



## Conseil économique et social

Distr. : Générale  
19 septembre 2011

Français  
Original : Anglais

### Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Comité des politiques macroéconomiques, de la réduction de la pauvreté et du développement inclusif

#### Deuxième session

Bangkok, 7-9 décembre 2011

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Problèmes concernant les pays ayant des besoins particuliers**

### Mise en œuvre du Programme d'Action d'Almaty pour les pays en développement sans littoral

#### Note du secrétariat

##### *Résumé*

La communauté internationale a décidé d'apporter une aide aux pays en développement sans littoral en appliquant le Programme d'action d'Almaty : Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral dans un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport de transit pour les pays en développement sans littoral et de transit. La CESAP a entrepris plusieurs activités en faveur des 12 pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique, notamment le Dialogue de politique générale de haut niveau pour l'Asie et le Pacifique sur l'application du Programme d'action d'Almaty et l'élimination des autres écarts de développement présents dans les pays en développement sans littoral, organisé conjointement avec le Gouvernement mongol, qui s'est tenu à Oulan-Bator du 12 au 14 avril 2011. Le principal résultat du Dialogue a été la Déclaration d'Oulan-Bator, portée à l'attention de la Commission à sa soixante-septième session (voir la résolution 67/1 de la Commission).

L'examen final du Programme d'action d'Almaty doit avoir lieu en 2013. Pour être efficace, il exigera une attention considérable et soutenue de la part de toutes les parties prenantes, gouvernements, organisations internationales et partenaires de développement. Afin d'aider les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique à se préparer pour l'examen final complet du Programme d'action d'Almaty, le présent document suggère un certain nombre de mesures prioritaires.

Le Comité voudra peut-être examiner le présent document et, dans l'intérêt d'un examen complet et approfondi, recommander des mesures de coopération régionale entre les parties prenantes au Programme d'action d'Almaty dans la région de l'Asie et du Pacifique.

## Table des matières

	Page
I. Introduction.....	2
II. Domaines prioritaires dans le Programme d'action d'Almaty.....	3
A. Priorité 1. Problèmes fondamentaux liés aux politiques du transit.....	3
B. Priorité 2. Développement et entretien des infrastructures .....	4
C. Priorité 3. Facilitation du commerce international et du commerce intérieur .....	4
D. Priorité 4. Mesures d'appui internationales .....	5
III. Problèmes et options de politique générale : un regard d'avenir.....	6
A. Promouvoir une croissance plus inclusive et s'adapter aux déséquilibres mondiaux.....	6
B. Réduire les déséquilibres sociaux et combler les écarts d'infrastructure .....	7
C. Assurer l'accès de tous aux services financiers .....	8
IV. Conclusions.....	9

## I. Introduction

1. L'ONU considère comme hautement prioritaires les 12 pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique.<sup>1</sup> La communauté internationale a mobilisé un appui à leur intention à travers l'application du Programme d'action d'Almaty : Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral par un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport de transit entre les pays en développement sans littoral et de transit.<sup>2</sup> Le Programme d'action cherche à établir un nouveau cadre mondial pour créer des systèmes de transport de transit efficaces dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit. Ses objectifs sont les suivants : a) garantir l'accès à la mer et depuis la mer par tous les modes de transport ; b) réduire les coûts et améliorer les services pour rendre les exportations plus compétitives ; c) réduire les coûts à la livraison des importations ; d) régler les problèmes des retards et des aléas sur les itinéraires commerciaux ; e) créer des réseaux nationaux adéquats ; f) réduire les pertes, les dommages et les avaries en cours de transport ; g) favoriser l'expansion des exportations ; h) améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des personnes dans les couloirs de transport.

2. L'examen final du Programme d'action d'Almaty doit avoir lieu en 2013. Pour être efficace il exigera une attention considérable et soutenue de la part de toutes les parties prenantes, gouvernements, organisations internationales et partenaires de développement. À cette fin, le Dialogue de politique générale de haut niveau pour l'Asie et le Pacifique sur l'application du Programme d'action

---

1 Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bhoutan, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Népal, Ouzbékistan, République démocratique populaire lao, Tadjikistan et Turkménistan.

2 *Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), Annexe I.*

d'Almaty et l'élimination des autres écarts de développement présents dans les pays en développement sans littoral, organisé conjointement par le secrétariat de la CESAP et le Gouvernement mongol, s'est tenu à Oulan-Bator du 12 au 14 avril 2011. Le principal résultat du Dialogue a été la Déclaration d'Oulan-Bator (E/ESCAP/67/22, annexe), portée à l'attention de la Commission à sa soixante-septième session. La Commission, dans sa résolution 67/1, intitulée « Déclaration d'Oulan-Bator : Document final de la Concertation Asie-Pacifique de haut niveau sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et les écarts de développement dont souffrent les pays en développement sans littoral », a notamment prié la Secrétaire exécutive d'aider les pays en développement sans littoral de la région Asie-Pacifique, en coopération avec les autres entités internationales pertinentes, à appliquer les recommandations de la Déclaration d'Oulan-Bator et de fournir, en collaboration avec les organisations internationales pertinentes, l'aide nécessaire aux pays en développement sans littoral de la région Asie-Pacifique durant l'examen final du Programme d'action d'Almaty.

3. Afin d'aider les pays en développement d'Asie et du Pacifique à se préparer pour l'examen final du Programme d'action d'Almaty, le présent document propose des suggestions au sujet des mesures prioritaires.

## **II. Domaines prioritaires dans le Programme d'action d'Almaty**

4. Le degré d'avancement dans l'application du Programme d'action par les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique a été évalué à la réunion d'examen à mi-parcours tenue en 2008.<sup>3</sup> Le récent Dialogue de politique générale de haut niveau qui s'est déroulé à Oulan-Bator a pris note de l'action entreprise aux niveaux national, sous-régional et régional. Les participants ont constaté que les pays en développement sans littoral continuaient à rencontrer des difficultés pour s'intégrer à l'économie mondiale. Ils ont estimé qu'il fallait accélérer et renforcer le processus d'application du Programme d'action. Les sections ci-dessous décrivent les progrès accomplis dans les domaines prioritaires du Programme d'action et indiquent, le cas échéant, des mesures qui pourraient être prises.

### **A. Priorité 1 Problèmes fondamentaux liés aux politiques du transit**

5. Depuis l'examen à mi-parcours de l'application du Programme d'action, les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique ont progressé dans les domaines de l'accession aux conventions internationales, des accords sous-régionaux, de la coordination nationale et de l'utilisation des outils et de la technologie permettant de suivre et d'améliorer la facilitation du transport et le franchissement des frontières. Les conventions internationales procurent des cadres pour harmoniser et simplifier les formalités et les procédures. La Commission en a recommandé sept dans sa résolution 48/11 adoptée le 23 avril 1992 sur les modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation. Le Kirghizistan et l'Ouzbékistan ont accédé à la totalité de ces instruments ; le Bhoutan et le Népal n'ont accédé à aucun. Les accords sous-régionaux concernant la facilitation du transport jouent un rôle central dans

<sup>3</sup> Voir la résolution 63/2 de l'Assemblée générale.

la connectivité sous-régionale. Des progrès ont été constatés dans l'établissement d'accords sous-régionaux. Les États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai, dont le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan, ont accéléré les négociations sur les annexes à l'Accord entre les gouvernements des États membres de l'Organisation de coopération et de Shanghai sur la facilitation du transport routier international.<sup>4</sup> Cet accord éliminera effectivement les obstacles non matériels au commerce, facilitera la circulation efficace des véhicules et des marchandises, utilisera le potentiel existant de transport de transit et développera davantage l'infrastructure de transport. En juin 2009, les ministres des transports de la Thaïlande, de la République démocratique populaire lao et du Viet Nam ont inauguré officiellement les opérations trilatérales de franchissement des frontières pour les transports terrestres le long du couloir économique Est-Ouest à Mukdahan (Thaïlande), Savannakhet (République démocratique populaire lao) et Lao Bao (Viet Nam). L'accord sous-régional conclu à cette fin a créé des possibilités nouvelles de transport et de commerce internationaux pour la République démocratique populaire lao.

## **B. Priorité 2 Développement et entretien des infrastructures**

6. L'intégration des réseaux régionaux de transport en Asie nécessite le plein développement de toutes les liaisons de transport, qu'il s'agisse du chemin de fer, des routes ou des voies fluviales, et des installations de jonction, dont les ports maritimes, les ports secs et les interfaces intermodales. Parmi les équipements de transport, les ports maritimes se sont développés rapidement et un bon nombre de grands ports maritimes sont apparus dans la région. Sur les 30 premiers ports à conteneurs dans le monde, 19 se trouvent en Asie. À la suite de l'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie<sup>5</sup> et de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique,<sup>6</sup> les réseaux d'infrastructures de transport correspondants ont été établis. Ils comprennent 142 000 km de routes et 114 200 km de voies ferrées et faisaient partie du projet sur le développement des infrastructures de transport terrestre en Asie.

7. Ces deux réseaux, leurs voies routières et lignes ferroviaires de desserte et les ports de la région ont contribué substantiellement au développement des économies de la région et renforcé leur compétitivité en donnant accès aux marchés existants, en ouvrant des marchés nouveaux et en favorisant l'intégration économique.

## **C. Priorité 3 Facilitation du commerce international et du commerce intérieur**

8. En dépit d'un certain progrès dans l'intégration des pays en développement sans littoral au système commercial international, plusieurs de ces pays ne sont toujours pas membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). De même, la conclusion d'un certain nombre d'accords commerciaux préférentiels n'a pas abouti à la concrétisation satisfaisante des possibilités

4 Les négociations sur l'accord principal ont été conclues à Issyk-Kul (Kirghizistan) en juin 2008.

5 Nations Unies, *Recueil des traités*, Vol. 2323, Numéro 41607. L'Accord, qui est entré en vigueur le 4 juillet 2005, compte aujourd'hui 28 parties dont des pays en développement sans littoral.

6 Nations Unies, *Recueil des traités*, Numéro 46171. L'Accord, qui est entré en vigueur le 11 juin 2009, a été signé par 22 États membres dont 15 sont devenus parties.

d'élargissement de l'accès aux marchés et de création de nouveaux courants commerciaux Sud-Sud pour les pays en développement sans littoral. Outre une réforme institutionnelle dans les pays mêmes, une action est nécessaire sur le plan multilatéral pour faciliter l'octroi de conditions favorables au développement en cas d'accession des pays en développement sans littoral à l'OMC, particulièrement pour les aider à supporter les inévitables coûts d'ajustement. Sur les 12 pays en développement sans littoral de la région, seuls l'Arménie, le Kirghizistan, la Mongolie et le Népal sont membres de l'OMC. À une exception près, tous les autres pays ont le statut d'observateur à l'OMC et ont engagé le processus de négociation en vue de leur accession.

9. Bien que la plupart des pays en développement sans littoral aient réformé leur dispositif de facilitation du commerce en simplifiant les réglementations, les procédures et la documentation, des efforts supplémentaires s'imposent dans les quatre domaines suivants : a) l'harmonisation avec les conventions et les normes internationales des règlements, des procédures et des documents applicables aux importations, aux exportations et au transit ; b) la création d'un cadre institutionnel efficace pour l'application des mesures de facilitation du commerce, ou le renforcement du cadre existant ; c) la modernisation des systèmes d'information douanière par l'adoption d'un mécanisme d'évaluation des risques et d'information avancée sur les marchandises ; d) le renforcement de la coopération entre les pays voisins par une harmonisation des réglementations du commerce et la création de postes-frontières conjoints autant que possible ou l'harmonisation des heures d'ouverture des postes-frontières adjacents, comme le prévoit la Convention internationale de la Commission économique pour l'Europe (CEE) sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.<sup>7</sup> D'après les indicateurs du commerce international, les pays en développement les moins avancés de la région ont fait, en général, des progrès modérés dans leurs résultats commerciaux depuis l'examen à mi-parcours de l'application du Programme d'action

#### **D. Priorité 4**

##### **Mesures d'appui internationales**

10. La responsabilité primordiale d'appliquer le Programme d'action incombe aux pays en développement sans littoral mais le Programme d'action n'en reconnaît pas moins le rôle des partenaires de développement comme sources d'assistance. La communauté internationale a pour mandat d'œuvrer collectivement dans des domaines précis liés au transit de base, à l'infrastructure et à la facilitation du transport, du commerce international et du commerce intérieur. Il faut chercher davantage à mobiliser un surcroît d'aide publique au développement (APD) et à obtenir les ressources financières et techniques indispensables pour entreprendre les activités prévues suivant les différentes priorités.

11. Le montant d'APD reçu par 31 pays en développement sans littoral est passé de 12 milliards de dollars des États-Unis en 2003 à 18,6 milliards de dollars en 2007 mais la part recueillie par les pays en développement sans littoral d'Asie du Pacifique a diminué et très peu de pays donateurs ont atteint l'objectif d'une contribution à l'APD égale à 0,7 % de leur produit national brut. Pour beaucoup de pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique, l'APD reste la principale source de financement externe. Ainsi, en pourcentage de la

<sup>7</sup> Voir ECE/TRANS/55/Rev.1.

formation brute de capital, l'aide a représenté entre 12 % et 14 % au Kirghizistan, au Népal, en République démocratique populaire lao et au Tadjikistan en 2007. De nombreux pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique reçoivent une assistance à travers la coopération Sud-Sud, les principaux donateurs étant la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde, surtout au bénéfice de leurs voisins. La Chine et l'Inde aident à construire des routes, des ponts et des centrales hydroélectriques au Bhoutan, au Népal et en République démocratique populaire lao.

### **III. Problèmes et options de politique générale : un regard d'avenir**

12. Pour les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique le problème primordial est de réduire la pauvreté et d'améliorer la qualité de vie de leurs habitants. Cette tâche nécessite des mesures de renforcement de la protection sociale et une attention centrée sur l'agriculture et le développement rural et sur l'accès de tous aux services financiers. La persistance des bas revenus par habitant dans les pays en développement sans littoral crée une situation sans issue où les grands investissements dans les transports ne parviennent pas à être économiquement viables à cause de la faible demande de services de transport et à cause également de l'insuffisance des infrastructures qui restreint l'activité économique. Ils génèrent donc des recettes trop modestes pour financer des investissements dans les secteurs sociaux.

13. Les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique ont traversé la crise économique mondiale sans trop de dommages grâce à des politiques prudentes adoptées en temps voulu et privilégiant les réactions de court terme aux chocs extérieurs. Pour soutenir l'élan de la croissance, il leur faut trouver de nouvelles sources de demande, principalement en rééquilibrant leur économie en faveur d'une plus forte consommation intérieure et régionale. Plus précisément, ces pays doivent chercher à remédier à plusieurs grands déséquilibres caractéristiques de leur modèle de croissance économique.

#### **A. Promouvoir une croissance plus inclusive et s'adapter aux déséquilibres mondiaux**

14. Il est improbable que la demande d'importations des pays développés joue encore le rôle qui a été le sien au cours des 10 dernières années. Les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique devront donc trouver de nouveaux moteurs de croissance pour compenser la réduction prévue de la demande des marchés d'exportation traditionnels. Chaque pays en développement sans littoral devra considérer ses propres besoins, éliminer ses propres contraintes et exploiter les possibilités de fortifier la croissance et d'atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement.

15. Pour renforcer leur résistance, les pays devront dépenser davantage pour les services sociaux de base, la protection sociale et l'infrastructure de base, tout en prenant des mesures de soutien des revenus de la population pauvre. Il est essentiel de promouvoir le commerce et les flux d'investissements intrarégionaux au bénéfice des pays en développement sans littoral. Des mesures sont nécessaires aussi pour soutenir l'intégration des marchés, l'abaissement des obstacles tarifaires et non tarifaires, les investissements dans l'infrastructure

physique, la création de réseaux de transport et de plateformes d'information robustes et l'adoption de réglementations mieux adaptées.

16. Les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique doivent mettre en évidence les avantages d'un couplage de l'aide et du commerce, particulièrement en développant l'infrastructure de commerce et de transport et en appliquant des mesures de facilitation du commerce. Il faudrait à cette fin que ces pays aient une présence plus affirmée dans l'initiative Aide pour le commerce, ce qui entraînerait une intégration systématique du commerce dans leur stratégie nationale de développement. Il est capital, pour eux, de modifier délibérément leur modèle de croissance pour le rendre plus inclusif et permettre ainsi un partage plus équitable des fruits de la croissance.

## **B. Réduire les déséquilibres sociaux et combler les écarts d'infrastructure**

17. Les déséquilibres sociaux sont une des caractéristiques des pays en développement sans littoral où la grande majorité de la population vit en dessous du seuil de pauvreté de 1,25 dollars par jour. La réduction de la pauvreté et un partage équitable de la prospérité économique sont donc des tâches importantes pour atténuer les déséquilibres sociaux dans ces pays. En outre, la masse de population pauvre représente potentiellement des marchés considérables dans ces pays s'ils parviennent à créer un surcroît de demande, particulièrement par des investissements sociaux et dans l'infrastructure qui procurent des emplois et d'autres possibilités d'activités rémunératrices pour les pauvres

18. L'insuffisance des équipements collectifs dans les pays en développement sans littoral bride la contribution de ces équipements à la croissance économique. Un développement équilibré et inclusif dans ces pays a donc pour condition nécessaire le comblement des écarts d'infrastructure. Les volumes de ressources indispensables pour ainsi combler ou même simplement réduire ces écarts sont considérables et nécessitent des mécanismes de financement appropriés.

19. Le manque de qualité de l'infrastructure dans les pays en développement sans littoral nuit disproportionnellement aux pauvres et aux populations rurales, à cause des différences marquées de qualité des infrastructures entre les villes et les campagnes. Comme la fourniture de la plupart des équipements d'infrastructure liés aux objectifs du Millénaire pour le développement relève essentiellement du secteur public, les pays doivent accorder une attention prioritaire à la mobilisation des ressources financières, à la réalisation effective des travaux de réparation et d'entretien, aux réformes de l'exercice des responsabilités publiques et aux activités qui tendent à accroître les capacités, à améliorer la coordination et à mieux tenir compte de l'impact sur l'environnement et des répercussions des changements climatiques.

20. Il est particulièrement important pour les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique de saisir les possibilités d'améliorer l'infrastructure aux niveaux régional et sous-régional. Dans ces pays, l'amélioration de la connectivité aurait notamment comme avantage le plus immédiat un renforcement de l'intégration transnationale des zones frontalières contiguës qui figurent souvent parmi les régions les plus isolées et les plus pauvres des différents pays. Pour produire les avantages optimums, l'établissement de liaisons physiques entre les pays doit s'accompagner d'une harmonisation des normes,

notamment pour la signalisation sur les réseaux ferroviaires et pour la réglementation douanière.

### **C. Assurer l'accès de tous aux services financiers**

21. Dans ces pays, l'accès universel aux services financiers se heurte à des obstacles du côté de la demande comme du côté de l'offre. En général, les établissements de financement du développement et les établissements de microfinance réussissent mieux à étendre leurs services aux pauvres et aux micro-entreprises et petites entreprises. De plus, les réseaux publics qui utilisent les technologies, comme les services postaux, les entreprises de télécommunications et l'Internet, offrent de vastes possibilités de réaliser l'inclusivité financière. Il est également important que les réglementations en vigueur encouragent la diversité dans l'offre des services financiers afin d'élargir les choix mis à la portée des populations pauvres.

22. Compte tenu de l'évolution qui se dessine, les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique doivent s'intégrer davantage régionalement pour créer une croissance inclusive et durable rapide. Afin de stimuler l'intégration économique régionale, les pays doivent remédier à toute une série d'insuffisances dans l'infrastructure institutionnelle et matérielle et modifier en conséquence l'orientation des politiques publiques. Des mesures concertées sont donc nécessaires pour établir un cadre plus large d'intégration économique au niveau régional, capable de procurer des avantages économiques et sociaux équitables aux pays en développement sans littoral, d'étendre les réseaux régionaux de transport et d'améliorer la facilitation du commerce et de renforcer la connectivité par une plus large utilisation des technologies de l'information et des communications.

23. Les ressources extérieures comme l'APD jouent un rôle central pour soutenir le développement économique et le progrès social dans ces pays, particulièrement pour les investissements dans les services de base comme la distribution de l'eau, l'assainissement, l'énergie, les transports, le logement, la santé et l'éducation. Ces ressources peuvent aussi servir à augmenter les capacités de production, à promouvoir l'investissement étranger direct et le commerce, à adapter les innovations technologiques, à favoriser l'égalité entre les sexes, à assurer la sécurité alimentaire et à réduire la pauvreté monétaire. Il est important aussi d'améliorer la qualité de l'aide et d'amplifier son effet de développement en s'appuyant sur les principes fondamentaux de l'appropriation par le pays, de l'harmonisation et de la gestion tournée vers les résultats.

24. La coopération régionale et la coordination des politiques peuvent être élargies par la mise en commun de l'information et des enseignements tirés de l'expérience. Il est possible aussi de prendre des mesures coordonnées d'importance essentielle pour obtenir des avantages qu'aucun pays en développement sans littoral ne peut s'assurer par lui-même. Les mécanismes de coopération régionale existants peuvent être renforcés pour aider les pays à affronter collectivement les événements défavorables comme la récente crise financière mondiale. La coopération pour le développement dans le cadre des régions et entre les régions afin de développer les marchés régionaux et les capacités intérieures de production est une voie à explorer. Les domaines à considérer peuvent comprendre des actions prioritaires comme le développement de marchés nouveaux, les transferts de technologie et les moyens d'attirer l'investissement étranger direct. Il faut aussi que les pays en développement sans

littoral conçoivent l'atténuation des effets des changements climatiques et la réduction de la vulnérabilité environnementale comme des occasions de développement dans le cadre régional. Si nécessaire, il est possible de créer des structures nouvelles et d'établir des organes intergouvernementaux régionaux et sous-régionaux pour suivre les résultats atteints dans l'élargissement et la revitalisation de la coopération et de l'intégration économique régionales. Les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique devraient renforcer la coopération Sud-Sud et chercher à obtenir des conditions spéciales chaque fois que possible, à l'instar du traitement spécial et différentiel en matière de commerce et dans d'autres domaines.

#### IV. Conclusions

25. Malgré des progrès notables dans plusieurs domaines, les pays en développement sans littoral sont toujours confrontés à des difficultés et des écarts de développement considérables. L'harmonisation des régimes juridiques, l'adoption d'une approche intégrée de la facilitation du commerce et des transports et l'élimination des entraves physiques et non physiques du transport, la création des liens manquants, la promotion du transport intermodal, le développement de couloirs de transport et de services logistiques intégrés et la mobilisation des ressources internes et externes sont quelques-unes des tâches qui s'imposent encore aux pays en développement sans littoral.

26. Plusieurs autres difficultés nuisent aux efforts de développement de ces pays, notamment pour atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement. Le climat a changé depuis l'examen à mi-parcours du Programme d'action entrepris en 2008.<sup>8</sup> La crise des produits alimentaires, la crise des combustibles et la crise économique et financière ont mis clairement en évidence la sensibilité des pays en développement sans littoral aux chocs externes. La crise financière a atteint ces pays par différents mécanismes dont le commerce des biens et services, l'investissement étranger direct, les envois de fonds des travailleurs à l'étranger, l'aide publique au développement et les marchés financiers. En conséquence, l'emploi, les entrées de capitaux et les recettes publiques se sont contractés, limitant les moyens d'action politique utilisables pour obvier aux répercussions négatives sur le développement. La hausse des prix des produits alimentaires et de l'énergie réapparaît comme une préoccupation sérieuse dans une grande partie de la région d'Asie et du Pacifique. Les pays en développement sans littoral comptent parmi les plus exposés aux conséquences de ces mouvements de hausse.

27. Le Comité voudra peut-être recommander des mesures dans l'intérêt d'un examen final complet et approfondi du Programme d'action d'Almaty.

---

<sup>8</sup> Voir la résolution 63/228 adoptée par l'Assemblée générale le 19 décembre 2008.