaiyán, Georgia, Türkiye y Turkmenistán.

45. En América Latina, Bolivia (Estado Plurinacional de) y el Paraguay participan en el ambicioso proyecto de integración del corredor regional que conecta las costas del Atlántico y el Pacífico de América del Sur.

46. Muchos países en desarrollo sin litoral también están participando en el contexto de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI, una iniciativa cuyo objetivo es mejorar la conectividad de la infraestructura, el comercio, las finanzas y las políticas.

Quinta prioridad: transformación económica estructural

47. Los progresos realizados por los países en desarrollo sin litoral hacia la transformación estructural desde la adopción del Programa de Acción de Viena han sido muy limitados. La estructura de las exportaciones de estos países sigue caracterizándose por una fuerte dependencia de los productos básicos primarios. En 2021, los productos básicos primarios representaron el 83 % de las exportaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral, frente al 86 % en 2014. En 2021, la media mundial se situaba en torno al 28 %. De los 32 países en desarrollo sin litoral existentes, en 26 de ellos los productos básicos representan más del 60 % de las exportaciones, lo que los hace vulnerables a las crisis de los precios de los productos básicos.

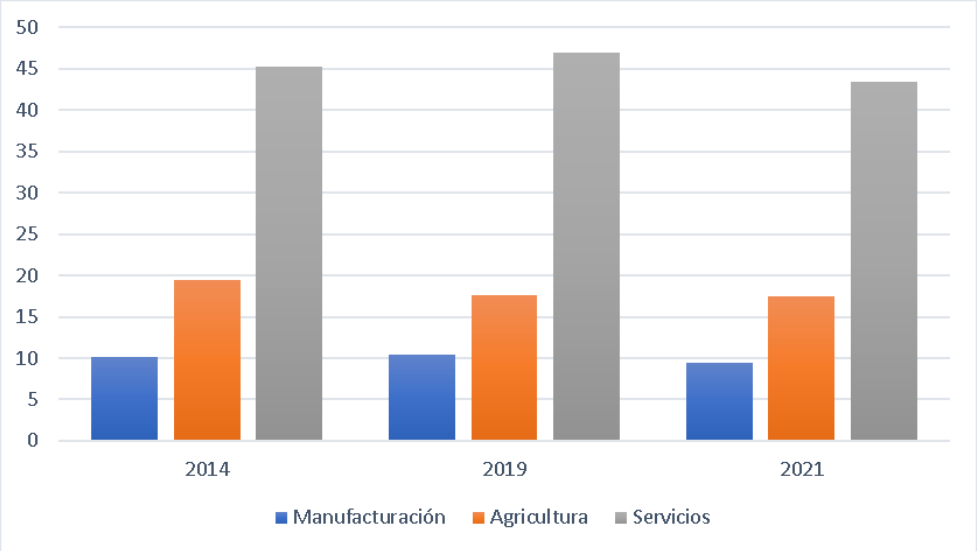
48. El valor añadido manufacturero medio de los países en desarrollo sin litoral como porcentaje del PIB se mantuvo estable durante el período 2014-2022, situándose en torno al 11 %. Sin embargo, estas tasas son significativamente inferiores a las registradas en la década de 1990. La tendencia a la desindustrialización sigue siendo un reto importante para estos países. Sus economías han ido abandonando la agricultura y la industria manufacturera para orientarse hacia el sector servicios, con unos niveles de ingresos muy inferiores a los de las primeras naciones industrializadas.

49. La contribución del sector agrícola en términos de valor añadido en los países en desarrollo sin litoral siguió una tendencia a la baja entre 2014 y 2021, tal como se muestra en la figura II. La disminución de la participación de la agricultura en el PIB entre 2014 y 2021 refleja en gran medida el descenso de la productividad en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral, y no necesariamente el éxito de la transformación estructural deseada. Muchos países en desarrollo sin litoral dependen en gran medida de la agricultura y la agroindustria para impulsar la transformación estructural. Sin embargo, hubo múltiples perturbaciones, entre ellas las relacionadas con la COVID-19, el cambio climático y la inestabilidad geopolítica, que repercutieron en la productividad agrícola.

50. Aunque la participación de los servicios en el PIB aumentó entre 2014 y 2019, la cuota de los servicios de los países en desarrollo sin litoral como parte del comercio mundial disminuyó durante ese mismo período, lo que sugiere que en la mayoría de esos países el aumento de la contribución de los servicios al PIB no se tradujo en una mejora de los ingresos ni de la disponibilidad de servicios competitivos.

Figura II
Valor añadido en los países en desarrollo sin litoral

(Porcentaje del PIB)



Fuente: Banco Mundial.

51. El sector privado es uno de los principales motores de la transformación estructural. Deben tomarse medidas adicionales para respaldar y permitir que el sector privado, en particular las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, crezcan y lleven a cabo una transformación estructural. El acceso a la financiación en los países en desarrollo sin litoral sigue siendo limitado. Aunque el crédito interno facilitado al sector privado como porcentaje del PIB aumentó del 25,3 % (2014) al 31,5 % (2021), esta cifra sigue estando muy por debajo de la media mundial del 145 %.

Sexta prioridad: medios de ejecución

52. La movilización de recursos internos constituye un medio muy importante para respaldar el desarrollo. El ahorro interno bruto como porcentaje del PIB aumentó del 24,3 % en 2014 al 26,7 % en 2019, pero cayó al 20,3 % en 2020 y luego subió al 24,1% en 2021. Sin embargo, esta cifra fue muy inferior a la media mundial del 28 %,

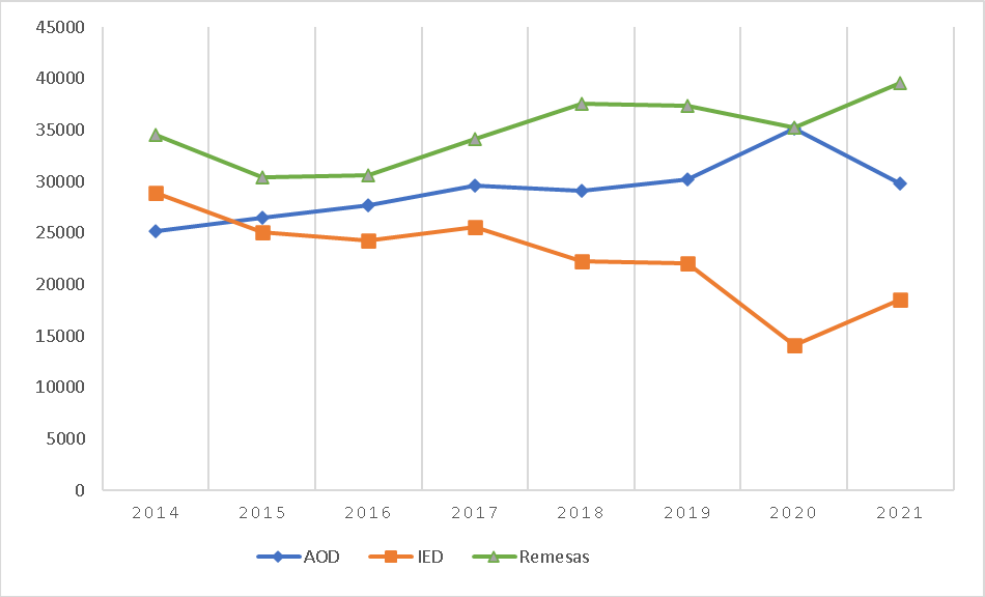
lo que sugiere la persistencia de déficits de financiación para el desarrollo en los países en desarrollo sin litoral. Se necesitan más medidas destinadas a aumentar el ahorro interno.

53. La asistencia oficial para el desarrollo (AOD) sigue siendo una de las principales fuentes de financiación para el desarrollo externa de muchos países en desarrollo sin litoral. Tal como se muestra en la figura III, los flujos de AOD destinados a los países en desarrollo sin litoral como grupo aumentaron de 25.000 millones de dólares en 2014 a 35.000 millones de dólares en 2020, ya que los flujos de AOD incrementaron durante la pandemia de COVID-19. En 2021, los flujos de AOD destinados a los países en desarrollo sin litoral disminuyeron un 15 %. Los flujos de AOD siguen concentrándose en un número reducido de países en desarrollo sin litoral.

54. En tanto que porcentaje del ingreso nacional bruto de los países en desarrollo sin litoral, la AOD aumentó del 1,96 % en 2014 al 2,13 % en 2021. En 2021, la AOD representó más del 10 % del ingreso nacional bruto en ocho países en desarrollo sin litoral.

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

(En millones de dólares)



Fuente: Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y Banco Mundial.

55. Los desembolsos de ayuda para el comercio efectuados a países en desarrollo sin litoral aumentaron de 15.900 millones de dólares en 2017 a 17.500 millones de dólares en 2021. Sin embargo, la proporción de la ayuda para el comercio destinada a los países en desarrollo sin litoral con respecto al total destinado a los países en desarrollo descendió un 10 %, lo que resulta preocupante dadas las necesidades específicas de desarrollo que tienen los países en desarrollo sin litoral en lo relativo a todos los aspectos del comercio y la facilitación del comercio.

56. Los flujos de inversión extranjera directa (IED) destinados a los países en desarrollo sin litoral disminuyeron de 28.900 millones de dólares en 2014 a 22.000 millones de dólares en 2019 y la pandemia de COVID-19 provocó un nuevo y grave descenso del 35 % en 2020, tal como se muestra en la figura III. Aunque las entradas

de IED se recuperaron en 2021, esta recuperación fue inferior tanto al aumento medio mundial como al de los países en desarrollo. Algunos de los factores que han provocado la disminución de los flujos de IED hacia los países en desarrollo sin litoral a lo largo de los años son su escasa integración en las redes comerciales mundiales y regionales, una mayor competencia por los flujos de inversión, una baja capacidad productiva y una normativa de inversión poco competitiva. Además, los flujos de IED siguieron concentrándose en un número reducido de países.

57. La finalidad de la IED destinada a los países en desarrollo sin litoral ha sido en su mayor parte los recursos naturales, registrándose una limitada entrada de inversión para los sectores manufacturero y de servicios. Esto ha perpetuado la dependencia de los recursos naturales y ha privado a los países en desarrollo sin litoral de la oportunidad de aprovechar el desbordamiento de conocimientos y otros beneficios asociados a la inversión extranjera para su transformación estructural. Es importante que los países en desarrollo sin litoral atraigan IED, para lo cual han de crear un entorno propicio para la inversión extranjera que incluya instituciones fiables y transparentes, marcos reguladores eficaces y una estabilidad macroeconómica y política general.

58. La entrada de remesas en los países en desarrollo sin litoral aumentó un 43 % entre 2014 y 2022. La distribución de las remesas entre esos países también es bastante desigual.

59. Los empréstitos externos son una importante fuente de financiación. De los 22 países en desarrollo sin litoral para los que se dispone de un análisis del sobreendeudamiento, 8 tienen un riesgo de sobreendeudamiento elevado y 3 ya están sobreendeudados.

IV. Seguimiento y examen

60. Durante el período analizado, en la reunión ministerial anual de los países en desarrollo sin litoral de 2020 se adoptó una hoja de ruta para la ejecución acelerada del Programa de Acción de Viena, consistente en proyectos que están llevando a cabo las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales. La hoja de ruta cuenta con más de 430 iniciativas y entregables que abarcan las seis esferas prioritarias del Programa de Acción de Viena. Se informó de que alrededor de una cuarta parte de las actividades contenidas en la hoja de ruta se concluyeron en 2022, lo que permitió reforzar las capacidades de los países en desarrollo sin litoral y aumentar sus conocimientos sobre tránsito, comercio y desarrollo de la infraestructura, energía y TIC, transformación económica estructural, cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito y acción climática. En 2022 se añadieron a la hoja de ruta alrededor de 100 iniciativas nuevas.

61. Durante el período analizado, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo coordinó actividades del sistema de las Naciones Unidas con miras a facilitar la ejecución efectiva del Programa de Acción de Viena; prestó apoyo a los Estados Miembros en lo relativo a sus procesos intergubernamentales relacionados con los países en desarrollo sin litoral; realizó actividades de divulgación y concienciación sobre los retos a los que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral; efectuó un seguimiento de la ejecución del Programa de Acción de Viena e informó al respecto; emprendió actividades de creación de capacidad e intercambio de experiencias con el objetivo de reforzar la conectividad de los países en desarrollo sin litoral y promover la ejecución y el análisis del Programa de Acción de Viena a escala nacional, entre otros, a través de la red de coordinadores nacionales; y colaboró con los coordinadores residentes para la ejecución del Programa de Acción

de Viena. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo prestó un apoyo sustantivo para los procesos intergubernamentales relativos a las repercusiones de la pandemia de COVID-19 en los países en desarrollo sin litoral y colaboró con los Estados Miembros y otros socios para organizar reuniones ministeriales y temáticas sobre transporte y conectividad de las TIC, energía renovable, facilitación del comercio, transformación estructural, IED, fomento de la ciencia, tecnología, políticas de innovación y cambio climático, entre otros. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo coordina los preparativos de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral, que se celebrará en 2024, facilitando apoyo sustantivo y logístico.

62. La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico ofreció actividades de creación de capacidad durante el período analizado que beneficiaron a países en desarrollo sin litoral en diferentes áreas temáticas, entre ellas las siguientes: conectividad del transporte; seguridad vial y movilidad urbana; desarrollo de autopistas, ferrocarriles y puertos secos; operaciones de transporte transfronterizo; facilitación del comercio; transformación económica estructural; y aumento de la resiliencia a la pandemia de COVID-19. La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la Comisión Económica para Europa (CEPE) han venido apoyando la integración y la cooperación regionales a través del Programa Especial de las Naciones Unidas para las Economías de Asia Central.

63. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe elaboró un conjunto de indicadores cualitativos y cuantitativos relativos al transporte interior y políticas en materia de logística coordinadas a escala regional. Además, proporcionó diversas herramientas técnicas para la toma de decisiones, definió los principales retos para la navegación internacional de los ríos y formuló recomendaciones al respecto y prestó apoyo técnico y creación de capacidad para reforzar las bases de datos nacionales sobre pérdidas por desastres.

64. Debido a la COVID-19, la CEPE creó un observatorio sobre el estado de los pasos fronterizos, una plataforma en línea que proporciona información actualizada y en tiempo real sobre las limitaciones de los pasos fronterizos de mercancías de todo el mundo. La CEPE también ayudó a los países en desarrollo sin litoral a promover el desarrollo y la facilitación del transporte, a elaborar hojas de ruta para la facilitación del comercio, a crear organismos nacionales de facilitación del comercio, a establecer sistemas de comercio sin papel y sistemas de despacho de aduana basados en el riesgo, a adoptar normas internacionales sobre las transacciones electrónicas, a crear ventanillas únicas y normas con perspectiva de género y a hacer avanzar el comercio sostenible, la economía circular y la innovación.

65. La Comisión Económica para África facilitó apoyo a sus Estados miembros para la negociación de la Zona de Libre Comercio Continental Africana y actualmente está ayudando a su puesta en marcha. Proporcionó una asistencia técnica apropiada para corregir de manera holística las limitaciones de los países en desarrollo sin litoral, facilitó el establecimiento de la Alianza de Gestión de los Corredores de Transporte de África, realizó trabajos analíticos sobre el estado de la integración regional en África y presta apoyo en los ámbitos del cambio climático, la energía, el transporte de tránsito, la conectividad de las TIC y la promoción del desarrollo sostenible y la transformación estructural.

66. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ayudó a los países en desarrollo sin litoral y a los países en desarrollo de tránsito a aplicar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio a través del Sistema

Aduanero Automatizado, que facilita el despacho de aduana. La UNCTAD respaldó la creación de capacidad en varias áreas, como las capacidades productivas, la ciencia y la tecnología, el comercio electrónico, los corredores y el tránsito y las finanzas. En 2022, la UNCTAD siguió desplegando herramientas de facilitación de la actividad empresarial en varios países en desarrollo sin litoral a través de su programa de sistemas electrónicos en línea basados en la web, en concreto mediante los sistemas de regulación y registro electrónicos y los portales de comercio, con el objetivo de mejorar su clima empresarial. La UNCTAD ayudó a los países en desarrollo sin litoral a elaborar, formular y aplicar políticas de servicios.

67. El Departamento de Asuntos Económicos y Sociales coordinó y prestó apoyo a los países en desarrollo sin litoral para la preparación de los exámenes nacionales voluntarios sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

68. En 2023, la Oficina de Apoyo al Desarrollo llevó a cabo una encuesta[5] y todas las oficinas de coordinadores residentes que participaron informaron de que sus equipos de las Naciones Unidas en los países habían examinado las prioridades del Programa de Acción de Viena durante el diseño y la ejecución del análisis común sobre el país y durante la aplicación del Marco de Cooperación de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, el instrumento más importante para la planificación y la ejecución de las actividades de desarrollo de las Naciones Unidas a nivel nacional.

69. El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente prestó apoyo adaptado a la demanda para países, entre ellos países en desarrollo sin litoral, que trataban de utilizar el comercio y la inversión como vehículos para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible y los compromisos adquiridos en virtud del Acuerdo de París. Además, facilitó el intercambio de conocimientos sobre la adaptación al cambio climático entre países, incluidos los países en desarrollo sin litoral, lo que permitió reforzar su resiliencia y reducir su vulnerabilidad a las perturbaciones climáticas.

70. La Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres ayudó a los países en desarrollo sin litoral a diseñar plataformas nacionales para la reducción del riesgo de desastres con miras a reforzar la gobernanza del riesgo a través de un enfoque que englobe a todo el gobierno. La Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres también prestó apoyo a los países en desarrollo sin litoral para reforzar los sistemas de alerta temprana.

71. El Centro de Comercio Internacional ayudó a los países en desarrollo sin litoral a integrar las microempresas y las pequeñas y medianas empresas en las cadenas de valor, a fomentar la capacidad de las mujeres y los jóvenes para participar en el comercio internacional, a facilitar los intercambios entre compradores y vendedores, a crear portales de facilitación del comercio y a simplificar los procedimientos comerciales. El Centro de Comercio Internacional, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y sus socios organizaron una sesión dedicada a las prioridades de los países en desarrollo sin litoral coincidiendo con el Foro Mundial para el Desarrollo de las Exportaciones celebrado en Mongolia en 2023.

72. La Unión Internacional de Telecomunicaciones realizó análisis sustantivos y formuló recomendaciones para la inclusión digital a través de una infraestructura

[5] Mediante la encuesta se recibieron aportaciones de oficinas de coordinadores residentes situadas en países en desarrollo sin litoral, entre ellos el Afganistán, el Chad, Kazajstán, Lesotho, Malí, Mongolia, el Paraguay, la República Democrática Popular Lao, la República de Moldova, Tayikistán, Turkmenistán, Uzbekistán y Zambia.

resiliente en el marco de la iniciativa Connect2Recover y prestó asistencia técnica sobre la mejora de la conectividad de las TIC para los países en desarrollo sin litoral.

73. La Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial llevó a cabo 304 proyectos nacionales durante el período 2014-2022 con el objetivo de respaldar el desarrollo industrial sostenible en los países en desarrollo sin litoral, contribuyendo a las seis prioridades del Programa de Acción de Viena, con una prestación total de cooperación técnica de 124,43 millones de dólares. La Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial facilitó apoyo, entre otros, para proyectos relacionados con la energía, para la creación de capacidad comercial con miras a fomentar la competitividad económica, para tecnologías destinadas a la diversificación económica, para el desarrollo de los agronegocios y las agroindustrias, para la energía renovable y para el fomento de las asociaciones entre múltiples partes interesadas.

74. La Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos ejecutó proyectos en numerosos países en desarrollo sin litoral en apoyo del Programa de Acción de Viena, entre otros centrados en la eficiencia del transporte y el tránsito, la comunicación digital y la infraestructura energética.

75. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo proporcionó apoyo a los países en desarrollo sin litoral que lo solicitaron para proyectos energéticos y para la creación de capacidad en lo relativo a herramientas destinadas a respaldar la creación de pequeñas y medianas empresas vinculadas a cadenas de valor. Actualmente, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo presta apoyo técnico a 13 países en desarrollo sin litoral de África para la puesta en marcha de marcos nacionales de financiación integrados.

76. El Fondo de Población de las Naciones Unidas ayudó a los países en desarrollo sin litoral a actualizar sus contribuciones determinadas a nivel nacional y sus planes nacionales de adaptación y a reforzar los componentes de salud, género y juventud. También les ayudó a mejorar sus sistemas sanitarios y de protección social y a elaborar censos de población y censos de datos sobre desarrollo.

77. La Oficina de las Naciones Unidas para la Cooperación Sur-Sur, a través de dos fondos fiduciarios para la cooperación Sur-Sur, asignó más de 16,3 millones de dólares a proyectos centrados en ayudar a los países en desarrollo sin litoral a implementar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y más del 75 % de los fondos se destinaron a proyectos cuyo objetivo era eliminar la pobreza y el hambre y respaldar un buen estado de salud, una educación de calidad y la igualdad de género.

78. La Organización Mundial de la Propiedad Intelectual ayudó a los países en desarrollo sin litoral a elaborar y poner en práctica políticas nacionales de propiedad intelectual y estrategias de innovación y emprendió actividades de desarrollo de aptitudes y creación de capacidad. La Organización Mundial de la Propiedad Intelectual ha llevado a cabo más de 40 proyectos en 30 países en desarrollo sin litoral en los ámbitos de las patentes, las marcas, el diseño industrial, los derechos de autor y los conocimientos tradicionales.

79. La Organización de Aviación Civil Internacional promovió activamente el diálogo y el intercambio de información entre los Estados Miembros y el sector sobre la liberalización del acceso al mercado de los servicios de pasajeros y carga aérea a través de diversos foros. Además, facilitó la labor encaminada a lograr una aplicación eficaz de las declaraciones y los planes marco de acción pertinentes.

80. El Organismo Internacional de Energía Atómica ayudó a sus Estados miembros, entre los que se encuentran 30 países en desarrollo sin litoral, a crear, reforzar y mantener capacidades humanas e institucionales para el uso seguro y pacífico de la

ciencia, la tecnología y las aplicaciones nucleares en apoyo de las prioridades nacionales de desarrollo.

81. La FAO proporcionó apoyo a los países en desarrollo sin litoral para la creación de sistemas de investigación, extensión e innovación agrícola y promovió un modelo híbrido de la escuela de campo y de la escuela de negocios agrícola. A través de las iniciativas que lidera o apoya, como la Iniciativa Mano de la Mano[6], la Iniciativa de la Gran Muralla Verde[7] y el programa de resiliencia del Grupo de los Cinco del Sahel, la FAO está ayudando a responder a la cuestión de la seguridad alimentaria y la nutrición en varios países en desarrollo sin litoral africanos.

82. La OMC, a través del Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, prestó asistencia a los miembros mediante una serie de actividades, como talleres y actos nacionales, con el fin de ayudarles a definir sus necesidades y a preparar sus notificaciones, así como mediante la intermediación entre las ofertas y las solicitudes de asistencia y la concesión de subvenciones para la preparación y la ejecución de proyectos en los casos en que no se contaba con apoyo de donantes. Además, a petición del Grupo de los Países en Desarrollo Sin Litoral de Ginebra y en cooperación con él, organizó un taller sobre cuestiones relativas al tránsito en junio de 2023. La OMC también facilitó apoyo a los países en desarrollo sin litoral a través de la sesión dedicada al tránsito y la ayuda para el comercio.

83. La OMA proporcionó asistencia técnica y apoyo para la creación de capacidad a los países en desarrollo sin litoral respecto de una amplia gama de esferas relacionadas con las aduanas, como el tránsito y la facilitación del comercio. Desde 2014, la OMA ha creado varias herramientas con miras a facilitar la ejecución del Programa de Acción de Viena, entre ellas el *Transit Handbook: To Establish Effective Transit Schemes for LLDCs,* las *Directrices sobre el tránsito: la vía para lograr un régimen de tránsito eficiente*, el *Compendium: Best Practices in the Area of Transit* y la *Railway guidance*.

84. El Fondo Común para los Productos Básicos contribuyó a la ejecución del Programa de Acción de Viena al respaldar proyectos que promueven la transformación económica estructural de los sectores de los productos básicos en los países en desarrollo sin litoral.

85. El Banco Mundial facilitó apoyo a los países en desarrollo sin litoral a través de proyectos de préstamo, entre otros en los ámbitos de las autopistas y las carreteras, las telecomunicaciones, la administración pública y los ferrocarriles.

86. El Banco Interamericano de Desarrollo apoyó a los países en desarrollo sin litoral de América Latina mediante proyectos de desarrollo y mantenimiento de la infraestructura.

87. El Banco Asiático de Desarrollo prestó apoyo para la cooperación y la integración regionales en forma de préstamos y subvenciones, así como asistencia técnica para los países en desarrollo sin litoral de la región de Asia y el Pacífico, en los ámbitos del comercio, el desarrollo de la infraestructura, la facilitación del comercio, la energía, las tecnologías emergentes y el comercio electrónico y digital.

88. Desde 2014, el Banco Africano de Desarrollo ha respaldado la construcción y rehabilitación de más de 1.700 km de carreteras y ha dedicado más de 8.000 millones de dólares al desarrollo de corredores, cubriendo 12.700 km de carreteras. También apoyó la puesta en marcha de proyectos de infraestructura energética y el establecimiento de puestos fronterizos comunes.

[6] Véase www.fao.org/hand-in-hand/es.

[7] Véase www.fao.org/in-action/action-against-desertification/overview/great-green-wall/es/.

89. El Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo invirtió en proyectos de infraestructura de transporte, electricidad y energía en países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia.

90. El Fondo Verde para el Clima proporcionó financiación para proyectos multipaís que incluyen a algunos países en desarrollo sin litoral por valor de 2.800 millones de dólares, lo que equivale al 24 % de la financiación total del Fondo.

91. La Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa organizó actividades de creación de capacidad, formación específica y apoyo de expertos en relación con los diversos aspectos de la facilitación del comercio, el desarrollo del transporte de tránsito, las aduanas y la normativa fronteriza en Asia Central.

92. La Organización Internacional de Derecho para el Desarrollo contribuyó a reforzar la capacidad de los países en desarrollo sin litoral para atraer IED y gestionarla y a reforzar la capacidad de los agentes judiciales de esos países para resolver los litigios comerciales de una manera eficiente y eficaz.

93. La Unión Internacional de Transporte por Carretera facilitó y agilizó los procesos administrativos relacionados con el intercambio electrónico de documentos de transporte, como los permisos electrónicos y el eCMR, y sigue concienciando a los países en desarrollo sin litoral y a los países de tránsito sobre la aplicación del sistema TIR.

94. El Grupo Internacional de Estudios para los Países en Desarrollo Sin Litoral llevó a cabo trabajos analíticos y labores de creación de capacidad sobre cuestiones prioritarias en esos países, como el desarrollo de la infraestructura y la inversión, la facilitación del comercio y la conectividad.

V. Estado de los preparativos de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral

95. Se ha avanzado en los preparativos de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral, que se celebrará en Kigali en junio de 2024. Los países en desarrollo sin litoral están elaborando informes nacionales en los que se realiza una evaluación de los avances, los obstáculos y las limitaciones en lo relativo a la ejecución del Programa de Acción de Viena y de las prioridades para el próximo programa de acción decenal.

96. Los días 29 y 30 de mayo de 2023 se celebró la reunión regional africana de examen y en ella se adoptó el “documento final de Gaborone”. Algunos de los principales retos destacados fueron el cambio climático, la pandemia de COVID-19, las deficiencias de la infraestructura de transporte de tránsito, la facilitación del comercio, una mayor digitalización, un mayor acceso a la electricidad y el sobreendeudamiento. En el documento final se pedía que se hiciera frente a estos retos.

97. Los días 27 y 28 de julio de 2023 se celebró en el Paraguay la reunión regional de examen de América Latina y en ella se adoptó la “llamada a la acción de Asunción”. La reunión preparatoria regional de Asia y el Pacífico tendrá lugar los días 22 y 23 de agosto de 2023. Además, el Presidente de la Asamblea General y la Presidenta del Consejo Económico y Social organizarán un acto especial dedicado a los preparativos de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral en una fecha posterior dentro de 2023. Estos actos proporcionarán información valiosa para el proceso.

98. Las dos reuniones del comité preparatorio se celebrarán del 5 al 8 de febrero de 2024 y del 29 de abril al 1 de mayo de 2024.

99. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo ha organizado reuniones de los grupos consultivos interinstitucionales con miras a movilizar el apoyo de las entidades del sistema de las Naciones Unidas para la Conferencia, y dichas entidades están participando activamente en los preparativos mediante evaluaciones temáticas sustantivas y mediante la organización de reuniones temáticas en sus respectivos ámbitos de especialización.

100. Se han celebrado varios actos previos a la Conferencia centrados, entre otros, en los siguientes temas: mejora de la conectividad del transporte; promoción de la resiliencia y la sostenibilidad de los sistemas de transporte en los países en desarrollo sin litoral; refuerzo de la acción climática en los países en desarrollo sin litoral; reconstruir para mejorar tras la pandemia de COVID-19; reducción del riesgo de desastres; contribución del sector privado al desarrollo; inversión en el desarrollo de la infraestructura; potenciar el papel de la IED en la transformación económica estructural de los países en desarrollo sin litoral; y ampliación de las energías renovables en los países en desarrollo sin litoral.

101. La sesión dedicada a los países en desarrollo sin litoral organizada en paralelo al Foro Mundial para el Desarrollo de las Exportaciones de 2023 sirvió para poner de relieve prioridades importantes para los países en desarrollo sin litoral, entre ellas las siguientes: inversión en infraestructura física e inmaterial; promoción del transporte transfronterizo y facilitación de la logística para unas operaciones fronterizas resilientes; mayor digitalización para un cruce de fronteras fluido, sin contacto y sin papel; apoyo para la creación de capacidad con miras a reforzar las competencias digitales; intensificación de la cooperación regional; más opciones de financiación del comercio accesibles para los países en desarrollo sin litoral; medidas de facilitación del comercio que respondan a las cuestiones de género; aumento del comercio electrónico y la negociación electrónica; y creación de un entorno de políticas favorable para la digitalización.

102. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo organizó una reunión para que los coordinadores nacionales de los países en desarrollo sin litoral debatieran sobre las posibles prioridades del próximo programa de acción. Algunas de las prioridades en las que hicieron hincapié los coordinadores fueron: mayor inversión en el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes a fin de mejorar la conectividad del transporte, la energía y las TIC; mayor creación de capacidad para el diseño de proyectos financiables; fomento de la facilitación del comercio; transformación digital; mayor diversificación; mejora de la transformación estructural; mejora de la gobernanza; restablecer la seguridad y la paz; aumentar la resiliencia al cambio climático; sostenibilidad de la deuda; y más medios de ejecución procedentes de todas las fuentes.

VI. Conclusiones y recomendaciones

103. **Durante el período de ejecución del Programa de Acción de Viena se lograron avances tangibles en algunos ámbitos, mientras que en otros el progreso fue limitado. A la hora de ejecutarse el Programa de Acción de Viena se plantearon numerosos retos. Algunos de ellos son la escasez de recursos financieros y humanos para ejecutar el Programa de Acción de Viena, el grave déficit de financiación para infraestructura, el mal mantenimiento de la infraestructura existente, la limitada capacidad para diseñar proyectos financiables, los conflictos y la fragilidad existentes en algunos países en desarrollo sin litoral, que afectaron a la ejecución de proyectos regionales de**

infraestructura, el creciente riesgo de sobreendeudamiento, el bajo índice de aplicación de medidas de facilitación del comercio y el desconocimiento de los instrumentos jurídicos que favorecen la mejora del tránsito.

104. **El solapamiento de las crisis de la pandemia de COVID-19, el cambio climático y las consecuencias mundiales de la guerra en Ucrania agravó las vulnerabilidades de los países en desarrollo sin litoral. El otro reto importante en materia de capacidad que se experimentó fue la insuficiencia de datos fiables y periódicos que sirvieran como base para las políticas y el seguimiento, en particular en lo relativo a la infraestructura de transporte, los costos comerciales y las medidas de tránsito y facilitación del comercio. Otros retos que surgieron a nivel nacional fueron una coordinación insuficiente, la ausencia de suficientes recursos financieros para instalaciones de infraestructura que conecten con los países de tránsito y la incapacidad para diseñar proyectos de infraestructura viables desde el punto de vista financiero.**

105. **La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral ofrece una oportunidad única para trazar el rumbo hacia el desarrollo sostenible de los países en desarrollo sin litoral y para garantizar que no se queden más rezagados. Además, se debe finalizar la labor inconclusa del Programa de Acción de Viena. A continuación se presentan algunas recomendaciones clave para el nuevo programa de acción.**

106. **El desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura con el objetivo de mejorar el tránsito siguen siendo cruciales. Resulta fundamental movilizar financiación adicional para aumentar las inversiones en el desarrollo y el mantenimiento de infraestructuras resilientes y sostenibles.**

107. **La creación de corredores de transporte internacionales para fomentar la conectividad regional de los países en desarrollo sin litoral es un elemento fundamental. Promover la seguridad en el tránsito reviste una importancia vital.**

108. **Se necesita una mayor inversión, tanto en términos cuantitativos como cualitativos, en infraestructuras de TIC sólidas para los países en desarrollo sin litoral, como la conectividad de banda ancha y los sistemas digitales de facilitación del comercio.**

109. **Deben ampliarse los avances logrados en materia de acceso a la energía sostenible.**

110. **Reforzar las capacidades productivas de los países en desarrollo sin litoral, promover la adición de valor y la diversificación de las exportaciones y ascender en las cadenas de valor mundiales son elementos esenciales para aumentar el potencial comercial de dichos países. Las iniciativas de los países en desarrollo sin litoral deben contar con el respaldo de sistemas comerciales y financieros multilaterales propicios.**

111. **Los países en desarrollo sin litoral, en cooperación con los países en desarrollo de tránsito, deben seguir diseñando y aplicando medidas de facilitación del comercio con miras a simplificar las operaciones de cruce de fronteras, implantar sistemas conjuntos de gestión de las fronteras y armonizar las normas, los procedimientos y la documentación relativos a las aduanas y al cruce de fronteras, con vistas a garantizar un comercio transfronterizo más rápido y barato. También será necesario automatizar los procesos fronterizos y adaptarse a las nuevas tecnologías para lograr un cruce de fronteras fluido, sin contacto y sin papel.**

112. **Con miras a facilitar la obtención de asistencia en el marco del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, los países en desarrollo sin litoral deben indicar sus necesidades de capacidad para las medidas notificadas en la categoría C.**

113. **Es necesario promover un mayor apoyo para la creación de capacidad con el fin de desarrollar infraestructuras digitales y políticas que respalden el comercio electrónico y la economía digital, con el objetivo de ayudar a los países en desarrollo sin litoral a integrarse en el comercio mundial.**

114. **Resulta necesario promover una transformación estructural reforzada, por ejemplo, mediante una industrialización intensificada, y un mayor uso de la ciencia, la innovación y la tecnología.**

115. **Los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito podrían fomentar la integración regional, entre otras vías, mediante proyectos conjuntos de infraestructura regional, de facilitación del comercio y el transporte y centrados en otros ámbitos.**

116. **Con miras a incrementar la movilización de recursos internos, es crucial que los países en desarrollo sin litoral sigan tomando medidas, como la realización de reformas en el sistema tributario y la ampliación de las bases de ingresos.**

117. **Los países en desarrollo sin litoral también podrían explorar mecanismos de financiación nuevos e innovadores para captar capital, como acceder a fondos mundiales para el clima y movilizar recursos mediante la emisión de bonos verdes y otros instrumentos. Además, podrían estudiar la opción de participar en mayor medida en la cooperación Sur-Sur y triangular.**

118. **Se anima a los países en desarrollo sin litoral a promover un entorno propicio para atraer y retener IED y a fomentar la competitividad, por ejemplo, al proporcionar instituciones fiables y transparentes, marcos regulatorios eficaces y una estabilidad macroeconómica y política general.**

119. **Se pide a los asociados para el desarrollo que se adhieran al objetivo de destinar el 0,7 % de su ingreso nacional bruto a la AOD y que hagan que esta contribución sea previsible.**

120. **Los bancos multilaterales y regionales de desarrollo deberían proporcionar financiación específica para infraestructura a los países en desarrollo sin litoral y ayudar a estos países y a los países en desarrollo de tránsito a diseñar proyectos de infraestructura y transporte financiables y ejecutables que sean viables desde el punto de vista económico y respetuosos con el medio ambiente.**

121. **Los países en desarrollo sin litoral necesitan apoyo tanto a corto como a largo plazo en el ámbito de la sostenibilidad de la deuda, como intervenciones de alivio de la deuda bien diseñadas, mediante una combinación de moratorias temporales, aplazamientos y reestructuración y medidas globales a más largo plazo.**

122. **Los países en desarrollo sin litoral necesitan apoyo para aumentar su resiliencia de cara a la recuperación pos-COVID-19 y a la adaptación al cambio climático y la mitigación de este fenómeno, entre otras vías, mediante el aumento de la financiación para el clima, la preparación para casos de desastre y la alerta y la acción tempranas.**

123. **Resulta fundamental reforzar los sistemas estadísticos nacionales de los países en desarrollo sin litoral para que puedan mejorar la generación periódica de datos y el análisis estadístico, en particular en lo que respecta a los indicadores**

que pueden utilizarse para efectuar un seguimiento de los avances del nuevo programa de acción y para evaluarlos.

124. **Los países en desarrollo sin litoral necesitan más asistencia técnica y apoyo para el desarrollo de capacidades en varios ámbitos, entre ellos los siguientes: adhesión efectiva a los acuerdos regionales pertinentes y ratificación y aplicación de estos; diseño de proyectos financiables; aplicación de políticas industriales eficaces y específicas que fomenten la adición de valor; industrialización de la agricultura y diversificación de su base de producción y exportación; fomento de la innovación y mayor uso y adaptación de la tecnología; mayor movilización de recursos internos, prevención de los flujos financieros ilícitos y respuesta a estos; y fomento de un entorno propicio para las inversiones.**

125. **Una mayor integración del nuevo programa de acción en las estrategias y los programas de desarrollo nacionales y regionales será fundamental para garantizar su ejecución.**

126. **Se necesita una nueva hoja de ruta para acelerar la ejecución del nuevo programa de acción.**

Anexo

Cuadros estadísticos

Cuadro 1

Incremento del producto interno bruto, asistencia oficial para el desarrollo, entradas de inversión extranjera directa y saldo de la deuda externa

	Crecimiento del PIB (porcentaje)		*Asistencia oficial para el desarrollo neta (precios corrientes de 2020, en miles de millones de dólares de los EE. UU.)*		*Entradas de inversión extranjera directa (en millones de dólares de los EE. UU.)*		*Saldo de la deuda externa (porcentaje del ingreso nacional bruto)*	
Países en desarrollo sin litoral	*2014*	*2022*	*2014*	*2021*	*2014*	*2021*	*2014*	*2021*
Afganistán	2,7	–	4,89	4,40	44	21	12,34	–
Armenia	3,6	12,60	0,25	0,15	407	379	70,52	102,59
Azerbaiyán	2,8	4,65	0,20	0,00	4430	(1 708)	16,55	27,47
Bhután	5,8	4,33	0,12	0,12	22	2	103,90	–
Bolivia (Estado Plurinacional de)	5,5	3,20	0,64	0,48	657	594	28,39	40,56
Botswana	5,7	6,43	0,10	0,09	515	55	16,46	11,90
Burkina Faso	4,3	2,47	1,09	1,50	356	137	77,21	55,01
Burundi	4,2	1,83	0,49	0,56	47	8	25,58	33,21
Chad	6,9	2,49	0,38	0,68	(676)	562	27,93	34,56
Eswatini	0,9	0,47	0,09	0,12	26	126	12,67	25,32
Etiopía	10,3	6,36	3,45	3,76	1855	4 259	30,55	27,11
Kazajstán	4,2	3,21	0,08	0,05	8489	3 172	79,50	95,90
Kirguistán	4,0	7,00	0,53	0,45	348	248	101,79	115,81
Lesotho	1,7	2,09	0,11	0,17	95	27	33,54	63,92
Macedonia del Norte	3,6	2,22	0,20	0,32	273	606	64,87	82,01
Malawi	5,6	0,80	0,89	1,09	387	50	28,31	25,69
Malí	7,1	3,70	1,17	1,33	144	660	25,19	34,77
Mongolia	7,9	4,85	0,31	0,27	338	2 140	188,74	260,65
Nepal	6,0	5,84	0,83	1,48	30	196	17,26	24,27
Níger	6,6	11,11	0,88	1,68	823	755	17,64	32,82
Paraguay	5,3	0,20	0,06	0,17	412	122	42,36	56,16
República Centroafricana	0,1	0,38	0,58	0,62	3	30	34,56	41,49
República de Moldova	5,0	(5,58)	0,50	0,56	341	264	56,63	66,08
República Democrática Popular Lao	7,6	2,25	0,45	0,54	868	1 072	75,95	97,16
Rwanda	6,2	6,76	1,00	1,25	459	212	36,17	82,94
Sudán del Sur	3,4	6,55	1,92	1,98	44	68	–	–
Tayikistán	6,7	8,00	0,34	0,52	451	84	45,36	66,68
Turkmenistán	10,3	1,79	0,03	0,03	3830	1 453	18,59	–
Uganda	5,1	4,93	1,60	2,38	1059	1 142	27,15	48,33
Uzbekistán	6,9	5,67	0,31	1,11	809	2 044	14,71	56,16
Zambia	4,7	3,44	0,97	1,02	1489	(457)	34,57	124,71
Zimbabwe	1,5	3,03	0,73	0,92	545	166	43,64	53,75
Total/promedio	**3,11**	**2,32**	**0,79**	**0,93**	**903,68**	**577,69**	**45,43**	**57,65**

Fuente: Banco Mundial, Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y Fondo Monetario Internacional.

Abreviación: PIB = producto interno bruto.

Cuadro 2
Exportaciones de mercancías y valor añadido manufacturero

	Exportaciones de mercancías (precios corrientes, en miles de millones de dólares de los EE. UU.)		*Cuota de las exportaciones de mercancías como parte de las exportaciones mundiales de mercancías (porcentaje)*		*Valor añadido manufacturero (porcentaje del PIB)*	
Países en desarrollo sin litoral	*2014*	*2022*	*2014*	*2022*	*2014*	*2021*
Afganistán	0,57	0,88	0,003	0,004	11,5	9,1
Armenia	1,52	5,36	0,008	0,021	9,7	11,4
Azerbaiyán	28,26	41,79	0,148	0,167	4,7	6,8
Bhután	0,58	0,72	0,003	0,003	8,3	5,9
Bolivia (Estado Plurinacional de)	12,30	13,65	0,064	0,055	9,7	10,7
Botswana	8,51	8,30	0,045	0,033	7,8	5,6
Burkina Faso	2,45	4,52	0,013	0,018	11,0	9,5
Burundi	0,13	0,18	0,001	0,001	10,1	–
Chad	4,19	3,30	0,022	0,013	2,7	–
Eswatini	2,00	2,08	0,010	0,008	30,6	26,7
Etiopía	3,28	3,94	0,017	0,016	4,0	4,6
Kazajstán	79,46	84,66	0,416	0,338	10,3	13,6
Kirguistán	1,90	2,19	0,010	0,009	13,7	13,5
Lesotho	0,83	1,12	0,004	0,004	12,3	15,1
Macedonia del Norte	4,97	8,73	0,026	0,035	11,0	12,7
Malawi	1,37	0,95	0,007	0,004	9,5	–
Malí	2,78	5,29	0,015	0,021	7,0	6,7
Mongolia	5,78	12,54	0,030	0,050	8,8	7,1
Nepal	0,89	1,29	0,005	0,005	5,6	4,7
Níger	1,45	1,24	0,008	0,005	8,5	7,6
Paraguay	9,64	9,96	0,050	0,040	18,8	19,7
República Centroafricana	0,10	0,14	0,001	0,001	17,4	17,5
República de Moldova	2,34	4,34	0,012	0,017	11,6	9,4
República Democrática Popular Lao	2,66	7,91	0,014	0,032	8,4	8,7
Rwanda	0,72	2,11	0,004	0,008	6,8	9,2
Sudán del Sur	–	–	–	–	2,7	–
Tayikistán	0,98	2,14	0,005	0,009	7,6	–
Turkmenistán	17,50	11,70	0,092	0,047	–	–
Uganda	2,26	3,97	0,012	0,016	15,5	16,4
Uzbekistán	11,50	15,35	0,060	0,061	12,7	20,0
Zambia	9,69	11,65	0,051	0,047	6,8	9,4
Zimbabwe	3,87	6,59	0,020	0,026	12,6	12,4
Total/promedio	**224,47**	**278,58**	**1,176**	**1,113**	**11,78**	**11,71**

Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial y Banco Mundial.
Abreviación: PIB = producto interno bruto.