

## CAPÍTULO 11

# FINANCIAR LA CONECTIVIDAD: PRIORIDADES, POLÍTICAS Y PROGRAMAS DE AYUDA PARA EL COMERCIO

*Contribución de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos*

---

**Resumen:** *En el presente capítulo se examinan las prioridades, las políticas y los programas de ayuda para el comercio, especialmente en las esferas de la conectividad física y digital. Se ofrece una visión general de la financiación de los programas de desarrollo y se destaca la importancia fundamental de la asistencia oficial para el desarrollo en los países menos adelantados, así como su función catalizadora en los países en desarrollo de ingreso alto. Se analizan los desembolsos de ayuda para el comercio realizados entre 2002 y 2015 (aproximadamente 300.000 millones de dólares EE.UU.) y se estudian en detalle los programas de ayuda para el comercio que están fomentando la conectividad física y digital. Se reseñan las conclusiones de algunos trabajos académicos sobre los resultados de las inversiones en ayuda para el comercio y algunas evaluaciones recientes de estrategias y programas de donantes de ayuda para el comercio. Se incluyen también algunos relatos de experiencias concretas que ilustran la forma en que la ayuda para el comercio está permitiendo a los países mejorar la conectividad física y digital y transformando las oportunidades comerciales en corrientes comerciales. Por último, se analizan los compromisos de ayuda para el comercio correspondientes a 2015 y se presentan diversas conclusiones.*

---

## INTRODUCCIÓN

La conectividad digital y el desarrollo de la infraestructura son factores decisivos para el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y están cobrando cada vez más importancia en los programas de los asociados para el desarrollo. La revolución digital está intensificando las interacciones entre las empresas, los consumidores y los poderes públicos. También está reduciendo los costos de transacción, que figuran entre los principales obstáculos para las empresas de las economías en desarrollo. Por tanto, la era digital ofrece a las empresas de los países en desarrollo la oportunidad de ampliar el acceso a los mercados internacionales. El desarrollo de la infraestructura es fundamental para el crecimiento económico sostenible y la reducción de la pobreza. Al hacer posible el movimiento de personas, bienes y servicios, propicia el desarrollo del sector privado y el progreso humano. También facilita el acceso a los mercados locales, regionales y mundiales y a los servicios de salud, educación, agua, energía y comunicaciones.

En el presente capítulo se examinan las prioridades, las políticas y los programas de ayuda para el comercio, especialmente en las esferas de la conectividad física y digital. Se ofrece una visión general del programa de financiación para el desarrollo y se destaca el papel fundamental que desempeña la asistencia oficial para el desarrollo (AOD) en los países menos adelantados (PMA), así como su función catalizadora en los países en desarrollo de ingreso alto. A continuación se analizan los desembolsos totales de ayuda para el comercio realizados entre 2002 y 2015, que se cifra en unos 300.000 millones de dólares EE.UU., y se examinan en detalle algunos programas específicos de ayuda para el comercio que están construyendo infraestructuras y conectividad digital relacionadas con el comercio, ilustrándolos con relatos de experiencias concretas que se presentaron en el contexto de los ejercicios conjuntos OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio correspondientes a 2015 y 2017. Asimismo, se resumen las conclusiones a las que han llegado algunos trabajos académicos sobre los resultados de las inversiones en ayuda para el comercio y algunas evaluaciones recientes de estrategias y programas de donantes de ayuda para el comercio. Por último, se analizan los compromisos de ayuda para el comercio correspondientes a 2015 y las perspectivas para 2016, y se presentan diversas conclusiones.

## LA AYUDA PARA EL COMERCIO ES UN COMPONENTE ESENCIAL DE LA FINANCIACIÓN PARA EL DESARROLLO

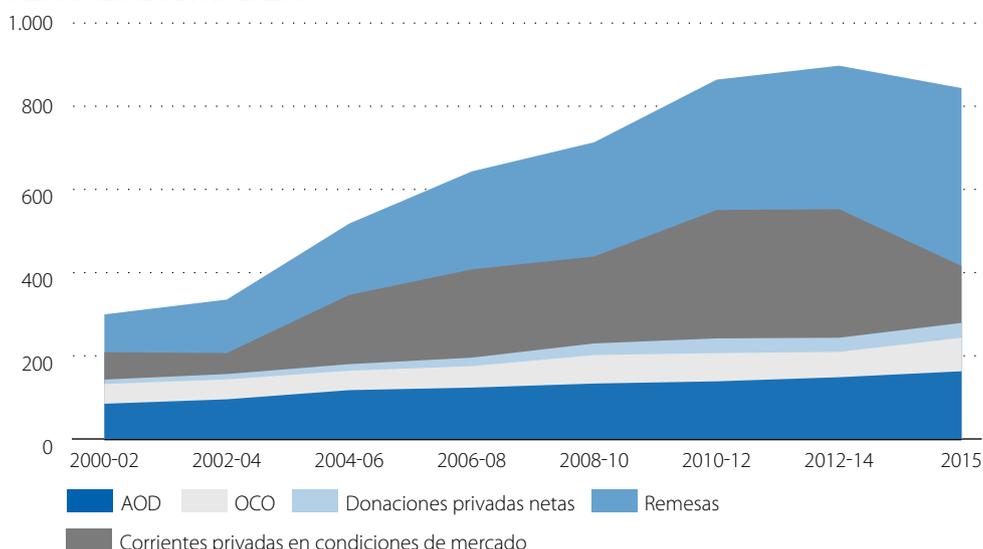
La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible se apoya en una visión amplia y ambiciosa que requiere una estrategia de financiación igualmente amplia y ambiciosa. Se necesita una cantidad ingente de recursos: hasta 4,5 billones de dólares EE.UU. al año, según algunas estimaciones (Sachs *et al.*, 2014). La primera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo, celebrada en 2002, puso de relieve que en muchos casos el comercio es la principal fuente externa de financiación del desarrollo (Naciones Unidas, 2002). La Tercera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo y la Agenda de Acción de Addis Abeba ya no se refieren al comercio como fuente de financiación para el desarrollo; destacan, en cambio, la función del comercio internacional como motor de crecimiento económico inclusivo y reducción de la pobreza, y se refieren a la ayuda para el comercio por su posible contribución al logro de estos objetivos.

### Se necesita más financiación para el desarrollo, además de la AOD

En 2015 la AOD bilateral, que ascendió a casi 162.000 millones de dólares EE.UU., representó solo el 19,2% de todas las corrientes públicas y privadas procedentes de los 29 países miembros del Comité de Asistencia para el Desarrollo de la OCDE y las instituciones financieras internacionales. Además, los países en desarrollo recibieron 80.600 millones de dólares EE.UU. en otras corrientes oficiales proporcionadas por entes públicos en condiciones próximas a las de mercado. La financiación privada en condiciones de mercado se cifró en 137.000 millones de dólares EE.UU., y las subvenciones privadas alcanzaron los 35.600 millones de dólares EE.UU. Por su parte, las remesas totalizaron 427.700 millones de dólares EE.UU. (gráfico 11.1).

### Gráfico 11.1. Corrientes financieras proporcionadas a países en desarrollo por miembros del CAD e instituciones financieras internacionales, en miles de millones de dólares EE.UU., precios de 2015

MILES DE MILLONES DE DÓLARES EE.UU.



Fuente: La AOD, las OCO, las donaciones privadas netas y las corrientes privadas en condiciones de mercado se han extraído de la base de datos del Comité de Asistencia para el Desarrollo de la OCDE sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017) y la base de datos del Banco Mundial sobre remesas personales recibidas (2017), <http://data.worldbank.org/indicator/BX.TRF.PWKR.CD.DT> (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933527089>

Sin embargo, las corrientes agregadas se deben examinar con cuidado. Es posible que el crecimiento extraordinario de las corrientes privadas que se viene registrando desde el comienzo del nuevo milenio no sea una indicación de las tendencias futuras, pues hay algunas razones para pensar que esas corrientes se debieron a circunstancias transitorias. Los países en desarrollo se van a encontrar a partir de ahora con un entorno mundial mucho más difícil. El superciclo de productos básicos del primer decenio de este siglo, en el que se produjeron enormes entradas de inversiones y ganancias inesperadas para los países exportadores de recursos, está llegando a su fin al ralentizarse la demanda procedente de la República Popular China (en adelante, "China"). La respuesta que se dio a la crisis y las medidas excepcionales que adoptaron los países de la OCDE, como el mantenimiento prolongado de tipos de interés bajos y de políticas monetarias poco convencionales, han distorsionado el panorama de la financiación para el desarrollo.

La búsqueda de rendimientos en los países emergentes y los países en desarrollo ha llevado a unos niveles de inversión excesivos en esos países (además de generar burbujas en el precio de los activos) y demasiado bajos en los países de la OCDE (OCDE, 2015). A medida que se normalizan los tipos de interés internacionales y mejora la situación en los países en desarrollo, el capital que se dirigió a los países en desarrollo está regresando a los países desarrollados. Por ejemplo, en 2015 las corrientes privadas a precios de mercado dirigidas a los países en desarrollo cayeron casi un 60% en comparación con 2014.

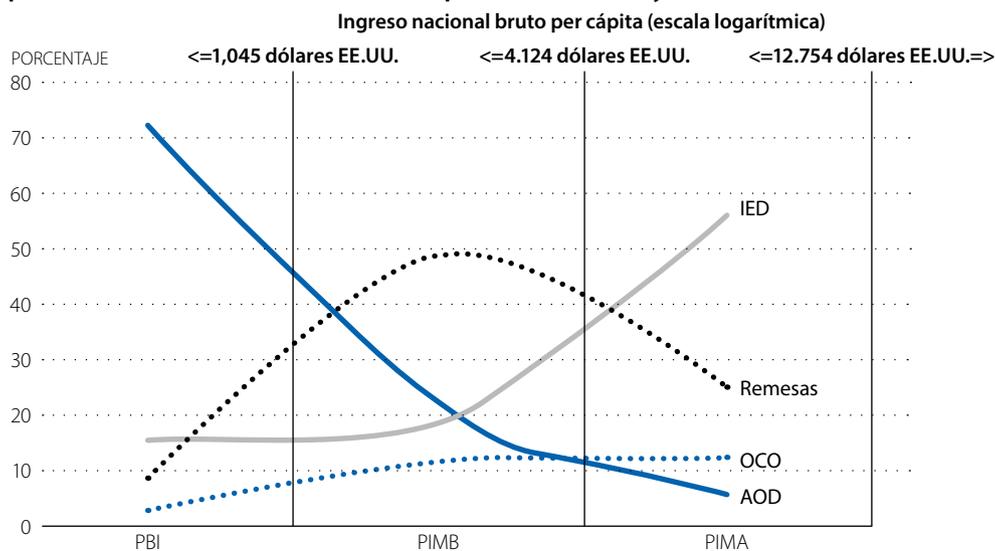
#### La AOD sigue desempeñando una función esencial

La AOD y otras formas de ayuda oficial siguen contribuyendo considerablemente a los esfuerzos de desarrollo en muchos países. Si se utiliza bien, la ayuda puede resultar muy útil para reducir la pobreza, cubrir las necesidades básicas y ayudar a las naciones a crear capacidad humana e institucional. Si bien la ayuda ha erradicado enfermedades, ha evitado hambrunas y ha tenido muchos otros efectos beneficiosos, sus repercusiones en el crecimiento suelen ser

difíciles de determinar por la escasez de datos disponibles. Arndt *et al.* (2010) llegaron a la conclusión de que era razonable suponer que, entre 1970 y 2000, una aportación de ayuda equivalente al 1% del producto interior bruto de un país elevaba su crecimiento económico en un 0,1% anual, en promedio. Se trata de un efecto pequeño, pero útil. Clemens *et al.* (2012) constataron que la ayuda genera cierto grado de crecimiento en los países receptores, aunque la magnitud de ese crecimiento, en relación con la cuantía de la ayuda, es en general moderada y varía considerablemente de un receptor a otro, y los efectos son menores a los niveles de ayuda elevados.

No obstante, la distribución y los objetivos de la AOD difieren mucho de los de otras corrientes financieras. Habida cuenta de la singularidad de su mandato, orientado directamente a favorecer el desarrollo, mejorar el bienestar y reducir la pobreza, la AOD sigue siendo un recurso esencial para muchos países, sobre todo para los más pobres, que solo disponen de un acceso limitado a la financiación privada y cuentan con bajos niveles de recursos internos. La AOD sigue siendo el mayor recurso internacional para los países con un ingreso per cápita de menos de 2.000 dólares EE.UU. (gráfico 11.2). El punto de inflexión en que la inversión extranjera directa cobra una mayor importancia relativa en comparación con la ayuda para el comercio se encuentra en torno a la línea divisoria que separa a los países menos adelantados de los que tienen un ingreso nacional bruto per cápita más alto: 1.045 dólares EE.UU.

**Gráfico 11.2. Porcentaje de las corrientes financieras a los países en desarrollo procedentes del Comité de Asistencia para el Desarrollo y las instituciones financieras**



**internacionales**

Fuente: Lammersen, F. y W. Hynes (2016), "Aid for Trade and the Sustainable Development Agenda: Strengthening Synergies"

### Para movilizar financiación privada para el desarrollo es necesario adaptar las prácticas de ayuda

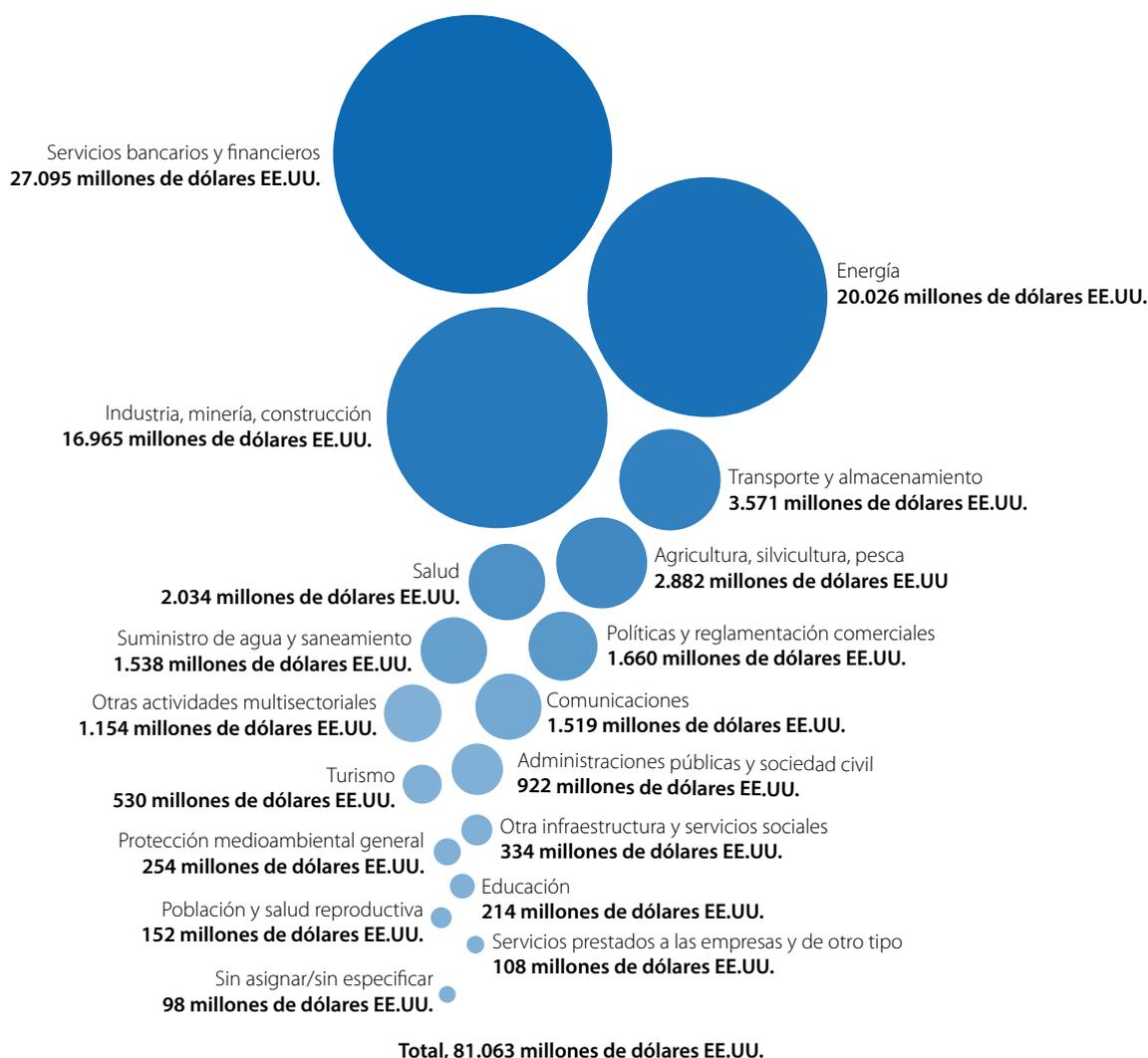
A pesar de que la AOD está perdiendo importancia relativa en comparación con las inversiones privadas en los países de ingreso mediano bajo y mediano alto, aún puede contribuir a su desarrollo movilizando corrientes privadas, potenciando la inversión privada y facilitando el comercio. Gavas *et al.* (2011) sostienen que si los países en desarrollo quieren atraer recursos considerables de ayuda para el comercio -por ejemplo, para cubrir sus necesidades de infraestructura-, tienen que alejarse de los procedimientos convencionales y estudiar cómo conseguir que las subvenciones sirvan para movilizar otros recursos, como préstamos o financiación privada, de manera que se disponga de ayuda para el comercio con financiación combinada. Una encuesta reciente de la OCDE indica que entre 2012 y 2015 se movilizaron 81.100 millones de dólares EE.UU. mediante una serie de intervenciones de financiación del desarrollo (gráficos 11.3 y 11.4).

Sin embargo, las ventajas que esa financiación combinada puede reportar en última instancia para el desarrollo dependerán de las transacciones y los proyectos concretos que se lleven a cabo. Además, la financiación combinada conlleva algunos riesgos: por ejemplo, fomenta la práctica, que se ha demostrado ineficaz, de que la contratación financiada con cargo a ayuda se vincule a empresas del país donante.

El desafío consiste ahora en adaptar las prácticas actuales en materia de ayuda de manera que funcionen con nuevos participantes y operadores, como el sector privado, cuyas motivaciones son diferentes de las de los donantes tradicionales y cuyos mecanismos y modalidades de operación es posible que no sean bien conocidos por la mayoría de los expertos en desarrollo. El surgimiento de programas de financiación cada vez más innovadores obligará a los donantes a entender mejor la participación del sector privado en el desarrollo. Puede ser importante, por ejemplo, analizar las diferencias entre las actividades diseñadas en último término con el fin de promover y beneficiar al sector privado local, por una parte, y las que tratan de utilizar recursos del sector privado para proyectos (o negocios) que tienen objetivos orientados al desarrollo, por otra.

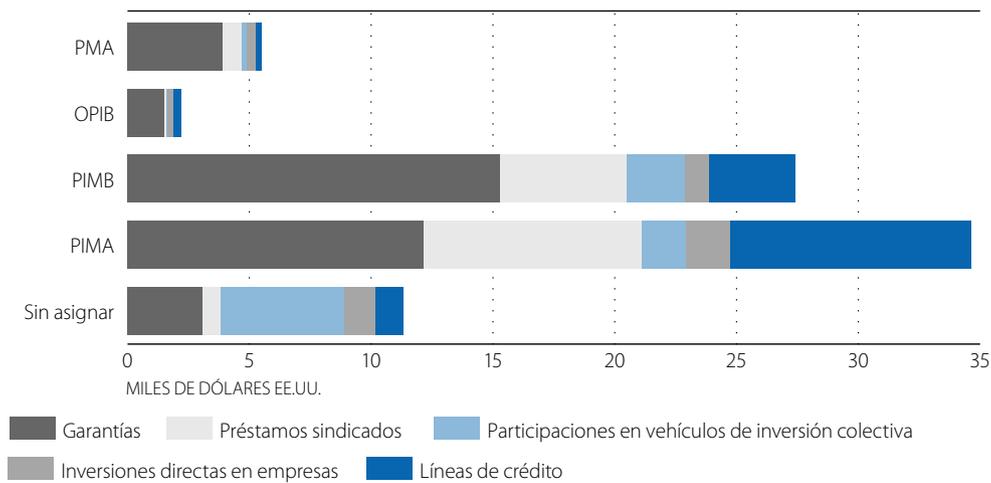
### Gráfico 11.3. Distribución de la financiación movilizada con fines de desarrollo procedente del sector privado, 2012-2015, por sectores

MILES DE MILLONES DE DÓLARES EE.UU., A VALORES CONSTANTES DE 2015



Fuente: Encuesta OCDE-CAD sobre cantidades movilizadas procedentes del sector privado por medio de intervenciones de financiación oficial para el desarrollo, 2016. Para más información, véase [www.oecd.org/dac/stats/mobilisation.htm](http://www.oecd.org/dac/stats/mobilisation.htm)

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527108>

**Gráfico 11.4. Distribución de la financiación movilizada con fines de desarrollo procedente del sector privado en 2012-2015, por grupos de ingreso**

Fuente: Encuesta OCDE-CAD sobre cantidades movilizadas procedentes del sector privado por medio de intervenciones de financiación oficial para el desarrollo, 2016. Para más información, véase [www.oecd.org/dac/stats/mobilisation.htm](http://www.oecd.org/dac/stats/mobilisation.htm)

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527127>

### La ayuda para el comercio ha apoyado el desarrollo del comercio en 146 países

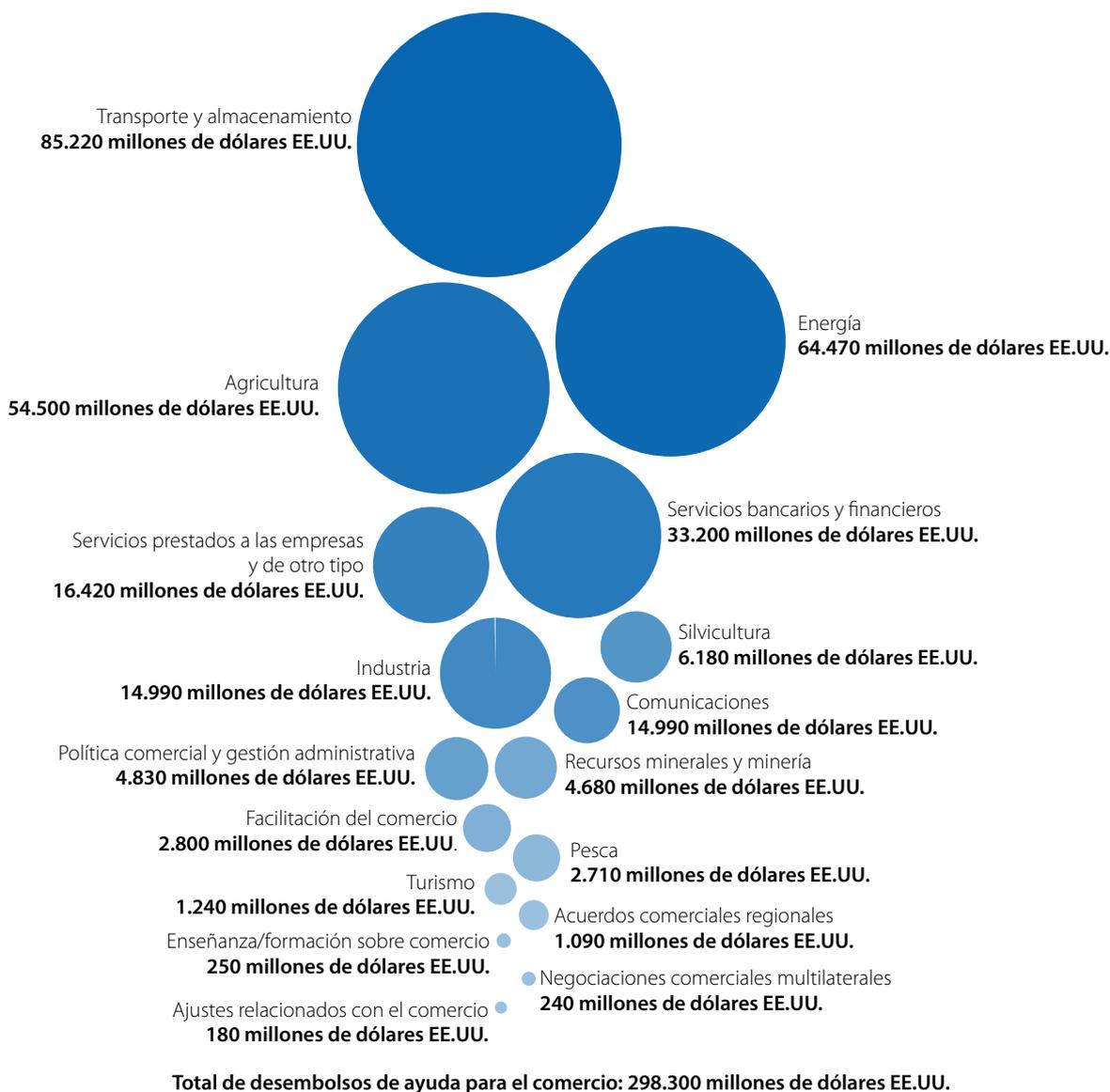
Desde que se puso en marcha la iniciativa de Ayuda para el Comercio, en 2006, se ha desembolsado un total de 298.300 millones de dólares EE.UU. para programas y proyectos de ayuda para el comercio. Entre los proveedores de ayuda para el comercio se encuentran unos 60 donantes bilaterales y multilaterales que comunican su asistencia oficial para el desarrollo al sistema de notificación por parte de los países acreedores (SNPA) del Comité de Asistencia para el Desarrollo de la OCDE. Desde 2006, los donantes bilaterales han aportado casi dos tercios del total de los recursos de ayuda para el comercio, y los donantes multilaterales, el resto. Los recursos están divididos a partes iguales entre subvenciones y préstamos en condiciones favorables; los países de ingreso bajo, concretamente los menos adelantados, han recibido la mayor parte del apoyo en forma de subvenciones, y los de ingreso mediano, sobre todo en forma de préstamos.

Desde 2006, han recibido ayuda para el comercio 146 países en desarrollo, sobre todo de Asia (41,5%) y África (38,7%). Los programas regionales y mundiales han atraído casi el 15% de todos los desembolsos de ayuda para el comercio. En ese mismo período, los países de ingreso mediano han recibido más del doble de ayuda para el comercio que los de ingreso bajo. Hasta la fecha, más de las tres cuartas partes de todos los desembolsos de ayuda para el comercio se han destinado a financiar proyectos en cuatro sectores (gráfico 11.5): transporte y almacenamiento (28,6%), generación y suministro de energía (21,6%), agricultura (18,3%) y servicios bancarios y financieros (11,1%).

Además, desde 2006 se han desembolsado 248.100 millones de dólares EE.UU. en otras corrientes oficiales (OCO) relacionadas con el comercio<sup>1</sup>, de las cuales el 74% proviene de instituciones financieras internacionales (gráfico 11.6). La mayor parte de esta financiación en condiciones de mercado se ha destinado a proyectos de infraestructura económica (47,5%) y a la creación de capacidad productiva (51,6%); las inversiones se han realizado casi exclusivamente en países de ingreso mediano (91,6%). Asia, el principal beneficiario de OCO relacionadas con el comercio, ha recibido 103.300 millones de dólares EE.UU., el 41,6% del total. El monto de la ayuda prestada a África en forma de OCO, que asciende a 40.800 millones de dólares EE.UU., ha sido superado por el de la destinada a los países de ingreso mediano de Europa y de América Latina y el Caribe (42.200 millones de dólares EE.UU. y 58.400 millones de dólares EE.UU., respectivamente).

**Gráfico 11.5. Total de los desembolsos de ayuda para el comercio, por categorías, 2006-2015**

MILES DE MILLONES DE DÓLARES EE.UU., A VALORES CONSTANTES DE 2015

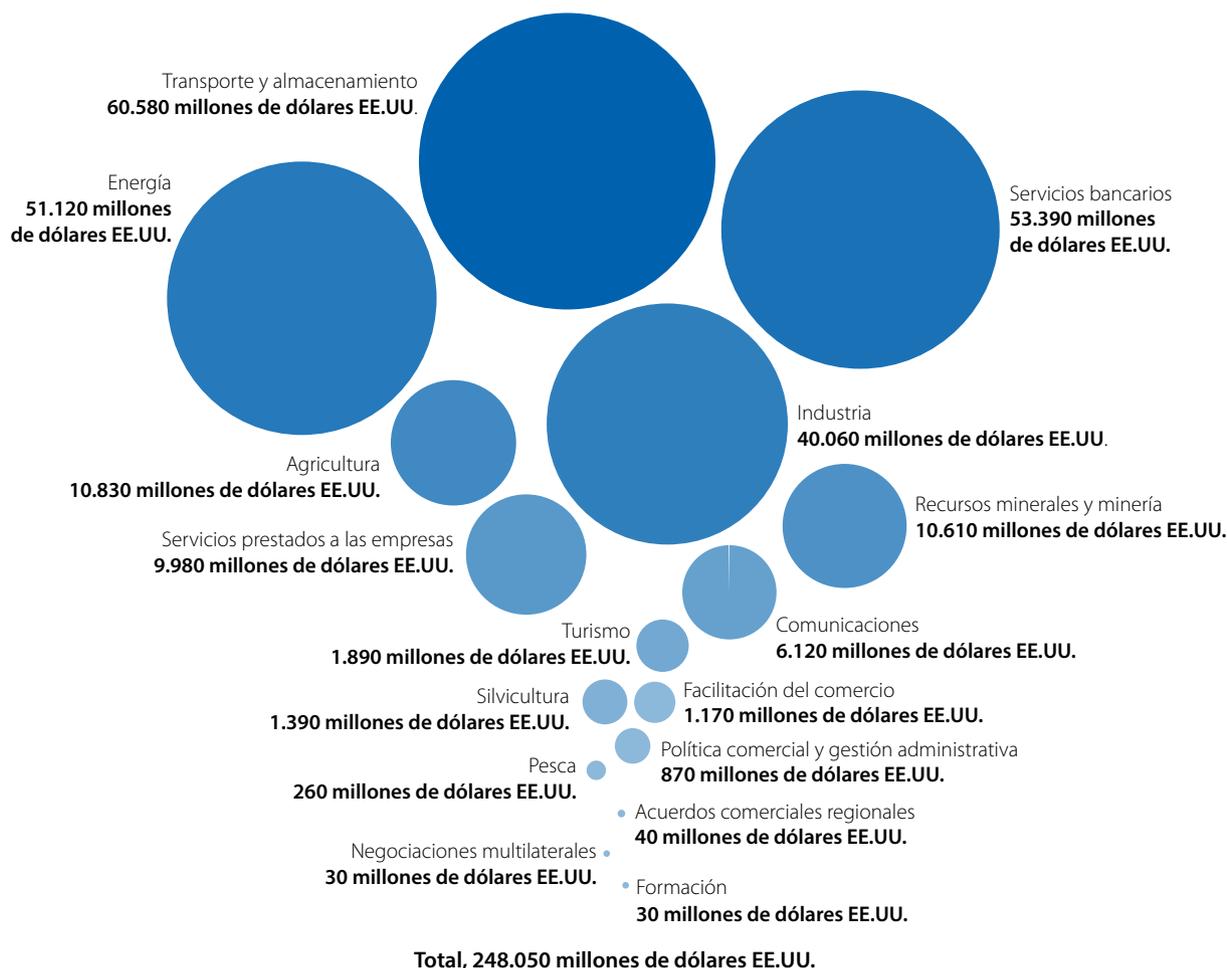


Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527146>

### Gráfico 11.6. Total de desembolsos de OCO relacionadas con el comercio, por categorías, 2006-2015

MILES DE MILLONES DE DÓLARES EE.UU., A VALORES CONSTANTES DE 2015



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527165>

## DESEMBOLSOS DE AYUDA PARA EL COMERCIO, POR SECTORES, REGIONES GEOGRÁFICAS Y GRUPOS DE INGRESO

En esta sección se estudian los desembolsos totales de ayuda para el comercio realizados desde 2006. En particular, se examina la distribución de los desembolsos entre las distintas categorías que se utilizan como valores representativos para determinar el volumen de ayuda para el comercio a nivel mundial (es decir, las políticas y reglamentaciones comerciales, la infraestructura económica y la capacidad productiva). A continuación, se analizan los países y las regiones que reciben estos recursos y los donantes que los proporcionan. Por último, se examinan las condiciones financieras de los desembolsos. En toda la sección se hace referencia también a otras corrientes oficiales relacionadas con el comercio.

## Desembolsos de ayuda para el comercio para infraestructura

Entre 2006 y 2015 se desembolsó un total de 155.000 millones de dólares EE.UU. en apoyo de programas y proyectos encaminados a reducir las deficiencias de infraestructura en los países en desarrollo. Los proyectos de transporte y almacenamiento atrajeron la mayor parte de estos recursos (55%), seguidos de los proyectos de generación y suministro de energía (41,6%). Los proyectos de información y telecomunicaciones atrajeron relativamente poca financiación en condiciones favorables (3,4%). Asia fue la principal beneficiaria, con 69.400 millones de dólares EE.UU., seguida de África (55.400 millones de dólares EE.UU.). Se destinó mucha menos ayuda a las economías en transición del este de Europa (12.900 millones de dólares EE.UU.), América Latina y el Caribe (11.100 millones de dólares EE.UU.) y Oceanía (2.100 millones de dólares EE.UU.).

Se desembolsó un total de 117.200 millones de dólares EE.UU. en OCO para financiar programas de infraestructura económica: 62.600 millones de dólares EE.UU. para proyectos de transporte y almacenamiento y 52.100 millones de dólares EE.UU. para proyectos del sector de la energía. Las OCO provenían principalmente de bancos multilaterales de desarrollo y de Corea, y se dirigieron a proyectos concentrados sobre todo en países de ingreso mediano, especialmente de Asia.

## Desembolsos de ayuda para el comercio para creación de capacidad productiva

Los programas y proyectos orientados a la creación de capacidad productiva en los países en desarrollo recibieron ayuda por valor de 133.900 millones de dólares EE.UU. entre 2006 y 2015. Se dedicaron 54.500 millones de dólares EE.UU. a mejorar la productividad agrícola y la seguridad alimentaria. Los servicios bancarios y financieros y otros servicios empresariales recibieron 33.200 millones de dólares EE.UU. y 16.400 millones de dólares EE.UU., respectivamente. La mayor parte de los desembolsos para creación de capacidad productiva se dirigió a África (47.800 millones de dólares EE.UU.), seguida de Asia (41.700 millones de dólares EE.UU.), Europa (13.700 millones de dólares EE.UU.), América Latina y el Caribe (11.900 millones de dólares EE.UU.) y Oceanía (1.200 millones de dólares EE.UU.).

Desde 2006 se ha destinado un total de 128.100 millones de dólares EE.UU. en OCO relacionadas con el comercio a financiar programas orientados a crear capacidad productiva. Se dedicaron 54.000 millones de dólares EE.UU. y 9.000 millones de dólares EE.UU., respectivamente, a subsanar deficiencias del mercado en los servicios bancarios y financieros y en otros servicios empresariales. Las políticas proactivas específicas en la manufactura, la agricultura y la minería recibieron 40.100, 10.800 y 10.600 millones de dólares EE.UU., respectivamente. Los principales receptores de estas corrientes fueron los países de ingreso mediano de Asia (37,6% del total), América Latina y el Caribe (21,8%) y Europa (22,5%). África recibió una proporción relativamente pequeña (el 16,2%).

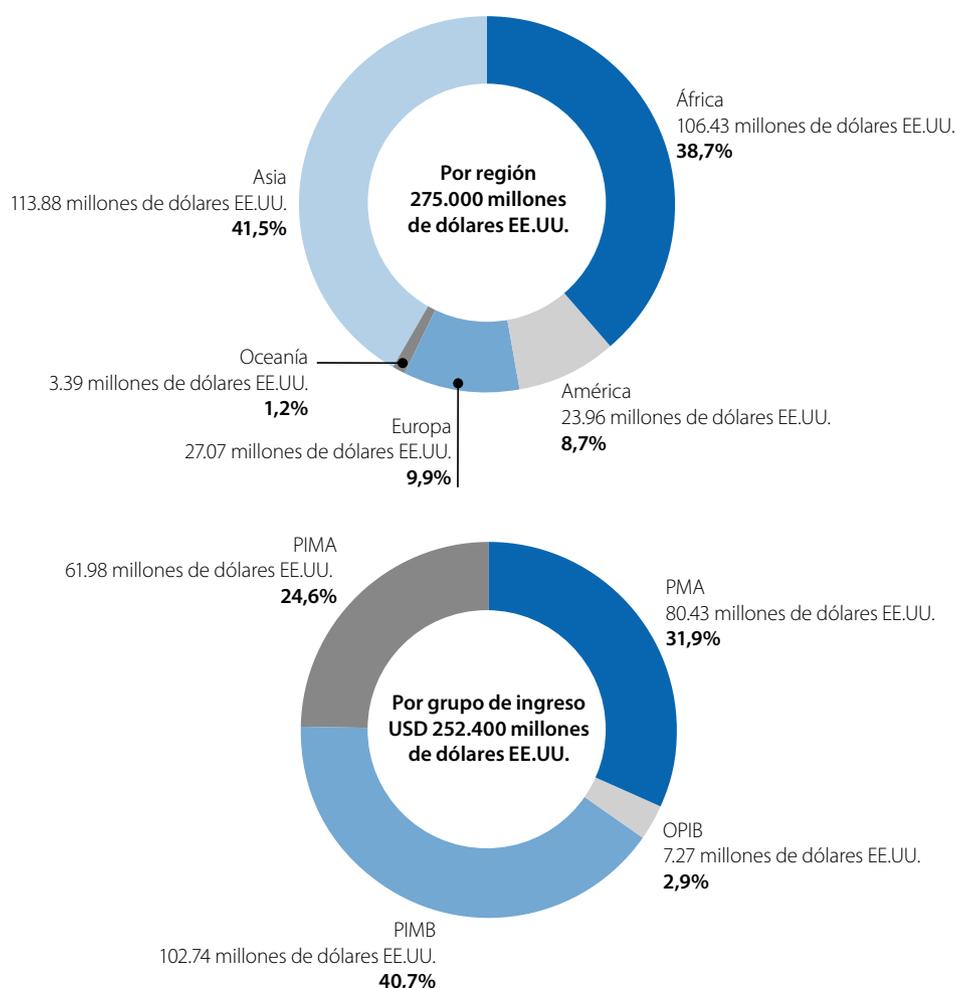
## Desembolsos de ayuda para el comercio para políticas y reglamentaciones comerciales

La ayuda para el comercio en su sentido más estricto -apoyo a políticas y reglamentaciones comerciales- ha atraído un total de 9.400 millones de dólares EE.UU., el 3,1% del total de los desembolsos realizados desde 2006. La mayor parte (4.800 millones de dólares EE.UU.) se destinó a prestar apoyo técnico a los ministerios de comercio para la creación de capacidad en políticas comerciales y en gestión del comercio, y para la aplicación de acuerdos comerciales (incluidas la eliminación de obstáculos técnicos al comercio y la adopción de medidas sanitarias y fitosanitarias). Figuran a continuación el apoyo para la facilitación del comercio (2.800 millones de dólares EE.UU.), para la participación activa en negociaciones comerciales regionales y multilaterales (1.100 millones de dólares EE.UU. y 239,5 millones de dólares EE.UU., respectivamente) y para capacitación y formación (209 millones de dólares EE.UU.). El apoyo para ajustes relacionados con el comercio -uno de los objetivos iniciales de la iniciativa de Ayuda para el Comercio- solo recibió 253 millones de dólares EE.UU. Solo se destinaron 2.100 millones de dólares EE.UU. en OCO a financiar proyectos sobre políticas y reglamentaciones comerciales, debido a que esta actividad se sostiene en gran medida mediante asistencia técnica.

## Desembolsos de ayuda para el comercio, por regiones geográficas

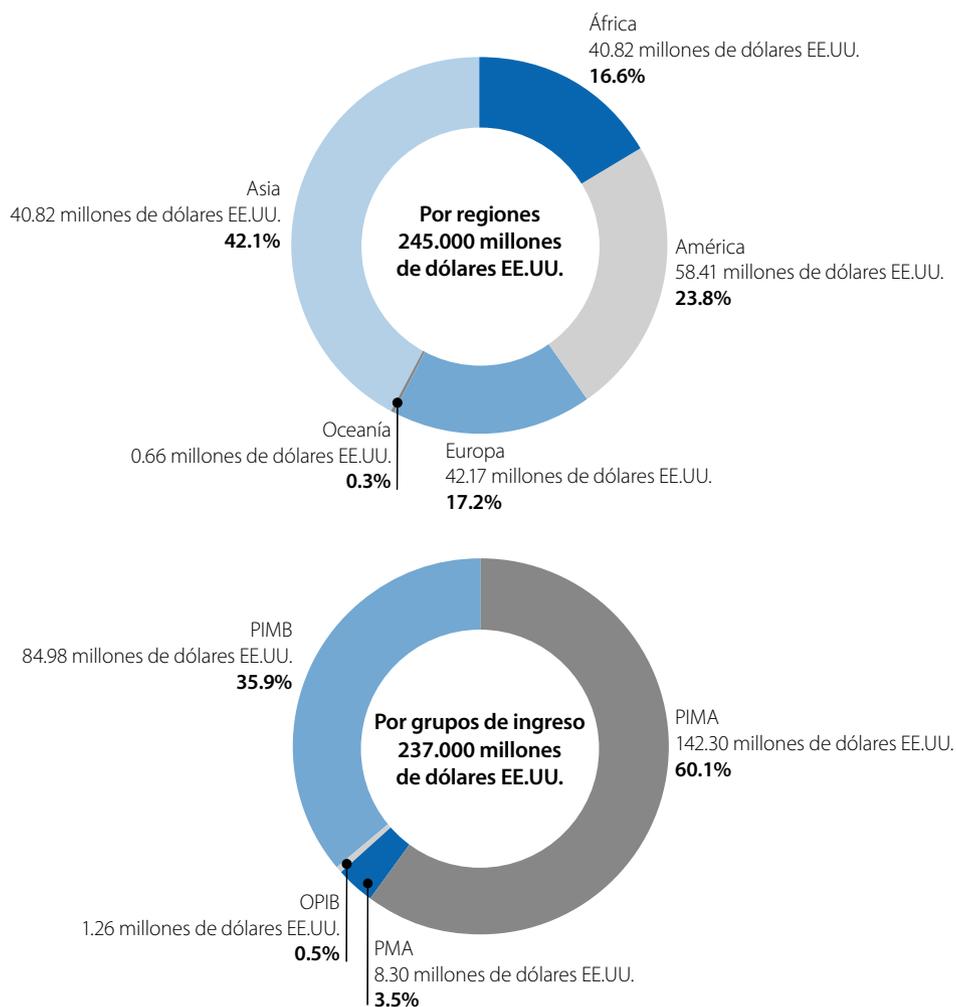
Desde 2006, los países asiáticos han sido los principales receptores de desembolsos de ayuda para el comercio (113.900 millones de dólares EE.UU., y otros 2.200 millones de dólares EE.UU. para programas regionales). La mayoría de estos recursos se destinaron a países de Asia Meridional y Central (51,1%), seguidos de países de Asia Oriental (34,4%) y Oriente Medio (12,7%). Las OCO relacionadas con el comercio que se destinaron a Asia totalizaron 103.300 millones de dólares EE.UU., de los que 56.900 millones de dólares EE.UU. correspondieron a Asia Oriental y 40.300 millones de dólares EE.UU. a Asia Meridional y Central. En el mismo período, la ayuda para el comercio en África ascendió a 106.400 millones de dólares EE.UU., de los que casi tres cuartas partes fueron a países del África Subsahariana. Además, los donantes desembolsaron 7.000 millones de dólares EE.UU. para programas regionales en África. En total, solamente el 16,6% de las OCO relacionadas con el comercio se desembolsaron a países de África, suma inferior a las que recibieron América Latina y el Caribe (23,8%) y Europa (17,2%). En efecto, las OCO relacionadas con el comercio se dirigieron de forma muy mayoritaria (96%) a países de ingreso mediano, mientras que solo el 3,5% se destinó a países menos adelantados (gráfico 11.8).

**Gráfico 11.7. Porcentaje del total de los desembolsos de ayuda para el comercio, por regiones y grupos de ingreso, 2006-2015**



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933527184>

**Gráfico 11.8. Porcentaje del total de los desembolsos de OCO relacionadas con el comercio, por regiones y grupos de ingreso, 2006-2015**

Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017). DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

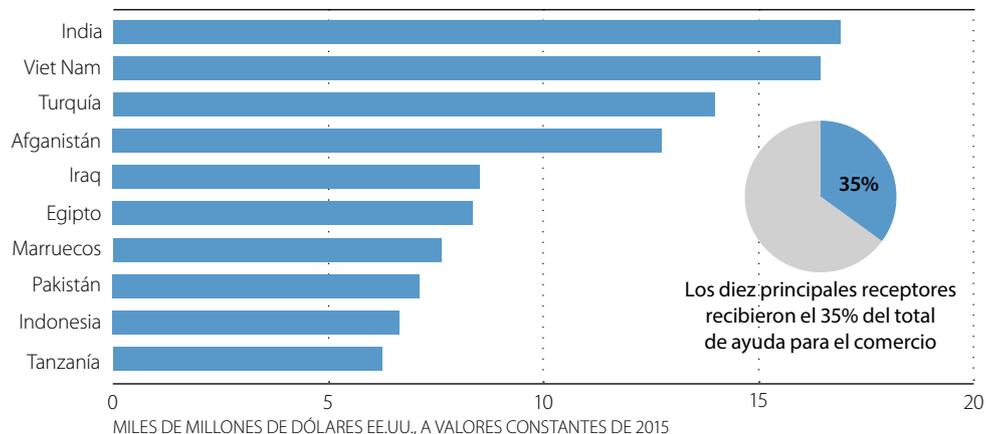
StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933527203>

### Desembolsos de ayuda para el comercio, por grupos de países

La tendencia a proporcionar a los países más pobres recursos en condiciones muy favorables, en lugar de hacerlo en forma de OCO en condiciones de mercado o menos concesivas, se refleja en la distribución de los préstamos y las donaciones. En términos globales, los porcentajes correspondientes a préstamos y a donaciones prácticamente no han variado desde 2006. Sin embargo, el 63,4% de los desembolsos a países de ingreso bajo ha sido en forma de donaciones, mientras que los países de ingreso mediano han recibido un 67,4% en forma de préstamos. El porcentaje de los desembolsos de ayuda para el comercio destinados a países determinados ha sido del 31,9% en el caso de los PMA, mientras que otros países de ingreso bajo recibieron el 2,9%, y el 65,3% se asignó a países de ingreso mediano. Sin embargo, la ayuda para el comercio per cápita es de 11,1 dólares EE.UU. para los PMA, de 12,9 dólares EE.UU. para otros países de ingreso bajo, de 5,7 dólares EE.UU. para los países de ingreso mediano bajo y de 2,8 dólares EE.UU. para los países de ingreso mediano alto.

Los diez principales receptores de ayuda para el comercio han recibido algo más del 35% (104.600 millones de dólares EE.UU.) del total de los desembolsos de ayuda para el comercio para países concretos desde 2006 (gráfico 11.9). De estos países, seis son de Asia, tres de África y uno de Europa; y solamente el Afganistán es PMA. Para poner en perspectiva ese 35%, hay que tener en cuenta que la población total de esos diez principales países receptores representa cerca del 30% de la población total de los países en desarrollo. De los diez principales países receptores de OCO relacionadas con el comercio, cuatro son de Asia, dos de Europa, dos de América y dos de África (gráfico 11.10), y todos son países de ingreso mediano. Conjuntamente recibieron el 58% del total de las OCO durante el período 2006-2015.

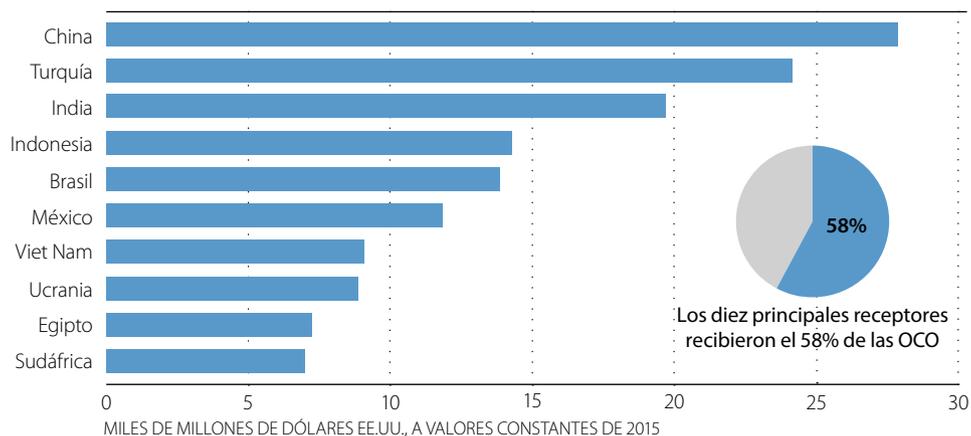
**Gráfico 11.9. Diez principales receptores del total de los desembolsos de ayuda para el comercio, 2006-2015**



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527222>

**Gráfico 11.10. Diez principales receptores del total de OCO relacionadas con el comercio, 2006-2015**



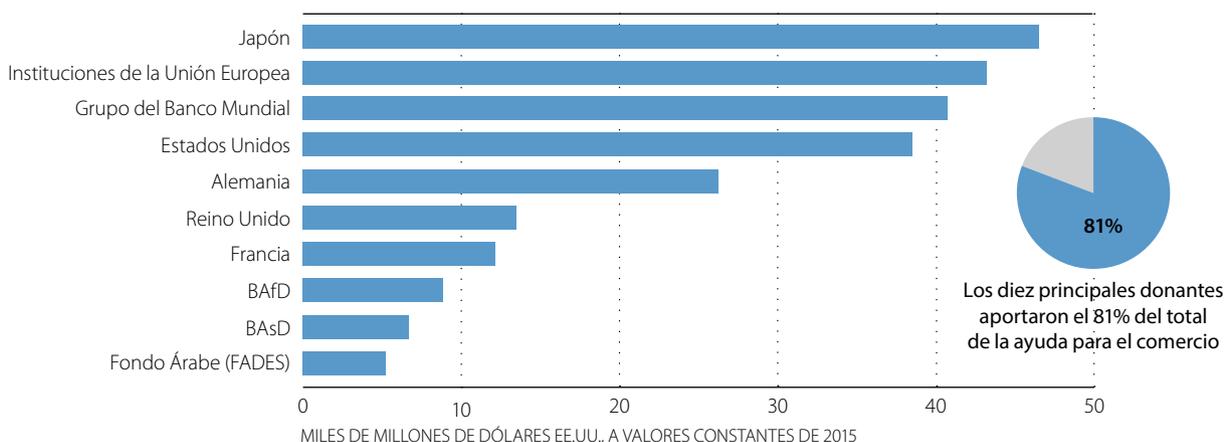
Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527241>

## Desembolsos de ayuda para el comercio, por donantes

Desde 2006, el 61,5% del total de los desembolsos de ayuda para el comercio ha sido aportado por donantes bilaterales, y el resto por donantes multilaterales. Conjuntamente, los diez principales donantes (bilaterales y multilaterales) proporcionan más del 81% de toda la ayuda para el comercio (gráfico 11.11). La concentración es aún mayor en las OCO relacionadas con el comercio: los diez principales donantes aportan más del 97,2% de los recursos (gráfico 11.12).

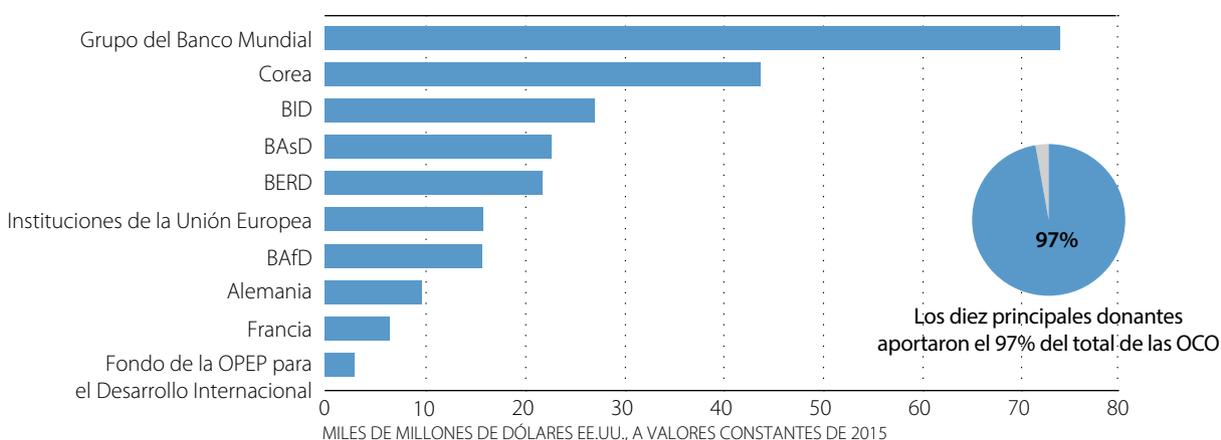
**Gráfico 11.11. Diez principales proveedores de ayuda para el comercio (total de los desembolsos en 2006-2015)**



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527260>

**Gráfico 11.12. Diez principales proveedores de OCO relacionadas con el comercio (total de los desembolsos en 2006-2015)**



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527279>

## LA INFRAESTRUCTURA RELACIONADA CON EL COMERCIO ES UN CATALIZADOR DEL DESARROLLO

El desarrollo de la infraestructura es fundamental para el crecimiento económico sostenible y la reducción de la pobreza. Hace posible el movimiento de personas, bienes y servicios y facilita el acceso a los mercados locales, regionales y mundiales y a los servicios de salud, educación, agua, energía y comunicaciones. Se calcula que la infraestructura tiene una tasa de rentabilidad socioeconómica del 20%, aproximadamente. Esto se debe principalmente a la mayor productividad que se consigue con la reducción de los tiempos y costos del transporte y el acceso a un suministro fiable de electricidad y a la conectividad de banda ancha, que permite a los particulares y a las empresas incorporarse a la economía digital mundial (MGI, 2016). Si bien los servicios de transporte pueden ser decisivos para el desarrollo, su impacto efectivo depende de diversos factores. Las prioridades, especialmente cuando escasean los recursos, se deben establecer en función de un análisis detallado de si las políticas de transporte pueden tener repercusiones que favorezcan el crecimiento y reduzcan los costos sociales (Bielenberg *et al.*, 2016).

Por los importantes beneficios, tanto directos como indirectos, que puede generar para la sociedad, la infraestructura constituye un elemento esencial de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, entre los que se encuentran el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos, las infraestructuras resilientes, la industrialización inclusiva y sostenible y una mayor innovación. Actualizar la infraestructura es un elemento fundamental de los programas de muchos países en desarrollo y comunidades económicas regionales. El ejercicio OCDE-OMC de vigilancia de 2017 indica que esa cuestión forma parte de ocho de los diez diálogos de los donantes con países asociados, y de siete de los diez diálogos con comunidades económicas regionales. Tres cuartas partes de los organismos donantes que participaron en el ejercicio de vigilancia de 2017 consideraron que el desarrollo de la infraestructura tenía carácter prioritario, y la mitad de ellos tienen en marcha programas de infraestructura relacionados específicamente con el comercio. Esos programas están centrados especialmente en la infraestructura relacionada con el transporte y la energía (78% y 72%, respectivamente) y de comunicaciones (68%).

En esta sección se estudia el uso de la financiación oficial para el desarrollo para subsanar las deficiencias de la infraestructura relacionada con el comercio. El punto de partida es un breve análisis del volumen de la financiación oficial para el desarrollo que se destina a la infraestructura. Seguidamente, se exponen algunas de las estrategias de los donantes especialmente activos en esta esfera, y se presentan varios relatos de experiencias concretas. La sección concluye con algunas observaciones sobre cómo hacer más eficaz el apoyo destinado a las inversiones en infraestructura relacionada con el comercio.

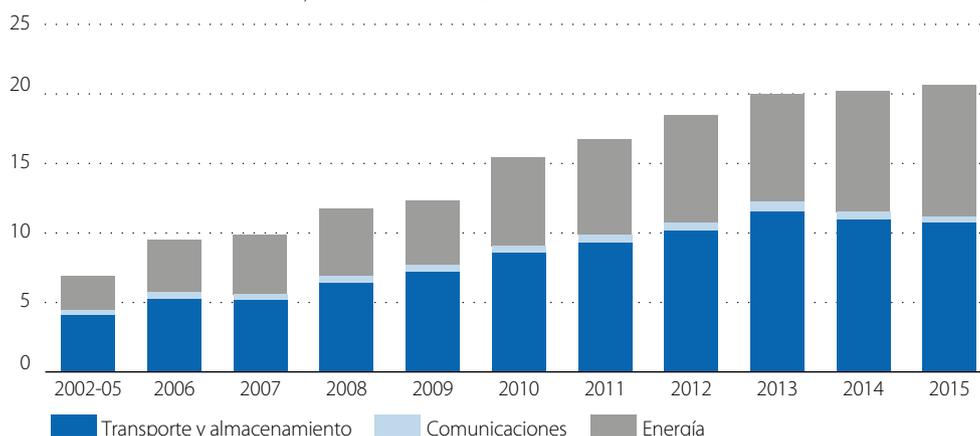
### La infraestructura representa una parte considerable de la cartera de ayuda para el comercio

Desde los comienzos de la iniciativa de Ayuda para el Comercio, más de la mitad de todos los recursos relacionados con ella se han destinado a construir infraestructura relacionada con el comercio. El Japón, el Grupo del Banco Mundial, las instituciones de la Unión Europea, Alemania y Francia desembolsaron conjuntamente más de las tres cuartas partes del total de los recursos en el período 2006-2015. Esta concentración se explica por el hecho de que, en general, la envergadura de los proyectos de infraestructura relacionada con el comercio sobrepasa la capacidad financiera de donantes más pequeños. Es frecuente que estos donantes colaboren en programas de múltiples donantes para financiar proyectos de infraestructura de gran escala.

En 2015, los desembolsos de ayuda para infraestructura relacionada con el comercio alcanzaron los 20.650 millones de dólares EE.UU., el doble del promedio de referencia de 2002-2005 (gráfico 11.13). Los desembolsos para transporte y almacenamiento se cifraron en 10.700 millones de dólares EE.UU., y los destinados a proyectos energéticos alcanzaron los 9.500 millones de dólares EE.UU., lo que representa un aumento de casi 781,8 millones de dólares respecto de 2014. Los desembolsos para tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) totalizaron solo 443,1 millones de dólares EE.UU., y en forma sobre todo de asistencia técnica para la reforma de la reglamentación (gráfico 11.14). Las inversiones en equipos físicos de TIC estuvieron financiadas principalmente por el sector privado.

**Gráfico 11.13. Desembolsos de ayuda para el comercio para infraestructura**

MILES DE MILLONES DE DÓLARES EE.UU., A VALORES CONSTANTES DE 2015



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527298>

Entre 2006 y 2015, Asia fue la principal receptora de desembolsos de AOD destinados a proyectos de TIC (33%), seguida de África (32,9%), Europa (10,3%), América Latina y el Caribe (9,6%) y Oceanía (1,6%) (gráfico 11.15). En el mismo período, el 41,2% de los desembolsos acumulados se destinó a los países de ingreso mediano bajo, seguidos de los países de ingreso bajo, que recibieron el 30,7% (28,2% para los PMA y 2,9% para otros países de ingreso bajo). Los países de ingreso mediano alto recibieron el 21,7% del total de los desembolsos.

En 2015, los desembolsos de OCO alcanzaron la cifra de 20.900 millones de dólares EE.UU., lo que supone un aumento del 521% respecto del promedio de referencia de 2002-2005. La distribución entre los tres principales sectores de infraestructura es comparable a la de la AOD. Lo que supone, en cambio, una diferencia muy marcada en comparación con otros desembolsos de AOD es que las OCO se destinan principalmente a países de ingreso mediano alto (50,8%) y mediano bajo (44,6%), mientras que los países de ingreso bajo solamente reciben el 2,8%.

La OCDE (2015) constató que en 2013 se dedicó aproximadamente 1 billón de dólares EE.UU. a inversiones en infraestructura en los países en desarrollo; los Gobiernos de los países en desarrollo aportaron más de la mitad de esta suma, y el sector privado una tercera parte. Los asociados para el desarrollo oficiales, en su conjunto, financiaron entre el 6% y el 7% de estas inversiones en infraestructura, en total alrededor de 55.000 millones de dólares EE.UU. De esta suma, los donantes bilaterales aportaron alrededor del 46%, y las instituciones multilaterales, el 54%. China, la India, Turquía y los países árabes proporcionaron aproximadamente el 13% de todo el apoyo oficial para infraestructura en el marco de la cooperación Sur-Sur para el desarrollo.

### Algunos relatos de experiencias concretas ofrecen información sobre planteamientos y prioridades en materia de infraestructura

Los donantes emplean diversas estrategias para tratar de subsanar las deficiencias en materia de infraestructura. Ante la ineficiencia y el elevado costo de la ejecución de los proyectos de infraestructura, en los últimos 20 años muchos Gobiernos han recurrido a asociaciones público-privadas para la construcción y gestión de infraestructuras. La característica principal de las asociaciones público-privadas consiste en que algunos componentes de la ejecución de los proyectos, como el diseño, la construcción, la financiación y la operación, se externalizan y “agrupan” para incentivar al constructor-operador a tener en cuenta los costos de funcionamiento a largo plazo en las etapas de diseño y construcción de los proyectos, y para reducir los costos de coordinación. Trebilcock y Rosenstock (2015), al examinar las ventajas y los inconvenientes de las asociaciones público-privadas para las economías en desarrollo, llegan

a la conclusión de que las asociaciones público-privadas resultan complicadas en comparación con la contratación tradicional, puesto que requieren que los Gobiernos prevean las contingencias y hagan planes para hacerles frente, y que hagan un seguimiento de los contratos y velen por su cumplimiento a largo plazo. Consideran que la capacidad institucional es un factor determinante esencial del éxito de esas asociaciones.

### Enfoques regionales para resolver los problemas de infraestructura

El **Programa de Desarrollo de la Infraestructura en África** (PIDA), fruto de la colaboración entre la Unión Africana, la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD), el Banco Africano de Desarrollo (BAfD), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África (CEPA) y varias comunidades económicas regionales, está adoptando un planteamiento regional que hace posible la creación de grandes mercados competitivos a partir de otros más pequeños y aislados, con lo que se reducen los costos del comercio y la producción. Se calcula que el costo de poner en práctica el PIDA entre 2011 y 2040 será de alrededor de 360.000 millones de dólares EE.UU. Esa inversión desborda la capacidad de financiación de los Gobiernos africanos y de sus donantes. Por tanto, atraer financiación del sector privado es esencial para hacer realidad los diversos proyectos de infraestructura que integran el programa (NEPAD, 2016).

En 2007, la Unión Europea y varios de sus Estados miembros establecieron el **Fondo fiduciario de la UE para infraestructuras en África**. Su objetivo es aumentar la inversión en infraestructura en el África Subsahariana con una combinación de préstamos a largo plazo, capital de riesgo y donaciones. Hasta la fecha, el Fondo, que ha recibido 456 millones de euros en donaciones, ha generado inversiones por valor de 8.900 millones de euros. En 2015 apoyó seis proyectos de transporte en algunas de las zonas peor conectadas y más vulnerables del África Subsahariana, como el norte de Nigeria y Sudán del Sur. Además, el Fondo apoya proyectos que están en estrecha consonancia con los objetivos del PIDA; más de la mitad de todas las donaciones aprobadas en el marco del pilar regional del Fondo se destinan a apoyar directamente proyectos del PIDA. La mayoría de esos proyectos pertenecen a los sectores del transporte y la energía, como el corredor de transmisión de energía Norte-Sur y el corredor de transmisión de energía de África Occidental (Comisión Europea, 2015).

Los miembros de la **Asociación de Naciones de Asia Sudoriental** (ASEAN) han renovado su compromiso con el Plan Maestro de Conectividad 2025, que se centra en cinco ámbitos: infraestructura sostenible, innovación digital, logística eficiente, excelencia en materia de reglamentación y movilidad de las personas. La evaluación de su predecesor (el Plan Maestro de 2010) demuestra que se subsanaron casi la mitad de las 39 deficiencias de infraestructura identificadas. Se ha logrado avanzar considerablemente en la red vial de la ASEAN, que ha creado corredores regionales de transporte terrestre integrados, seguros y sostenibles desde el punto de vista ambiental que unen todos los Estados miembros de la ASEAN y sus países vecinos (ASEAN, 2016). La infraestructura de transporte y tránsito también tiene carácter prioritario en la región de Asia y el Pacífico.

El transporte ha sido una de las principales prioridades del **Banco Asiático de Desarrollo** (BAsD), y ahora recibe más del 30% del total de sus préstamos. La cartera del Banco dedicada al transporte sostenible se ha ido centrando progresivamente en cuatro ámbitos principales: el transporte urbano, el transporte resiliente al clima y de bajas emisiones de carbono, el transporte y la logística transfronterizos y la integración de la seguridad en las inversiones viarias. El BAsD ha establecido un mecanismo orientado al transporte sostenible (Sustainable Transport Partnership Facility) para que los asociados para el desarrollo, las instituciones de investigación y las organizaciones no gubernamentales puedan aportar financiación, conocimientos especializados y contribuciones en especie con miras a mejorar y ampliar las operaciones del BAsD en la esfera del transporte sostenible (BAsD, 2010).

El **Gobierno de Australia** ha aprobado recientemente una nueva estrategia de ayuda para el desarrollo que da prioridad al incremento de las inversiones en infraestructura. La estrategia se centra en determinadas inversiones tendientes a mejorar el comercio y la conectividad en toda la región y movilizar financiación del sector privado con objeto de mejorar el acceso a los servicios de infraestructura y promover la participación y el empoderamiento de las mujeres. Australia tiene previsto restar prioridad a la financiación para la construcción de infraestructura y centrarse más en proporcionar asistencia técnica para la preparación de proyectos y la reforma de la reglamentación (Australia, 2015).

La **Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID)** financia la construcción de infraestructuras relacionadas con la energía, la red viaria y las comunicaciones en más de 60 países. Otorga especial importancia a la construcción y rehabilitación de infraestructuras en los países afectados por conflictos y desastres, como el Afganistán, el Pakistán y Haití, con objeto de promover la estabilidad y la recuperación económica. Por ejemplo, USAID ha construido o rehabilitado más de 3.000 kilómetros de carreteras en el Afganistán, ha proporcionado asistencia técnica para el acuerdo sobre el tráfico en tránsito entre el Afganistán y el Pakistán suscrito en 2010 y ha apoyado el acuerdo de transporte transfronterizo entre Kirguistán, Tayikistán y el Afganistán (USAID, 2014).

La estrategia del **Grupo del Banco Mundial** en materia de infraestructuras está estructurada en torno a tres pilares: intervenciones para garantizar el acceso a servicios de infraestructura básicos; proyectos regionales relacionados con redes eléctricas, banda ancha, corredores de transporte y energías renovables; y movilización de capital privado. El Banco también gestiona el Mecanismo Mundial de Financiamiento de la Infraestructura, en el que participan Gobiernos, bancos multilaterales de desarrollo, inversores del sector privado y expertos en finanzas, que tiene por objeto diseñar y ejecutar proyectos de infraestructura que una sola organización no podría llevar a cabo por sí sola. Este mecanismo trabaja conjuntamente con los Gobiernos en cuestión para tratar de estructurar los proyectos de manera que atraigan capital privado. La ejecución de los proyectos se encomienda a entidades del sector público o del sector privado que se rigen por criterios comerciales. El mecanismo se orienta hacia proyectos que fomentan la actividad comercial al facilitar o mejorar la interconectividad y el comercio, como las redes de transporte ferroviario, los puertos marítimos y las terminales interiores, los aeropuertos y las carreteras de peaje (Banco Mundial, 2016).

### Corredores de transporte y tránsito

Los corredores de transporte y tránsito existen desde hace siglos, pero hasta los últimos decenios no se había reconocido lo valiosos que pueden resultar para el crecimiento económico, especialmente en los países sin litoral. Aunque los corredores de tránsito suelen ser más eficaces, también entrañan más complicaciones desde el punto de vista político, puesto que cada país asume una parte distinta de los costos. Esto da lugar a una asimetría en los incentivos para dedicar fondos y recursos limitados al corredor en detrimento de otros proyectos nacionales, especialmente cuando resulta difícil determinar de antemano qué país se beneficiará más. Un mediador imparcial, como un banco de desarrollo o un programa de múltiples donantes, puede ayudar a solucionar este problema. Además, también pueden surgir inconvenientes relacionados con desplazamientos o conflictos. Es necesario buscar una solución a estos posibles problemas, especialmente porque los proyectos de conectividad regional suelen ocupar espacios próximos a los límites territoriales de Estados-nación. También hay que tener en cuenta las posibles repercusiones a gran escala en el medio ambiente (Yhome y Chaturvedy, 2017).

La estrategia en materia de infraestructura del **Organismo Japonés de Cooperación Internacional (JICA)** se centra en el desarrollo de corredores troncales como ejes principales para estimular la actividad económica. En África, el Japón participa en ocho corredores económicos: el Corredor Trans-Maghreb, el Anillo de Crecimiento de África Occidental, el Corredor del Norte, el Corredor del Nilo, el Corredor Djibouti-Addis Abeba, el Corredor Central y el Corredor de Nacala. El JICA proporciona asistencia técnica para la formulación participativa de planes maestros a largo plazo, lo cual incluye una evaluación del impacto ambiental y social (JICA, 2016). En Asia, el JICA y el BASD están creando capacidad para mejorar el transporte transfronterizo y el comercio en el corredor que atraviesa la subregión del Gran Mekong.

El programa profundiza los progresos logrados con el acuerdo sobre facilitación del transporte transfronterizo. Al sentar las bases para que el transporte y el comercio transfronterizos resulten más rápidos, fáciles, baratos, inclusivos y conformes a las normas, se prevé que aportará una contribución importante a la Comunidad Económica de la ASEAN (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 124 de una experiencia concreta en el sector público).

También se han desarrollado corredores de transporte en el marco del **Programa de Cooperación Económica Regional para Asia Central** (CAREC). La estrategia de facilitación del transporte y el comercio del CAREC de 2008 señalaba seis corredores estratégicos que se debían mejorar: el de Europa-Asia Oriental, el del Mediterráneo-Asia Oriental, el de la Federación de Rusia-Oriente Medio y Asia Meridional, el de la Federación de Rusia-Asia Oriental, el de Asia Oriental-Oriente Medio y Asia Meridional y el de Europa-Oriente Medio y Asia Meridional. Aunque se han introducido mejoras en la administración aduanera, aún hay que mejorar la coordinación entre las oficinas de aduanas. Además, aunque el volumen del comercio intrarregional y extrarregional ha crecido, ese aumento es todavía muy inferior a las previsiones. Por tanto, los países del CAREC han perfeccionado su estrategia priorizando la mejora de la calidad de los servicios de logística y aumentando el nivel de conectividad. En cuanto a la infraestructura física, se ha potenciado el movimiento de carga a larga distancia. En la esfera de los servicios, se está prestando más atención a la necesidad de conectar los seis corredores del CAREC y los grandes puertos de mar. La estrategia mejorada también hace hincapié en la importancia de prolongar y terminar los seis corredores multimodales estratégicos (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 107 de una experiencia concreta en el sector público).

La **Agencia Alemana de Cooperación Internacional** está poniendo en práctica un programa de facilitación del comercio en Dakar-Bamako en colaboración con el Ministerio de Comercio de Malí y el Ministerio de Promoción de las Inversiones del Senegal. El proyecto proporciona servicios de asesoramiento para simplificar los procedimientos aduaneros y los sistemas de tránsito de Malí y el Senegal. Al contar con la participación del sector privado, el proyecto puede mejorar la transparencia e informar mejor a los usuarios del corredor sobre la reglamentación relativa al tránsito. Dada la gran diversidad de participantes e intereses que confluían en el proyecto, el establecimiento de comités de coordinación a distintos niveles ha sido uno de los principales factores de su éxito. El hecho de vincular los comités a estructuras existentes ha facilitado la continuación de sus actividades una vez terminado el proyecto (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 65 de una experiencia concreta en el sector público).

**Los corredores transregionales** también están atrayendo cada vez más atención e inversiones. El proyecto más ambicioso es la reactivación por parte de China de la Ruta de la Seda histórica, que se anunció en 2013. Se han previsto dos nuevos corredores comerciales (uno terrestre y otro marítimo) que unirán China con sus vecinos de Asia Central, Oriente Medio y Europa. El objetivo es generar un aumento del comercio con los países por los que pasan las rutas propuestas de 2,5 billones de dólares EE.UU. al año en los próximos diez años. Para lograrlo se necesitará la colaboración de los 40 países que atraviesan las rutas de la seda, tanto terrestres (entre China y Europa), como marítimas. El proyecto requiere cuantiosa financiación: se calcula que solo entre 2010 y 2020 se necesitarán aproximadamente 8 billones de dólares EE.UU. El Gobierno de China ha anunciado varios compromisos, como un fondo de 40.000 millones de dólares EE.UU. para la Ruta de la Seda en la región de Asia Central (Lehmacher y Padilla, 2015).

Hay más ejemplos de propuestas de corredores transregionales en Asia, como el Corredor Económico Indo-Pacífico, que conectará los océanos Pacífico e Índico por el litoral de Asia Meridional y Sudoriental; las iniciativas para unir Asia Oriental con África y Europa por Asia Meridional y Sudoriental; el Corredor Económico de Bangladesh, China, la India y Myanmar, que conectará el suroeste de China con el este de la India a través de Bangladesh y Myanmar; y el Corredor Económico del Himalaya, que unirá Asia Meridional y Sudoriental con Asia Central (Yhome y Chaturvedy, 2017).

## Ferrocarriles

En general, el estado de la infraestructura ferroviaria de África y el rendimiento de la mayor parte de su material rodante son deficientes. Sin embargo, el transporte por ferrocarril tiene un papel importante que desempeñar en el crecimiento y el desarrollo sostenible del continente africano en los próximos decenios (BAfD, 2015). Por ejemplo, más del 95% del comercio de Etiopía pasa por el puerto de Djibouti. El nuevo ferrocarril que va de Addis Abeba a Djibouti ofrece a Etiopía, país sin litoral, acceso al mar por tren. La nueva línea, que se construyó entre 2011 y 2016, contó con financiación aportada por China por valor de unos 4.000 millones de dólares EE.UU. Este ferrocarril ha reducido los tiempos de tránsito de carga de 3 días por carretera a 12 horas por ferrocarril.

El **programa de transporte del CAREC** incluye la construcción de 75 kilómetros de vía férrea entre Mazar-e-Sharif, en el Afganistán, y Hairatan, en la frontera de Uzbekistán. La línea ferroviaria evita la congestión y da visibilidad al Afganistán como ruta de tránsito al conectar dos corredores del CAREC: el corredor Federación de Rusia-Oriente Medio y el corredor Europa-Oriente Medio y Asia Meridional. La participación intensiva de múltiples donantes ha contribuido al éxito del proyecto y ha facilitado su adaptación a la evolución de las condiciones durante su ejecución. El BASD supervisó el proyecto, tanto desde su sede como desde la misión residente (OCDE OMC, 2015).

También es esencial rehabilitar los sistemas ferroviarios existentes. El **Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo** (BERD) está financiando la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria de Bosnia y Herzegovina en un proyecto cofinanciado por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y otros donantes. Por ejemplo, el Japón ha aportado fondos para ayudar a reconstruir el túnel de Jedrinje, entre Sarajevo y Mostar, y la Unión Europea, Italia, los Estados Unidos y el Canadá han ofrecido apoyo para las etapas de planificación del proyecto, que también cuenta con apoyo para las reformas en materia de administración y reglamentación. Para que se introduzcan reformas en la normativa del transporte es esencial intensificar el diálogo de alto nivel sobre las políticas y contar con la participación estratégica de un amplio abanico de partes interesadas (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017, relato 76 de una experiencia concreta en el sector público*).

## Puertos

Los proyectos portuarios tienen efectos irreversibles en la economía local y en la comunidad local, y también en el funcionamiento de la economía regional y nacional. En particular, influye de manera notable en los sistemas de transporte regionales. Las inversiones en planificación portuaria deben tener en cuenta estos posibles efectos de amplio alcance en el contexto de la estrategia nacional para el transporte de carga y la logística. Además, la inversión privada en las terminales portuarias se ve facilitada por el desarrollo de estrategias de esta índole (ITF, 2015).

**La autoridad portuaria de Kenya y TradeMark East Africa** han emprendido un proyecto de desarrollo de la infraestructura del puerto de Mombasa, el principal punto de acceso a África Oriental. Los principales problemas -el bajo rendimiento, especialmente de la interfaz entre el buque y tierra; la falta de capacidad; la lentitud del despacho y la entrega de las mercancías- hacen que los tiempos de inmovilización de la carga sean muy largos. El proyecto abarca la mejora de los accesos principales, la instalación de equipos de seguridad y la construcción de un carril adicional para vehículos lentos, por ejemplo. La ampliación de la entrada ha mejorado el acceso y reducido la congestión y los tiempos de rotación de los camiones. Según encuestas realizadas el tiempo medio de rotación de los camiones se ha reducido a la mitad: de ocho horas en 2014 a cuatro en 2016. Una encuesta de satisfacción de los usuarios indica que el 86% de los conductores de camiones de mercancías exportadas y el 28% de los de mercancías importadas están satisfechos con los cambios introducidos en la infraestructura (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017, relato 80 de una experiencia concreta en el sector público*).

El Afganistán, el Irán y la India han formalizado recientemente un pacto trilateral de transporte y tránsito para introducir mejoras en la infraestructura del puerto marítimo de Chabahar, en la costa sudoriental del Irán. La India ya había invertido 135 millones de dólares EE.UU. en la construcción de la autopista Zaranj-Dilaram, que conecta la autopista Kabul-Herat con el puerto de Chabahar y permite que el Afganistán, un país sin litoral, pueda acceder al mar Arábigo y al golfo Pérsico. Se prevé que el desarrollo del puerto reactivará el papel histórico y natural del Afganistán como encrucijada entre Asia Central y Meridional y facilitará el transporte de las mercancías afganas hasta el lucrativo mercado de la India. Se calcula que, cuando terminen las obras, la capacidad del puerto de Chabahar habrá aumentado de los 2,5 millones de toneladas actuales a más de 8 millones de toneladas. El proyecto podría impulsar cambios trascendentales en la región, pero es posible que la situación política y de seguridad del Afganistán y de toda la región dificulten los progresos (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 61 de una experiencia concreta en el sector público).

### **Aeropuertos**

Los enlaces de transporte y comunicaciones son cruciales para los pequeños Estados insulares en desarrollo. Con el objetivo de rehabilitar el aeropuerto internacional de Bonriki, en Kiribati, uno de los países más remotos del mundo, el Taipei Chino se ha comprometido a aportar 15 millones de dólares EE.UU. al Programa de Inversión en Aviación del Banco Mundial en Kiribati. El proyecto incluye inversiones en infraestructura, reformas en el sector y formación para mejorar el funcionamiento del aeropuerto y la capacidad de gestión, así como apoyo para el proyecto. Antes de concluir la ejecución del proyecto ya han surgido algunas dificultades. Por ejemplo, la gestión de las adquisiciones y los contratos exige apoyo técnico diario sobre el terreno para resolver cuestiones, garantizar el progreso y mejorar la capacidad institucional. Las circunstancias locales, como las condiciones meteorológicas adversas, también pueden retrasar el programa de obras (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 12 de una experiencia concreta en el sector público).

### **Infraestructura inmaterial**

La República Checa está ejecutando un proyecto de mejora de la gestión y la reglamentación del tráfico rodado en Mongolia que tiene por objeto establecer un sistema unificado de transporte por carretera (incluido el transporte de mercancías) dotado de los medios más modernos de seguimiento y control. También se propone mejorar la matriculación de vehículos y el control técnico en cumplimiento de la normativa internacional. El proyecto se basa en la transferencia de conocimientos especializados en esferas de reglamentación tales como el transporte en tránsito, las horas de conducción y los períodos de descanso, así como los pesos y las dimensiones de la carga (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 58 de una experiencia concreta en el sector público).

### **Los relatos de experiencias concretas en materia de infraestructura relacionada con el comercio ofrecen lecciones para el futuro**

Los relatos de experiencias concretas muestran que la mejora de la infraestructura relacionada con el comercio ayuda a reducir los costos del transporte, lo que a su vez aumenta el acceso al mercado e impulsa las corrientes comerciales. Por ejemplo, la transformación estructural resultante puede ayudar a los agricultores a pasar de la agricultura de subsistencia a la comercial, o a emprender actividades distintas de la agricultura. Estos efectos pueden aumentar el bienestar, elevar los ingresos y reducir la pobreza. Sin embargo, hay que sopesar, frente a esas potenciales ventajas económicas, los posibles costos para el medio ambiente. El desarrollo de las carreteras y las vías férreas puede causar deforestación y pérdida de biodiversidad. El aumento del tráfico en las nuevas carreteras aumenta la contaminación atmosférica, con los consiguientes riesgos para la salud.

No obstante, en el actual contexto de escasez de recursos financieros resulta difícil reunir los niveles de financiación que requiere la inversión pública en infraestructura relacionada con el comercio en los países en desarrollo. Aun cuando la infraestructura ya existe, su utilización también requiere financiación. Para que el endeudamiento resulte sostenible, hay que actuar en varios frentes: impulsar el ahorro público mejorando la movilización de ingresos internos y reduciendo las inversiones no prioritarias; velar por que los recursos se utilicen de manera eficiente fortaleciendo la gestión de la inversión pública; desarrollar los mercados de capital locales; y aprovechar todas las fuentes disponibles de financiación en condiciones favorables (FMI, 2016).

También se debe dar más protagonismo al sector privado en la creación de infraestructuras, siempre que sea posible. Esto requiere esfuerzos coordinados para mejorar el entorno normativo y macroeconómico y la capacidad de los países para negociar y establecer asociaciones público-privadas que les permitan distribuir eficazmente el riesgo entre los socios públicos y privados. Los donantes también desempeñan un papel importante en la promoción de las inversiones del sector privado en infraestructura, prestando apoyo técnico a los Gobiernos que desean atraer fondos, haciendo participar activamente a sus entidades dedicadas al sector privado en proyectos de infraestructura y proporcionando mecanismos eficaces de mitigación de los riesgos.

## EL APOYO DE LOS DONANTES A LAS TIC ES ESENCIAL PARA EL DESARROLLO

Las tecnologías digitales se están extendiendo a gran velocidad en los países en desarrollo, y ofrecen oportunidades sin precedentes para responder de formas innovadoras a los retos que plantea el desarrollo. Muchos de los problemas a los que se enfrentan las pequeñas y medianas empresas locales son el resultado de deficiencias del mercado y asimetrías de la información. En todos estos ámbitos, una aplicación eficaz de TIC puede cambiar considerablemente el panorama (UNCTAD, 2011).

La conectividad digital puede contribuir a acelerar el logro de la Agenda 2030. Además, las TIC ofrecen medios nuevos y más automatizados de seguir y evaluar los avances hacia los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y posibilitar la adopción de decisiones basada en criterios empíricos. Las TIC aplicadas al desarrollo vienen despertando el interés de los organismos donantes desde la década de 1990 (Heeks, 2009) y recientemente ha cobrado prioridad estratégica para ellos debido a que esas tecnologías ofrecen formas más innovadoras, baratas y asequibles de prestar servicios relacionados con el desarrollo. En el ejercicio de vigilancia de 2017 se constató que las TIC figuraban entre las prioridades de la estrategia de desarrollo de dos tercios de los donantes, seguidas de la administración pública electrónica y el comercio electrónico (58% y 50%, respectivamente). Los donantes informan de que esa esfera está atrayendo un crecimiento considerable o moderado de la demanda (44% en cada caso). Aunque el comercio electrónico y otras estrategias digitales forman parte de dos tercios de los diálogos con los países y las regiones, son menos de la mitad los donantes que llevan a cabo iniciativas especiales en esos ámbitos. La mitad de esas iniciativas especiales se pone en práctica en estrecha cooperación con el sector privado.

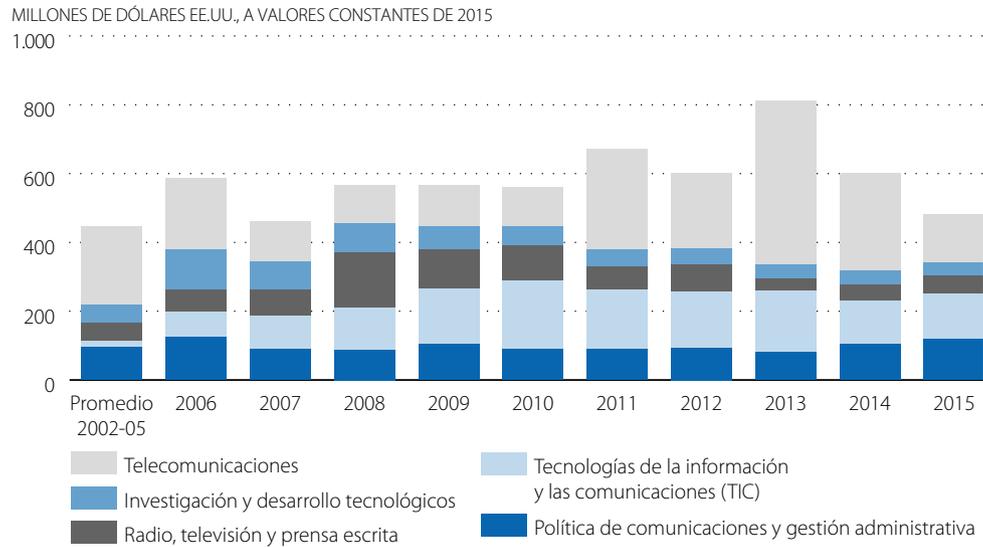
En esta sección se analizan las estrategias de los donantes para contribuir al aumento de la conectividad en los países en desarrollo, se ofrecen datos sobre el apoyo de los donantes a las TIC y se presentan ejemplos de algunos programas. La sección concluye con algunas lecciones aprendidas.

### Los desembolsos para TIC, por categorías, regiones y grupos de países

La AOD para TIC figura en cinco categorías del sistema de la OCDE de notificación por parte de los países acreedores: 1) investigación y desarrollo tecnológicos, 2) radio, televisión y medios impresos, 3) políticas de comunicación y gestión administrativa, 4) tecnología de la información y las comunicaciones y 5) telecomunicaciones. El promedio anual de referencia de 2002-2005 está justo por debajo de los 500 millones de dólares EE.UU. En 2013, los desembolsos para TIC alcanzaron su nivel más alto, 812,5 millones de dólares EE.UU., debido, en gran medida, a dos grandes proyectos de telecomunicaciones en Turquía y Rumania, ambos financiados por la Unión Europea. Entre 2006 y 2015, el promedio de los

desembolsos totales para TIC fluctuó entre 650 y 700 millones de dólares EE.UU.; el mayor porcentaje (35,2%) se dedicó a financiar proyectos de telecomunicaciones, seguidos de inversiones en tecnologías de la información y las telecomunicaciones (24,1%), políticas y gestión (16,6%) y, por último, investigación y desarrollo (10,5%; gráfico 11.14).

**Gráfico 11.14 Desembolsos de AOD para TIC**

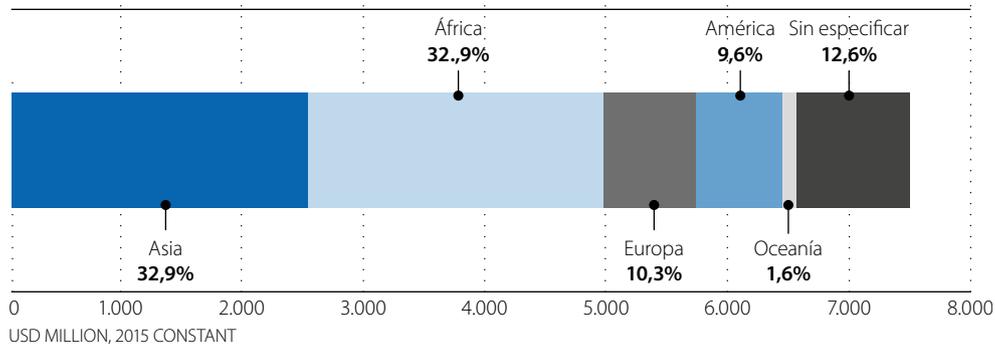


Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527317>

La proporción del total de la ayuda para el comercio que se destina a TIC es escasa, y cada vez menor: pasó del 3% en el período de referencia al 1,2% en 2015. El ya mencionado repunte de 2013 supuso un cambio en esta tendencia decreciente, con lo que el porcentaje se situó en 2,3%. La mayor parte de la ayuda para el comercio que se destina a TIC es, en realidad, en forma de asistencia técnica para la creación de capacidad institucional y humana en la esfera de la reglamentación de las TIC. La mayoría de las inversiones en infraestructura física para TIC proceden del sector privado, una vez que el marco normativo está establecido y funciona eficazmente.

**Gráfico 11.15. Distribución acumulativa de la AOD para TIC, por regiones, 2002-2015**



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527336>

En el período 2002-2015, la mayor parte de los recursos desembolsados para TIC se destinó a Asia y África (2.500 millones de dólares EE.UU. en cada caso), Europa (794,9 millones de dólares EE.UU.), América Latina y el Caribe (735,7 millones de dólares EE.UU.) y Oceanía (124,3 millones de dólares EE.UU.). Los programas regionales y mundiales recibieron 970 millones de dólares EE.UU. (gráfico 11.15). Los países de ingreso mediano alto fueron el principal grupo receptor, con el 29,3% de los desembolsos totales en el período 2002-2015; los PMA recibieron el 24,6%; otros países de ingreso bajo, el 2,0%; y los países de ingreso mediano bajo, el 21,2%. Los tres mayores donantes -las instituciones de la Unión Europea, el Japón y el Banco Mundial- aportaron cerca de la mitad de todos los desembolsos en ese período.

### Las TIC al servicio de la infraestructura

El Banco Africano de Desarrollo promueve la conectividad a través de la **Iniciativa Conectar África (Connect Africa)**, una alianza de ámbito mundial iniciada en 2007 que moviliza recursos humanos, financieros y técnicos para superar las deficiencias de la infraestructura de TIC en África. Incluye proyectos de conectividad por fibra con cables submarinos regionales y nacionales; intervenciones de política para promover un acceso abierto, transparente y no discriminatorio a las redes de TIC; y procedimientos simplificados de concesión de licencias para las redes y las aplicaciones electrónicas. Según una evaluación del BAFD, si bien se había progresado considerablemente en cuanto a la conectividad de banda ancha, aproximadamente el 87% de la población de África aún no podía conectarse a Internet (BAFD, 2013). Se han logrado modestos avances en la creación de marcos propicios en materia de reglamentación; en Kenia, Mauricio, Sudáfrica, Tanzania y Uganda se han reglamentado por completo los sectores de las telecomunicaciones, la radiodifusión y la tecnología de la información (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 16 de una experiencia concreta en el sector público).

Las instituciones públicas de los países en desarrollo están participando cada vez más en el desarrollo de la infraestructura de TIC. Por ejemplo, el Gobierno del **Pakistán** se ha sumado a la economía digital y actualmente ofrece una amplia gama de servicios en línea, incluidos los pagos de prestaciones de asistencia social, los servicios de enlace para los ciudadanos y el control automatizado de las fronteras. Algunos de estos servicios se exportan a otros países en desarrollo. El **Fondo del Servicio Universal** se propone ofrecer cobertura nacional de banda ancha en todas las regiones del Pakistán en 2018 a más tardar. Su principal objetivo es aumentar el nivel de penetración de las telecomunicaciones en las zonas rurales alentando a los operadores de telecomunicaciones a prestar especial atención a las poblaciones rurales y desatendidas; mejorar la penetración de la banda ancha en el país; e impulsar considerablemente los servicios electrónicos, tanto en las zonas rurales como en las urbanas. En 2016 se habían firmado casi medio millón de contratos, había ya más de 700.000 abonados a la banda ancha, y se habían establecido 1.328 centros de formación con banda ancha y 369 centros comunitarios con banda ancha (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 87 de una experiencia concreta en el sector público).

El caso de **Tonga** ofrece un buen ejemplo del potencial que encierra la infraestructura de TIC para brindar a los pequeños países insulares y a los países sin litoral la oportunidad de evitar los elevados costos de transacción que tienen que soportar. En el marco del **Programa de Conectividad Regional del Pacífico**, el BAsD, el Gobierno de Tonga, la empresa Tonga Fibre Optic y el Banco Mundial sumaron sus fuerzas para financiar un sistema de cable submarino de fibra óptica de 827 kilómetros de longitud entre Tonga y Fiji por medio del Southern Cross Cable, que es el principal vínculo transpacífico entre Australia y los Estados Unidos. Gracias a esta inversión, el Internet de alta velocidad a través de la banda ancha está transformándolo todo, desde la atención de la salud hasta los servicios públicos y empresariales, pasando por la educación, la gestión de desastres y la vida social de los tonganos. Los costos de la conectividad internacional ya han caído más del 60% (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 97 de una experiencia concreta en el sector público).

## Las TIC al servicio de la capacidad productiva

Las aplicaciones de las TIC se han utilizado ampliamente para mejorar la vida de las comunidades agrícolas rurales, a las que han proporcionado mejores oportunidades de creación de redes y facilitado el acceso a tecnologías avanzadas. Además, las TIC permiten a los agricultores entrar en nuevos mercados y acceder a servicios digitales, como los de crédito o seguro de cosechas, o consultar los informes meteorológicos más recientes. Todo esto hace que sus actividades agrícolas resulten más productivas, lo cual aumenta las posibilidades de comercialización para los productores y los comerciantes, y también más seguras. Los servicios de información sobre el mercado agrícola también pueden resultar útiles para los poderes públicos, al hacer posible el seguimiento de los precios de los productos básicos y los insumos y garantizar una mayor transparencia (GIZ, 2015).

La plataforma **GSoko** pone en contacto a pequeños agricultores con compradores de grano de toda **África Oriental**. Por medio de la tecnología digital, ofrece información sobre las oportunidades del mercado, permite el seguimiento de los productos, mejora la transparencia y conecta a compradores y vendedores. La plataforma también emite certificados de calidad regionales y protege a los agricultores frente a las bajadas excesivas de los precios al ofrecerles instalaciones de almacenamiento que les permiten vender sus productos a precios más favorables en el futuro. La plataforma, que recibió una subvención de 4,4 millones de dólares EE.UU. del Departamento para el Desarrollo Internacional del Reino Unido, está gestionada por el Eastern Africa Grain Council, en asociación con diversas partes interesadas (comerciantes y compradores de grano, centros de investigación, organismos encargados de la elaboración de políticas y entidades dedicadas al comercio y a la información). La colaboración con el sector privado ha resultado ser esencial para el éxito del proyecto (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 70 de una experiencia concreta en el sector público).

Las grandes empresas multinacionales también han promovido activamente el acceso al comercio electrónico para las pequeñas y medianas empresas. Por ejemplo, Amazon ha ofrecido el servicio **Fulfilment by Amazon** a los productores que desean vender sus mercancías en línea. Gracias a este servicio, la empresa tailandesa Lanna Clothes Design ha aumentado su negocio en línea en más de un 70% en tan solo 10 meses, y su plantilla ha pasado de 5 empleados a 20, la mayoría de los cuales son mujeres de la zona rural de Chiang Mai o de la provincia vecina. Esta experiencia también ha generado externalidades positivas en la comunidad local: apoyándose en su propio éxito en el comercio electrónico, la propietaria tiene previsto ayudar a los diseñadores locales a ampliar su negocio. Además, su empresa dona ropa y comida dos veces al año a un orfanato cercano en el que viven 600 niños (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 88 de una experiencia concreta en el sector privado).

## Las TIC al servicio de las políticas y los reglamentos comerciales

En 2013, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la **Comunidad Económica de los Estados de África Occidental** (CEDEAO) apoyaron la aplicación de legislación regional sobre comercio electrónico mediante un programa conjunto de creación de capacidad. El programa fortaleció los conocimientos especializados sobre comercio electrónico, examinó el estado en que se encontraba la ciberlegislación y estudió formas de lograr la integración regional y la armonización de las leyes regionales relativas al comercio electrónico. Demostró que era necesario que los Estados miembros siguieran aplicando la legislación regional relativa a las transacciones electrónicas, la protección de datos y la ciberdelincuencia. En la CEDEAO, el proceso de armonización tiene que tomar en cuenta todas las esferas pertinentes, incluidas las del dinero electrónico, la administración en línea y las cuestiones nuevas que plantea la computación en la nube (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 59 de una experiencia concreta en el sector público).

Los certificados de origen para las exportaciones pueden resultar costosos para los pequeños agricultores y empresarios de las economías en desarrollo. Con apoyo de TradeMark East Africa, la **Cámara Nacional de Comercio e Industria de Kenya** ha automatizado el proceso de solicitud y expedición de certificados de origen. Mientras que el proceso

manual llevaba en promedio hasta tres días y medio, al automatizarlo el tiempo se ha reducido a menos de un día y medio. El proyecto, que fue incluyente y consultivo, fue impulsado por los propios interesados (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 54 de una experiencia concreta en el sector público).

### Los relatos de experiencias concretas en apoyo de la tecnología digital ofrecen enseñanzas adicionales

Varios relatos de experiencias concretas ejemplifican las oportunidades que ofrecen las tecnologías digitales de aumentar la participación del sector privado en el desarrollo. La mayoría de los donantes han dejado de prestar apoyo para la infraestructura de TIC, con lo que la tarea ha quedado en manos del sector privado. Entre las funciones que el sector privado puede desempeñar con más eficacia se encuentran las de invertir en infraestructura de TIC (que suele ser de alta intensidad de capital), gestionar las redes de TIC y prestar servicios de TIC. Las empresas se interesan en las iniciativas de TIC al servicio del desarrollo por razones tanto comerciales como de responsabilidad social corporativa.

Las empresas, y especialmente las que ofrecen contenidos digitales, pueden aprovechar sus conocimientos especializados para prestar servicios innovadores orientados al desarrollo. Además, muchas veces pueden subsanar la falta de infraestructura de TIC, tanto física como inmaterial, de forma más eficiente que los donantes. También puede ocurrir que estén más dispuestas a ampliar sus inversiones en infraestructura de TIC. Un marco normativo y de políticas justo y transparente contribuye a conseguir y promover la participación del sector privado.

Sin embargo, la generación de conocimientos especializados e innovación tecnológica en los países en desarrollo no se puede dejar exclusivamente a merced del mercado. Los Gobiernos tienen la responsabilidad de velar por que los pobres se beneficien de las TIC, siempre que sea posible y dondequiera que se presente la oportunidad. Esto se puede conseguir formulando políticas centradas específicamente en los intereses de los pobres, alentando a los operadores de las redes a canalizar una parte de sus inversiones hacia regiones menos atractivas desde el punto de vista comercial, impulsando y cofinanciando aplicaciones de TIC que beneficien directamente a los pobres, como los puntos de información en los centros comunitarios locales, e invirtiendo en aplicaciones de TIC en el sector público.

### LOS DATOS EMPÍRICOS DEMUESTRAN LA EFICACIA DE LA AYUDA PARA EL COMERCIO

El análisis de los datos empíricos demuestra que la ayuda para el comercio resulta eficaz en numerosas situaciones y en distintos aspectos. Te Velde *et al.* (2013) confirman que la ayuda para el comercio es en general eficaz, a nivel tanto microeconómico como macroeconómico. Sin embargo, señalan que las repercusiones pueden variar considerablemente según el tipo de intervención de la ayuda para el comercio, el nivel de ingreso de los beneficiarios, el sector al que se destina la ayuda y la región geográfica del país receptor. Por ejemplo, en lo que se refiere a los sectores, Ferro *et al.* (2012) consideran que un aumento del 10% en la ayuda para el transporte, la tecnología de la información y las comunicaciones, la energía y los servicios bancarios está asociado a aumentos del 2,0%, el 0,3%, el 6,8% y el 4,7%, respectivamente, de las exportaciones de productos manufacturados de los países receptores.

La ayuda para el comercio también abre grandes posibilidades de reducir los costos del comercio. Cali y te Velde (2011) analizaron el efecto de la ayuda para el comercio en los costos del comercio y las exportaciones, y llegaron a la conclusión de que un aumento de 1 millón de dólares EE.UU. en la ayuda destinada a la facilitación del comercio se traduce en una reducción del 6% en el costo del envasado, la carga y el envío al centro de tránsito. Busse *et al.* (2012), sirviéndose de datos de panel sobre 99 países en desarrollo correspondientes al período 2004-2009, muestran que la ayuda para el comercio está estrechamente correlacionada con una reducción de los costos del comercio, por lo que puede ayudar en medida considerable a los países en desarrollo a beneficiarse del comercio. Cirera y Winters (2014) llegan a la conclusión de que la ayuda para el comercio tiene un efecto positivo en los tiempos de importación y exportación en los países del África Subsahariana, pero hay otros factores que explican las distintas experiencias en el cambio estructural.

Helble *et al.* (2012) examinan empíricamente la relación existente entre distintas categorías de ayuda para el comercio y los resultados comerciales. Llegan a la conclusión de que un aumento del 1% en la ayuda destinada a la facilitación del comercio podría dar lugar a un aumento de 415 millones de dólares EE.UU. en el comercio mundial. USAID (2010) evaluó la asistencia para el comercio centrada en la ampliación de las exportaciones, la reforma de la política comercial, una mayor participación en acuerdos comerciales y un aumento de la eficiencia como consecuencia de la ayuda para la facilitación del comercio, y constató que cada dólar EE.UU. adicional se traduce, dos años después, en un aumento de 42 dólares EE.UU. en el valor de las exportaciones de los países en desarrollo. En OCDE-OMC (2013a) se señala que, en promedio, cada dólar EE.UU. invertido en ayuda para el comercio redundará en un aumento de casi 8 dólares EE.UU. en las exportaciones del conjunto de los países en desarrollo y de 20 dólares EE.UU. en las exportaciones de los países más pobres, y el efecto es aún mayor en el caso de las exportaciones de partes y componentes.

A partir de un examen de las publicaciones al respecto, Martuscelli y Winters (2014) llegan a la conclusión de que, en general, la liberalización del comercio aumenta los ingresos y reduce así la pobreza, lo cual beneficia a quienes trabajan en el sector de la exportación y perjudica al sector que compite con las importaciones. Una conclusión relativamente frecuente es la de que las trabajadoras se benefician de la liberalización del comercio. De Melo y Wagner (2015) confirman esas constataciones y señalan que la ayuda para el comercio también ha contribuido a reducir la pobreza por otras vías. Por ejemplo, la ayuda orientada a mejorar las capacidades productivas en la agricultura y los planes de seguro que eliminan los riesgos pueden aumentar la productividad de los hogares que se encuentran próximos al umbral de la pobreza. La rehabilitación de las carreteras también puede reducir el poder monopolístico de los comerciantes en las zonas remotas, lo cual se traduce en un aumento de los ingresos de los pobres por las ventas de su producción agrícola.

Ghimire *et al.* (2016) establecen que la ayuda para el comercio tiene repercusiones positivas y considerables en múltiples parámetros del desempeño de las exportaciones, pero también constatan que está sujeta a rendimientos decrecientes. Tadesse *et al.* (2017) llegan a la conclusión de que la ayuda para el comercio procedente de donantes bilaterales y multilaterales lleva a reducciones considerables de los costos del comercio para los receptores, tanto a nivel agregado como por sectores. Sin embargo, la eficacia de la ayuda para el comercio en lo que se refiere a reducir los costos del comercio bilateral y posibilitar la plena integración de los países en desarrollo en los mercados mundiales no depende solo de la magnitud de las corrientes, sino también de la coordinación entre los donantes bilaterales y multilaterales. Los autores llegan a la conclusión de que estas observaciones demuestran la necesidad de fortalecer más aún la iniciativa. Esto confirma las constataciones de Hynes y Holden (2016), que sostienen que la iniciativa de Ayuda para el Comercio ha dado lugar a logros considerables, por lo que conviene proceder a reforzar sus elementos positivos.

La investigación de la Iniciativa de Libre Comercio para África del Reino Unido que llevó a cabo el All-Party Parliamentary Group for Trade out of Poverty (APPG-TOP) (2016) señaló que los programas de ayuda para el comercio han ayudado a determinados Gobiernos y comunidades económicas regionales de África a reducir los aranceles, armonizar los arreglos comerciales regionales, mejorar la infraestructura física e inmaterial del comercio y reducir la burocracia al modernizar los sistemas, los procedimientos y las instalaciones de aduanas. Esos avances se han registrado principalmente en África Oriental y Meridional. Sin embargo, a pesar del progreso en la mejora de las condiciones del comercio, es necesario hacer un esfuerzo sostenido por liberalizar aún más el comercio y aumentar la competitividad de los países de África. La evaluación recomienda que la estrategia del Reino Unido incluya un sistema sucesor de la Iniciativa de Libre Comercio para África (APPG-TOP, 2016).

La evaluación independiente que llevó a cabo en 2015 el Centro de los Países Bajos para la Promoción de las Importaciones de Países en Desarrollo (Países Bajos, 2015) constató que la asistencia técnica prestada a empresas concretas con objeto de fortalecer su ventaja competitiva en los mercados europeos y la asistencia para mejorar el funcionamiento de las organizaciones de apoyo al comercio en los países en desarrollo ayudaron a las empresas a superar la escasez de información sobre el mercado y los obstáculos para acceder a él. Sin embargo, esto no siempre resultó suficiente para aumentar las exportaciones. En algunos casos, los aumentos que se apreciaban en las exportaciones no se podían atribuir (totalmente) a los programas y actividades del Centro para la Promoción de las Importaciones. Por consiguiente, la contribución de ese centro se consideró modesta en comparación con los objetivos últimos que se habían fijado en materia de resultados comerciales (Países Bajos, 2015).

Una evaluación independiente del Plan de Acción de Ayuda para el Comercio de Finlandia para 2012-2015 (Finlandia, 2016) determinó que su efecto global no se puede medir, aunque está ampliamente demostrado que se lograron resultados y efectos positivos a nivel de proyectos. Muchos proyectos realizados en sectores prioritarios para Finlandia, como el agua, la energía, el medio ambiente, las TIC y la innovación, la silvicultura y la pesca, también se han traducido en un aumento de la participación de los asociados del sector privado en los países en desarrollo. La evaluación recomienda integrar la ayuda para el comercio en las estrategias de desarrollo presentes y futuras y fortalecer la participación del sector privado y de múltiples partes interesadas en la planificación y puesta en práctica de la ayuda para el comercio.

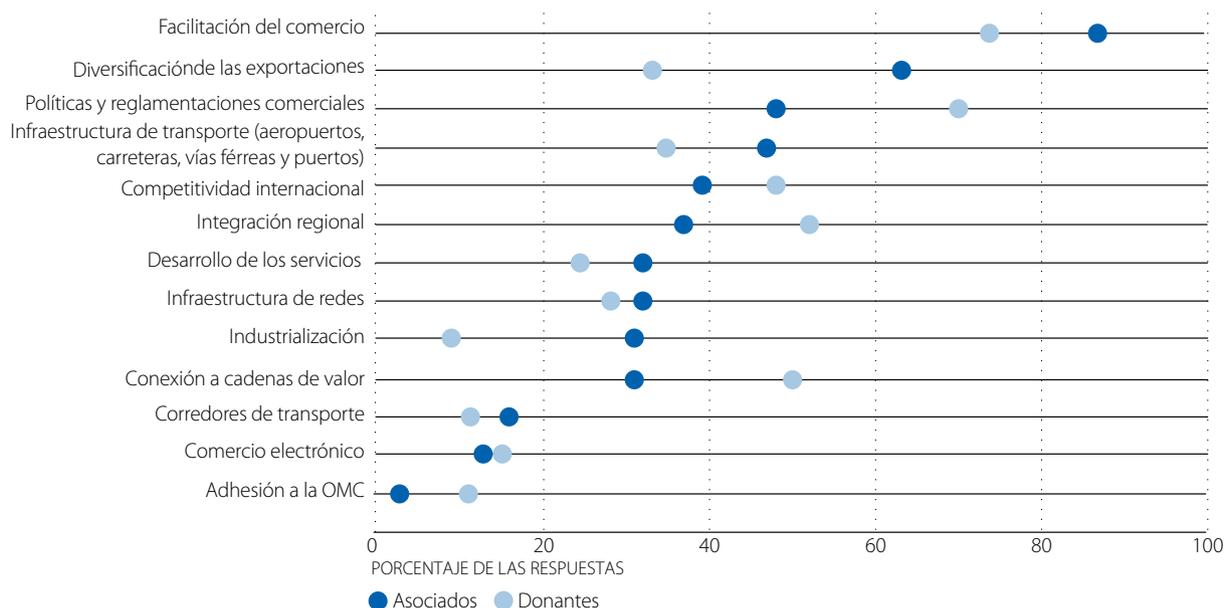
La Oficina para la Eficacia de las Actividades de Desarrollo de Australia examinó 24 proyectos de ayuda para el comercio en busca de lecciones que se pudieran extraer con miras a definir el alcance y la orientación de la siguiente evaluación de la ayuda (Australia, 2016). El informe recuerda las constataciones del informe “La Ayuda para el Comercio en acción” (OCDE-OMC, 2013) y pone de relieve la necesidad de que el comercio esté integrado en la estrategia de desarrollo de un país o región y de que los donantes pongan sus estrategias en consonancia con las prioridades comerciales de los países receptores. Para diseñar intervenciones de ayuda para el comercio acertadas es importante reconocer previamente los obstáculos y las limitaciones. También es importante que las distintas intervenciones se complementen unas a otras. Movilizar el apoyo del sector privado y de la sociedad civil sigue siendo esencial para la aplicación eficaz de las reformas relacionadas con el comercio. Además, se debe tener en cuenta la forma en que cada país o región se conecta con las cadenas de valor mundiales. Dado el carácter transfronterizo de las políticas y reglamentaciones comerciales, muchas veces resultan esenciales las soluciones regionales.

La mitad de los donantes y un tercio de los países asociados que participaron en el ejercicio de vigilancia de la Ayuda para el Comercio de 2017 han llevado a cabo evaluaciones de la ayuda para el comercio desde que se puso en marcha la iniciativa, en 2006. Esas evaluaciones forman parte, cada vez con más frecuencia, de programas más amplios orientados al crecimiento y a la mitigación de la pobreza. Por ejemplo, en Alemania, la Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ, 2015) elaboró un manual para destacar la función que puede desempeñar el comercio en la promoción de un crecimiento más amplio y, en última instancia, en la mitigación de la pobreza en el marco de sus propias iniciativas. El manual considera la ayuda para el comercio como un factor catalizador para la integración del comercio y la movilización de recursos para los países en desarrollo y menos adelantados, y destaca los puntos de entrada de la ayuda para el comercio en diversos ámbitos de intervención, desde la agricultura al cambio climático. Contiene un modelo actualizado de resultados de la ayuda para el comercio que muestra las muchas formas en que otras iniciativas se vinculan a la ayuda para el comercio.

## LA FORMA DE AVANZAR

El ejercicio OCDE-OMC de vigilancia de la ayuda para el comercio de 2017 ofrece un cuadro general de las prioridades en materia de ayuda para el comercio de los distintos grupos que participaron en él. Casi el 90% de los países asociados consideran que la máxima prioridad es apoyar la facilitación del comercio, seguida de la diversificación de las exportaciones (63%), las políticas y reglamentaciones comerciales (48%) y la infraestructura para el transporte (47%). Por su parte, los donantes consideran que la máxima prioridad es el apoyo a las políticas y reglamentaciones comerciales (74%), seguida de cerca por el apoyo a la facilitación del comercio (70%). La integración regional y la conexión a las cadenas de valor ocupan los lugares siguientes en la lista de prioridades de los donantes (52% y 40%, respectivamente). Tanto los países asociados como los donantes dan al comercio electrónico un nivel de prioridad bajo en sus estrategias de ayuda para el comercio (13% y 15%, respectivamente; gráfico 11.16).

**Gráfico 11.16. Prioridades de los países asociados y donantes en materia de ayuda para el comercio**



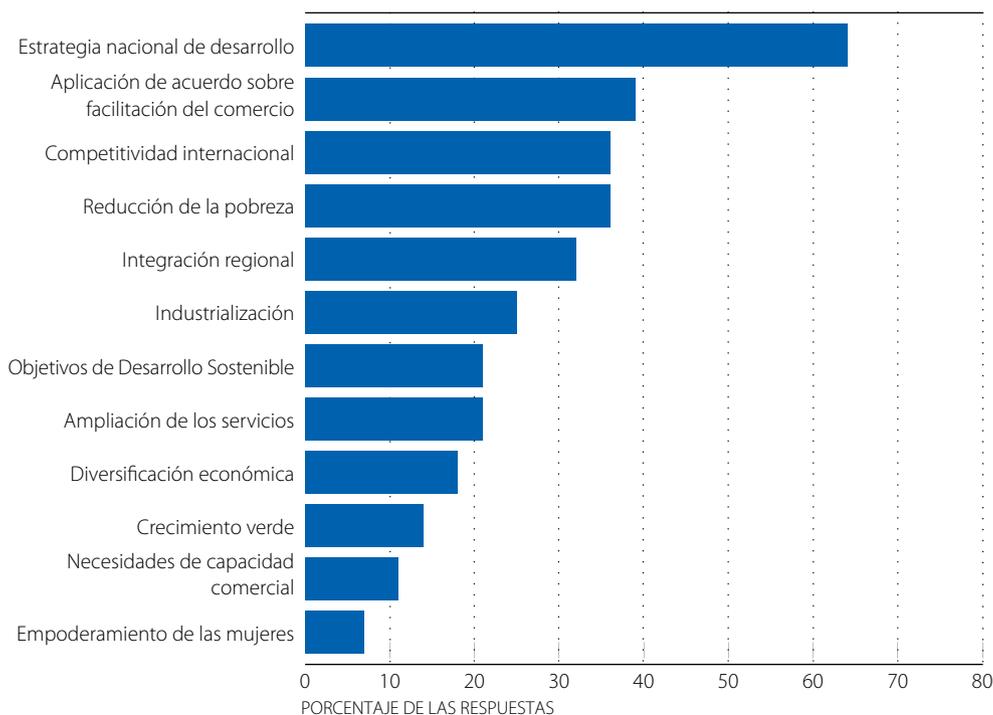
Fuente: Ejercicio OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017, [www.oecd.org/aidfortrade/countryprofiles/](http://www.oecd.org/aidfortrade/countryprofiles/)

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527355>

El 88% de los donantes que participaron en el estudio de 2017 consideran que los ODS ocuparán un lugar destacado en el establecimiento de prioridades de la ayuda para el comercio en los próximos cinco años. Las estrategias de ayuda para el comercio del 60% de los donantes se centrarán específicamente en promover la inversión por parte del sector privado (60%) y en el crecimiento verde (50%), aunque también tratarán de conseguir resultados (48%) en esferas tales como la facilitación del comercio (45%), la igualdad entre hombres y mujeres (43%) y la reducción de la pobreza (40%), especialmente por medio de programas regionales (43%) y en los PMA (35%).

Los ODS tienen menos trascendencia para las estrategias de ayuda para el comercio de los países asociados, y desde 2014 solo el 21% los incluye entre los factores impulsores del cambio en sus estrategias (gráfico 11.17). La evolución de esas estrategias responde principalmente a las estrategias nacionales de desarrollo (64%), la aplicación de los acuerdos sobre facilitación del comercio (39%), los esfuerzos por reducir la pobreza (36%) y los esfuerzos por mejorar la competitividad internacional (36%), entre otros medios a través de la integración regional (32%), la industrialización (25%) y el desarrollo de los servicios (21%).

**Gráfico 11.17. Factores impulsores del cambio en las estrategias de ayuda para el comercio de los países asociados desde 2014**



Fuente: Ejercicio OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017, [www.oecd.org/aidfortrade/countryprofiles/](http://www.oecd.org/aidfortrade/countryprofiles/)  
StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933527374>

### Los compromisos arrojan luz sobre las tendencias en materia de financiación

Los compromisos de ayuda para el comercio son obligaciones firmes, expresadas por escrito y respaldadas por los recursos necesarios, que asume un donante oficial de proporcionar la ayuda especificada a un país receptor o a una organización multilateral; por tanto, reflejan las prioridades actuales del receptor y del donante. Los compromisos se contabilizan especificando la cuantía total de los recursos que se prevé transferir, independientemente del tiempo necesario para su desembolso, que en algunos casos puede ser de muchos años. Hudson (2013) considera que, en promedio, casi todos los compromisos se satisfacen en el plazo de dos años, y la inmensa mayoría, de forma inmediata. Sin embargo, hay diferencias considerables entre los donantes y con respecto a sectores individuales. En algunos sectores, como el de la infraestructura, se dan demoras muy prolongadas. En el resto de esta sección se analizan los compromisos de ayuda para el comercio hasta 2015, que es el año más reciente sobre el que se dispone de información detallada. Se presenta la distribución por sectores, regiones y grupos de ingreso, y también los donantes y las condiciones financieras del apoyo al que se refiere el compromiso.

### Presupuestos en 2015

En 2015, los compromisos de ayuda para el comercio ascendieron a 53.900 millones de dólares EE.UU., lo cual supone un aumento de 5.400 millones de dólares EE.UU., en términos reales, con respecto al nivel de 2014, y de 31.600 millones de dólares EE.UU. en comparación con el promedio de referencia de 2002-2005. Las OCO relacionadas con el comercio aumentaron en 5.000 millones de dólares EE.UU. en 2015 y se situaron en 60.100 millones de dólares EE.UU., más del cuádruple del promedio de referencia de 2002-2005.

En el *ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la ayuda para el comercio de 2017*, diez donantes indicaron que se había registrado un descenso en sus asignaciones para la ayuda para el comercio desde 2014. Once donantes informaron de que no se habían producido cambios, mientras que seis habían aumentado el gasto en más del 10%, y otros once en menos del 10%. El aumento del 9,5% anual en promedio que se ha producido en los compromisos de ayuda para el comercio ha contribuido a invertir la tendencia, iniciada a comienzos de la década de 1980, a la disminución del porcentaje de la AOD que se destina a promover el crecimiento económico. En 2015, la proporción de la ayuda para el comercio asignable a sectores específicos fue del 33,3%.

### Distribución por sectores en 2015

En 2015, los compromisos de ayuda destinada a infraestructura económica alcanzaron los 31.800 millones de dólares EE.UU., lo cual supone un aumento del 14,3% con respecto a 2014 (gráfico 11.18). La mayor parte del aumento correspondió al sector del transporte y almacenamiento, en el que los compromisos se incrementaron en 3.000 millones de dólares EE.UU. en comparación con 2014 y casi se han triplicado, en volumen, con respecto al promedio de referencia de 2002-2005. El apoyo destinado a la generación y el suministro de energía también aumentó en más de 1.000 millones de dólares EE.UU., a 15.900 millones de dólares EE.UU. Sin embargo, el sector de las comunicaciones mantuvo su tendencia descendente y se redujo otro 28%, hasta situarse en 560 millones de dólares EE.UU. Las OCO destinadas a infraestructura económica descendieron un 0,9% y se situaron en 27.500 millones de dólares EE.UU. (gráfico 11.21). Este descenso se debe, sobre todo, a las reducciones de la ayuda para los sectores de la comunicación y la energía, que se contrajeron en un 25,6% y un 3%, respectivamente.

La categoría de creación de capacidad productiva, con 21.000 millones de dólares EE.UU., aumentó un 6,2% en términos reales con respecto al nivel de 2014. Al igual que en los últimos años, la mayor parte de la ayuda se dirigió a la agricultura, que atrajo 9.600 millones de dólares EE.UU., lo cual supone un aumento de 1.200 millones de dólares EE.UU., o el 15%, en comparación con 2014. También se aprecian aumentos en los sectores de la pesca, la industria y la minería, de 13,4, 391,3 y 86,8 millones de dólares EE.UU., respectivamente. En cambio, en los sectores empresarial y bancario la ayuda se redujo en 291,4 y 9,3 millones de dólares EE.UU., respectivamente. El apoyo al sector turístico, que suma actualmente 89,3 millones de dólares EE.UU., también se ha reducido un 34% desde 2014.

El marcador del desarrollo del comercio se introdujo para señalar las actividades de la categoría de creación de capacidad productiva que contribuyen “principalmente” o “considerablemente” al desarrollo del comercio. Su valor pasó de 1.400 millones de dólares EE.UU. en 2014 a 6.300 millones de dólares EE.UU., una cifra que cubre casi la tercera parte de la cuantía total destinada a crear capacidad comercial. Dos tercios de esta ayuda se concentra en las esferas de la agricultura y los servicios prestados a las empresas.

La ayuda para el comercio, en su sentido más restringido de apoyo a las políticas y reglamentaciones comerciales, atrajo 1.100 millones de dólares EE.UU. en 2015, un aumento del 18,2% respecto de 2014 y del 46% en comparación con el promedio del nivel de referencia. Los recursos asignados a la gestión de las políticas comerciales y la formación relacionada con el comercio aumentaron en 165 y 18 millones de dólares EE.UU., respectivamente, aunque la facilitación del comercio, que recibió 420 millones de dólares EE.UU., registró un pequeño descenso, del 5,4%, en comparación con su nivel de 2014.

En cuanto a las OCO relacionadas con el comercio, se produjeron aumentos tanto en la categoría de políticas comerciales como en la de creación de capacidad productiva. La dotación de esta última pasó de 27.000 millones de dólares EE.UU. en 2014 a 31.700 millones de dólares EE.UU. en 2015, lo que supone un aumento del 17,3%. En volumen, los mayores aumentos se produjeron en la minería (1.400 millones de dólares EE.UU. más), y en la industria (1.300 millones de dólares EE.UU. más). Las cantidades destinadas a las políticas comerciales aumentaron en 600 millones de

dólares EE.UU., y la mayor parte de esta cifra se asignó a la facilitación del comercio, que obtuvo 400 millones de dólares EE.UU. más que en 2014. La infraestructura económica mantuvo prácticamente su dotación de 2014 (27.500 millones de dólares EE.UU.), con un ligero descenso del 0,9%, imputable a las reducciones en los sectores de la comunicación y la energía (25,6% y 3%, respectivamente).

### **Distribución por regiones en 2015**

En 2015, el 44,4% de los compromisos de ayuda para el comercio se destinó a Asia, que recibió 23.900 millones de dólares EE.UU., es decir, 4.900 millones de dólares EE.UU. más que en 2014. Aunque las cantidades destinadas a Asia Meridional y Central se redujeron en 1.200 millones de dólares EE.UU., las destinadas al Extremo Oriente aumentaron en 5.100 millones de dólares EE.UU. debido, principalmente, a los cuantiosos compromisos correspondientes a Indonesia (energía) y Filipinas (transporte y almacenamiento). Sin embargo, hay que tener en cuenta que las asignaciones destinadas a Asia fluctúan considerablemente de un año a otro, lo que se explica, en general, por los cuantiosos compromisos bienales del Japón y el Banco Asiático de Desarrollo en materia de infraestructura económica. También se apreciaron aumentos en África, que recibió 1.900 millones de dólares EE.UU. más que en 2014 y alcanzó los 18.200 millones de dólares EE.UU., mientras que las ayudas dirigidas a América Latina y Oceanía aumentaron en 81 millones de dólares EE.UU. y 133 millones de dólares EE.UU., respectivamente. En cambio, los compromisos destinados a Europa se redujeron en 2.000 millones de dólares EE.UU. (gráfico 11.19).

En 2015 se asignaron 6.400 millones de dólares EE.UU. a los programas regionales y mundiales de ayuda para el comercio, con lo que se triplicó con creces el promedio del nivel de referencia de 2002-2005. La ayuda para el comercio regional ofrece grandes posibilidades como elemento catalizador del crecimiento, del desarrollo y de la reducción de la pobreza, pero los proyectos suelen ser difíciles de poner en práctica. No obstante, aunque la ayuda para el comercio regional tropieza con muchas dificultades prácticas de aplicación, la experiencia ha demostrado que estos problemas no son imposibles de superar, si bien los responsables de la formulación de políticas tienen que planificar detenidamente su trabajo y formular los proyectos con gran atención y teniendo en cuenta las prioridades (OCDE, 2014).

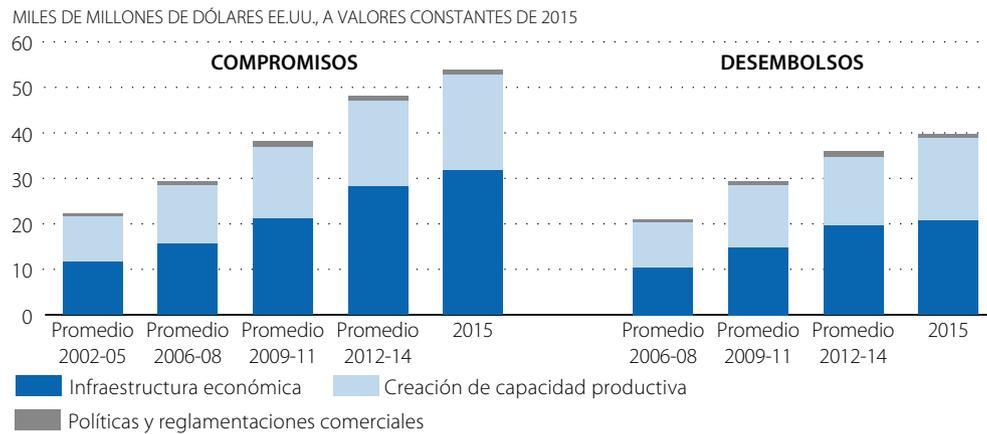
Una vez más, en 2015 la mayoría de las OCO relacionadas con el comercio se dirigieron a los países de ingreso mediano de Asia (48,5%), seguidos de América Latina y el Caribe (16,5%), Europa (12,8%), África (20,1%) y Oceanía (0,6%) (gráficos 11.22 y 11.23). Los programas regionales y mundiales solo atrajeron en 2015 el 1,5% del total de los compromisos de OCO relacionadas con el comercio.

### **Distribución por grupo de ingreso en 2015**

Los compromisos de ayuda para el comercio destinados a los PMA aumentaron en 2015 en 4.300 millones de dólares EE.UU., a 17.200 millones de dólares EE.UU. (gráfico 11.20). En los otros países de ingreso bajo, la ayuda se duplicó y alcanzó los 2.000 millones de dólares EE.UU. Los compromisos destinados a los países de ingreso bajo en su conjunto representaron el 35,8% del total de las corrientes de ayuda para el comercio en 2015, frente al 28,9% en 2014. Los países de ingreso mediano bajo, beneficiarios de compromisos por valor de 19.600 millones de dólares EE.UU., fueron los mayores receptores de ayuda para el comercio en 2015, mientras que la dotación de los de ingreso mediano alto se redujo en 600 millones de dólares EE.UU., a 8.600 millones de dólares EE.UU.

Los países del grupo de ingreso mediano fueron, con diferencia, los principales receptores de OCO relacionadas con el comercio: recibieron 51.600 millones de dólares EE.UU., es decir, el 85% del total de los compromisos, lo cual supuso un aumento de 5.300 millones de dólares EE.UU. en comparación con los niveles de 2014. El grupo de países de ingreso bajo también experimentó un aumento, aunque menor: recibió 600 millones de dólares EE.UU. más, lo que supuso un total de 5.700 millones de dólares EE.UU., la mayoría con destino a los países menos adelantados.

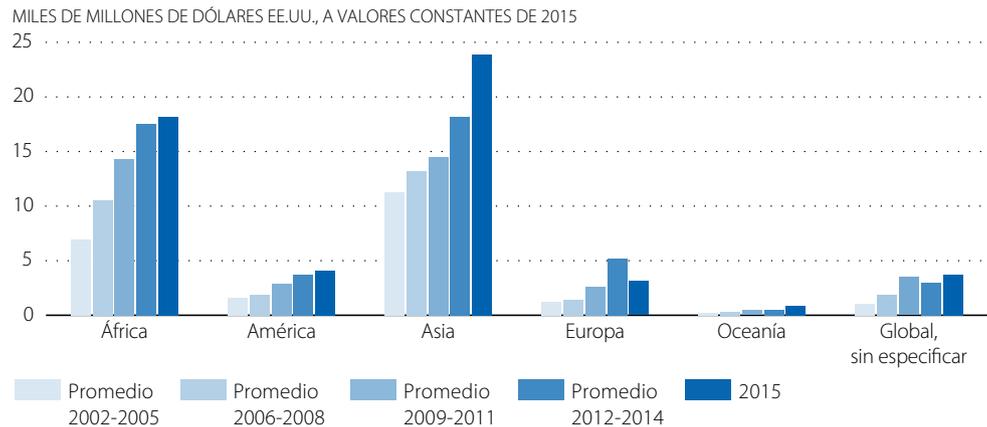
**Gráfico 11.18. Compromisos y desembolsos de ayuda para el comercio, por categorías**



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527393>

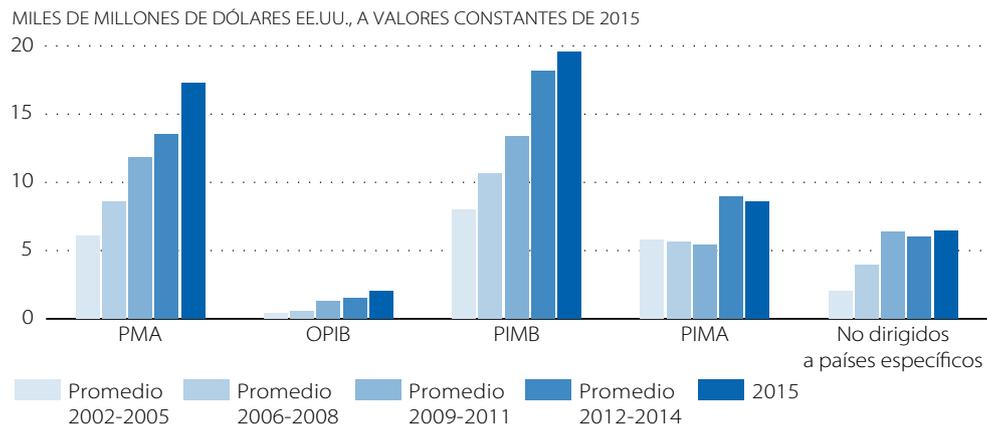
**Gráfico 11.19. Compromisos de ayuda para el comercio, por regiones**



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527412>

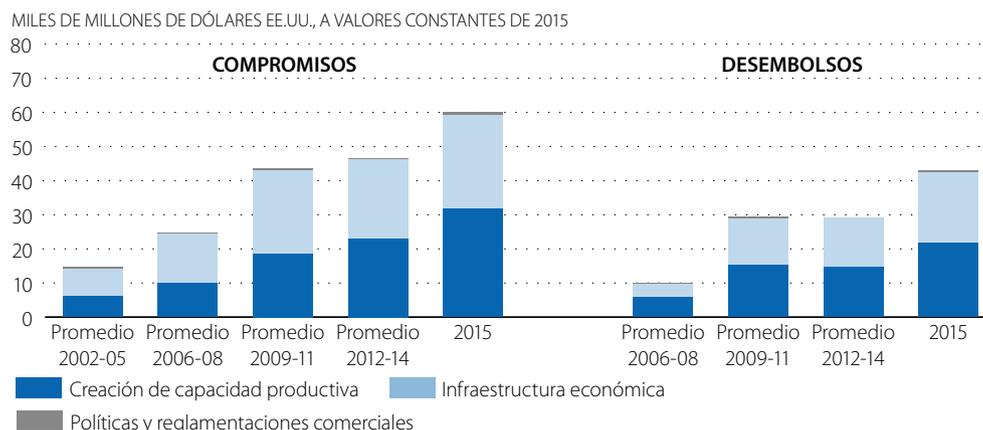
**Gráfico 11.20. Compromisos de ayuda para el comercio, por grupos de ingreso**



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527431>

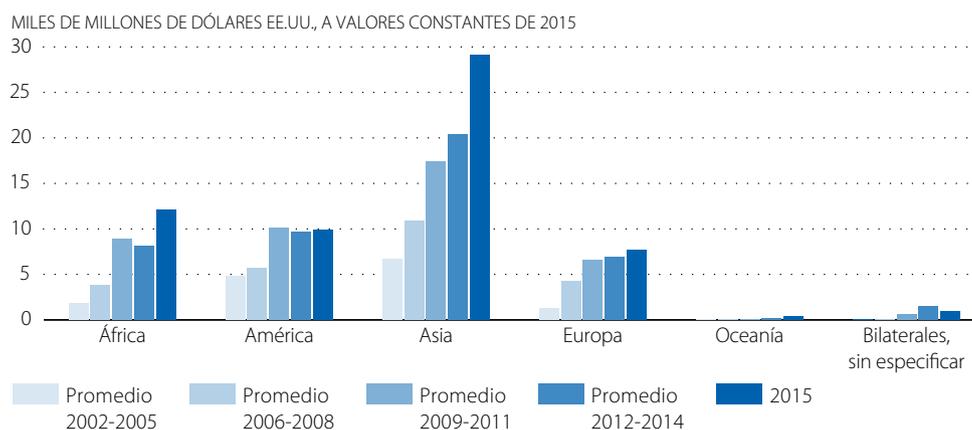
**Gráfico 11.21. Compromisos y desembolsos de OCO relacionadas con el comercio, por categorías**



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527450>

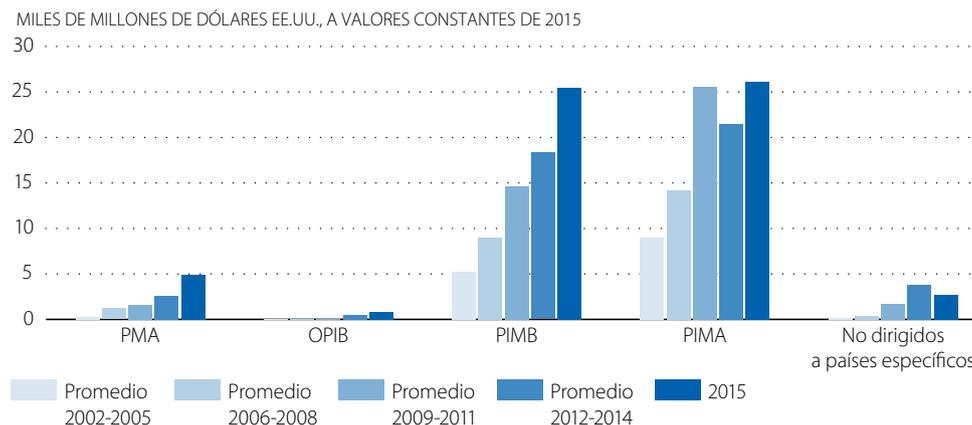
**Gráfico 11.22. Compromisos de OCO relacionadas con el comercio, por regiones**



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527469>

**Gráfico 11.23. Compromisos de OCO relacionadas con el comercio, por grupos de ingreso**



Fuente: OCDE-CAD, sistema de notificación por parte de los países acreedores, base de datos sobre las actividades de ayuda (2017), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultada el 7 de abril de 2017).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933527488>

## Proveedores de ayuda para el comercio

En 2015, los proveedores bilaterales se comprometieron a aportar un total de 31.100 millones de dólares EE.UU., el 58% de toda la ayuda para el comercio. El Japón, el mayor donante, que se comprometió a aportar 11.800 millones de dólares EE.UU., destinó la mayor parte de sus recursos a Asia, principalmente a los sectores del transporte y almacenamiento y la energía. Entre los principales contribuyentes bilaterales también figura Alemania, con 5.600 millones de dólares EE.UU., seguida de los Estados Unidos, con 3.400 millones de dólares EE.UU., y Francia, con 2.800 millones de dólares EE.UU. Los Emiratos Árabes Unidos están convirtiéndose también en un contribuyente importante de ayuda para el comercio, con compromisos de 900 millones de dólares EE.UU. en 2015, seguidos por Kuwait, con 394,2 millones de dólares EE.UU. La mayoría de los donantes bilaterales proporciona el grueso de su apoyo en forma de donaciones, con la excepción del Japón y Alemania, que proporcionan también una parte importante en forma de préstamos. Los proveedores multilaterales también aumentaron sus compromisos en 1.900 millones de dólares EE.UU., con lo que alcanzaron los 22.700 millones de dólares EE.UU. Las instituciones de la Unión Europea y el Banco Mundial siguen siendo los principales contribuyentes, y aportan casi dos tercios de la ayuda multilateral para el comercio. El Fondo Árabe, el Banco Africano de Desarrollo, las instituciones de la Unión Europea y el Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola aumentaron considerablemente sus aportaciones.

En cambio, las instituciones multilaterales fueron las principales contribuyentes de OCO relacionadas con el comercio, a las que aportaron 45.700 millones de dólares EE.UU., el 76% del total. Hubo contribuciones importantes del Banco Asiático de Desarrollo, el BERD, la Corporación Financiera Internacional y el Banco Mundial. Todos ellos, salvo el Banco Mundial, aumentaron sus asignaciones en 2015. En cuanto a la ayuda bilateral, el principal contribuyente de OCO es, con diferencia, Corea. Su aportación, de 11.400 millones de dólares EE.UU.-4.500 millones de dólares EE.UU. más que en 2014-, representa el 79% del total de la ayuda para el comercio de fuentes bilaterales.

## Cooperación Sur-Sur

Algunos proveedores importantes de cooperación para el desarrollo no comunican a la OCDE sus corrientes de financiación por ese concepto. Según una estimación conservadora de la OCDE, el total bruto de la financiación para el desarrollo en condiciones favorables proporcionada por diez países que no informan al respecto fue en 2014 de 7.500 millones de dólares EE.UU. (cuadro 11.1).

La OCDE estima que la aportación del Brasil a la cooperación para el desarrollo, que en 2009 había sido de 362 millones de dólares EE.UU., ascendió en 2010 a 500 millones de dólares EE.UU. El Brasil ha otorgado prioridad a la asistencia técnica, la transmisión de competencias y la creación de capacidad sobre otras modalidades de cooperación. También participa en actividades de cooperación triangular en asociación con varias organizaciones internacionales y miembros del Comité de Asistencia para el Desarrollo de la OCDE, como Alemania, el Japón, España y los Estados Unidos. Por ejemplo, su Gobierno firmó recientemente un memorando de entendimiento con el Centro de Comercio Internacional (ITC) para proporcionar asistencia técnica a países africanos en relación con iniciativas de facilitación del comercio. En ese marco se celebraron, en Angola y en Mozambique, sendos talleres centrados en la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, que resultaron muy útiles porque permitieron un intercambio de experiencias entre los Gobiernos del Brasil, Angola y Mozambique, con apoyo técnico del ITC (*ejercicio conjunto OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017*, relato 83 de una experiencia concreta en el sector público).

La OCDE estima que el total de la financiación para el desarrollo aportada por China en condiciones de favor alcanzó en 2014 la cifra de 3.400 millones de dólares EE.UU., frente a los 3.000 millones de dólares EE.UU. de 2013. En septiembre de 2015, el Presidente Xi anunció compromisos adicionales por valor de 2.000 millones de dólares EE.UU. para actividades de cooperación Sur-Sur y de aplicación de los ODS (IDS, 2016). Además, se prevé un incremento de las inversiones de China en África: el Plan de Acción de Johannesburgo para una alianza integral estratégica y cooperativa con África prevé una aportación de 35.000 millones de dólares EE.UU. en préstamos y créditos en condiciones favorables durante

**Cuadro 11.1. Estimaciones de las corrientes de cooperación para el desarrollo aportadas por proveedores que no las comunican al CAD de la OCDE (montos brutos en millones de dólares EE.UU., a precios corrientes)**

País	2011	2012	2013	2014	2015	Fuente
<b>Brasil</b>	469	411	316	...	...	Instituto de Investigación Económica Aplicada y Agencia Brasileña de Cooperación
<b>Chile</b>	24	38	44	49	33	Ministerio de Hacienda
<b>República Popular China</b>	2 785	3123	2997	3401	3113	Anuario Fiscal, Ministerio de Hacienda
<b>Colombia</b>	22	27	42	45	42	Planes Estratégicos Institucionales, Agencia Presidencial de Cooperación Internacional
<b>Costa Rica</b>	...	...	21	24	10	Leyes presupuestarias anuales, Ministerio de Hacienda
<b>India*</b>	794	1077	1223	1398	1772	Datos presupuestarios anuales, Ministerio de Hacienda
<b>Indonesia</b>	16	26	49	56	...	Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional
<b>México</b>	99	203	526	169	...	Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AMEXCID)
<b>Qatar</b>	733	543	1344	...	...	Informes sobre ayuda externa, Ministerio de Relaciones Exteriores
<b>Sudáfrica*</b>	229	191	191	148	100	Estimaciones de gastos públicos, Tesoro Nacional

Notas: Estos datos son estimaciones realizadas por la secretaría del CAD de la OCDE de las corrientes en condiciones favorables para el desarrollo procedentes de países que no informan de sus aportaciones a los sistemas estadísticos del CAD. A diferencia de las cifras de los países que presentan informes, estas estimaciones se expresan en cifras brutas porque no se dispone de información sobre los reembolsos. Las estimaciones se basan en información disponible públicamente y, por tanto, no son necesariamente completas ni comparables. En el caso de algunos países, las estimaciones de los recursos canalizados a través de organizaciones multilaterales se basan en datos del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, [www.aidflows.org](http://www.aidflows.org) y sitios web de otras organizaciones multilaterales. Los datos incluyen solo las contribuciones relacionadas con el desarrollo. Quedan excluidos los recursos locales (la financiación de un país a través de organizaciones multilaterales destinada a programas en el mismo país). Además, al igual que para los países que presentan informes, se aplican coeficientes a las contribuciones básicas a organizaciones multilaterales que no trabajan exclusivamente en países que podrían recibir AOD. Estos coeficientes reflejan la parte correspondiente al desarrollo de las actividades de las organizaciones multilaterales.

"..." No disponible.

\* Los datos correspondientes a la India y a Sudáfrica están basados en sus ejercicios fiscales. Por ejemplo, los datos de 2012 corresponden al ejercicio 2012/13.

el período 2016-2018, así como una contribución de 10.000 millones de dólares EE.UU. al Fondo de Cooperación China-África para el desarrollo de la capacidad productiva; se incrementa además la participación en el actual Fondo de Desarrollo China-África (para inversiones en cartera), de 5.000 millones de dólares EE.UU. a 10.000 millones de dólares EE.UU. Los sectores prioritarios son para China los servicios públicos, la industria y la infraestructura económica. El nuevo plan de acción para África contempla asimismo la digitalización de los medios de comunicación y las comunicaciones y la promoción del comercio electrónico (IDS, 2016). El sector privado también interviene en esta esfera. Por ejemplo, ZTE y Huawei proporcionan equipos y asistencia técnica para mejorar los programas de administración pública electrónica de Rwanda (IDS, 2015).

La OCDE estima que el total de la financiación para el desarrollo aportada por la India en condiciones de favor alcanzó en 2014 los 1.400 millones de dólares EE.UU., frente a 1.200 millones de dólares EE.UU. en 2013. Los países asociados prioritarios para la India son sus vecinos del Asia Meridional. Entre 2009 y 2015, Bhután recibió el 61% de los fondos de cooperación bilateral para el desarrollo aportados por la India, a mucha distancia del Afganistán (9%), Sri Lanka (7%), Nepal (5%), Bangladesh (3%), Myanmar (2%) y las Maldivas (2%). Ha aumentado la cooperación con África, y en 2014 se asignó a ese continente la mayor parte de las nuevas líneas de crédito. Los principales sectores a los que se dirige la cooperación para el desarrollo aportada por la India son la salud, la educación, la energía (hidroeléctrica) y la tecnología de la información. En los últimos años, la India está impulsando decididamente la integración regional, principalmente mediante concesiones comerciales en el marco del Acuerdo de Libre Comercio de la ASEAN, de la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional y de la Zona de Libre Comercio del Asia Meridional. Además, la India está desempeñando un papel destacado en el fortalecimiento de la infraestructura regional existente y el apoyo para el desarrollo de los recursos humanos (ejercicio OCDE-OMC de vigilancia de la Ayuda para el Comercio, 2017, relato 24 de una experiencia concreta en el sector público).

En 2014, el Brasil, la Federación de Rusia, la India, China y Sudáfrica crearon el Nuevo Banco de Desarrollo para movilizar recursos destinados a proyectos de infraestructura y desarrollo sostenible, complementando las iniciativas de las instituciones financieras multilaterales y regionales para el crecimiento y el desarrollo en el mundo. En 2016 el Banco aprobó siete proyectos de inversión por un total de más de 1.500 millones de dólares EE.UU. De esos proyectos, más del 75% estaban dedicados a la infraestructura sostenible, principalmente a la generación de energías renovables.

## CONCLUSIONES

La conectividad digital puede contribuir a acelerar el logro de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Internet y las tecnologías conexas se pueden utilizar para reforzar el enfoque de alianzas previsto expresamente en el ODS 17. Sin embargo, el verdadero interés de las TIC para los ODS reside en su utilidad para lograr otros objetivos. Las tecnologías digitales pueden contribuir al logro de los ODS relacionados con el desarrollo de la infraestructura (Objetivo 9: construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación; y Objetivo 11: lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles). Los satélites, los drones y el Internet de los objetos pueden generar datos digitales muy precisos y georreferenciados sobre los asentamientos humanos y proporcionar la información necesaria para los proyectos de infraestructura que mejor se adaptan a las necesidades sociales y económicas. La infraestructura de TIC también puede contribuir a un suministro de energía más asequible e inclusiva, por ejemplo mediante sistemas domésticos tales como dispositivos autónomos o redes eléctricas a pequeña escala. Estas nuevas tecnologías contribuirán a garantizar el acceso a la energía para todos (Objetivo 7).

Además, las TIC ofrecen medios nuevos y más automatizados para el seguimiento y la evaluación de los avances hacia el logro de los ODS, posibilitando así que la adopción de decisiones tenga una base más empírica. Esta es la esencia de la “revolución de los datos” a la que exhortó el Grupo de Alto Nivel de Personas Eminentes en su informe de 2013. Algunos de los instrumentos que se utilizan para el seguimiento de los progresos hacia el logro de los ODS se basan en el uso de macrodatos. Sin embargo, para aprovechar plenamente los beneficios de la revolución de los datos se requiere una mejora simultánea de la capacidad estadística nacional. Las Naciones Unidas, la Unión Europea, el Banco Mundial y el Departamento para el Desarrollo Internacional del Reino Unido son las instituciones que más apoyan la creación de capacidad estadística.

Además, organizaciones tales como el Consorcio de Estadísticas para el Desarrollo en el Siglo XXI (PARIS21) desempeñan un papel importante en la coordinación de las iniciativas de los donantes. En 2016, más de 150 entidades importantes del sector de los datos convocaron la Alianza Mundial de Datos para el Desarrollo Sostenible a fin de ayudar a los países a poner la revolución de los datos al servicio del desarrollo.

No obstante, uno de los mayores obstáculos al uso productivo de las TIC para el desarrollo consiste en que los más pobres tropiezan con grandes dificultades para acceder a una conexión de Internet asequible y de calidad. El acceso no es solo una cuestión de infraestructura. También es necesario garantizar que los canales, los contenidos y el suministro de las comunicaciones digitales resulten pertinentes y comprensibles para los usuarios menos preparados.

Aunque los organismos donantes proporcionan relativamente poco apoyo financiero para el desarrollo de las TIC, cada vez es más frecuente que utilicen fondos de fomento en apoyo de los negocios digitales y que recurran a soluciones innovadoras para reducir la pobreza. Estos fondos ayudan a canalizar recursos financieros públicos hacia actividades comerciales que pueden repercutir positivamente en el desarrollo, pero que aún no tienen viabilidad comercial. Los organismos donantes consideran que estos fondos son un medio de concitar la participación del sector privado como socio directo -y, en particular, de las pequeñas y medianas empresas- sin crear distorsiones en el mercado. Los fondos se consideran instrumentos versátiles que reducen los riesgos y los costos de la inversión privada al tiempo que alientan al sector privado a innovar en pro del bien público.

Por ejemplo, TradeMark East Africa presta apoyo al fondo de fomento Logistics Innovation for Trade, que trata de promover soluciones innovadoras para la industria del transporte y la logística en África Oriental. Gracias a este apoyo, que permite compartir el riesgo, el fondo puede coinvertir en proyectos empresariales que otros inversores financieros consideran demasiado arriesgados. Entre los proyectos seleccionados recientemente se encuentra una plataforma en línea en la que distintas partes interesadas del sector del transporte y la logística pueden reunirse e intercambiar información. Además, ofrece a los usuarios la posibilidad de enviar solicitudes de transporte y facilitar presupuestos, formalizar los encargos y llevar a cabo el trabajo, gracias a una funcionalidad de seguimiento integral que incluye la manipulación, el seguro y el almacenaje, por ejemplo.

Aunque se ha asignado una cantidad considerable de financiación por medio de fondos de fomento, aún hay pocos datos sobre su eficacia y sus efectos a largo plazo en el desarrollo. Muchas veces las evaluaciones se han limitado a medir la eficiencia de las operaciones (los costos de gestión, el coeficiente de apalancamiento, etcétera) en lugar de sus efectos en el desarrollo. El éxito y los efectos sociales y ambientales de un fondo de fomento dependen de su adición (es decir, de que se atiendan a empresas que no tenían acceso a financiación comercial), de sus externalidades positivas (es decir, de que se seleccionen los proyectos con más potencial de desarrollo) y de sus efectos sistémicos (es decir, de sus efectos de demostración e imitación y creación de nuevos mercados).■

## FUENTES

- All-Party Parliamentary Group for Trade Out of Poverty (APPG-TOP) (2016), <http://tradeoutofpoverty.org> (consultado en febrero de 2017).
- Arndt, C., S. Jones y F. Tarp (2010), "Aid, Growth, And Development: Have We Come Full Circle?", *WIDER Working Paper* 2010/096, UNU-WIDER, Helsinki, <https://www.wider.unu.edu/publication/aid-growth-and-development-0>.
- ASEAN (2016), "Master Plan on ASEAN Connectivity 2025", secretaría de la ASEAN, Yakarta, Indonesia, <http://asean.org/storage/2016/09/Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity-20251.pdf>.
- Australia (2015), "Strategy for Australia's Aid for Trade Investments" Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, Canberra <https://dfat.gov.au/about-us/publications/Documents/strategy-for-australias-aid-for-trade-investments.pdf>.
- Australia (2016), "Global and Regional Perspectives: Situation Analysis Report", Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, Canberra, <http://dfat.gov.au/aid/how-we-measure-performance/ode/Documents/gearing-up-for-trade-situation-analysis.pdf>.
- BAfD (2013), "Connecting Africa: An Assessment of Progress Towards the Connect Africa Summit Goals", Banco Africano de Desarrollo, Abidjan 01, Côte d'Ivoire, [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Connecting\\_Africa\\_An\\_Assessment\\_of\\_Progress\\_Towards\\_the\\_Connect\\_Africa\\_Summit\\_Goals\\_-\\_Main\\_Report.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Connecting_Africa_An_Assessment_of_Progress_Towards_the_Connect_Africa_Summit_Goals_-_Main_Report.pdf).
- BAfD (2015), "Rail Infrastructure in Africa - Financing Policy Options", Banco Africano de Desarrollo, Abidjan 01, Côte d'Ivoire [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Events/ATFforum/Rail\\_Infrastructure\\_in\\_Africa\\_-\\_Financing\\_Policy\\_Options\\_-\\_AfDB.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Events/ATFforum/Rail_Infrastructure_in_Africa_-_Financing_Policy_Options_-_AfDB.pdf).
- Banco Mundial (2016), "Transformación a través de la infraestructura", actualización de la estrategia sobre infraestructura para 2012-2015, Grupo del Banco Mundial, Washington D.C.
- Banco Mundial (2017), base de datos sobre remesas personales recibidas, <http://data.worldbank.org/indicador/BX.TRF.PWKR.CD.DT> (consultada el 7 de abril de 2017).
- BAfD (2010), "Sustainable transport initiative operational plan", Banco Asiático de Desarrollo, Mandaluyong, Filipinas <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/31315/sustainable-transport-initiative.pdf>.
- Bielenberg, A., M. Kerlin, M. Roberts y J. Oppenheim (2016), *Financing Change: Mobilizing Private Sector Financing for Sustainable Infrastructure*, McKinsey and Company.
- Busse, M., R. Hoekstra y J. Königer (2012), "The Impact of Aid for Trade Facilitation on the Costs of Trading", *Kyklos*, volumen 65, páginas 143-163, DOI: [10.1111/j.1467-6435.2012.00531.x](https://doi.org/10.1111/j.1467-6435.2012.00531.x).
- Cali, M. y D. W. te Velde (2011), "Does Aid for Trade Really Improve Trade Performance?" *World Development*, Elsevier, volumen 39(5), páginas 725-740.
- Cirera, X., y L. A. Winters (2014), "Aid for Trade and Structural Transformation in Sub-Saharan Africa", *Commonwealth Trade Policy Discussion Papers*, N° 2015/01, secretaría del Commonwealth, Londres.
- Clemens, M., S. Radelet, R. Bhavnani y S. Bazzi (2012), "Counting Chickens when they Hatch: Timing and the Effects of Aid on Growth", *The Economic Journal*, volumen 122, N° 561, <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1468-0297.2011.02482.x/supinfo>.

Comisión Europea (2015), "EU-Africa Infrastructure Trust Fund 2015 Annual Report", Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Luxemburgo, [http://www.eu-africa-infrastructure-tf.net/attachments/Annual%20Reports/eu\\_africa\\_infrastructure\\_trust\\_fund\\_annual\\_report\\_2015\\_en.pdf](http://www.eu-africa-infrastructure-tf.net/attachments/Annual%20Reports/eu_africa_infrastructure_trust_fund_annual_report_2015_en.pdf).

De Melo, J., y L. Wagner (2015), "Aid For Trade as finance for the Poor", FERDI, Clermont-Ferrand.

DfID (2017), "Economic Development Strategy: prosperity, poverty and meeting global challenges", Departamento para el Desarrollo Internacional, Londres, [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/587374/DFID-Economic-Development-Strategy-2017.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/587374/DFID-Economic-Development-Strategy-2017.pdf).

Ferro, E., A. Portugal-Perez y J. Wilson (2012), "Aid to the Services Sector: Does it Affect Manufacturing Exports", documento preparado para el taller "Aid for Trade: What Have we Learnt? Which way Ahead?" FERDI/ITC, Ginebra.

Finlandia (2016), "Evaluation of Finland's Development Cooperation Country Strategies and Country Strategy Modality", Ministerio de Relaciones Exteriores, Helsinki, <http://formin.finland.fi/developmentpolicy/evaluations>.

FMI (2016), "Macroeconomic Prospects and Challenges in LIDCs", documento de política, Fondo Monetario Internacional, Washington, D.C.

Gavas, M., M. Geddes, I. Massa y D. W. te Velde (2011), *Aid for Trade and Blended Finance: OECD Aid for Trade Case Study*, [www.oecd.org/dataoecd/31/55/47722147.pdf](http://www.oecd.org/dataoecd/31/55/47722147.pdf).

German Development Institute (2009), "India's Development Cooperation - Opportunities and Challenges for International Development Cooperation", *Briefing Paper* 3/2009, GDI, Bonn, Alemania.

Ghimire, S., D. Mukherjee y E. Alvi, (2016), "Aid-for-Trade and Export Performance of Developing Countries Applied Econometrics and International Development", volumen 16-1.

GIZ (2015), *Aid for Trade Manual For greater results orientation in the field of trade*, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, Bonn, Alemania.

Heeks, R. (2009), "The ICT4D 2.0 Manifesto: Where Next for ICTs and International Development?" *Development Informatics Working Papers*, N° 42, Manchester, <https://www.oecd.org/ict/4d/43602651.pdf>.

Helble, M. C., C. L. Mann y J. S. Wilson (2012), "Aid-for-trade facilitation," *Review of World Economics* (Weltwirtschaftliches Archiv), Springer, volumen 148(2), páginas 357-376, junio.

Hudson, J. (2013), Promises kept, promises broken? The relationship between aid commitments and disbursements, *Review of Development Finance*, volumen 3, N° 3, julio a septiembre de 2013, páginas 109-120, <http://doi.org/10.1016/j.rdf.2013.08.001>.

Hynes, W. y P. Holden (2016), "What future for the Global Aid for Trade Initiative? Towards an assessment of its achievements and limitations", *Development Policy Review*, 34 (4), páginas 593-619.

IDS (2015), "Is China's Role in African Fragile States Exploitative or Developmental?", *IDS Policy Briefings*, N° 91, marzo de 2015, Institute of Development Studies, Brighton, Reino Unido.

IDS (2016), "China's Comprehensive Strategic and Cooperative Partnership with Africa", *IDS Policy Briefings*, N° 111, febrero de 2016, Institute of Development Studies, Brighton, Reino Unido.

ITF (2015), "Port Investment and Container Shipping Markets", OECD Publishing, París, DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789282107850-en>.

- JICA (2016), "Corridor Development Approach: Revitalize the region inclusively and bring strong sustainable economic growth for people"  
[https://www.jica.go.jp/english/publications/brochures/c8h0vm0000avs7w2-att/japan\\_brand\\_07.pdf](https://www.jica.go.jp/english/publications/brochures/c8h0vm0000avs7w2-att/japan_brand_07.pdf).
- Lehmacher, W., y V. Padilla (2015), "What can the New Silk Road do for global trade", *Financial Times*, Foro Económico Mundial, Ginebra, <https://www.weforum.org/agenda/2015/09/what-can-the-new-silk-road-do-for-global-trade/>.
- Martuscelli, A y L. Winters (2014), "Trade Liberalisation and Poverty: What have we learned in a decade?" Londres, CEPRI, [http://www.cepr.org/active/publications/discussion\\_papers/dp.php?dpno=9947](http://www.cepr.org/active/publications/discussion_papers/dp.php?dpno=9947).
- McKinsey Global Institute (2016), "Bridging Global Infrastructure Gaps", McKinsey & Company.
- Naciones Unidas (2002), Consenso de Monterrey de la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo, <http://www.un.org/esa/ffd/monterrey/MonterreyConsensus.pdf>.
- NEPAD (2016), Programa de Desarrollo de la Infraestructura en África (PIDA), Midrand, Sudáfrica, <http://www.nepad.org/programme/programme-infrastructure-development-africa-pida>.
- OCDE (2015), "Official Development Finance for Infrastructure Support By Multilateral and Bilateral Development Partners, Report To G20 Finance Ministers and Central Bank Governors", OECD Publishing, París, DOI: <http://www.oecd.org/g20/topics/development/Official-Development-Finance-for-Infrastructure.pdf>.
- OCDE (2017), "OECD-DAC Creditor Reporting System: aid activity", OECD International Development Statistics (base de datos), DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/data-00061-en>, (consultado el 7 de abril de 2017).
- OCDE-OMC (2013), "Aid for Trade in Action", OECD Publishing, París, DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264201453-en>.
- OCDE-OMC (2015), *Ejercicio de vigilancia de la ayuda para el comercio 2015*, relato 46 de una experiencia concreta en el sector público, [www.oecd.org/aidfortrade/casestories/CaseStory2015\\_46\\_Asian%20Development%20Bank\\_TransportandStorage.pdf](http://www.oecd.org/aidfortrade/casestories/CaseStory2015_46_Asian%20Development%20Bank_TransportandStorage.pdf).
- OCDE-OMC (2017), *Ejercicio de vigilancia de la ayuda para el comercio 2017* (cuestionarios), [www.oecd.org/aidfortrade/countryprofiles/](http://www.oecd.org/aidfortrade/countryprofiles/).
- Países Bajos (2015), "Aided trade: An evaluation of the Centre for the Promotion of Imports from Developing Countries (2005-2012)", Ministerio de Relaciones Exteriores, Departamento de Evaluación de Política y Operaciones, La Haya, Países Bajos, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/09/01/aided-trade>.
- Sachs, J. D., y G. Schmidt-Traub (2014), "Financing Sustainable Development: Implementing the SDGs through Effective Investment Strategies and Partnerships", Red de Soluciones de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, Nueva York.
- Tadesse B, E. Shukralla y B. Fayissa (2017), "Are bilateral and multilateral aid-for-trade complementary?", *World Economy*, 2017.
- te Velde, D. W. (2013), *Future Directions of Aid for Trade*, en *Assessing Aid for Trade; Effectiveness, Current Issues and Future Directions*, secretaría del Commonwealth, ODI, Londres.
- TMEA (2017), *Logistics innovation for Trade*, TradeMark East Africa, [www.trademarka.com/projects/logistics-innovation-for-trade-lift/](http://www.trademarka.com/projects/logistics-innovation-for-trade-lift/).
- Trebilcock, M., y M. Rosenstock (2015), "Infrastructure public-private partnerships in the developing world: Lessons from recent experience", *The Journal of Development Studies*, volumen 51(4), páginas 335-354, DOI: [10.1080/00220388.2014.959935](https://doi.org/10.1080/00220388.2014.959935).

UNCTAD (2011), "Informe sobre la Economía de la Información 2011 - ICTs as enabler for private sector development", publicaciones de las Naciones Unidas, Ginebra, [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ier2011\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ier2011_en.pdf).

USAID (2010), From Aid to Trade: Delivering Results, A Cross-Country Evaluation of USAID Trade Capacity Building, Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional, [http://pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PDAGR202.pdf](http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PDAGR202.pdf).

USAID (2014), "Powering a New Silk Road: Helping Connect Supply with Demand in South and Central Asia", Frontlines Afghanistan, noviembre y diciembre de 2014, Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional, [www.usaid.gov/news-information/frontlines/afghanistan/powering-new-silk-road-helping-connect-supply-demand-south](http://www.usaid.gov/news-information/frontlines/afghanistan/powering-new-silk-road-helping-connect-supply-demand-south).

Yhome, K., y R. R. Chaturvedy (2017), "Emerging Trans-Regional Corridors: South and Southeast Asia", Observer Research Foundation, Nueva Delhi.

## NOTAS

1. Las "otras corrientes oficiales" (OCO) son transacciones del sector oficial con países de la Lista de receptores de AOD del Comité de Asistencia para el Desarrollo que no cumplen las condiciones para ser consideradas AOD porque no están destinadas principalmente al desarrollo o porque su componente de donación es inferior al 25%.