

Países en Desarrollo sin Litoral (PDSL)¹

Los 31 Países en Desarrollo sin Litoral (PDSL) poseen problemas geográficos comunes por su lejanía de los puertos costeros, infraestructura interna deficiente, instituciones débiles, mercados domésticos pequeños, débiles, y vulnerables a los shocks externos; muy dependientes de infraestructura, condiciones políticas, y medidas arancelarias y no arancelarias impuestas por los países vecinos o de tránsito, lo que acarrea altos costos de transporte de las mercaderías en el comercio internacional.

Según el Informe 2011 sobre el Índice de Desarrollo Humano (IDH) de las Naciones Unidas², los países sin litoral se encuentran en los últimos lugares de desarrollo. En el caso de Paraguay se mantiene en el puesto 107, de un total de 187 países, con respecto al año 2010. Además presenta que para el año 2011, Paraguay posee un IDH del 0,665 (el IDH óptimo es el Desarrollo Humano Alto que es igual a 1, y el mejor resultado corresponde a Noruega con un IDH de 0,943) que lo ubica dentro de la clasificación de Desarrollo Humano Medio.

Situación de Paraguay como PDSL

Los costos de transporte, internos y externos, de los productos nacionales y extranjeros son encarecidos debido a la influencia de factores endógenos (infraestructura y logística de transporte, instituciones), y factores exógenos (mediterraneidad, clima, ubicación geográfica, vecindad). Así, los países con elevados costos de transporte tienden a experimentar un menor desarrollo por la existencia de una *relación inversa entre el crecimiento de un país y sus costos de transporte*. Siendo los factores externos:

Ubicación geográfica: La mediterraneidad de un país trae consigo consecuencias en costos de transporte, inversión, transferencia de tecnología, crecimiento y desarrollo: Jeffrey Sachs y John Luke Gallup (1998³) sostienen que los países sin litoral enfrentan *sobrecostos de transporte superiores en 11 por ciento respecto a los países costeros*, y hallaron que la *tasa de crecimiento* de los países con bajos costos de transporte es 49 por ciento mayor que la de los países con altos costos de transporte, demostrando la correlación inversa entre costos de transporte y el crecimiento económico de un país.

Otro autor que considera fundamental la ubicación geográfica de un país mediterráneo, Paul Collier, señala en su libro *“El Club de la Miseria: Qué falla en los países más pobres del mundo”* (2007⁴) que una de las trampas de la pobreza de los países sin litoral es que se encuentre rodeado de *malos vecinos*, punto que será más adelante explicado.

Para el caso de Paraguay, la CEPAL (2003⁵) estimó que el efecto de su mediterraneidad equivale a aproximadamente 0,24 por ciento de su producción bruta, cifra muy inferior a lo que fue presentado por USAID (2006⁶) que analizó los sobrecostos de transporte para diez corredores de importación y exportación, y de cuyos datos se ha podido determinar que *el impacto por mediterraneidad para dichos corredores estaría en el orden de 0,5 por ciento del PIB*.

Además, en el informe de la USAID (2006⁷) se señala que los costos extras de transporte para el caso de Paraguay totalizan aproximadamente USD 145 millones, de los cuales el 47 por ciento son atribuibles exclusivamente a la condición de mediterraneidad del país.

La competitividad global de los PDSL enfrenta retos especiales debido a que su comercio involucra mayores distancias para alcanzar los mercados destino de sus productos y mayores obstáculos debido a los cruces fronterizos.

El informe de *“Doing Business en los Países sin Litoral”*⁸ señala que en comparación con los países marítimos, los PSL obtienen peores resultados en 7 de las 10 áreas consideradas en el informe: *i) apertura de una empresa; ii) manejo de permisos de construcción; iii) obtención de crédito; iv) protección a los inversores; v) pago de los impuestos; vi) comercio a través de las fronteras y; vii) concretar el trato para un negocio*. En el caso de Paraguay, dentro del Informe sobre *“Doing Business 2013”*⁹ se mantiene en el puesto 103° entre 183 países, y en el *“Índice de Competitividad Global 2012-2013”*¹⁰ se ubica en el puesto 116° de un total de 144 países analizados, subiendo solamente 6 posiciones con respecto a lo presentado el año anterior.

La situación geográfica de la mediterraneidad de un país también influye sobre los flujos de inversión extranjera directa (IED), pues lo hace menos atractivo. El informe de las Naciones Unidas del año 2002¹¹, presenta que solamente unos 30 países sin litoral fueron receptores del total de la inversión extranjera mundial registrada en el 2001. Para Paraguay, entre 2003-2005, la IED en términos per cápita representó apenas el 10 por ciento de lo que en promedio recibió el Mercosur durante ese mismo periodo.

⁵ “Estudio preliminar del transporte de los productos de comercio exterior de los países sin litoral de Sudamérica”, Reunión regional de países sin litoral marítimo y de tránsito, preparatoria para la Reunión Ministerial Internacional en Países en Desarrollo sin litoral y de tránsito y de países donantes y de instituciones financieras sobre cooperación en materia de transporte de tránsito, Asunción 12 y 13 de marzo de 2003.

⁶ “Impacto del transporte y la logística en el comercio internacional del Paraguay”. Documento preparado por CARANA Corporation, en colaboración con la Cámara (2006). Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP). Junio de 2006.

⁷ Idem.

⁸ “Doing Business in Landlocked Economies 2009”. Banco Mundial.

⁹ “Doing Business 2013”. Banco Mundial.

¹⁰ Informe sobre el Índice de Competitividad Global 2012-2013 del Foro Económico Mundial.

¹¹ Informe sobre PSL de las Naciones Unidas, 2002.

¹ Autor: Econ. Leticia B. Agüero Leguizamón, más información

contactar con: roberto_memes@hacienda.gov.py

² Mide el desarrollo alcanzado por un país, y está compuesto por tres parámetros: vida larga y saludable, educación y nivel de vida digno.

³ “Geography and Economic Growth”(1998). American Economic Association Meeting, Universidad de Harvard.

⁴ Paul Collier. “El Club de la Miseria”, 2007.

Vecindad: Paul Collier (2007¹²) señala que una de las trampas de la pobreza en las que caen los países en desarrollo es la de “países sin litoral con malos vecinos”, resalta la importancia de los vecinos o países de tránsito para los países sin litoral. Esta dependencia abarca diferentes aspectos:

- 1) Son dependientes de sus vecinos para que sus productos alcancen costas y mercados distantes.
- 2) Su costo de transporte depende de cuánto su vecino con salida al mar ha invertido en infraestructura de transporte.
- 3) Los países vecinos muchas veces se desempeñan como mercado de destino de las exportaciones de los países sin litoral: algunos vecinos son mejores mercados que otros.

Además, presenta una serie de recomendaciones para superar estos problemas de dependencia que son:

- 1) **Aumentar la externalidad positiva derivada del crecimiento de los vecinos:** Luego de integrarse en acuerdos regionales de modo a que los países sin litoral podrían ejercer presión para reducir al máximo las barreras comerciales impuestas por sus vecinos.
- 2) **Mejorar la política económica de los vecinos:** El desempeño de la economía de los países vecinos cobra mayor importancia en la medida en que, conjuntamente con los países sin litoral, alcancen un mayor grado de integración regional: cuanto más rápido crezcan los vecinos, más rápido crecerán los países sin litoral por el efecto derrame en su economía.
- 3) **Mejorar el acceso al mar:** Los costos del acceso al mar por parte de los países sin litoral dependen de la inversión en infraestructuras de transporte realizada por sus países vecinos así como de sus las decisiones políticas.
- 4) **Convertirse en el emporio de la región:** Un país sin litoral puede llegar a desarrollar unas determinadas políticas que resulten superiores a las de sus vecinos y que lo posicionen como emporio regional.
- 5) **Tratar de atraer ayuda:** El país sin litoral deberá tratar de ser atractivo para organismos e instituciones donantes.

Aunque se han logrado algunos avances positivos en materia de los sistemas de transporte en los países de tránsito, igualmente las barreras no arancelarias y los altos costos de transporte continúan significando graves limitantes impuestas contra los productos nacionales e importados de los PDSL. Afectando así negativamente a su desarrollo socioeconómico, resultando en que estos no pueden aprovechar de manera plena las nuevas oportunidades de comercio e inversión que ofrecen el proceso de liberación comercial y la globalización.

Las Instituciones: Las instituciones de un país también pueden verse afectadas por su situación de mediterraneidad debido a que debilita a las mismas. Por tanto, cuando las instituciones son débiles no existen incentivos de invertir en proyectos generadores de infraestructura por parte de sus

habitantes, mejorar el capital humano, impulsar la innovación, desarrollo o importación de nuevas ideas.

Por lo que es importante que las correctas medidas de política impulsen el crecimiento de largo plazo mediante la existencia de instituciones que actúen con reglas claras y previsibles, y que otorguen la confianza suficiente a su población de que sus inversiones serán de provecho y que contribuirán al crecimiento económico.

En el documento “*Perspectivas de la Economía Mundial*” (2005¹³) afirma que las transiciones institucionales que pudieran tener los países vecinos o de tránsito tienen la característica de ejercer un fuerte efecto regional sobre los países sin litoral, debido a que la probabilidad de mejora institucional de estos se incrementa si la calidad de las instituciones de sus vecinos es más alta.

Puntos a tener en cuenta para los PDSL

Trato Especial y Diferenciado (TED) para los países en desarrollo sin litoral, en cumplimiento con lo establecido por la OMC.

Acceso a Mercados: Mejorar el acceso a mercados para los productos agrícolas y no agrícolas que son de interés para los PDSL mediante la eliminación de las barreras no arancelarias.

Libre Tránsito: Acceso a un real libre tránsito de las mercaderías para los PDSL.

Facilitación del Comercio: Lograr un compromiso por parte de los países de tránsito en adoptar medidas de facilitación del comercio.

Fondo de Convergencia: Crear un fondo de convergencia para los Países sin Litoral Marítimo (PDSL), con el objetivo de superar los problemas de *infraestructura y logística aduanera* que se presentan en los PDSL, siendo los aportantes países desarrollados y/o organizaciones internacionales donantes.

Crédito: Que para los PDSL exista la posibilidad de obtener líneas de crédito favorables y ventajosas.

Cooperación Internacional: Que los PDSL obtengan una mayor cooperación internacional.

Adecuación Institucional: Es necesario impulsar una adecuación institucional de los PDSL, así como los países de tránsito.

¹² Paul Collier. “El Club de la Miseria”, 2007.

¹³ “Perspectivas de la Economía Mundial”. FMI, 2005.