



# Asamblea General

Distr. general  
22 de agosto de 2005  
Español  
Original: inglés

---

## Sexagésimo período de sesiones

Tema 57 b) del programa provisional\*

**Grupos de países en situaciones especiales: medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral: resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de países donantes y de las instituciones financieras internacionales sobre la cooperación en materia de transporte de tránsito**

## **Aplicación del Programa de Acción de Almaty: atención a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito**

### **Informe del Secretario General**

#### *Resumen*

Este informe se presenta de conformidad con la resolución 59/245 de la Asamblea General, de 22 de diciembre de 2004, en la que la Asamblea pedía al Secretario General que le presentase en su sexagésimo período de sesiones un informe sobre los progresos realizados en la aplicación del Programa de Acción de Almaty: atención a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. A este respecto, la Secretaría de las Naciones Unidas pidió a los Estados Miembros, a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y a otras organizaciones internacionales competentes que le facilitase información sobre las actividades llevadas a cabo en aplicación del Programa de Acción de Almaty. El informe ofrece una reseña de las actividades llevadas a cabo por los diferentes interesados sobre la base de la información recibida.

\* A/60/150.



## I. Introducción

1. Los países en desarrollo sin litoral se encuentran en general entre los países en desarrollo más pobres, con las tasas más bajas de crecimiento y de desarrollo social (véase el cuadro 1). La tasa de crecimiento del producto interno bruto (PIB) per cápita de los países en desarrollo sin litoral, como grupo, se redujo de un 2,2% a un 1,5% (promedio ponderado según el tamaño de la población) en 2003, en comparación con 2002 (véase el cuadro 2). El bajo rendimiento de las inversiones y la lentitud de crecimiento de las exportaciones en los países en desarrollo sin litoral han sido las principales causas de que se acumulara una deuda exterior insostenible, con una relación entre deuda exterior y exportaciones del 221%, y una relación entre deuda exterior y PIB del 67% en 2003, frente a unas relaciones del 106% y el 36%, respectivamente para los países en desarrollo en su conjunto (véanse los cuadros 3 y 4). El hecho de que, a mediados de marzo de 2005, seis países en desarrollo sin litoral se encontrasen en el punto de culminación y cuatro en el punto de decisión de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional (FMI), hacía que estos países reunieran los requisitos para reducir la carga de su deuda. En 2003, 31 países en desarrollo sin litoral recibieron en total unos 8.000 millones de dólares en inversión extranjera directa (IED) o sea un 1,4% de las inversiones mundiales totales. Sin embargo, debe advertirse que más del 65% de las inversiones totales en países en desarrollo sin litoral se dirigieron a Azerbaiyán y Kazajstán, países ricos en recursos energéticos (los cuadros 5 y 6 facilitan datos sobre la estructura de las exportaciones, por categoría principal de productos y por principal región de destino, respectivamente, de los países en desarrollo sin litoral).

2. Los débiles resultados económicos de los países en desarrollo sin litoral reflejan el impacto directo e indirecto de los factores geográficos sobre variables macroeconómicas clave. Su comercio marítimo depende inevitablemente del tránsito a través de otros países. Los cruces fronterizos adicionales y las grandes distancias desde los principales mercados, junto con unos procedimientos complicados y una infraestructura inadecuada, aumentan sustancialmente los gastos totales de los servicios de transporte y reducen la ventaja competitiva de los países en desarrollo sin litoral. Por ejemplo, las cifras facilitadas por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) muestran que en 2001, los gastos totales de transporte de carga de los países sin litoral de África, como porcentaje del valor de sus importaciones fue de 20,7%, una cifra que es cuatro veces más elevada que el promedio correspondiente a los países desarrollados (5,1%) y casi el doble que el promedio correspondiente a los países en desarrollo de África (12,7%). El informe del Proyecto del Milenio de las Naciones Unidas titulado *Invertir en el desarrollo: un plan práctico para alcanzar los objetivos de desarrollo del Milenio*<sup>1</sup>, llegó a la conclusión de que la situación geográfica aumentaba las probabilidades de convertirse en una trampa de pobreza.

**Cuadro 1**  
**Indicadores seleccionados de desarrollo para los países en desarrollo sin litoral – datos del último año disponible**

<i>País</i>	<i>Superficie (en miles de km<sup>2</sup>)</i>	<i>Población (millones)</i>	<i>Esperanza de vida al nacer (años)</i>	<i>Población urbana (porcen- taje del total)</i>	<i>Caminos, red total (km)</i>	<i>Caminos pavimen- tados (porcen- taje de la red total)</i>	<i>Líneas de ferrocarril (total en kilómetros)</i>	<i>Salidas de aviones</i>	<i>Transporte aéreo, carga (millones de tone- ladas por kilómetro)</i>	<i>Transporte aéreo, pasajeros</i>	<i>Vías de navegación interior (km)</i>	<i>Oleoductos (km)</i>
Afganistán	652,1	..	..	..	21 000	13,3	..	3 400	7,8	149 700	1 200	387
Armenia	29,8	3,1	75	67	8 431	96,8	711	3 800	5,0	366 600	..	1 871
Azerbaiyán	86,6	8,2	65	52	28 030	92,4	2 122	9 200	67,1	683 700	..	5 969
Bhután	47,0	0,9	64	8	4 007	60,7	..	1 900	0,2	36 400	..	..
Bolivia	1 098,6	8,8	64	64	60 282	6,6	3 698	28 900	24,5	1 768 300	10 000	9 200
Botswana	581,7	1,7	38	50	10 217	55	888	7 500	0,3	183 200	..	..
Burkina Faso	274,0	12,1	43	18	12 506	16	622	1 300	0,0	54 500	..	..
Burundi	27,8	7,2	42	10	14 480	..	..	1 400	..	..	..	..
Chad	1 284,0	8,6	48	25	33 400	0,8	..	700	7,4	46 400	..	205
Etiopía	1 104,3	68,6	42	17	33 297	12	681	27 200	93,5	1 147 300	..	..
ex República Yugoslava de Macedonia	25,7	2,1	74	60	8 684	63,8	699	2 300	0,1	201 000	..	388
Kazajstán	2 724,9	14,9	61	56	82 980	93,9	13 597	19 600	20,8	1 009 700	4 000	21 733
Kirguistán	199,9	5,1	65	34	18 500	91,1	417	4 800	4,8	205 600	600	380
Lesotho	30,4	1,8	37	30	5 940	18,3	..	200	..	..	..	..
Malawi	118,5	11,0	38	16	28 400	18,5	797	4 900	1,2	108 900	700	..
Mali	1 240,2	11,7	41	32	15 100	12,1	733	700	7,4	46 400	1 815	..
Mongolia	1 566,5	2,5	66	57	49 250	3,5	1 810	7 400	7,6	294 900	580	..
Nepal	147,2	24,7	60	13	15 308	30,8	59	13 000	18,9	625 400	..	..
Niger	1 267,0	11,8	46	22	10 100	7,9	..	700	7,4	46 400	300	..
Paraguay	406,8	5,6	71	58	29 500	50,8	441	10 800	0,0	313 000	3 100	..
República Centroafricana	623,0	3,9	42	43	23 810	2,7	..	700	7,4	46 400	2 800	..
República de Moldova	33,8	4,2	64	42	12 719	86,3	1 120	4 300	0,5	179 100	424	606
República Democrática Popular Lao	236,8	5,7	55	21	21 716	44,5	..	7 100	1,9	218 700	4 600	540
Rwanda	26,3	8,4	40	7	12 000	8,3	..	..	..	..	..	..
Swazilandia	17,4	1,1	43	27	3 107	..	301	2 400	0,3	89 500 000	..	..
Tayikistán	143,1	6,3	66	28	27 767	82,7	617	7 200	6,8	412 700	200	579
Turkmenistán	488,1	4,9	64	45	24 000	81,2	2 523	24 500	13,6	1 411 900	1 300	7 944
Uganda	241,0	25,3	43	15	27 000	6,7	259	300	23,4	39 700	300	..
Uzbekistán	447,4	25,6	67	37	81 600	87,3	4 126	22 300	71,0	1 465 800	1 100	10 051
Zambia	752,6	10,4	36	40	91 440	22	1 273	5 200	0,0	51 000	2 250	771
Zimbabwe	390,8	13,1	39	37	18 338	47,4	3 077	4 000	18,5	200 900	..	261
<b>Total países en desarrollo sin litoral</b>	<b>16 313,3</b>	<b>319,1</b>	<b>49</b>	<b>28</b>	<b>832 909</b>	<b>42,3</b>	<b>40 571</b>	<b>219 100</b>	<b>379,7</b>	<b>10 978,300</b>	<b>35 269</b>	<b>60 885</b>

*Fuente:* Banco Mundial, *Indicadores de Desarrollo del Banco Mundial, 2005*; y Agencia Central de Inteligencia (CIA), *Estadísticas Mundiales, 2005* (oleoductos y vías de navegación interior).

*Nota:* Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos.

**Cuadro 2**  
**PIB per cápita, crecimiento del PIB per cápita e inversión extranjera directa, países en desarrollo sin litoral y de tránsito y países en desarrollo sin litoral en su conjunto, 2000-2003**

País	PIB per cápita (dólares EE.UU.)				Crecimiento del PIB per cápita (porcentaje anual)				Inversión extranjera directa (millones de dólares EE.UU.)			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Afganistán	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Armenia	614	678	773	884	7,1	10,5	13,9	14,4	124	88	150	155
Azerbaiyán	655	714	784	865	10,2	9,1	9,7	10,4	130	227	1 392	3 285
Bhután	606	630	654	680	3,9	4,0	3,8	3,9	..	..	..	..
Bolivia	1 009	1 004	1 012	1 017	0,3	-0,4	0,8	0,5	822	832	1 044	160
Botswana	3 135	3 260	3 372	3 532	5,8	4,0	3,4	4,8	57	31	405	86
Burkina Faso	231	238	243	253	-0,9	3,3	1,9	4,1	23	8	9	11
Burundi	100	101	103	100	-2,8	1,3	2,5	-3,1	12	..	..	..
Chad	177	189	201	218	-3,6	6,7	6,7	8,2	116	453	1 030	837
Etiopía	102	108	109	102	3,5	6,4	0,5	-5,6	135	20	75	60
ex República Yugoslava de Macedonia	1 770	1 683	1 695	1 740	4,1	-4,9	0,7	2,7	175	442	78	95
Kazajstán	1 215	1 393	1 533	1 673	11,5	14,6	10,1	9,2	1 283	2 835	2 590	2 068
Kirguistán	279	291	288	305	4,4	4,5	-1,0	5,7	-2	5	5	25
Lesotho	493	504	518	530	0,3	2,2	2,9	2,4	31	28	27	42
Malawi	166	154	154	157	-1,0	-6,9	-0,3	2,3	26	19	6	23
Malí	223	245	249	258	0,8	9,4	1,9	3,5	78	104	102	129
Mongolia	395	395	406	424	0,2	0,1	2,9	4,3	54	43	78	132
Nepal	238	246	239	241	3,6	3,1	-2,8	0,8	..	21	2	30
Níger	167	174	174	178	-4,6	3,8	-0,1	2,3	9	26	8	31
Paraguay	1 465	1 471	1 405	1 407	-2,5	0,4	-4,4	0,1	104	85	11	82
República Centroafricana	256	257	251	229	1,1	0,2	-2,2	-8,8	..	5	6	4
República de Moldova	301	320	346	370	2,3	6,3	8,2	6,7	134	146	117	58
República Democrática Popular Lao	324	335	343	352	3,4	3,3	2,6	2,6	34	24	25	19
Rwanda	235	244	259	260	3,0	3,7	6,3	0,3	8	4	7	5
Swazilandia	1 336	1 330	1 350	1 358	-0,5	-0,4	1,5	0,6	91	51	47	44
Tayikistán	160	175	190	208	7,7	9,6	8,5	9,5	24	9	36	32
Turkmenistán	614	728	859	989	16,6	18,5	18,0	15,2	126	170	100	100
Uganda	253	261	271	277	2,3	3,1	3,9	1,9	275	229	249	283
Uzbekistán	558	574	591	610	2,7	2,9	2,9	3,1	75	83	65	70
Zambia	328	337	342	354	1,5	3,0	1,6	3,5	122	72	82	100
Zimbabwe	570	513	479	..	-6,7	-9,8	-6,7	..	23	4	26	20
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>474</b>	<b>485</b>	<b>498</b>	<b>495</b>	<b>2,3</b>	<b>3,4</b>	<b>2,2</b>	<b>1,5</b>	<b>4 087</b>	<b>6 064</b>	<b>7 772</b>	<b>7 987</b>
<b>Países en desarrollo de tránsito</b>	<b>966</b>	<b>983</b>	<b>1 010</b>	<b>1 061</b>	<b>4,1</b>	<b>3,6</b>	<b>4,0</b>	<b>6,2</b>	<b>103 233</b>	<b>102 821</b>	<b>88 713</b>	<b>84 558</b>
<b>Países en desarrollo</b>	<b>1 199</b>	<b>1 216</b>	<b>1 241</b>	<b>1 289</b>	<b>3,8</b>	<b>1,4</b>	<b>2,0</b>	<b>3,9</b>	<b>249 764</b>	<b>215 542</b>	<b>152 495</b>	<b>165 130</b>

Fuente: Banco Mundial, *Indicadores de Desarrollo del Banco Mundial, 2005* (PIB per cápita); y UNCTAD, *Manual de Estadísticas de la UNCTAD, 2004* (inversión extranjera directa).

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos.

## Cuadro 3

**Entradas de asistencia oficial para el desarrollo (AOD) y sostenibilidad de la deuda, países en desarrollo sin litoral y de tránsito y países en desarrollo en su conjunto, 2000-2003**

País	Entradas netas de AOD (millones de dólares EE.UU.)				AOD/RNB 2002	Porcentaje de la deuda externa total respecto de las exportaciones de mercancías				Porcentaje de la deuda externa total respecto del PIB			
	2000	2001	2002	2003		2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Afganistán	141	408	1 285	1 533	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Armenia	216	198	293	247	11,95	312	277	206	166	48	45	44	40
Azerbaiyán	139	232	349	297	5,97	73	55	68	65	24	22	24	24
Bhután	53	61	73	77	13,72	198	250	350	391	42	50	63	61
Bolivia	475	735	681	930	8,97	470	365	385	361	69	58	64	72
Botswana	31	29	38	30	0,75	17	16	19	17	9	8	9	7
Burkina Faso	336	392	473	451	14,79	697	658	688	566	56	55	51	44
Burundi	93	137	172	224	24,19	2 206	2 743	4 014	3 447	163	155	192	220
República Centroafricana	75	67	60	50	5,75	533	579	724	1 544	90	85	102	111
Chad	131	187	229	247	11,62	612	586	695	498	81	66	64	57
Etiopía	693	1 116	1 307	1 504	21,71	1 128	1 259	1 357	1 159	84	88	108	108
Kazajstán	189	148	188	268	0,80	141	172	178	177	68	67	70	77
Kirguistán	215	189	186	198	12,05	362	361	381	347	133	113	115	106
República Democrática Popular Lao	282	245	278	299	16,22	758	754	894	753	146	143	155	134
Lesotho	37	56	76	79	8,73	305	212	180	148	78	78	89	62
ex República Yugoslava de Macedonia	252	248	276	234	7,33	110	127	150	136	41	43	44	39
Malawi	446	404	377	498	20,23	717	580	716	645	159	153	155	183
Mali	360	354	467	528	15,04	541	402	320	336	123	111	85	72
Moldova	123	122	142	117	7,82	360	288	273	217	131	111	109	97
Mongolia	217	212	208	247	18,62	192	198	231	278	95	87	93	116
Nepal	390	394	365	467	6,66	354	369	523	491	52	49	53	56
Níger	211	257	298	453	13,84	596	584	645	624	94	82	83	77
Paraguay	82	61	57	51	1,01	357	285	254	216	40	41	53	53
Rwanda	322	299	355	332	20,50	2 448	1 512	2 566	2 800	70	75	84	94
Swazilandia	13	29	22	27	1,82	33	29	36	35	21	24	29	22
Tayikistán	125	170	168	144	14,82	133	162	176	140	104	97	92	75
Turkmenistán	32	72	41	27	0,89	..	..	..	..	..	..	..	..
Uganda	819	793	638	959	11,23	760	818	901	810	59	66	68	72
Uzbekistán	186	153	189	194	1,98	142	148	160	135	33	42	49	50
Zambia	795	349	641	560	18,09	860	576	643	624	177	156	162	148
Zimbabwe	178	164	201	186	..	198	297	167	189	53	40	22	..
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>7 655</b>	<b>8 283</b>	<b>10 134</b>	<b>11 458</b>	<b>7,56</b>	<b>225</b>	<b>231</b>	<b>238</b>	<b>221</b>	<b>61</b>	<b>60</b>	<b>59</b>	<b>67</b>
<b>Países de tránsito</b>	<b>15 796</b>	<b>16 734</b>	<b>19 954</b>	<b>21 476</b>	<b>0,60</b>	<b>173</b>	<b>169</b>	<b>155</b>	<b>131</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>35</b>	<b>32</b>
<b>Países en desarrollo</b>	<b>50 327</b>	<b>52 153</b>	<b>60 479</b>	<b>70 087</b>	<b>1,16</b>	<b>112</b>	<b>118</b>	<b>115</b>	<b>106</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>36</b>

Fuente: OCDE, anexo estadístico del *Informe sobre la cooperación para el desarrollo, 2004* (ingresos netos de AOD, AOD/RNB); UNCTAD, *Manual de estadísticas, 2004* (exportaciones de mercancía; Banco Mundial, *Indicadores de Desarrollo Mundial, 2005* (deuda externa, PIB).

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos.

**Cuadro 4**  
**Exportaciones e importaciones de mercancías, países en desarrollo sin litoral y de tránsito y países en desarrollo**  
**en su conjunto, 2000-2003**

País	Exportaciones de mercancías								Importaciones de mercancías							
	Millones de dólares EE.UU.				Porcentaje del PIB				Millones de dólares EE.UU.				Porcentaje del PIB			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Afganistán	186	113	101	204	6,9	4,2	2,5	4,3	550	551	950	1 236	20,4	20,6	23,7	26,3
Armenia	294	343	507	678	15,4	16,2	21,3	24,2	882	874	991	1 269	46,1	41,3	41,7	45,2
Azerbaiyán	1 745	2 314	2 168	2 592	33,1	40,5	34,8	36,3	1 172	1 431	1 500	2 626	22,2	25,1	24,1	36,8
Bhután	103	106	108	108	21,1	19,8	17,9	15,5	203	191	165	171	41,6	35,7	27,3	24,6
Bolivia	1 230	1 285	1 299	1 573	14,7	16,0	16,7	20,0	1 830	1 708	1 770	1 613	21,8	21,3	22,7	20,5
Botswana	2 712	2 449	2 510	3 037	51,6	47,2	46,5	40,3	2 469	1 809	1 950	2 182	47,0	34,9	36,2	29,0
Burkina Faso	209	234	237	326	8,0	8,3	7,4	7,8	611	656	739	855	23,5	23,3	23,1	20,4
Burundi	50	39	30	38	7,4	5,7	4,8	6,4	148	139	129	157	21,8	20,2	20,5	26,4
Chad	183	189	185	301	13,2	11,3	9,2	11,5	315	679	997	826	22,7	40,7	49,7	31,7
Etiopía	486	455	480	617	7,4	7,0	7,9	9,3	1 262	1 815	1 666	2 665	19,3	27,9	27,5	40,1
ex República Yugoslava de Macedonia	1 319	1 154	1 112	1 351	36,8	33,6	29,3	29,0	2 085	1 676	1 928	2 241	58,1	48,8	50,9	48,0
Kazajstán	8 812	8 639	9 709	12 900	48,2	39,0	39,4	43,4	5 040	6 446	6 584	8 327	27,6	29,1	26,7	28,0
Kirguistán	505	476	486	582	36,9	31,2	30,3	30,5	554	467	587	717	40,4	30,6	36,6	37,6
Lesotho	220	282	365	477	25,6	36,7	49,5	41,9	728	681	785	1 021	84,7	88,7	106,5	89,6
Malawi	379	449	407	486	22,2	26,3	21,6	28,4	532	563	695	647	31,2	33,0	37,0	37,8
Mali	551	725	885	930	22,7	27,6	26,5	21,5	592	735	745	1 130	24,4	27,9	22,3	26,1
Mongolia	466	448	448	529	49,2	44,1	40,1	41,5	615	630	680	777	65,0	62,0	60,8	61,0
Nepal	804	737	568	662	14,6	13,2	10,2	11,3	1 573	1 473	1 419	1 754	28,6	26,4	25,5	30,0
Níger	283	272	279	339	15,7	14,0	12,9	12,4	393	370	400	551	21,9	19,0	18,4	20,2
Paraguay	869	990	1 164	1 487	11,3	14,5	21,0	24,7	2 050	1 989	2 085	2 528	26,5	29,0	37,6	41,9
República Centroafricana	161	142	147	86	16,9	14,7	14,1	7,2	117	107	120	117	12,3	11,1	11,5	9,8
República Democrática Popular Lao	330	331	298	378	19,3	18,9	17,3	17,8	535	528	431	524	31,3	30,2	25,1	24,7
República de Moldova	471	570	660	875	36,5	38,5	39,7	44,6	776	897	1 038	1 351	60,2	60,6	62,5	68,8
Rwanda	52	85	56	55	2,9	5,0	3,3	3,4	211	250	203	210	11,7	14,7	11,9	12,8
Swazilandia	910	1 054	937	1 149	65,2	81,6	79,0	62,3	1 046	1 129	983	1 060	74,9	87,4	82,9	57,4
Tayikistán	780	652	650	832	78,7	59,9	52,6	53,6	696	711	724	1 014	70,2	65,3	58,6	65,3
Turkmenistán	2 333	1 850	2 016	2 465	81,8	53,7	43,8	39,8	1 014	1 150	1 037	1 242	35,5	33,4	22,5	20,0
Uganda	460	456	443	562	7,8	8,0	7,6	8,9	1 536	1 594	1 111	1 252	26,1	28,1	19,0	19,9
Uzbekistán	3 217	3 255	2 965	3 710	23,4	28,5	30,6	37,3	3 247	3 287	2 899	3 585	23,6	28,8	29,9	36,0
Zambia	666	985	930	1 029	20,6	27,1	25,2	23,7	993	1 307	1 253	1 267	30,7	35,9	33,9	29,2
Zimbabwe	1 925	1 207	2 327	2 354	26,7	13,3	13,1	..	1 810	1 739	2 829	3 451	25,1	19,2	15,9	..
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>32 711</b>	<b>32 286</b>	<b>34 477</b>	<b>42 712</b>	<b>27,1</b>	<b>25,8</b>	<b>24,8</b>	<b>30,2</b>	<b>35 585</b>	<b>37 582</b>	<b>39 393</b>	<b>48 366</b>	<b>29,5</b>	<b>30,1</b>	<b>28,4</b>	<b>34,2</b>
<b>Países en desarrollo de tránsito</b>	<b>660 629</b>	<b>670 097</b>	<b>753 602</b>	<b>956 900</b>	<b>19,2</b>	<b>19,7</b>	<b>22,4</b>	<b>24,7</b>	<b>631 135</b>	<b>635 326</b>	<b>689 026</b>	<b>896 134</b>	<b>18,3</b>	<b>18,7</b>	<b>20,5</b>	<b>23,2</b>
<b>Países en desarrollo</b>	<b>2 034 820</b>	<b>1 908 835</b>	<b>2 038 639</b>	<b>2 410 871</b>	<b>33,3</b>	<b>30,8</b>	<b>32,3</b>	<b>33,8</b>	<b>1 900 383</b>	<b>1 804 472</b>	<b>1 890 493</b>	<b>2 229 506</b>	<b>31,1</b>	<b>29,1</b>	<b>29,9</b>	<b>31,3</b>

Fuente: UNCTAD, *Manual de Estadísticas, 2004* (exportaciones e importaciones de mercancía), Banco Mundial, *Indicadores de Desarrollo Mundial, 2005* (PIB).

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos.

Cuadro 5  
Estructura de las exportaciones, por principal categoría de productos – países en desarrollo sin litoral, 2000-2003

País	Año	Por principal categoría de exportaciones (porcentaje)										
		Total (millones de dólares EE.UU.)	Productos básicos					Productores				
			Todos los productos alimentarios	Materias primas agrícolas	Combustibles	Minerales y metales	Productos manufac- turados	Productos químicos	Otros productos manufac- turados	Maquinaria y equipo de transporte	Sin clasificar	
Afganistán	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
Armenia	2003	668	11,8	0,7	2	13,5	63,8	0,4	59,8	3,5	8,1	
Azerbaiyán	2003	2 592	4,8	1,5	86	2,3	5,2	2	1,8	1,4	0,1	
Bhután	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
Bolivia	2003	1 651	29,6	2	30,1	17,7	16,1	1,2	11	3,9	4,5	
Botswana	2001	2 533	3,1	0,5	0,1	5,5	90,6	1,2	86,5	2,9	0,3	
Burkina Faso	2002	171	19,4	61,5	0	0,1	18,3	0,6	12,3	5,5	0,7	
Burundi	2002	27	81,4	1,3	0	3	1,7	0	1,2	0,4	12,6	
Chad	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
Etiopía	2003	513	62	25,9	0	0,7	11,4	0	11,3	0	0,1	
ex República Yugoslava de Macedonia	2003	1 363	16,8	1,2	5,4	4,7	71,7	5,1	60,8	5,9	0,2	
Kazajstán	2003	12 927	6	1,3	61,2	14,1	16,4	2	12,6	1,8	1,1	
Kirguistán	2003	582	8,8	9,6	11,6	3,1	21,6	1,3	13	7,3	45,3	
Lesotho	2002	358	7,1	5,1	0	0,1	87,4	0,6	81,7	5,1	0,3	
Malawi	2002	377	85,1	2,7	0	0,3	11,8	0,9	10,9	0,1	0	
Malí	2001	519	1,6	3,7	1,9	0,1	9,2	0,6	1,9	6,7	83,5	
Mongolia	2003	616	2,4	9,8	2,3	33,3	29,3	0,1	28,3	0,9	23	
Nepal	2000	709	9,9	0,5	0	0,2	66,7	8,5	57,7	0,5	22,7	
Níger	2003	206	30,4	3,6	1,6	55	7,9	0,4	6,2	1,2	1,5	
Paraguay	2003	1 242	76,9	8,9	0	0,4	13,7	3,2	10	0,5	0	
República Centroafricana	2001	74	2,7	27,9	0,1	20,2	49	0,8	46,6	1,6	0,1	
República Democrática Popular Lao	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
República de Moldova	2003	790	58,3	5	0,6	2,8	33,3	1,2	26,8	5,2	0,2	
Rwanda	2003	51	52,3	7,3	6,8	23,3	10,3	0,5	3,2	6,7	0	
Swazilandia	2002	974	14,6	7,9	0,7	0,2	76,4	47,8	25	3,6	0,2	
Tayikistán	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
Turkmenistán	2000	2 506	0,3	9,9	91	0,4	6,9	0,4	5,8	0,6	1,5	
Uganda	2003	165	62,8	22	0,1	0,2	8,8	2	3,9	3	6	
Uzbekistán	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
Zambia	2002	930	9,2	2,8	2,1	63,6	19,2	1	13,3	4,9	3,1	
Zimbabwe	2002	2 327	25	10,6	1,1	19	34,8	4,1	25,9	4,8	9,5	

Fuente: UNCTAD, *Manual de Estadísticas, 2004*.

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos.

**Cuadro 6**  
**Estructura de las exportaciones, por principal región de destino – países en desarrollo sin litoral, 2003 (porcentaje)**

País	Todo el mundo (millones de dólares EE.UU.)	Países desarrollados					Europa meridional y oriental y CEI	Países en desarrollo					
		Total	Europa	Estados Unidos y Canadá	Japón	Otros		Total	OPEP	América	África	Asia occidental	Otros países de Asia
Afganistán	218	54,2	26,9	26,4	0,8	0,1	4	41,8	2,5	2,1	2,9	1,7	35,1
Armenia	552	67	46,9	6,7	0,4	13,1	21,7	10,9	8,5	0,3	0	8,5	1,2
Azerbaiyán	1 973	72,3	71,5	0,6	0,1	0	17,9	9,9	2,1	0,2	0,3	7,3	2
Bhután	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Bolivia	1 593	34,9	21,6	11,6	1,5	0,2	0,1	64	12,2	62,4	0,1	0	1,5
Botswana	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Burkina Faso	242	22,5	18,7	0,4	3,5	0	0,1	75,4	1,7	5,5	17,5	1,4	49,5
Burundi	43	69,9	54,7	14,7	0,4	0,1	1,3	25,8	0,2	0	19,2	0,3	6,3
Chad	91	77,8	53,3	24,3	0	0,2	0,1	22,1	5,7	0,6	13,7	1,6	6,2
Etiopía	605	48,7	32,9	5,8	6,8	3,2	0,5	49	7,6	0	18,1	10,5	20,3
ex República Yugoslava de Macedonia	962	80,1	73,3	6,3	0,3	0,2	15,7	4,1	0,5	0,2	0,7	1,8	1,4
Kazajstán	15 147	37,6	34	2,5	0,9	0,1	24,2	36,8	6,4	17,2	0,3	7,2	12,1
Kirguistán	582	32,1	25,6	6,4	0	0	35,2	32,7	25,2	0	0	27,2	5,5
Lesotho	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Malawi	576	57,8	38,6	13,3	4,4	1,6	5,6	36,3	0,6	0,4	32,4	1	2,2
Mali	212	33	30,9	1,5	0,1	0,4	0,3	62,9	3,7	0,7	12,9	0,1	49,2
Mongolia	553	39,7	4,3	34,2	1,1	0,1	7,4	52,9	0,3	0	..	0,6	52,2
Nepal	651	43,7	15,3	27,1	1	0,3	0	54	0	0	0	0,4	53,6
Níger	180	64,6	47	0,2	17,2	..	..	35,4	29,2	0	35,2	..	0,2
Paraguay	1 698	23,8	18,5	3,8	1,5	0,1	0,2	76	1,1	61	0,7	2,2	2,8
República Centroafricana	120	82,3	79,2	1,5	1,5	0	0,1	17,6	7	0,2	5,6	0,9	10,9
República Democrática Popular Lao	455	31,7	28,3	1,8	1,5	0,1	0,1	40,9	0,7	0,1	0,1	0,1	40,5
República de Moldova	790	32	27	4,8	0	0,1	66	2	0	0	0,1	1,8	0,2
Rwanda	158	13,1	11,2	1,7	0,2	0	4,5	50,2	37,9	0	2,4	0,1	47,7
Swazilandia	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Tayikistán	791	49,9	49,7	0,1	0,1	..	17,6	32,5	6,6	..	0	31,1	1,4
Turkmenistán	3 442	22,3	20,6	1,7	0	..	42,1	27,8	17,5	1,3	0	24,1	2,4
Uganda	388	82,4	68,2	9,8	2,4	2	1,9	15,7	1,2	0,2	5,3	0,3	9,8
Uzbekistán	1 914	29,2	20,1	4,6	4,4	0,2	41,5	29,3	2,3	0	0,3	7,4	21,6
Zambia	996	24,8	17,2	1,2	6,2	0,2	0,2	75	0,1	7,7	48,4	0	18,9
Zimbabwe	2 721	27,5	20,1	2,3	4,7	0,4	2	19,7	0,3	0,5	10,2	0,7	8,3

Fuente: UNCTAD, Manual de Estadísticas, 2004.

Nota: Dos puntos (..) significa que no se dispone de datos. CEI = Comunidad de Estados Independientes; OPEP = Organización de Países Exportadores de Petróleo.



3. Para superar estas limitaciones, el Programa de Acción de Almaty: atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito<sup>2</sup>, identificaba medidas concretas en cinco esferas prioritarias para asegurar el acceso de los países en desarrollo sin litoral a los mercados mundiales por todos los medios de transporte; reducir los costos de las transacciones comerciales a fin de aumentar la competitividad de sus exportaciones; eliminar los embotellamientos que producen retrasos, pérdidas y daños en ruta; y facilitar la expansión de las exportaciones. Los objetivos concretos y el equilibrio de intereses entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito hacen que el Programa de Acción de Almaty resulte fácil de evaluar y aplicar.

4. En el párrafo 16 de su resolución 59/245, de 22 de diciembre de 2004, la Asamblea General pedía al Secretario General que le presentase en su sexagésimo período de sesiones un informe sobre los progresos realizados en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. Para la preparación del presente informe, se solicitaron aportaciones a los Estados Miembros de las Naciones Unidas, los órganos y organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales regionales y subregionales pertinentes. Sus aportaciones sirvieron de fuente de información sobre sus actividades.

## **II. Medidas concretas adoptadas para la aplicación del Programa de Acción de Almaty**

### **Primera prioridad: Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito**

5. El Programa de Acción de Almaty (párr. 11) pedía que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito revisasen su marco normativo en caso necesario para permitir una mayor participación del sector privado; aumentasen la transparencia de los reglamentos fronterizos y de tránsito; estableciesen procedimientos administrativos agilizados; y simplificasen los controles y procedimientos fronterizos. El Programa de Acción de Almaty también ponía de relieve la importancia de la colaboración regional y subregional. A este respecto, se han señalado algunas iniciativas, en particular, las organizaciones regionales y subregionales de África han tratado activamente de establecer sistemas eficientes de transporte de tránsito.

6. Azerbaiyán aprobó un reglamento sobre la carga de tránsito en su código de aduanas nacional. Además, la aplicación efectiva del Acuerdo Multilateral Básico sobre Transporte Internacional y Desarrollo del Corredor Europa-Cáucaso-Asia (el Acuerdo Básico)<sup>3</sup> ha contribuido a que el nivel del transporte de tránsito a través de este corredor fuese en 2004 2,5 veces mayor que en 1999. Azerbaiyán se ha adherido al Convenio Internacional sobre Simplificación y Armonización de Regímenes Aduaneros. El Gobierno también ha tomado medidas para liberalizar el comercio, incluida la supresión de las licencias de exportación, la reducción de los aranceles a un nivel de 0 a 15% y la liberalización de las transacciones en divisas.

7. En virtud del Decreto 110, de 4 de mayo de 2004, el Gobierno de Chile aprobó el reglamento sobre la utilización del espacio en los almacenes para las mercancías del Paraguay. Así, las mercancías en tránsito procedentes del Paraguay y con destino a este país pueden ahora permanecer almacenadas, sin pagar impuestos, derechos y

otros gravámenes, por un período de hasta 180 días prorrogable por otros 90 días. Las consultas bilaterales de alto nivel que se celebran regularmente entre Chile y Bolivia incluyen cuestiones relacionadas con un régimen de tránsito gratuito.

8. El Gobierno de Georgia se ha comprometido a establecer un sistema eficiente de transporte de tránsito para sus vecinos sin litoral. En particular, de conformidad con el nuevo Código tributario de Georgia, que entró en vigor en 2005, se suprimió el impuesto sobre el transporte por carretera con el fin de reducir los costos del transporte de tránsito para los países vecinos sin litoral y atraer más transporte de tránsito.

9. La República Islámica del Irán prosiguió su política de ampliar los servicios de tránsito a los países vecinos sin litoral. Entre las medidas para mejorar el sistema de transporte de tránsito figuraban la renovación de la flota de transporte, el desarrollo de las carreteras de tránsito, la promoción de la seguridad vial, la simplificación de los documentos y reglamentos, el desarrollo y la terminación de terminales fronterizos y la participación activa en los planes internacionales y regionales de cooperación.

10. Kazajstán ha firmado o ratificado el Acuerdo Europeo sobre las Principales Arterias de Tráfico Internacional<sup>4</sup>; el Acuerdo Europeo sobre las Grandes Líneas Internacionales de Transporte Combinado e Instalaciones Conexas<sup>5</sup>; la Convención sobre la Circulación Vial<sup>6</sup>; la Convención sobre la Señalización Vial<sup>7</sup>; el Acuerdo Europeo sobre el Trabajo del Personal de los Vehículos que se Dedican al Transporte Internacional por Carretera<sup>8</sup>; la Convención relativa al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera<sup>9</sup>; la Convención relativa a la Unificación de Ciertas Disposiciones sobre los Abordajes en la Navegación Interior<sup>10</sup>; el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos CIR<sup>11</sup>; el Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera<sup>12</sup> y el Acuerdo sobre el Transporte Internacional de Productos Alimenticios Perecederos y sobre el Equipo Especial que se ha de utilizar en ese Transporte<sup>13</sup>. Con el fin de promover el tráfico de tránsito a través de su territorio, el Gobierno de Kazajstán redujo las tarifas del transporte de tránsito en un 30% a 40% en 2004, lo que dio lugar a un aumento del 20% en el transporte de tránsito a través de su territorio.

11. El Gobierno de Filipinas tomó medidas para aplicar el Programa de Acción de Almaty en el marco de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN). Los países miembros de la ASEAN han concertado nueve acuerdos regionales de transporte desde finales de 1998, sobre el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección de los vehículos comerciales; el desarrollo de la red de carreteras de la ASEAN; la facilitación del paso de las mercancías en tránsito (con cinco protocolos técnicos); y la liberalización del servicio de carga aérea.

12. El Grupo del Banco Africano de Desarrollo promovió políticas y estrategias destinadas a aumentar la eficiencia, la productividad y la capacidad de los corredores regionales de transporte de África a fin de impulsar el comercio internacional. El Grupo del Banco prestó su apoyo a proyectos destinados a armonizar las políticas y procedimientos internacionales de transporte, normalizar las instalaciones y servicios, y utilizar tecnologías modernas. El Grupo del Banco desempeñó un papel primordial en la preparación y aplicación del Plan de acción a corto plazo de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD)<sup>14</sup> para el desarrollo de infraestructuras en África.

13. La Comisión Económica para Europa (CEPE) ha elaborado un marco de cooperación intergubernamental y un conjunto de instrumentos internacionales destinados a facilitar e impulsar el transporte internacional mediante la simplificación y armonización de los trámites fronterizos. Los principales resultados de esta labor se reflejaron en 55 acuerdos y convenios internacionales establecidos bajo los auspicios de la CEPE, que constituyen las normas jurídicas y técnicas para el transporte por carretera, ferrocarril, vías de navegación interior y transporte combinado.

14. La Comisión Económica para África (CEPA) participó en la aplicación del Programa de Acción de Almaty en el marco de su programa de trabajo y del Programa de Transporte para el África Subsahariana. La CEPA y el Programa de Transporte contribuyeron a la creación del Comité de Coordinación de Transporte de las Comunidades Económicas Regionales en febrero de 2005 con el fin de asegurar la coordinación necesaria. La CEPA, la Unión Africana y el Programa de Transporte organizaron conjuntamente una reunión de ministros africanos de transporte e infraestructuras, en abril de 2005, para apoyar unos objetivos e indicadores sobre el transporte en África que permitiesen a sus Estados miembros alcanzar los objetivos de desarrollo del Milenio.

15. La CEPA, la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC) organizaron en Libreville (Gabón), del 29 de noviembre al 2 de diciembre de 2004 la Tercera Reunión del Comité de Coordinación y Supervisión para la aplicación de la Decisión de Yamoussoukro sobre la liberalización del transporte aéreo en África. La CEPA destacó el impacto negativo que tenían los elevados costos del transporte de tránsito, los numerosos controles de carretera y los convoyes supervisados por las aduanas en su *Informe Económico sobre África, 2004: Unlocking Africa's Potential*<sup>15</sup> y en *Assesing Regional Integration in Africa: ECA Policy Research Report*<sup>16</sup>. La CEPA lleva a cabo un estudio sobre las prácticas óptimas relacionadas con la comercialización y la privatización del transporte por ferrocarril, el transporte por vía aérea y el transporte marítimo.

16. La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) puso en marcha un proyecto sobre facilitación del comercio y el transporte con objeto de crear un mecanismo consultivo en el marco del cual los principales interesados en el comercio y el transporte internacional pudiesen ponerse de acuerdo sobre las medidas para la facilitación del comercio. Kazajstán, Kirguistán, Mongolia, la República Democrática Popular Lao, Tayikistán y Uzbekistán y sus países vecinos de tránsito son los beneficiarios de este proyecto.

17. La Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) ha llevado a cabo actividades destinadas a promover el acceso universal a las aplicaciones y servicios electrónicos, en particular proyectos de gobierno electrónico en Azerbaiyán, Kirguistán y Uzbekistán, así como proyectos de comercio electrónico en muchos países sin litoral. Las medidas se centraron en el fortalecimiento de la capacidad de estos países, incluida la creación de centros de capacitación en Internet para el aprendizaje electrónico y el fortalecimiento del marco regulador y normativo.

18. La Comunidad Económica de los Países de los Grandes Lagos (CEPGL) comunicó que el transporte de tránsito constituía una esfera prioritaria de cooperación, ya que dos Estados miembros de la Comunidad Económica (Burundi y Rwanda) eran países sin litoral. La política de transporte de tránsito de la Comunidad Económica tenía por objeto establecer un sistema de transporte más económico y seguro.

La Comunidad Económica seguía aplicando una política destinada a establecer rutas alternativas de transporte hacia los corredores septentrionales y centrales de tránsito utilizados actualmente por los países de los Grandes Lagos y, en particular, proseguía sus esfuerzos para desarrollar una ruta de tránsito desde Mbarara, en Uganda, hasta Kigali, a través de Kagitumba (en la frontera entre Uganda y Rwanda) y Kayonsa. El corredor de transporte multimodal utilizando el Lago Victoria enlazará también con los países de la Comunidad Económica, bien por ferrocarril, desde el terminal del transbordador en Kemondo Bay hasta Rusumo, o por vías de navegación interior, desde Kagera hasta Kagitumba. Los países de la Comunidad Económica están promoviendo también un corredor de transporte multimodal Isaka-Dar es Salam-Nyanza, por ferrocarril, e Isaka-Lusahunga-Nyakabura-Ruhigi, hacia Burundi, y desde Isaka, pasando por Lusahunga y Rusumo, por carretera hacia Rwanda. La Comunidad Económica también ha proseguido el desarrollo de una ruta norte, desde la República Democrática del Congo hasta el Océano Atlántico, pasando por Bukavu hasta Kisangani (por carretera), siguiendo hasta Kinshasa (por vía de navegación interior) y finalmente hasta Matadi (por ferrocarril/carretera).

19. La Comunidad Económica y Monetaria del África Central tiene una red vial principal de 57.538 kilómetros, y una red de ferrocarril de 2.552 kilómetros, así como 2.350 kilómetros de vías navegables, 9 puertos y 11 aeropuertos internacionales. La reducción de los costos del transporte de tránsito era uno de los objetivos prioritarios de cooperación entre los Estados miembros de la Comunidad Económica y Monetaria con el fin de acelerar la integración de la región en el sistema de comercio internacional y en la economía mundial. Las medidas de facilitación del comercio promovidas por la Comunidad Económica y Monetaria incluían, en particular, la promoción de los acuerdos internacionales, regionales y bilaterales pertinentes de transporte aéreo, el establecimiento de comités regionales y nacionales de facilitación del transporte y comités permanentes para la gestión de los corredores de tránsito, el desarrollo de los puertos fronterizos vecinos, la interconexión de los sistemas informáticos aduaneros, el transporte multimodal y el establecimiento de observatorios de los corredores de tránsito. Se han liberalizado considerablemente los servicios de transporte por carretera.

## **Segunda prioridad: Desarrollo y mantenimiento de las infraestructuras**

20. El Programa de Acción de Almaty reconoce que una infraestructura inadecuada es un obstáculo grave para establecer un sistema eficiente de transporte de tránsito. La deterioración de las infraestructuras de transporte es un problema general. Se requieren servicios de comunicación para asegurar un conocimiento anticipado de los servicios de transporte disponibles y agilizar y acelerar el transporte de tránsito. La atención de estas necesidades exigirá inversiones considerables procedentes de los recursos nacionales, la asistencia internacional para el desarrollo y la colaboración entre el sector público y privado, así como el fortalecimiento de la capacidad y una reforma institucional y normativa.

21. La República Islámica del Irán tiene una red de ferrocarriles de más de 7.000 kilómetros y 170.000 kilómetros de caminos. En 2004, unos 110.000 camiones iraníes transportaron mercancías con destino a países de Asia central y el Afganistán. El tramo correspondiente a la República Islámica del Irán de la red vial

asiática tiene aproximadamente 11.000 kilómetros de caminos. Se estaban construyendo más de 3.300 kilómetros de vías férreas.

22. El Gobierno de Kazajstán asignó unos 42.000 millones de tenge en 2004 para el desarrollo de la infraestructura vial. En el marco del programa de desarrollo de carreteras para el período 2006-2012, se construirá el corredor Tashkent-Shymkent-Taraz-Almaty-Korgaz, los sectores kazakos de los corredores Altamy-Karaganda-Astana-Petropavlovsk y Astrakhan-Atyrau-Turkmenistán; así como el tramo de los corredores Shymkent-Kyzylorda-Aktobe-Uralsk-Samara y Omsk-Pavlodar-Semipalantinsk-Maikapchagai.

23. El décimo Plan quinquenal del Nepal tenía por objeto mejorar los enlaces subregionales del país y la integración económica. Se inauguraron almacenes de aduanas en la frontera meridional del Nepal, en los accesos de Birgunj y Bhairawa a las carreteras principales. Estas carreteras han sido designadas por el Grupo de Trabajo sobre Transporte, del Programa de Cooperación Económica para el Asia Meridional, como dos de los seis principales corredores de transporte de la subregión. En Kakarvitta también se estableció un almacén de aduanas, en la frontera oriental del Nepal, a lo largo de la ruta de circunvalación que enlaza los almacenes de aduanas de Birgunj. En 2004, el Nepal enlazó por vez primera con la red de ferrocarriles indios. Se han llevado a cabo estudios de planificación y técnicos para establecer otros cuatro enlaces por ferrocarril con la India a través de New Jalpaiguri hasta Kakarvitta; Jogbaji hasta Biratnagar; Nautanhawa hasta Bhairahawa; y Nepalgunj Road hasta Nepalgunj.

24. El Gobierno de Georgia prosiguió sus actividades con el fin de reparar sus carreteras y mejorar las conexiones con la red vial regional. En 2003-2004, se repararon más de 300 kilómetros de caminos. El Gobierno decidió construir el nuevo corredor de tránsito Erzami-Karsi-Ninocminda-Tsalka-Tbilisi durante el período 2005-2009. Los Estados Unidos de América están considerando financiar los recursos para la construcción de este corredor con cargo a su cuenta para afrontar las cuestiones del Milenio.

25. El Gobierno de Chile ha decidido asignar en 2003-2006 unos 30 millones de dólares EE.UU. para mejorar la ruta 11-CH y la carretera A-55, principal comunicación por carretera con Bolivia y los puertos chilenos de Arica e Iquique. Chile siguió participando en la iniciativa para la integración de la infraestructura regional de América del Sur, con el fin de desarrollar los corredores integrados de tránsito Central Interoceánico y Capricornio, incluso con inversiones a tal efecto en el Protocolo de integración física Chile-Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

26. El programa básico del Banco Asiático de Desarrollo para los países sin litoral de Asia central siguió centrándose en la energía, el transporte y la facilitación del comercio. El programa para 2004-2006 incluye 17 proyectos de préstamos, por un valor de 399,4 millones de dólares EE.UU., y 33 proyectos de asistencia técnica por un valor de 18,5 millones de dólares EE.UU. En particular, el Banco facilitó los siguientes préstamos: 15 millones de dólares EE.UU. en Tayikistán para la rehabilitación de la carretera fronteriza Dushanbe-Kyrgyz; 37,1 millones de dólares EE.UU. para el desarrollo vial en Mongolia, con el fin de completar el corredor de transporte por carretera norte-sur entre Choyr y la frontera con China, en Zamyn-Uud, a fin de enlazar con la red vial asiática; 32,8 millones de dólares EE.UU. para la rehabilitación del corredor meridional de transporte por carretera en Kirguistán; y

18,2 millones de dólares EE.UU. para el proyecto regional de modernización de aduanas y desarrollo de infraestructuras para Kirguistán.

27. El Banco Asiático de Desarrollo también aprobó 17 proyectos regionales de asistencia técnica por valor de 7 millones de dólares EE.UU. para promover el desarrollo a largo plazo de la subregión del Gran Mekong. Además, como parte del programa de cooperación económica subregional en Asia meridional y central, el Banco prestó apoyo al Foro de Transporte y Comercio de Asia Central y Meridional, con especial atención al desarrollo de los corredores que enlazaban los países sin litoral con los puertos del mar de Arabia y el Golfo Pérsico a través de Afganistán. Se preparó un plan de cooperación aduanera del Foro para su aplicación durante el período 2005-2007. El Banco prometió más de 1.500 millones de dólares EE.UU. en 2002-2008 para la reconstrucción del Afganistán. En 2004, el Banco aprobó cinco préstamos, por un total de 205 millones de dólares EE.UU., para la reconstrucción de la red vial primaria de Afganistán, la rehabilitación de los aeropuertos regionales y el apoyo a las telecomunicaciones.

28. Para Bangladesh, el Banco Asiático de Desarrollo aprobó siete préstamos a cinco proyectos, por un total de 249,5 millones de dólares de los EE.UU., que incluían medidas de facilitación del comercio, en particular en el puerto de Chittagong, y telecomunicaciones rurales. Para la India, el Banco aprobó en 2004 seis préstamos, por un total de 1.300 millones de dólares de los EE.UU., para cinco proyectos, que incluían el mejoramiento de la red vial nacional y de la red interestatal de distribución de energía eléctrica.

29. La financiación de proyectos por el Banco Africano de Desarrollo entre 2002 y 2004 incluyó 3,5 millones de dólares de los EE.UU. para una iniciativa de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental destinada a ampliar los enlaces de la red de ferrocarriles; 1,050 millones de dólares de los EE.UU. para la carretera Burkina Faso/Níger Diori-Tera; 3,73 millones de dólares de los EE.UU. para un proyecto de la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEDEAC) para la interconexión de las redes de distribución de energía eléctrica; 2,98 millones de dólares de los EE.UU. para la interconexión de la red eléctrica entre Kenya-Burundi-Rwanda-República Democrática del Congo; 22,36 millones de dólares de los EE.UU. para un proyecto Mali-Burkina Faso-Ghana en la carretera Akatsi-Dodze-Noepe; 2,46 millones de dólares de los EE.UU. para un proyecto de viabilidad del ferrocarril Rwanda/Tanzania Kigali-Isaka; 56,52 millones de dólares de los EE.UU. para un proyecto de interconexión de la red eléctrica Etiopía-Djibouti; y 53 millones de dólares de los EE.UU. para la carretera Kenya/Etiopía Mombasa-Nairobi-Addis Abeba.

30. Los principales proyectos a corto plazo para infraestructuras de transporte de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental en el marco de la Nueva Asociación para el Desarrollo de África (NEPAD), financiados por el Banco Africano de Desarrollo, incluían los siguientes: el tramo Aktasi-Aflao del proyecto de rehabilitación de la carretera Tmea-Aflao en Ghana (21,76 millones de dólares de los EE.UU.); el estudio de la interconexión de la red de ferrocarriles de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (3,7 millones de dólares de los EE.UU.); el proyecto Ghana-Togo de mejora de la carretera Akatsi-Dodze-Noepe (18,83 millones de dólares de los EE.UU.) en Ghana y Togo; el proyecto de rehabilitación de la red vial Benin/Togo Djougou-N'dali (22,36 millones de dólares de los EE.UU.) en Benin y Togo; el programa de carreteras para Ghana de la Unión

Económica y Monetaria de África Occidental (100,64 millones de dólares de los EE.UU.) en Malí/Burkina Faso/Ghana; el proyecto de la red vial para Ghana, 2003: el proyecto de carretera Nsawam-Apedwa (29,4 millones de dólares de los EE.UU.) y el proyecto de desarrollo del corredor multinacional de carreteras: Mombassa-Nairobi-Addis Abeba (53 millones de dólares de los EE.UU.) en Kenya/Etiopía.

31. En 2004, se completó la reconstrucción de la carretera de Alat-Kazimagomed en Azerbaiyán, con la financiación del Fondo Kuwaití y del Banco Islámico de Desarrollo. El Banco Europeo de Reconstrucción y Fomento financió la terminación del ferrocarril transcaucásico. En 2004 se completó la reconstrucción del aeropuerto internacional de Nakhchevan. El 25 de mayo de 2005 se inauguró un oleoducto de 3.600 millones de dólares de los EE.UU. entre el mar Caspio y el Mediterráneo. Se espera que este oleoducto envíe el petróleo crudo desde los yacimientos del Mar Caspio, frente a Baku, hasta Tbilisi en Georgia, y hasta la terminal del Mediterráneo en Cyban (Turquía). La capacidad del oleoducto es de 10 millones de barriles.

32. El programa de asistencia técnica de la Organización Marítima Internacional (OMI) para 2004-2005 incluía programas de capacitación destinados a asegurar que los países en desarrollo estuviesen debidamente equipados para cumplir plenamente sus obligaciones y llevar a cabo eficazmente las actividades oficiales de control portuario. Con este programa se trataba de reducir el número de víctimas en el mar, eliminar los buques de transporte que no respondían a las normas de calidad y proteger el medio marino. Otros componentes del programa tenían por objeto la preparación de leyes, la aplicación de los reglamentos, estudios técnicos y planes de acción relacionados con importantes programas técnicos de la OMI. La OMI estableció centros regionales en Kenya, Ghana y Côte d'Ivoire para llevar a cabo misiones consultivas y de evaluación de las necesidades en los países africanos, incluidos nueve países en desarrollo sin litoral.

33. La CEPA organizó el foro sobre infraestructuras de transporte e integración regional para África central en Yaundé (Camerún), del 15 al 18 de diciembre de 2003, con el fin de adoptar un Plan Maestro de transporte subregional que incluía el transporte por carretera, ferrocarril, vía aérea y vías de navegación interiores. El Plan Maestro, que fue aprobado por los Jefes de Estado y de Gobierno de los países miembros de la Comunidad Económica de los Estados del África Central, concede prioridad al desarrollo de los corredores de tránsito.

34. El Acuerdo Intergubernamental de la CESPAP sobre la red vial asiática entró en vigor el 4 de julio de 2005. Este Acuerdo histórico tenía por objeto completar 141.000 kilómetros de carreteras normalizadas, que atravesaban 32 países de Asia, con enlaces con Europa. Actualmente se está preparando un proyecto de acuerdo sobre la red transasiática de ferrocarril.

35. Los planes maestros finalizados recientemente para los proyectos de carreteras y ferrocarriles transeuropeos Norte-Sur identificaron los principales puntos en que se producían embotellamientos o faltaban enlaces, así como otras necesidades prioritarias de infraestructuras en las redes de carreteras, ferrocarriles y transporte combinado. Dos grupos de expertos gubernamentales en carreteras y ferrocarriles, procedentes de 21 países participantes de Europa central, oriental y sudoriental, evaluaron unos 500 proyectos prioritarios de infraestructuras, con un costo estimado en 101.000 millones de euros.

36. Las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas han cooperado en la puesta en práctica de un proyecto sobre fortalecimiento de la capacidad para la creación de enlaces interregionales durante el período 2003-2006. El componente del proyecto correspondiente a la CEPE y a la CESPAP se centró, sobre todo, en los enlaces de transporte euro-asiático, en particular a través de los países en desarrollo sin litoral de Asia central, el Cáucaso y Europa central. En dos reuniones de grupos de expertos celebradas en Almaty (Kazajstán), en marzo de 2004, y en Odessa (Ucrania), en noviembre de 2004, los representantes de los gobiernos de 17 países de la región euro-asiática se pusieron de acuerdo sobre los principales elementos de una estrategia para el desarrollo de los enlaces de transporte Europa-Asia, y sobre las rutas prioritarias para el transporte por carretera y ferrocarril. Además se han organizado reuniones de expertos para examinar los enlaces de transporte entre las regiones de la CEPA, la CESPAP, la CEPE y la Comisión Económica y Social para Asia Occidental (CESPAO).

37. La Unión Económica y Monetaria del África Occidental comunicó que el transporte por carretera seguía siendo la principal modalidad de transporte en la región, ya que representaba más del 90% del comercio de la subregión. Los Estados miembros de la Unión Económica y Monetaria decidieron, en el Programa de Acción en materia de infraestructuras y carreteras comunitarias de la Unión, aprobado en 2001, reconstruir o rehabilitar 13.300 kilómetros de la red vial. En particular, el Programa prevé la rehabilitación del corredor Bamako-Ugandugú-Accra, así como medidas para facilitar el transporte por carretera y el tránsito en los corredores Bamako-Ugandugú-Accra y Niamey-Ugandugú-Accra con el fin de dar un acceso al mar a Burkina Faso, Malí y Níger por los puertos de Ghana. Las principales redes ferroviarias de los Estados miembros de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental se habían construido antes de la primera guerra mundial, y los tramos construidos después de la segunda guerra mundial sólo representaban el 14% de la red total. Los trabajos de rehabilitación realizados durante los últimos 30 años habían cubierto menos del 40% de la red total. En consecuencia, más de la mitad de la red estaba bastante dilapidada. La Comisión de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental ha llevado a cabo un estudio de viabilidad sobre la interconexión y rehabilitación de las redes de ferrocarril en los Estados de la Comunidad.

38. En 2004, los Estados miembros de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central aprobaron una hoja de ruta regional para la reconstrucción de una red regional de 18.400 kilómetros de carreteras durante un período de 10 años. Se han preparado proyectos piloto sobre posibles corredores de tránsito seleccionados con el fin de completar los tramos que faltan.

### **Tercera prioridad: Comercio internacional y facilitación del comercio**

39. Al mes de marzo de 2005, nueve de los 31 países en desarrollo sin litoral y cinco de los 34 países en desarrollo de tránsito todavía no eran miembros de la Organización Mundial del Comercio, por lo que no podían acogerse a los beneficios que ofrecen las normas de la Organización Mundial del Comercio, incluido el trato diferenciado especial (véase cuadro 7). El Programa de Acción de Almaty reconocía que los excesivos costos del transporte de tránsito constituían un obstáculo importante para acceder a los mercados extranjeros. Según la UNCTAD, en 2003 la participación de los países en desarrollo sin litoral en el total de las exportaciones y



exportaciones mundiales de mercancías fue muy escasa, del 0,57% y del 0,64% respectivamente.

40. De conformidad con el Acuerdo de Complementación Económica No. 22 entre Chile y Bolivia, Chile concedía a Bolivia acceso en condiciones preferenciales para unas 500 líneas arancelarias, y Bolivia concedía acceso preferencial a Chile para unas 480 líneas arancelarias. El trato preferencial incluye un 75% aproximadamente del volumen de comercio bilateral entre ambos países. Un 80% aproximadamente del comercio entre Chile y Paraguay disfruta de aranceles cero en virtud del Acuerdo de Complementación Económica Chile-MERCOSUR.

#### Cuadro 7

#### **Países en desarrollo sin litoral y países en desarrollo de tránsito que tienen la calidad de miembros o de observadores en la Organización Mundial del Comercio**

<i>País</i>	<i>Región</i>	<i>Miembro (Fecha de adhesión)</i>	<i>Observador (Fecha de solicitud)</i>
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>			
Afganistán	Asia	–	21/11/2004
Armenia	Europa	05/02/2003	–
Azerbaiyán	Asia	–	30/06/1997
Bhután	Asia	–	17/09/1999
Bolivia	América Latina	12/09/1995	–
Botswana	África	31/05/1995	–
Burkina Faso	África	03/06/1995	–
Burundi	África	23/07/1995	–
Chad	África	19/10/1996	–
Etiopía	África	–	13/01/2003
ex República Yugoslava de Macedonia	Europa	04/04/2003	–
Kazajstán	Asia	–	29/01/1996
Kirguistán	Asia	20/12/1998	–
Lesotho	África	31/05/1995	–
Malawi	África	31/05/1995	–
Malí	África	31/05/1995	–
Mongolia	Asia	29/01/1997	–
Nepal	Asia	23/04/2004	–
Níger	África	13/12/1996	–
Paraguay	América Latina	01/01/1995	–
República Centroafricana	África	31/05/1995	–
República de Moldova	Europa	26/07/2001	–
República Democrática Popular Lao	Asia	–	16/07/1997
Rwanda	África	22/05/1996	–
Swazilandia	África	01/01/1995	–
Tayikistán	Asia	–	29/05/2001
Turkmenistán	Asia	–	–

<i>País</i>	<i>Región</i>	<i>Miembro (Fecha de adhesión)</i>	<i>Observador (Fecha de solicitud)</i>
Uganda	África	01/01/1995	–
Uzbekistán	Asia	–	08/12/1994
Zambia	África	01/01/1995	–
Zimbabwe	África	05/03/1995	–
<i>Países en desarrollo de tránsito</i>			
Angola	África	23/11/1996	–
Argelia	África	–	03/06/1987
Argentina	América Latina	01/01/1995	–
Bangladesh	Asia	01/01/1995	–
Benin	África	22/02/1996	–
Brasil	América Latina	01/01/1995	–
Camboya	Asia	13/10/2004	–
Camerún	África	13/12/1995	–
Chile	América Latina	01/01/1995	–
China	Asia	11/12/2001	–
Côte d'Ivoire	África	01/01/1995	–
Djibouti	África	31/05/1995	–
Eritrea	África	–	–
Ghana	África	01/01/1995	–
Guinea	África	25/10/1995	–
India	Asia	01/01/1995	–
Irán (República Islámica del)	Asia	–	19/07/1996
Kenya	África	01/01/1995	–
Mozambique	África	26/08/1995	–
Myanmar	Asia	01/01/1995	–
Namibia	África	01/01/1995	–
Nigeria	África	01/01/1995	–
Pakistán	Asia	01/01/1995	–
Perú	América Latina	01/01/1995	–
República Democrática del Congo	África	01/01/1997	–
República Unida de Tanzania	África	01/01/1995	–
Senegal	África	01/01/1995	–
Somalia	África	–	–
Sudáfrica	África	01/01/1995	–
Tailandia	Asia	01/01/1995	–
Togo	África	31/05/1995	–
Turquía	Asia	26/03/1995	–
Uruguay	América Latina	01/01/1995	–
Viet Nam	Asia	–	04/01/1995

*Fuente:* Organización Mundial del Comercio, mayo de 2005.

41. Conforme a lo dispuesto por MERCOSUR, el Gobierno de Paraguay estableció la Administración Nacional de Navegación y Puertos. La Administración Nacional puso en marcha proyectos de desarrollo de las infraestructuras en los siguientes cruces fronterizos: con el Brasil en Ciudad del Este (PY)-Foz de Iguazú, Pedro Juan Caballero-Ponta Porá, Saldo de Guairá-Guairá; y con la Argentina en José A. Falcón-Clorinda y Encarnación-Posadas. La facilitación del comercio es una de las esferas prioritarias de cooperación en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur. En 2004 se seleccionó la aduana Ciudad del Este-Foz de Iguazú, en la frontera entre Brasil y Paraguay, como proyecto piloto para el desarrollo de un mecanismo integrado de control fronterizo destinado a simplificar y acelerar el transporte internacional. El proyecto se inició en julio de 2005. La nueva Administración aduanera del Paraguay, establecida en 2004, ha dispuesto lo necesario para utilizar sistemas de información aduanera y rastreo compatibles con la red de los Estados miembros de MERCOSUR. Se han simplificado los procedimientos de exportación con el fin de reducir los trámites burocráticos. Además, se está introduciendo un sistema multimodal.

42. La CEPA prestó una atención renovada al comercio regional y a la facilitación del comercio. En marzo de 2005 la CEPA organizó una reunión de un grupo especial de expertos sobre comercio entre países africanos en Addis Abeba. Además, la facilitación del comercio y los retos con que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral en el contexto del comercio entre países africanos fue objeto de especial atención en el cuarto período de sesiones del Comité sobre Comercio, Cooperación Regional e Integración, celebrado en marzo de 2005 en Addis Abeba.

43. Las negociaciones de la Organización Mundial del Comercio sobre facilitación del comercio ofrecen una oportunidad única a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, ya que permitirán aclarar y mejorar las disposiciones sobre libertad de tránsito, tarifas y trámites relacionados con la importación y exportación, así como la transparencia en la publicación y aplicación de los reglamentos de comercio. Para aprovechar esta oportunidad, las cinco comisiones regionales han puesto en marcha un proyecto titulado “Alianza interregional para la promoción del comercio como medio de crecimiento”, destinado a fortalecer la capacidad de negociación de los países en desarrollo sobre facilitación del comercio, diseño de políticas sobre facilitación del comercio, y aplicación de la tecnología de la información y las comunicaciones en la gestión de la cadena de suministro. En particular, la CEPA y la CEPE organizaron conjuntamente un taller sobre fortalecimiento de la capacidad para el Grupo de Estados Africanos en las negociaciones de la Organización Mundial del Comercio sobre facilitación del comercio, con el fin de contribuir a una participación eficaz de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito de África en las negociaciones sobre facilitación del comercio.

44. El taller regional de la Organización Mundial del Comercio/Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico sobre facilitación del comercio para las economías de Asia y el Pacífico, celebrado en Hangzhou (China) del 5 al 7 de abril de 2005, se organizó con el fin de capacitar a los negociadores comerciales en los aspectos pertinentes de las negociaciones en curso de la Organización Mundial del Comercio sobre facilitación del comercio, incluido el transporte de tránsito. La CESPAP siguió prestando apoyo al proyecto de acuerdo para facilitar el transporte transfronterizo de mercancías y personas en la subregión del Gran Mekong y al proyecto de acuerdo intergubernamental de la Organización de Cooperación de Shanghai (SCO) sobre facilitación del transporte internacional por carretera.

La CEPE y la CESPAP siguieron participando en las actividades del Grupo de Trabajo sobre facilitación del transporte y cruce de fronteras del Programa Especial de las Naciones Unidas para las economías de Asia central.

45. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) preparó un proyecto de instrumentos sobre el transporte de mercancías con el fin de modernizar y uniformar la legislación sobre el transporte internacional de mercancías. El proyecto de instrumento se refería, en particular, a la responsabilidad y obligaciones de los transportistas, el comercio electrónico, la entrega de las mercancías, las obligaciones del transportista y los documentos de transporte. Además, la CNUDMI preparó la Guía legislativa sobre proyectos de infraestructura de financiación privada<sup>17</sup> y las correspondientes disposiciones legales modelo sobre proyectos de infraestructura con financiación privada<sup>18</sup> para ayudar a los países a establecer un marco legal que favoreciese la inversión privada en infraestructuras públicas.

46. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito siguieron beneficiándose del Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA), un programa de la UNCTAD destinado a acelerar los trámites aduaneros mediante la utilización de tecnologías de la información. Los proyectos actuales se destinaban a mejorar la última versión del programa, mediante la aplicación de SIDUNEA++. En 2004, se llevaron a cabo más de 50 proyectos operacionales de SIDUNEA, por un valor superior a 7 millones de dólares, en particular proyectos para Afganistán, Armenia, la República Centroafricana y Lesotho, así como las secretarías del Mercado Común del África Meridional y Oriental (MECAFMO) y de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO). Se estableció un Centro Regional de SIDUNEA en Uagadugú (Burkina Faso) para prestar apoyo a los países usuarios de la subregión.

47. La secretaría de la UNCTAD siguió prestando servicios sustantivos para las negociaciones en curso entre China, Mongolia y la Federación de Rusia con el fin de concertar un acuerdo marco sobre el transporte de tránsito. Además, con el fin de estudiar y promover medidas prácticas que pudiesen contribuir a mejorar las operaciones de transporte de tránsito, la UNCTAD convocó una “Reunión de expertos en la elaboración y aplicación de acuerdos sobre el transporte de tránsito” en Ginebra, del 24 al 26 de noviembre de 2004.

48. El Banco Mundial ha ampliado su cartera de proyectos relacionados con el comercio y la facilitación del transporte. El Banco tiene actualmente en ejecución 49 de estos proyectos, y hay otros 16 en preparación. En el marco del Programa de Transporte para el África Subsahariana, el Banco Mundial prestó asistencia para establecer observadores de los corredores en el África occidental (con la Unión Económica y Monetaria para el África Occidental y con la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental), en África central (con la Comunidad Económica y Monetaria del África Central y la Comunidad Económica de los Estados del África Central), en África oriental (con la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD) y con la Autoridad para la Coordinación del Transporte de Tránsito en el Corredor Septentrional), y en Sudáfrica (con la Comunidad para el África Oriental (EAC), la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC) y el Mercado Común para África Oriental y Meridional (COMESA)). El Programa de Transporte en el África Subsahariana también prestó apoyo para el establecimiento de comités de gestión de los corredores en diversos corredores prioritarios de las diferentes subregiones. El Banco también prestó asistencia para actualizar el Acuerdo

de tránsito en el corredor septentrional, incluida la Autoridad para la coordinación del transporte de tránsito en el corredor septentrional. En Asia meridional, el Banco mantenía contactos con diversos países para llevar a cabo un estudio sobre la facilitación del comercio y el transporte regional que permitiese identificar y poner en práctica proyectos concretos de facilitación, destinados en particular a mejorar la integración de los países en desarrollo sin litoral de la región.

49. En 2004, el Banco Mundial aprobó un crédito sin interés de 31 millones de dólares de los EE.UU. para el desarrollo de un proyecto de modernización de las aduanas y facilitación del comercio en Afganistán. La UNCTAD se había encargado de la aplicación de los componentes de SIDUNEA y de crear unas condiciones normativas, físicas y comerciales favorables a efectos del control fiscal de los ingresos del comercio y el transporte.

50. El principal instrumento de facilitación del comercio de la Organización Mundial de Aduanas es el Convenio Revisado de Kyoto (Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros), considerado como un modelo para los modernos procedimientos aduaneros. El Convenio incluye todos los procedimientos aduaneros básicos, y establece procedimientos transparentes y sencillos. La Organización Mundial de Aduanas ha preparado también directrices detalladas para la aplicación de sus distintas disposiciones legales. La Organización Mundial de Aduanas preparó el “Compendio Aduanero” de prácticas óptimas, como parte de su programa de fortalecimiento de la capacidad. En 2004, la OMC publicó el volumen 3 del compendio, titulado “Un sistema seguro y eficiente de tránsito: guía para los miembros sobre el establecimiento de un sistema seguro y eficiente de tránsito”, destinado a facilitar a los Estados miembros la elaboración de un sistema de tránsito seguro y eficiente.

51. Según se había convenido en el anexo D del acuerdo marco aprobado por el Consejo General de la Organización Mundial de Aduanas el 1º de agosto de 2004, los miembros de la Organización Mundial de Aduanas deberán aclarar y mejorar ciertas disposiciones sobre facilitación del comercio que existen ya en el marco legal de la Organización Mundial de Aduanas, en particular el artículo V del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) que establece los requisitos para asegurar la libertad de tránsito; el artículo VIII, que se refiere a las tarifas y trámites relacionados con la importación y exportación; y el artículo X, que pretende aumentar la transparencia de los reglamentos comerciales. Muchos países en desarrollo sin litoral participan ya activamente en estas negociaciones y han presentado propuestas sobre cuestiones relacionadas con el tránsito. Hasta la fecha, se han presentado 33 propuestas sobre la forma de mejorar y aclarar el marco normativo, abordar las cuestiones relacionadas con las implicaciones de costo, asistencia técnica y trato especial y diferenciado, incluidas las propuestas presentadas por Bolivia, Mongolia, el Paraguay y Rwanda.

52. Los miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC) convinieron en que debía concederse un trato especial y diferenciado a fin de vincular el alcance y el momento de los compromisos a la capacidad de ejecución de un país. La secretaria de la OMC ha hecho de la asistencia técnica para la facilitación del comercio una de las prioridades del Plan de Asistencia Técnica de la OMC para 2005. La secretaria organizó talleres regionales a fin de capacitar a los oficiales encargados de las cuestiones técnicas y de política comercial en diversas cuestiones, como la negociación del mandato para la facilitación del comercio, el marco jurídico y las

propuestas de los miembros, y brindar una oportunidad para poner en práctica esta información en amplios ejercicios de los grupos de trabajo. El programa de asistencia técnica de la Organización Mundial del Comercio también incluía la celebración de seminarios nacionales sobre temas relacionados con la OMC a instancia de los miembros y de los países que han solicitado su ingreso. La facilitación fue uno de los temas más solicitados para 2005.

53. El Centro de Comercio Internacional (CCI), como instrumento de cooperación técnica conjunta de la UNCTAD y de la Organización Mundial del Comercio en los aspectos empresariales del comercio, facilitó asistencia con el fin de elaborar estrategias nacionales y sectoriales en materia de exportación que creen un entorno comercial más favorable para los exportadores, fortaleciendo a tal efecto el diálogo entre los interesados y el sector público. En el período 2003-2005, el Centro de Comercio Internacional preparó proyectos para el desarrollo de una estrategia comercial en Burkina Faso, Kazajstán, Kirguistán, Malawi, la República Democrática Popular Lao, Tayikistán, Uganda, Uzbekistán y Zambia. El programa World Trade Net del CCI pretende ayudar a los sectores empresariales a comprender mejor los cambios dinámicos del marco legal y normativo del comercio internacional y sus consecuencias para las operaciones comerciales cotidianas. El World Trade Net llevó a cabo proyectos en Armenia, Bhután, Kazajstán, Kirguistán, Lesotho, Malawi, Mongolia, Nepal, la República de Moldova, Swazilandia, Tayikistán, Uzbekistán y Zambia. El proyecto del CCI para el desarrollo del comercio Sur-Sur trata de ampliar el comercio entre los países en desarrollo y las economías de transición, determinando oportunidades concretas y facilitando asistencia a las empresas que aprovechan estas oportunidades. En este contexto, el CCI llevó a cabo proyectos en Azerbaiyán, Bolivia, Botswana, Burkina Faso, Burundi, la República Centroafricana, el Chad, Etiopía, Kazajstán, Kirguistán, la República Democrática Popular Lao, Lesotho, Malawi, Malí, Nepal, el Níger, el Paraguay, Rwanda, Swazilandia, Tayikistán, Uganda, Uzbekistán, Zambia y Zimbabwe.

54. La Unión Económica y Monetaria del África Occidental notificó que los costos ocultos, los complejos y prolijos procedimientos de inspección y los innumerables controles impedían un transporte de tránsito fluido. En el África occidental, el transporte interestatal y de tránsito se rige por dos convenios: el Convenio sobre el Transporte entre Estados por Carretera y el Convenio sobre el Tránsito entre Estados por Carretera. El Programa de Facilitación del Tránsito Regional en África occidental se llevaba a cabo con ayuda del Banco Mundial. Como parte del Programa de Facilitación del Tránsito Regional se han seleccionado los siguientes corredores: Abidján-Uagadugú-Niamey, Lomé-Uagadugú-Niamey, Tema-Uagadugú-Bamako, Cotonú-Niamey, Tema-Uagadugú-Niamey, Bamako-Dakar-Banjul-Bissau, Abidján-Bamako y Abidján-Accra-Lomé-Cotonú-Lagos. El Programa de Facilitación de Tránsito Regional en África Occidental incluye la simplificación y armonización de los trámites y reglamentos, la construcción de puestos fronterizos adyacentes, la instalación de un sistema de información computadorizado sobre la logística del transporte por carretera para el seguimiento del equipo de transporte y la carga; el VIH/SIDA, la seguridad vial, y el fortalecimiento de la capacidad institucional, con carácter prioritario.

#### **Prioridad 4: medidas de apoyo internacional**

55. En el Programa de Acción de Almaty se reconoció que los gastos que traían consigo el establecimiento y mantenimiento de un sistema de transporte de tránsito eficiente eran de tal magnitud que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito no podían enfrentar por sí solos esa colosal tarea. En consecuencia, los asociados para el desarrollo deben desempeñar un importante papel apoyando los programas de fomento del transporte de tránsito. La asistencia oficial para el desarrollo sigue siendo la principal fuente de financiación externa para los países en desarrollo sin litoral. Según datos estadísticos del Comité de Asistencia para el Desarrollo de la Organización y Desarrollo Económicos (OCDE), en 2003 la asistencia oficial para el desarrollo neta recibida por los países en desarrollo sin litoral, como grupo, ascendió a 11.500 millones de dólares de los EE.UU., lo que representó un aumento del 13% en comparación con 2002 (véase el cuadro 3). Según estadísticas de la OCDE, alrededor del 2,4% de la asistencia oficial para el desarrollo total que los países en desarrollo sin litoral recibieron en 2003 se destinó a la infraestructura del transporte y las comunicaciones. Los países en desarrollo sin litoral se beneficiarán de los compromisos hechos recientemente de aumentar la asistencia oficial para el desarrollo, incluido el compromiso contraído por la Unión Europea de alcanzar, para el año 2015, el objetivo convenido por las Naciones Unidas de destinar a la asistencia oficial para el desarrollo el 0,7% del ingreso nacional bruto, y para 2010, el objetivo intermedio del 0,56%; y el compromiso asumido recientemente por el Grupo de los Ocho de aumentar para 2010 la ayuda destinada a África en 25.000 millones de dólares anuales, así como la asistencia oficial para el desarrollo en 40.000 millones de dólares anuales, y de conceder una cancelación adicional de parte de la deuda de los países pobres muy endeudados.

56. Durante el período de que se informa, el Gobierno de Austria proporcionó asistencia al Afganistán, Bhután, Burkina Faso, Etiopía, la ex República Yugoslava de Macedonia, Nepal, Rwanda, Uganda y Zimbabwe, en el marco del Programa Austríaco de Cooperación para el Desarrollo. En particular, entre los proyectos del Programa Austríaco de Cooperación para el Desarrollo se cuentan el proyecto del corredor de Tazara para la rehabilitación de 850 kilómetros de vías férreas entre Zambia y Malawi, a un costo de unos 27 millones de euros, y la prestación de apoyo a las actividades de la Empresa de Ferrocarriles de Tanzania en Burundi, Rwanda y la República Democrática del Congo. Además, desde 1992, Austria ha venido apoyando a las administraciones de ferrocarriles de la mayoría de los Estados miembros de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo (por ejemplo, Botswana, Swazilandia y Zimbabwe) en el mantenimiento de sus vías férreas. La quinta fase del proyecto se inició recientemente (y durará hasta 2007), con una financiación adicional de 690.000 euros.

57. Bolivia, Burkina Faso, Etiopía, la ex República Yugoslava de Macedonia, Malí, Uganda y Zambia fueron algunos de los países asociados que de manera prioritaria recibieron asistencia bilateral del Gobierno de Alemania. Asimismo, Armenia, Azerbaiyán, Kazajstán, Kirguistán, Mongolia, la República Democrática Popular Lao, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán fueron incluidos en la lista de países asociados que recibirían asistencia bilateral. El Programa de Acción de Almaty se tuvo en cuenta para esbozar la estrategia en consulta con los países beneficiarios. En el período comprendido entre 1993 y 2003, alrededor del 20% de la financiación vinculada a proyectos concedida por el Gobierno de Alemania como parte de

la cooperación financiera se asignó al sector del transporte y las comunicaciones. Una proporción importante de esos fondos se ha comprometido y asignado a países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

58. Durante el período que se examina, Alemania prestó asistencia, entre otras actividades, para los siguientes proyectos concretos: un proyecto para apoyar la mejora del entorno empresarial en Armenia y Azerbaiyán (1,9 millones de euros); apoyo a las reformas jurídica y del sistema judicial en Armenia y Azerbaiyán (3,5 millones de euros); apoyo al Sistema Boliviano de Normalización, Metrología, Acreditación y Certificación (700.000 euros); construcción y mejora de dos tramos de carretera del corredor de integración Beni-La Paz-Frontera peruana en Bolivia (35,8 millones de euros); rehabilitación de un tramo de 59 kilómetros de la carretera nacional 16 que comunica a Burkina Faso, Malí y el Níger con el puerto de Lomé en Togo (6,1 millones de euros); apoyo a las autoridades viales de Etiopía (1,3 millones de euros); apoyo al fomento de un mejor entorno empresarial en Kazajstán, Kirguistán, Uzbekistán, Turkmenistán y Tayikistán (7,6 millones de euros); rehabilitación de la carretera nacional 6 y la red de telecomunicaciones rurales de la República Democrática Popular Lao (11,7 millones de euros); mejoramiento de carreteras en Malí (15,2 millones de euros); construcción de la carretera de circunvalación de Skopje como parte del principal corredor europeo de transporte en la ex República Yugoslava de Macedonia (10,2 millones de euros); apoyo a la promoción de exportaciones en Mongolia (2,0 millones de euros); creación de un sistema de control de la calidad en el Paraguay (100.000 euros); rehabilitación de 85 kilómetros de carreteras entre Malaba y Bugiri y mantenimiento de 1.400 kilómetros de carreteras en la región oriental de Uganda (31,5 millones de euros); reacondicionamiento de 380 coches de la Empresa de Ferrocarriles de Uganda (4,1 millones de euros); electrificación de la vía férrea entre Tashkent y Angren, en Uzbekistán (25 millones de euros); concesión de una línea de crédito por 2 millones de euros para empresas del sector privado de Uzbekistán orientadas a la exportación; y rehabilitación de 205 kilómetros de la carretera entre Livingstone y la frontera con Namibia y construcción de un puente sobre el río Zambezi para comunicar a Zambia con la carretera Trans-Caprivi de Namibia, dándole acceso al puerto de Walvis Bay (33,2 millones de euros).

59. El Gobierno de Alemania ha emprendido un conjunto de iniciativas para apoyar a los países en desarrollo de tránsito, como por ejemplo la construcción de 6,3 kilómetros de carreteras en Ghana (11 millones de euros); la rehabilitación de 12 locomotoras de la Empresa de Ferrocarriles de Kenya (4,6 millones de euros); la rehabilitación y ampliación de 90 kilómetros de carreteras de Kenya (18 millones de euros); la rehabilitación de una parte del corredor vial Angola-Namibia (4 millones de euros); y la rehabilitación de locomotoras de la Empresa de Ferrocarriles de Tanzania en la República Unida de Tanzania (7 millones de euros).

60. El Gobierno de Italia ha proporcionado 12 millones de dólares para la rehabilitación de la carretera entre Kabul y Bamyan, y 750.000 dólares para la que une a Maidan Shar y Bamyan, en el Afganistán. Italia ha comprometido más de 18 millones de dólares en préstamos y subvenciones para rehabilitar el tramo de carretera Toledo-Ancarabi (ramal Oruro-Pisiga) en Bolivia; 15 millones de dólares en subvenciones para reparar carreteras secundarias y puentes como parte de la segunda fase de los proyectos de desarrollo rural de Arsi y Bale, en Etiopía; y 35 millones de dólares para proyectos de acceso vial y reparación de carreteras en Albania. El Gobierno de Italia también concedió una subvención de 965.000 dólares para prestar asistencia técnica a los ministerios afganos de Obras Públicas, Industria Ligera y



Desarrollo Urbano y Formación, casi 3 millones de dólares en subvenciones para ayudar a establecer el Servicio Nacional de Estadística de Mozambique, y 2,6 millones de dólares para apoyar a la Cámara Nacional de Comercio de Zimbabwe.

61. El Japón prestó asistencia, entre otros, a los proyectos siguientes: la rehabilitación de carreteras en Ghana (54 millones de dólares); la rehabilitación de carreteras en Uganda (3 millones de dólares); la mejora y el mantenimiento de las vías de la ciudad de Lusaka, en Zambia (24 millones de dólares); la mejora de la carretera nacional 9 en la República Democrática Popular Lao (27 millones de dólares); la construcción de la carretera de Sindhuli en Nepal (17 millones de dólares); la rehabilitación de puentes en Camboya (1,4 millones de dólares); y la rehabilitación de las carreteras de Kandahar a Kabul, Kandahar a Herat y de Mazar-i-Sharif, en el Afganistán (144 millones de dólares). El Japón ha otorgado préstamos por valor de 4.300 millones de yenes para la ampliación del puerto de Shihanoukville en Camboya y préstamos por valor de 16.300 millones de yenes para las obras del nuevo ferrocarril entre Tashguzar y Kumkurgan, en Uzbekistán. El Gobierno del Japón también prestó asistencia para la creación de capacidad en diversos países en desarrollo sin litoral y de tránsito, entre ellos, Bolivia, el Camerún, Côte d'Ivoire, Djibouti, Etiopía, la ex República Yugoslava de Macedonia, Ghana, Kenya, la República Democrática Popular Lao, la República Unida de Tanzania, Swazilandia, Tailandia, Turquía, Viet Nam, Zambia y Zimbabwe.

62. El Gobierno de la República de Sudáfrica continuó prestando asistencia a Lesotho con arreglo a un acuerdo de la Comisión mixta de cooperación bilateral, firmado el 19 de abril de 2001. En dicho acuerdo, los dos países convinieron en crear una alianza estratégica para ayudar a Lesotho a dejar de integrar la lista de países menos adelantados. El Gobierno de Sudáfrica y el Gobierno de Swazilandia firmaron un acuerdo de la Comisión mixta de cooperación bilateral el 20 de diciembre de 2004. Las principales esferas de cooperación entre Sudáfrica y Swazilandia son la rehabilitación de la carretera Carolina/Oshoek que enlaza a Swazilandia con Mpumalanga y Gauteng.

63. El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte prestó asistencia al Afganistán en la reforma de su sistema tributario y aduanero. El Reino Unido ejecutó un proyecto de creación de capacidad en Etiopía para ayudar a la Dirección Nacional de Carreteras en el mantenimiento y la gestión viales, así como en la reforma aduanera que lleva a cabo el Programa de reforma fiscal de ese país. Asimismo, el Reino Unido ejecutó un programa de facilitación del comercio regional en el África meridional por valor de 18 millones de dólares y proporcionó financiación a las organizaciones de desarrollo multilaterales y regionales, entre las que se cuentan el Banco Africano de Desarrollo, la Unión Europea y el Banco Mundial. El Reino Unido también hizo aportes a proyectos de: a) rehabilitación de tres carreteras que comunican a Rwanda con los países vecinos, a saber, con Burundi, una carretera de 110 kilómetros (18 millones de euros), con la República Unida de Tanzania, una carretera de 77 kilómetros (27 millones de euros), y con la República Democrática del Congo, un proyecto aún en estudio cuyo costo se ha estimado en 30 millones de euros, y b) rehabilitación del Aeropuerto Internacional de Kigali.

## **Prioridad 5: aplicación y examen por parte del sistema de las Naciones Unidas**

64. El sistema de las Naciones Unidas se ha dado a la tarea de aplicar el Programa de Acción de Almaty. Los esfuerzos conjuntos de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas comenzaron con la preparación de la guía general para la aplicación del Programa de Acción de Almaty. La guía general, aprobada en la reunión interinstitucional celebrada el 4 de febrero de 2004, fue ampliamente aceptada por la comunidad internacional como un enfoque práctico dirigido a asegurar la participación activa de todos los interesados pertinentes mediante la adopción de medidas selectivas y bien coordinadas. Los pormenores sobre esta cuestión figuran en el informe del Secretario General sobre la aplicación del Programa de Acción de Almaty, de fecha 5 de agosto de 2004 (A/59/208).

65. A fin de fortalecer aún más las alianzas mundiales, la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo organizó la Reunión de alto nivel sobre el papel de las organizaciones internacionales, regionales y subregionales en la ejecución del Programa de Acción de Almaty, celebrada del 29 al 31 de marzo de 2005 en Almaty (Kazajstán), con el apoyo del Gobierno de Kazajstán. La reunión, en la que participaron altos funcionarios de unas 30 organizaciones, se estructuró en dos sesiones. En la primera sesión se examinaron las estrategias de las organizaciones internacionales, regionales y subregionales para aplicar el Programa de Acción de Almaty; la segunda sesión se centró en evaluar y supervisar los progresos realizados en el establecimiento de sistemas de transporte de tránsito eficaces. En la primera sesión, los representantes de 25 organizaciones internacionales, regionales y subregionales hicieron exposiciones detalladas sobre sus actividades y estrategias. La Oficina del Alto Representante presentó un proyecto de programa coordinado de cooperación técnica en el transporte y la facilitación del comercio, encaminado a aumentar las sinergias entre las organizaciones participantes a fin de que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito puedan extraer los máximos beneficios posibles de la asistencia técnica que se presta en la esfera del transporte y la facilitación del comercio.

66. La segunda sesión se dedicó a la elaboración de una metodología internacionalmente aceptable para evaluar los progresos que se realicen en la creación de sistemas de transporte de tránsito eficaces. Entre los ponentes se encontraban representantes del Banco Asiático de Desarrollo, la Comunidad del África Oriental, la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), la Comisión Económica para África (CEPA), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), la Comisión Económica para Europa (CEPE), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) y el Banco Mundial. La Comunidad del África Oriental presentó su metodología, que se basaba en el costo medio por kilómetro de los distintos corredores de transporte, el cual variaba entre 0,42 dólares (el costo más elevado) en el corredor Tunduma-Iringa-Dodoma-Arusha-Namaga-Nairobi-Isiolo-Moyale y 0,27 dólares (el costo más bajo) en el corredor Biharamulo-Mwanza-Musoma-Sirari-Lodwar-Lokichoggio. La CESPAP presentó su metodología, basada en datos de costo y tiempo, para medir los progresos realizados en el establecimiento de un sistema de transporte de tránsito eficaz. La Comisión aplicó esa metodología en distintas subregiones sin litoral de Asia, como

por ejemplo el sur de Asia, el Asia nororiental y el Asia central. Esa metodología, que tenía la ventaja de ser muy sencilla de aplicar, permitía desglosar los gastos incurridos en los distintos tramos a lo largo de la ruta de tránsito.

67. La Reunión de alto nivel aprobó el 31 de marzo de 2005 un comunicado conjunto (A/60/75, anexo II), en que los representantes de las organizaciones antes mencionadas reiteraron su compromiso de coordinar mejor sus programas de asistencia técnica a fin de elevar al máximo los beneficios resultantes para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Se pidió a la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo que continuara las consultas sobre los mejores medios de contribuir a esos esfuerzos de coordinación, incluida su propuesta sobre un programa de cooperación técnica coordinado. En el comunicado también se subrayaba la importancia de establecer indicadores comunes para seguir los progresos del establecimiento de sistemas de transporte de tránsito eficientes en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. En particular, se hizo hincapié en que las iniciativas en curso dentro de diversas organizaciones regionales y subregionales y también las de las comisiones regionales, incluido el método basado en datos de costo/tiempo elaborado por la CESPAP, debían elaborarse más y armonizarse a fin de que se pudieran diseñar indicadores generalmente aceptables para vigilar la ejecución del Programa de Acción de Almaty, y medir los progresos realizados.

68. De conformidad con la petición formulada en el comunicado ministerial aprobado por la Quinta Reunión Ministerial Anual de los Países en Desarrollo sin Litoral, celebrada el 27 de septiembre de 2004 en la Sede de las Naciones Unidas (A/C.2/59/2), del que tomó nota la Asamblea General en su resolución 59/245, de 22 de diciembre de 2004, la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo convocó la Reunión de Ministros responsables del comercio de los países en desarrollo sin litoral, celebrada los días 9 y 10 de agosto de 2005 en Asunción (Paraguay). Los Ministros encargados del comercio de los países en desarrollo sin litoral aprobaron la Plataforma de Asunción para la Ronda de Doha para el Desarrollo (A/60/308, anexo), en la que se articuló una posición común para los países en desarrollo sin litoral.

69. El Departamento de Información Pública de la Secretaría de las Naciones Unidas continuó sus esfuerzos por movilizar la atención de la comunidad internacional respecto de la aplicación del Programa de Acción de Almaty. En particular, el Departamento de Información Pública realizó una activa campaña para dar a conocer la firma del Acuerdo intergubernamental sobre la red asiática de carreteras.

### III. Conclusiones y recomendaciones

70. **Los altos costos de transacción derivados de la falta de acceso al mar, el aislamiento y la lejanía de los mercados internacionales siguen siendo los principales factores que provocan la marginación de los países en desarrollo sin litoral con respecto al comercio internacional y sus deficientes resultados económicos.**

71. **Por su contenido específico y el equilibrio que mantiene entre los intereses de los diversos países en desarrollo sin litoral y de tránsito, el Programa de Acción de Almaty es un plan de aplicación viable y cuantificable. Las estrategias**

basadas en los objetivos de desarrollo del Milenio de los países en desarrollo sin litoral deberían centrarse en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, que debería traducirse en programas coherentes y financiados a nivel regional y nacional.

72. La comunidad internacional debe dar a las mercancías de los países en desarrollo sin litoral un mayor acceso a los mercados a fin de mitigar los efectos de los elevados costos de las transacciones comerciales que se derivan de su desventajosa ubicación geográfica. Se debe prestar de inmediato una mayor asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral para que puedan participar de manera efectiva en las negociaciones comerciales de la Organización Mundial del Comercio, en particular las relacionadas con la facilitación del comercio.

73. Para establecer sistemas de transporte de tránsito eficaces es necesario estrechar y hacer más eficientes la cooperación y colaboración entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. En particular, deberían aprovecharse ampliamente los acuerdos trilaterales que promueven la cooperación Sur-Sur.

74. Las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas deben intensificar sus esfuerzos por articular una metodología internacionalmente aceptable para medir los progresos realizados en el establecimiento de sistemas de transporte de tránsito eficaces. A ese respecto, se debería prestar especial atención a la metodología basada en modelos de costo y tiempo elaborada por la CESPAP.

75. La sinergia y la coordinación revisten una importancia crucial para que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito puedan extraer los máximos beneficios posibles de la asistencia técnica que prestan las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y otras instituciones competentes en materia de transporte de tránsito. En ese sentido, debería promoverse resueltamente la adopción de las medidas enunciadas en la guía general para la aplicación del Programa de Acción de Almaty y en el comunicado conjunto aprobado por la Reunión de alto nivel sobre el papel de las organizaciones internacionales, regionales y subregionales en la ejecución del Programa de Acción de Almaty, celebrada en marzo de 2005 en Almaty (Kazajstán).

76. La asistencia oficial para el desarrollo sigue siendo la principal fuente de inversiones para el fomento de la infraestructura de los países en desarrollo sin litoral. Se invita a los países donantes y a las instituciones financieras y de desarrollo, especialmente el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Africano de Desarrollo y el Banco Interamericano de Desarrollo, a que proporcionen mayores recursos financieros para los proyectos de infraestructura del transporte de tránsito de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

77. Se invita a los países donantes y a las instituciones financieras y de desarrollo internacionales a que hagan contribuciones voluntarias al fondo fiduciario establecido para facilitar las actividades de seguimiento y aplicación de los resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de países donantes y de las instituciones financieras y de desarrollo internacionales sobre la cooperación en materia de transporte de tránsito, celebrada en Almaty (Kazajstán), los días 28 y 29 de agosto de 2003.

## Notas

- <sup>1</sup> Londres: Earthscan, 2005. El texto íntegro del informe se puede consultar en la siguiente dirección electrónica: [http://www.unmillenniumproject.org/reports/fullreport\\_spanish.htm](http://www.unmillenniumproject.org/reports/fullreport_spanish.htm).
- <sup>2</sup> *Informe de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, Almaty (Kazajstán), 28 y 29 de agosto de 2003 (A/CONF.202/3), anexo II.*
- <sup>3</sup> El texto en inglés se puede consultar en la siguiente dirección electrónica: [http://igc.traceca-org.org/english/igc\\_docs/mla\\_eng.pdf](http://igc.traceca-org.org/english/igc_docs/mla_eng.pdf).
- <sup>4</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1302, No. 21618.
- <sup>5</sup> *Ibid.*, vol. 1746, No. 30382.
- <sup>6</sup> *Ibid.*, vol. 125, No. 1671.
- <sup>7</sup> *Ibid.*, vol. 182, No. 1671.
- <sup>8</sup> *Ibid.*, vol. 993, No. 14533.
- <sup>9</sup> *Ibid.*, vol. 399, No. 5742.
- <sup>10</sup> *Ibid.*, vol. 572, No. 8310.
- <sup>11</sup> *Ibid.*, vol. 1079, No. 16510.
- <sup>12</sup> *Ibid.*, vol. 619, No. 8940.
- <sup>13</sup> *Ibid.*, vol. 1028, No. 15121.
- <sup>14</sup> A/57/304, anexo.
- <sup>15</sup> Publicación de las Naciones Unidas, número de venta: E.04.II.K.12. El texto íntegro en inglés puede consultarse en la siguiente dirección electrónica: <http://www.uneca.org/ERA2004/full.pdf>.
- <sup>16</sup> Publicación de las Naciones Unidas, número de venta: E.04.II.K.3.
- <sup>17</sup> Publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.01.V.4.
- <sup>18</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/58/17), anexo I.*