



# Asamblea General

Distr. general  
8 de septiembre de 2006  
Español  
Original: inglés

## Sexagésimo primer período de sesiones

Tema 55 b) del programa provisional\*

**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 60/208 de la Asamblea General, de 22 de diciembre de 2005, en la que la Asamblea pedía al Secretario General que le presentara un informe sobre los progresos realizados en la aplicación del 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. De conformidad con el párrafo 50 del Programa de Acción de Almaty, el Secretario General debería presentar informes, basándose en la información sobre la aplicación del Programa de Acción de Almaty que faciliten los Estados Miembros y las pertinentes organizaciones internacionales, regionales y subregionales. En el presente informe se describen las actividades emprendidas por los distintos interesados directos sobre la base de la información recibida. Se ofrecen breves descripciones de la situación económica general de los países en desarrollo sin litoral y se explican las actividades realizadas por los distintos interesados directos para atender a sus necesidades especiales en la aplicación de las prioridades establecidas en el Programa de Acción de Almaty.

\* A/61/150.



## I. Introducción

1. El objetivo primordial del 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, consiste en forjar asociaciones que permitan superar los problemas especiales que enfrentan los países en desarrollo sin litoral debido a su falta de acceso territorial al mar y a su lejanía y aislamiento con respecto a los mercados mundiales. En el Programa de Acción de Almaty se enuncian medidas específicas en cinco esferas prioritarias, a saber: cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, comercio internacional y facilitación del comercio, medidas de apoyo internacional, y aplicación y examen por el sistema de las Naciones Unidas, con el propósito de establecer sistemas eficaces de transporte, reconociendo la relación entre el transporte y el comercio internacional, y de medir el crecimiento económico. El Programa de Acción de Almaty tiene por objeto: a) asegurar el acceso al mar y desde el mar a todos los medios de transporte de acuerdo con las normas aplicables del derecho internacional; b) reducir los costos y mejorar los servicios para incrementar la competitividad de sus exportaciones; c) reducir los costos finales de las importaciones; d) resolver los problemas derivados de las demoras y la incertidumbre en las rutas comerciales; e) establecer redes nacionales adecuadas; f) reducir las pérdidas, los daños y los deterioros de las mercancías en tránsito; g) sentar las bases para el aumento de las exportaciones; y h) mejorar las condiciones de seguridad del transporte terrestre y la seguridad de las personas en los corredores de transporte.

2. En el párrafo 18 de su resolución 60/208, de 22 de diciembre de 2005, la Asamblea General pidió al Secretario General que le presentara un informe sobre los progresos realizados en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. En la preparación del presente informe, se solicitó la contribución de los Estados Miembros de las Naciones Unidas, los órganos, las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales, regionales y subregionales pertinentes, y sus presentaciones sirvieron de fuente de información.

## II. Situación socioeconómica general en los países en desarrollo sin litoral

3. Hay 31 países en desarrollo sin litoral, con una población total de 370 millones de habitantes y un territorio de 16,3 millones de kilómetros cuadrados. Los países en desarrollo sin litoral siguen enfrentando graves problemas en sus iniciativas encaminadas a lograr los objetivos de reducir a la mitad la pobreza extrema y elevar el nivel de vida de su población. Según el Informe de Desarrollo Humano 2005, 10 de los 20 países más atrasados eran países en desarrollo sin litoral.

4. En 2004, los países en desarrollo sin litoral alcanzaron una tasa de crecimiento del producto interno bruto (PIB) del 6,1%, un aumento sustancial respecto de la tasa de 4,3% registrada en 2003. Ese aumento estuvo impulsado principalmente por precios más elevados de los productos básicos, en combinación con un mejor rendimiento. Ello es especialmente evidente en los países exportadores de petróleo como Kazajstán, Turkmenistán y Uzbekistán. Estos países representaron más

del 36% del PIB total y la mitad de las exportaciones totales de los países en desarrollo sin litoral. Pese a las grandes diferencias registradas entre los países en desarrollo sin litoral como grupo, el crecimiento per cápita anual del PIB va en aumento, pasando de 416 dólares estadounidenses en 2003 a 487 dólares en 2004. A excepción de Zimbabwe, todos los países en desarrollo sin litoral experimentaron un crecimiento del PIB per cápita positivo.

5. En 2004, la inversión extranjera directa que recibieron los países en desarrollo sin litoral aumentó a 12.700 millones de dólares, de 8.500 millones de dólares en 2003. El aumento de las inversiones estuvo vinculado principalmente a las enormes corrientes de capital en dirección de los yacimientos petrolíferos del Mar Caspio, la construcción del oleoducto Bakú-Tbilisi-Ceyhan que llega hasta Turquía, el oleoducto Atasu-Alashankou hasta China y la explotación del yacimiento petrolífero de Doba en Chad. La participación combinada de Kazajstán, Azerbaiyán, el Chad y Bolivia representó más del 70% del total de inversiones extranjeras directas hechas en los países en desarrollo sin litoral.

6. Los países en desarrollo sin litoral siguen acumulando una deuda externa insostenible, aunque la relación entre la deuda y las exportaciones se redujo del 222% en 2003 al 191% en 2004. La relación entre la deuda y el PIB fue del 59% en 2004. A julio de 2006, ocho países en desarrollo sin litoral (Bolivia, Burkina Faso, Etiopía, Malí, el Níger, Rwanda, Uganda y Zambia) habían alcanzado el punto de culminación, tres (Burundi, el Chad y Malawi) estaban en el punto de decisión y dos (la República Centroafricana y la República Democrática Popular Lao) no habían llegado todavía al punto de decisión de la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional. A julio de 2006, cinco países en desarrollo sin litoral (Burkina Faso, Etiopía, Malí, Rwanda y Uganda) habían recibido alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa multilateral de alivio de la deuda. Sin embargo, estos países siguen siendo vulnerables a los altibajos en las exportaciones y dependen de una financiación muy favorable y prácticas prudentes de gestión de la deuda. La asistencia internacional para la diversificación de las exportaciones, el fomento de la capacidad institucional y el acceso a los mercados son fundamentales para impedir que estos países caigan de nuevo en la trampa de la deuda externa.

7. La mala situación económica de los países en desarrollo sin litoral refleja los efectos directos e indirectos de los factores geográficos sobre las principales variables macroeconómicas. Su comercio marítimo depende inevitablemente del tránsito a través de otros países. Los cruces fronterizos adicionales y las distancias excesivas a los principales mercados, junto con procesos engorrosos y una infraestructura inadecuada, incrementan sustancialmente el gasto total en concepto de servicios de transporte. Se considera que la distancia a los puertos es la principal variable que determina el costo del transporte, sobre todo teniendo en cuenta que los costos relacionados con el transporte terrestre son entre cinco y siete veces superiores a los del transporte marítimo.

8. El elevado costo del transporte socava la competitividad de los países en desarrollo sin litoral en el mercado internacional, así como su capacidad de producir a un costo menor. Los gastos de transporte tienen un poderoso efecto de reducción del comercio. La reducción de las corrientes comerciales afectan al PIB en forma directa y negativa. La elevación del costo del transporte reduce los niveles de poder adquisitivo y consumo de los residentes nacionales, afecta a las actividades de los

productores que dependen de factores importados y probablemente estimule la inflación. Los gastos elevados relacionados con ubicaciones geográficas desfavorables reducen la rentabilidad del capital que requieren los inversionistas para financiar un proyecto en un país.

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

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

9. El Programa de Acción de Almaty pedía que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito examinaran y revisaran sus marcos normativos para permitir una mayor participación del sector privado; aumentar la transparencia de los reglamentos fronterizos y de tránsito; establecer procedimientos administrativos agilizados; y simplificar los controles y procedimientos fronterizos; lograr su adhesión a los convenios internacionales; y ampliar la cooperación regional y subregional. Se han señalado algunas novedades a este respecto.

10. El Gobierno del Afganistán describió su plan de reforma de la política en materia de transporte de tránsito en su Estrategia Nacional de Desarrollo y decidió crear el Comité Afgano de Facilitación del Comercio y el Transporte, con la participación de los organismos gubernamentales pertinentes e interesados directos a fin de simplificar y armonizar los trámites fronterizos y aumentar la eficiencia de las operaciones de tránsito. Recientemente, el Afganistán se hizo miembro del Programa de Cooperación Económica Regional para el Asia Central y de la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional. Es miembro activo de la Organización de Cooperación Económica y suscribió un protocolo por el que se estableció un grupo de contacto con la Organización de Cooperación de Shanghai.

11. El Gobierno de Chile informó de que el régimen de tránsito de Bolivia y el Paraguay se rige por el Tratado de Paz, Amistad y Comercio entre Bolivia y Chile (1904), la Convención de Tráfico Comercial (1912), la Convención sobre Tránsito (1937) y otros instrumentos operacionales bilaterales. Además, las autoridades portuarias y aduaneras de Chile han adoptado medidas destinadas a facilitar la circulación del tráfico de tránsito, como los aranceles preferenciales para la carga en tránsito y la disponibilidad de instalaciones de almacenamiento. En 2005, se inauguró el depósito franco de Antofagasta, para que el Paraguay almacenara mercancía en tránsito libre de derechos, impuestos y otros derechos de importación.

12. El Gobierno de Azerbaiyán perfeccionó su estrategia en materia de tránsito dentro del marco de la Estrategia de fomento del sector del transporte. Azerbaiyán se ha adherido a 12 convenios de la Comisión Económica para Europa en materia de transporte. Además, el Gobierno de Azerbaiyán ha suscrito acuerdos bilaterales sobre transporte con los Gobiernos de Bulgaria, Croacia, Georgia, Grecia, los Países Bajos y Ucrania.

13. El 4 de julio de 2005, el Gobierno de China se adhirió al Acuerdo de Transporte transfronterizo de la Subregión del Gran Mekong. China había concertado acuerdos bilaterales de transporte de tránsito con Kazajstán, Kirguistán,

Mongolia, Nepal, Tayikistán y Uzbekistán. Asimismo, China se está preparando para adherirse al Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR. China participó activamente en las consultas relativas a los acuerdos intergubernamentales de la Organización de Cooperación de Shanghai sobre facilitación del transporte internacional por carretera.

14. El Gobierno de Kenya informó de que el corredor septentrional es la principal arteria de instalaciones e infraestructura de transporte que vincula a los países sin litoral de la región de los Grandes Lagos de África oriental y central (Burundi, Rwanda y Uganda) con el puerto marítimo de Mombasa. La Dirección de Coordinación del Tránsito del corredor septentrional facilitó la creación de los comités nacionales de facilitación del comercio y el transporte de Uganda y Rwanda. La Dirección está revisando el acuerdo sobre el tránsito para transformar el corredor septentrional en un corredor de desarrollo económico. Las iniciativas bilaterales también contribuyeron a resolver cuestiones fundamentales relativas a las políticas de tránsito. Kenya y Uganda crearon un servicio ferroviario directo que redujo el tiempo de viaje de 20 días a entre 5 y 7 días.

15. El Gobierno de Kirguistán firmó o ratificó recientemente la Convención sobre la circulación vial, 1968; la Convención de Viena sobre la señalización vial, 1968; el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR, 1975; la Convención sobre formalidades aduaneras para la importación temporal de vehículos comerciales de carretera, 1956; el Convenio internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982; y la Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera, 1956.

16. En 2005 el Gobierno de la República Democrática Popular Lao mantuvo consultas bilaterales con China, Viet Nam y Tailandia sobre la aplicación de los acuerdos bilaterales sobre tránsito suscritos entre estos países. La liberalización de las operaciones de transporte de tránsito en la República Democrática Popular Lao y Tailandia tuvieron como consecuencia la reducción del costo del transporte entre un 30% y un 40%.

17. Mongolia firmó o ratificó recientemente más de ocho convenciones internacionales en el ámbito del transporte. En 2005, se creó el Comité Nacional de Transporte de Mongolia. Mongolia continuó sus gestiones para seguir impulsando la cooperación en materia de transporte de tránsito con los países de tránsito vecinos. En la Séptima reunión de negociación, celebrada del 13 al 18 de noviembre de 2005, Mongolia, la Federación de Rusia y China convinieron en el texto del Acuerdo marco tripartito sobre tráfico de tránsito, en que se sientan las bases de un sólido marco reglamentario subregional. Se prevé que los Gobiernos entablen las negociaciones relativas a los anexos al Acuerdo.

18. Sudáfrica ha iniciado reformas para asegurar una mayor participación del sector privado en el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura. En particular, TransAfrica Concessionaires y Bakwena Platinum Corridor Concessionaire son las empresas responsables de la carretera N4 a Maputo, al oriente, y la carretera N4 a Botswana y Namibia, al occidente. Sudáfrica ha participado activamente en iniciativas emprendidas por grupos de integración regional para reforzar la aplicación de los acuerdos vigentes en materia de tránsito de transporte, en particular el Protocolo de la SADC sobre Transporte, Comunicaciones y Meteorología de la Comunidad del África Meridional para el

Desarrollo (SADC) y el Memorando de Entendimiento sobre el Transporte por Carretera de la Unión Aduanera del África Meridional. Sudáfrica cooperó con expertos técnicos y administradores de la Unión Aduanera del África Meridional y SADC para armonizar las reglas y normas técnicas en materia de transporte, incluidas las normas técnicas para los vehículos de la SADC, normas para la construcción de puentes y licencias de conducir.

19. La Comisión Económica para Europa (CEPE) ha elaborado una serie de acuerdos y convenios internacionales destinados a facilitar y fomentar el transporte internacional mediante la simplificación y armonización de los trámites fronterizos. Bajo los auspicios de la Comisión se han formulado 56 acuerdos y convenciones internacionales.

20. La Organización Marítima para África Occidental y Central (OMAOC) hizo contribuciones considerables a la formulación de las políticas fundamentales de tránsito a nivel subregional y facilitó la aplicación de convenciones internacionales sobre transporte de tránsito promoviendo la utilización del sistema de redes selladas, con que se cubre y sella la carga de los camiones para asegurar el cumplimiento de los requisitos técnicos habituales en materia de aduanas que prescribe el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR. Esta Convención dispone que los bienes deben ser transportados en vehículos o contenedores con garantías de que se han sellado según las normas aduaneras de seguridad.

21. La Comisión Económica para África (CEPA) participó en la aplicación del Programa de Acción de Almaty mediante su programa de trabajo y el Programa de políticas de transporte para África al sur del Sáhara del Banco Mundial. En el marco del Programa se promovió la creación de observatorios del transporte en África a fin de reunir información sobre las demoras y los costos relativos al corredor de transporte de tránsito.

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

22. El Programa de Acción de Almaty reconoce que una infraestructura de transporte e instalaciones de comunicaciones deficientes son un obstáculo considerable para establecer un sistema eficiente de transporte de tránsito.

23. Como se indica en el cuadro 5 del anexo al presente documento, en 2003, las redes de carreteras de los países en desarrollo sin litoral totalizaban 1,17 millones de kilómetros. En general, la calidad de estas redes es deficiente. Por ejemplo, en el Chad, únicamente el 0,8% de las carreteras están pavimentadas, en la República Centroafricana el 2,7% , en Mongolia el 3,5%, en Bolivia el 7,1% y en el Níger el 7,9%. La totalidad de las redes ferroviarias de todos los países en desarrollo sin litoral asciende a unos 40.446 kilómetros. En la esfera del transporte aéreo, 12,3 millones de pasajeros fueron transportados en los 31 países en desarrollo sin litoral, lo que representa únicamente el 0,65% del total de pasajeros transportados en el mundo entero. La totalidad de la carga aérea de los países en desarrollo sin litoral ascendió a 368,7 millones de toneladas por kilómetro, lo que representa el 0,26% del total mundial.

24. En cuanto a la infraestructura de telecomunicaciones, en 2003, se registró un promedio de 2,9 líneas telefónicas principales por cada 100 habitantes en los países en desarrollo sin litoral, en comparación con el promedio mundial de 18,3. El Afganistán, el Chad, la República Centroafricana, el Níger y Uganda apenas tenían 0,2 líneas telefónicas principales por cada 100 habitantes. Los países en desarrollo sin litoral también iban a la zaga en la aplicación de tecnología móvil, con un promedio de 4,3 abonados móviles por cada 100 habitantes en 2003. La creciente brecha digital también es una gran preocupación para los países en desarrollo sin litoral. Mientras que en 2003 los países en desarrollo sin litoral tenían 8,1 computadoras personales por cada 1.000 habitantes, el promedio mundial era de 100,8.

25. En 2005, el Gobierno del Afganistán ejecutó 114 proyectos de infraestructura de carreteras. Como parte de las iniciativas generales de reconstrucción, se rehabilitaron 3.227 kilómetros de carreteras regionales, 4.906 kilómetros de autopistas y 4.500 kilómetros de carreteras de provincia. Las obras de construcción de la carretera de circunvalación comenzaron en 2003 y aún no han concluido en la mayoría de los tramos, incluidas las carreteras que conectan con los países vecinos de Tayikistán, el Pakistán y la República Islámica del Irán.

26. Azerbaiyán informó de que había tomado medidas para mejorar el transporte ferroviario y por carretera, los oleoductos y gasoductos, la infraestructura portuaria, el transporte aéreo y las comunicaciones. En el ámbito de la infraestructura de carreteras, se están adoptando importantes medidas para armonizar las características técnicas de la carretera que pasa por Bakú, Alat, Kurdamir, Yevlax, Ganja, Qazax y la frontera con Georgia (tramo del corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia que está en Azerbaiyán) y de la carretera que pasa por la frontera rusa, Quba, Bakú, Alat, Salyan, Lankaran, Astara y la frontera iraní (Corredor de Transporte Internacional Norte-Sur) con las normas internacionales. El tramo Alat-Qazimammad de la carretera que pasa por Bakú, Alat, Kurdamir, Yevlax, Ganja, Qazax y la frontera con Georgia ha estado en servicio desde 2004. Se está reconstruyendo el tramo Ganja-Qazax a un costo de 48 millones de dólares.

27. El Gobierno de Chile informó de que continuaba sus iniciativas para seguir mejorando la infraestructura de transporte de tránsito de que se sirven Bolivia y el Paraguay. Las principales carreteras chilenas que conectan el país con Bolivia, como el pase fronterizo Arica-Tambo Quemado, están actualmente en construcción. En 2005, Chile y Bolivia convinieron en dar más prioridad a las carreteras transfronterizas asignando suficientes inversiones y una mejor coordinación y planificación.

28. Kazajstán tiene cinco corredores internacionales de transporte ferroviario, de los cuales el más importante es el proyecto de la ruta Trans-Kazajstán que va de China a Europa a través de Kazajstán, Turkmenistán, la República Islámica del Irán y Turquía. La realización de este proyecto de 4.000 millones de dólares permitirá hacer entregas desde puertos de China hasta Rotterdam en 18 días. Desde 2002, se han reparado más de 14.000 kilómetros de carreteras por valor de 1.000 millones de dólares. Recientemente, entraron en funcionamiento dos nuevas terminales aéreas internacionales en Astana y Almaty; gracias a ello aumentó a 47 el número de compañías aéreas que operan en Kazajstán.

29. En Kenya, la red de carreteras del corredor septentrional se está deteriorando debido al elevado volumen de tráfico y a una aplicación laxa de los reglamentos

sobre la carga por eje. Con la asistencia de la Unión Europea, se rehabilitaron 137 kilómetros de carretera y se dispuso la rehabilitación de 357 kilómetros para 2009. A fin de seguir ampliando la capacidad del corredor, se firmó un Memorando de Entendimiento para ampliar el oleoducto que vincula el puerto de Mombasa a las terminales de Kisumu y Eldoret en Kenya. En la actualidad el petróleo se transporta en camión a Burundi, Rwanda y Uganda.

30. El Ministerio de Transporte de Kirguistán comenzó la tercera etapa de la autopista de Bishkek-Osh. La construcción de 258 kilómetros de la carretera Osh-Sarytash-Erkestam permitirá a Kirguistán tener acceso a China. El Gobierno aprobó una ley especial para el proyecto de construcción de la carretera Osh-Sarytash-Erkestam a fin de destacar la importancia estratégica que reviste para la República.

31. En la República Democrática Popular Lao, pronto se construirá un tramo de ferrocarril de 3,5 kilómetros a partir de la mitad del Puente de la Amistad, completando así los vínculos que faltan desde Thanaleng, en la República Democrática Popular Lao, hasta los sistemas ferroviarios de Tailandia. La construcción del segundo puente internacional entre Savannkhanet (República Democrática Popular Lao) y Mukdahan (Tailandia), financiada por el Banco de Cooperación Internacional del Japón, finalizará en 2006. En cuanto al sector de las carreteras, se ha iniciado la construcción de 193 kilómetros de la ruta No. 3 a lo largo del Corredor económico Norte-Sur. Se está construyendo con fondos de Viet Nam el Corredor Económico Meridional, la carretera 18A que va desde la provincia de Attapeu hasta la frontera entre la República Democrática Popular Lao y Viet Nam, con un total de 118,2 kilómetros. A comienzos de 2006, concluyó la construcción del Corredor central de 149 kilómetros de longitud a lo largo de la ruta 12, que conecta a la región nororiental de Tailandia con el puerto marítimo central en Viet Nam.

32. Mongolia ratificó el Acuerdo intergubernamental sobre la Red de carreteras de Asia. Mongolia estaba conectada a la autopista asiática AH3. La construcción de 725 kilómetros de carreteras a lo largo de la ruta AH4 requiere una inversión de 91,9 millones de dólares, y la carretera de 873 kilómetros a lo largo de la ruta AH32 requiere una inversión adicional de 120,9 millones de dólares.

33. El Gobierno de Sudáfrica asignó carácter prioritario a seis corredores de carreteras de tránsito, constituyendo una red regional principal para mejorar la eficiencia del transporte de tránsito. El Marco estratégico de infraestructura de carreteras para Sudáfrica alentó al sector privado a cumplir una función más preponderante en el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura. Dentro del marco de la Estrategia nacional de logística en materia de fletes, también se estableció el Plan maestro de puertos Transnet para seguir construyendo instalaciones de infraestructura y fomentando la eficiencia. En cuanto al transporte aéreo, se formuló el Plan nacional construcción de aeropuertos. El Gobierno de Sudáfrica prosiguió sus actividades encaminadas a reforzar la aplicación de acuerdos bilaterales de servicios aéreos y la Decisión Yamoussoukro de abrir el espacio aéreo en África.

34. El Gobierno de Tayikistán ratificó el Acuerdo Intergubernamental sobre la Red de Carreteras de Asia. Hay tres corredores de tránsito principales (Hudjand-Dushanbe-bajo Pianj; Karamyk-Jirgatal-Dushanbe-Tursunzade-Uzun-Termez; y Kalaikum-Horog-Murgab-Kulma) que atraviesan Tayikistán como parte de la red asiática de carreteras. En el período 2000-2005, el Gobierno de Tayikistán ejecutó cuatro proyectos de

infraestructura de carreteras por valor de 84 millones de dólares. En la actualidad, se están ejecutando 13 proyectos de infraestructura de transporte por valor de 468 millones de dólares.

35. En la región del Mercado Común para África Meridional y Oriental (COMESA), la carretera Katima Mulilo y el puente Shesheke terminaron de construirse en marzo de 2004, vinculando mejor a Namibia con Zambia, Zimbabwe, Malawi y la República Democrática del Congo. Se completaron las obras de rehabilitación en tramos de la carretera Mombasa-Kampala. Se rehabilitó la carretera Gondar-Metema que conecta a Etiopía con el Sudán. Se mejoró la carretera Atbara-Port Sudan, acortando la distancia entre Jartum y Port Sudan en casi 400 kilómetros.

36. Durante su 62º período de sesiones, celebrado el 12 de abril de 2006, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico aprobó la resolución 62/4, de 12 de abril de 2006, relativa al Acuerdo Intergubernamental sobre la Red Ferroviaria Transasiática. Se ha previsto celebrar la ceremonia oficial de firma del Acuerdo durante la Conferencia Ministerial sobre Transporte e Infraestructura, que se celebrará en noviembre de 2006 en Pusan (República de Corea).

37. La Comisión Económica para Europa siguió promoviendo la cooperación regional para el desarrollo coordinado de redes internacionales de transporte por carretera, ferrocarril, vías de navegación interior y transporte combinado (redes electrónicas) mediante acuerdos jurídicamente vinculantes sobre redes de infraestructura en el marco de sus proyectos de Autorruta Transeuropea y de Ferrocarril Transeuropeo. En el Plan maestro de la Autorruta Transeuropea y el Ferrocarril Transeuropeo se identificaron las principales redes de carreteras y ferrovías en 21 países de Europa central, oriental y sudoriental; y se han evaluado 491 proyectos estimados en 102.000 millones de euros, a los que se ha asignado prioridad.

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

38. Al mes de marzo de 2006, 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. En 2004, el valor de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral aumentó a 55.700 millones de dólares, de 42.300 millones en 2003. Este incremento obedeció principalmente al crecimiento de las exportaciones, impulsado sobre todo por el aumento de los precios mundiales del petróleo y la gasolina de Azerbaiyán, Bolivia, el Chad, Kazajistán, Turkmenistán y Uzbekistán, cuya participación total representa el 62% del total de las exportaciones en los países en desarrollo sin litoral. Sin embargo, la participación de los países en desarrollo sin litoral en el total de exportaciones e importaciones del comercio mundial de mercancías sigue siendo reducido: el 0,63% y el 0,66%, respectivamente. Durante el período 2003-2004, la balanza de cuenta corriente de 28 países en desarrollo sin litoral arrojó un resultado negativo. Los productos básicos representan los mayores ingresos por concepto de exportaciones en los países en desarrollo sin litoral. El comercio intrarregional es limitado.

39. Además del transporte físico de bienes, los requisitos exhaustivos de procedimiento, la documentación y los contratos tienen un efecto considerable en

los resultados del comercio exterior de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. En su informe titulado *Doing Business in 2006*, el Banco Mundial observó que el costo de los procedimientos de aduana y el transporte representan el mayor costo del comercio externo y es superior a los aranceles a la importación de los países en desarrollo sin litoral. Se calcula que la tramitación lenta y engorrosa cuesta cerca del 10% del valor de las exportaciones en los países en desarrollo, y las operaciones aduaneras y de transporte ineficientes obligaron a las empresas a tener inventarios más grandes en sus almacenes, lo que entraña un costo de producción adicional del 4% al 6%. Además, en los estudios se indica también que cada día adicional de demoras en los transportes supone un costo del 0,5% del valor de la carga para las mercancías transportadas por buque o tren.

40. Para completar las numerosas etapas de procedimiento, los trámites de importación y exportación a nivel mundial precisaron 31,9 y 39,9 días, respectivamente. Estas cifras se elevan a 57,3 y 72,3 días para los países en desarrollo sin litoral. En comparación con los países en desarrollo de tránsito, los países en desarrollo sin litoral precisan 22,9 días más para la importación de mercancías y 28,6 días más para la exportación. La infraestructura física, o los puertos y el transporte marítimo, representaron únicamente la cuarta parte de las demoras, en tanto que la tramitación de los documentos antes de la llegada de las mercancías y los trámites de aduanas e inspección representaron el 75% del total de las demoras; el 59% de las demoras se atribuyó a la tramitación de los documentos antes de la llegada y el 16% se debió a los trámites de aduanas e inspección. Durante los trámites de aduanas en África y el Asia meridional, se abrió e inspeccionó casi el 70% de los contenedores de carga importada, demorando aún más el proceso de importación. En Burkina Faso, Malawi, Malí y Nepal se abrieron todos los contenedores.

41. El Níger, Rwanda, el Afganistán, el Chad, la República Centroafricana, Burundi, Kirguistán y Uzbekistán son ocho de los 10 países del mundo que tardaron más tiempo en tramitar las importaciones. En promedio, los países en desarrollo sin litoral necesitaron 13,4 documentos y 31,3 firmas para las importaciones. En cambio, los países en desarrollo de tránsito necesitaron 12,2 documentos y 21,3 firmas. Estas cifras contrastan con los promedios mundiales de 10,8 documentos y 16,5 firmas.

42. Burundi, Malí, Azerbaiyán, Burkina Faso, el Chad, Kazajstán y la República Centroafricana fueron siete de los 10 países del mundo entero que exigen el mayor número de documentos para tramitar las exportaciones. En promedio, los países en desarrollo sin litoral exigieron 9,7 documentos y 20,1 firmas para la tramitación de las exportaciones. En cambio, los países en desarrollo de tránsito requirieron 7,8 documentos y 13,3 firmas. Estas cifras contrastan con los promedios mundiales de 7,4 documentos y 11 firmas. El África Subsahariana exigió un promedio de 18 firmas, lo que contrasta en gran medida con el Asia oriental y el Pacífico, donde sólo se exigieron siete firmas. El promedio de firmas necesarias para exportar mercancías a los países en desarrollo sin litoral prácticamente duplicó el del promedio mundial.

43. Estas conclusiones ejemplifican la necesidad de intensificar la facilitación del comercio y las reformas para lograr una mayor eficiencia en el transporte de tránsito. Los estudios sobre el tema han demostrado que la tramitación lenta y engorrosa entraña resultados adversos. Una documentación excesiva para las actividades de exportación se traduce en una participación inferior en el comercio

respecto del producto interno bruto, en tanto que la imposición de más firmas para las actividades de comercio agrava la corrupción. Varios países en desarrollo sin litoral y de tránsito llevaron a cabo reformas para agilizar el transporte de tránsito. El Camerún y el Perú redujeron sus plazos en materia de aduanas, el Pakistán y Uganda eliminaron las licencias comerciales, Rwanda dejó de imponer la inspección previa a la expedición, el Afganistán mejoró la infraestructura de carreteras y puertos, la República Islámica del Irán automatizó el pago de impuestos al comercio y, en Mauritania, el puerto de Nouakchott ya no funciona 60 horas por semana sino las 24 horas del día. Además, en el informe del Banco Mundial se destacan tres reformas efectivas realizadas en 2004: la introducción del archivo electrónico de documentos, la utilización de políticas de evaluación de los riesgos en las actividades de inspección y la regionalización de las reformas de aduanas y el transporte.

**Cuadro**  
**Elementos de obstáculos no físicos al comercio transfronterizo**

	<i>Países en desarrollo sin litoral</i>						<i>Países en desarrollo de tránsito</i>						
	<i>Docu- mentos de exportación (número)</i>	<i>Firmas para la exportación (número)</i>	<i>Plazo para la exportación (días)</i>	<i>Docu- mentos de importación (número)</i>	<i>Firmas para la importación (número)</i>	<i>Plazo para la importación (días)</i>	<i>Docu- mentos de exportación (número)</i>	<i>Firmas para la exportación (número)</i>	<i>Plazo para la exportación (días)</i>	<i>Docu- mentos de importación (número)</i>	<i>Firmas para la importación (número)</i>	<i>Plazo para la importación (días)</i>	
Afganistán	..	..	..	10	57	97	Angola	..	..	..	10	28	64
Armenia	7	12	34	6	15	37	Argelia	8	8	29	8	12	51
Azerbaiyán	7	40	69	18	55	79	Argentina	6	6	23	7	9	30
Bhután	10	12	39	14	12	42	Bangladesh	7	15	35	16	38	57
Bolivia	9	15	43	9	16	49	Benin	8	10	36	11	14	49
Botswana	6	7	37	9	10	42	Brasil	7	8	39	14	16	43
Burkina Faso	9	19	71	13	37	66	Camboya	8	10	43	12	18	55
Burundi	11	29	67	19	55	124	Camerún	10	11	39	14	20	53
Chad	7	32	87	14	42	111	Chile	6	7	23	8	8	24
Etiopía	8	33	46	13	45	57	China	6	7	20	11	8	24
ex República Yugoslava de Macedonia	10	8	32	10	11	35	Côte d'Ivoire	7	11	21	16	21	48
Kazajstán	14	15	93	18	17	87	Djibouti	..	..	..	..	..	..
Kirguistán	..	..	..	18	27	127	Eritrea	11	20	69	17	33	69
Lesotho	..	..	..	10	15	50	Ghana	6	11	47	13	13	55
Malawi	9	12	41	6	20	61	Guinea	7	11	43	12	23	56
Malí	10	33	67	16	60	61	India	10	22	36	15	27	43
Mongolia	11	21	66	10	27	74	Irán (República Islámica del)	11	30	45	11	45	51
Nepal	7	12	44	10	24	38	Kenya	8	15	45	13	20	62
Níger	..	..	..	19	52	89	Mozambique	6	12	41	16	12	41
Paraguay	9	7	34	13	11	31	Myanmar	..	..	..	..	..	..
República Centroafricana	9	38	116	10	75	122	Namibia	9	7	32	14	7	25
República Democrática Popular Lao	12	17	66	16	28	78	Nigeria	11	39	41	13	71	53
República de Moldova	7	12	33	7	13	35	Pakistán	8	10	33	12	15	39
Rwanda	14	27	63	19	46	92	Perú	8	10	24	13	13	31
Swazilandia	..	..	..	..	..	..	República Democrática del Congo	8	45	50	15	80	67
Tayikistán	..	..	..	..	..	..	Senegal	6	8	23	10	12	26
Turkmenistán	..	..	..	..	..	..	Somalia	..	..	..	..	..	..
Uganda	13	18	58	17	27	73	Sudáfrica	5	7	31	9	9	34
Uzbekistán	..	..	..	18	32	139	Tailandia	9	10	23	14	10	25
Zambia	16	25	60	19	28	62	Tanzanía	7	10	30	13	16	51
Zimbabwe	9	18	52	15	19	66	Togo	8	8	34	11	14	43
							Turquía	9	10	20	13	20	25
							Uruguay	9	10	22	9	12	25
							Viet Nam	6	12	35	9	15	36
<b>Promedio</b>	<b>9,7</b>	<b>20,1</b>	<b>57,3</b>	<b>13,4</b>	<b>31,3</b>	<b>72,3</b>	<b>Promedio</b>	<b>7,8</b>	<b>13,3</b>	<b>34,4</b>	<b>12,2</b>	<b>21,3</b>	<b>43,7</b>
<b>Promedio mundial</b>	<b>7,4</b>	<b>11</b>	<b>31,9</b>	<b>10,8</b>	<b>16,5</b>	<b>39,9</b>	<b>Promedio mundial</b>	<b>7,4</b>	<b>11</b>	<b>31,9</b>	<b>10,8</b>	<b>16,5</b>	<b>39,9</b>

*Fuente:* Banco Mundial, Base de datos en línea Doing Business. Los promedios fueron calculados por la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo.

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

44. Azerbaiyán se adhirió al Convenio internacional para la simplificación y armonización de regímenes aduaneros (Convención de Kyoto) y reformará los reglamentos aduaneros como corresponde. Azerbaiyán creó un sistema automatizado de búsqueda de información, que conecta a los organismos gubernamentales competentes cuya labor está relacionada con distintos aspectos de los cruces fronterizos.

45. Según informó el Gobierno del Brasil, en 2005 se creó una Comisión de Monitoreo del Comercio Paraguay-Brasil para promover y diversificar las exportaciones del Paraguay y buscar posibles soluciones a las dificultades técnicas y burocráticas, en consulta con los exportadores paraguayos al Brasil. El Brasil también prestó servicios de almacenamiento libres de impuesto en sus puertos marítimos para las mercancías en tránsito de Bolivia y el Paraguay.

46. Según informó el Gobierno de Chile, el Acuerdo de Complementación Económica No. 22 entre Chile y Bolivia se firmó en 1993 en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), en cuya virtud se otorgan preferencias arancelarias a 585 productos. A fin de mejorar el Acuerdo, en 2005 se firmó el 15º Protocolo Adicional, por el que las exportaciones de Bolivia gozan de pleno acceso preferencial a los mercados de Chile. Los flujos comerciales entre Chile y Bolivia alcanzaron 248,4 millones de dólares en 2005, cifra superior en un 29% a la registrada en 2004. En 2005, el 79,4% de las importaciones chilenas procedentes de Bolivia y el 33,9% de las exportaciones de Chile hacia Bolivia recibieron plenas preferencias arancelarias. Las corrientes comerciales entre Chile y el Paraguay alcanzaron 158 millones de dólares en 2005, con una balanza comercial favorable para el Paraguay. Aproximadamente el 80% de los productos que son objeto de comercio entre Chile y el Paraguay están exentos de aranceles.

47. Mongolia participó en el proyecto conjunto de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la Organización para la Cooperación entre los Ferrocarriles para apoyar a 12 países sin litoral de Asia y el Cáucaso. En el marco de este proyecto, se ha organizado un viaje de ensayo de un tren de contenedores en bloque entre Brest (Belarús), Ulaanbaatar (Mongolia) y Polonia. Este servicio de prueba demuestra que se puede cubrir una distancia de 7.562 kilómetros en 13 días, a razón de 582 kilómetros al día, ilustrando así la forma de reducir el tiempo de viaje a la tercera parte y economizar una cantidad considerable de recursos y equipo.

48. Al concluir el memorando de entendimiento entre Sudáfrica, Botswana y Namibia sobre la administración del Corredor Trans-Kalahari, las partes contratantes convinieron en utilizar un documento único administrativo a fin de agilizar los procedimientos para el cruce de fronteras y reducir el número de documentos de tránsito.

49. Entre las medidas de facilitación del comercio adoptadas por el Gobierno del Níger cabe citar la armonización de los procedimientos de aduana y las normas de origen, el establecimiento de puestos adyacentes de control de aduanas, el fortalecimiento de la coordinación y la cooperación interinstitucionales, la creación de comités de facilitación del comercio y la aplicación del cuaderno TIR, el documento único de tránsito por carretera interestatal.

50. El Banco Asiático de Desarrollo informó de que se habían realizado progresos significativos en el sector de la facilitación del comercio del Programa de Cooperación Económica Regional para el Asia Central, entre ellos: a) la

armonización y modernización de los trámites de aduana; b) los acuerdos bilaterales en materia de tránsito y cooperación suscritos en 2005 por Kirguistán y Tayikistán, Azerbaiyán y China; c) la realización de pruebas experimentales por Kazajistán y Kirguistán para la realización de controles aduaneros conjuntos en el cruce fronterizo Kordai-Akzhol; d) la inauguración del sitio web del programa de facilitación del comercio de la Cooperación Económica Regional para el Asia Central; y e) la prestación de servicios de asesoramiento sobre la financiación del comercio a los bancos de la región, junto con garantías de financiación del comercio para facilitar el comercio exterior.

51. El objetivo de la Organización Marítima Internacional consiste en facilitar el tráfico marítimo en el comercio internacional y la facilitación del comercio mediante la simplificación y la reducción de los documentos y procedimientos necesarios en el punto de llegada, la estadía y la partida de los buques que efectúan travesías internacionales. La Organización prestó asistencia técnica a los países en desarrollo en el marco de su Programa Integral de Cooperación Técnica.

52. El Mercado Común para África Meridional y Oriental adoptó el enfoque del corredor. A lo largo de los corredores se crearon instituciones y comités de gestión de corredores, en conjunción con el Programa de políticas de transporte para África al sur del Sáhara, la Comunidad del África Oriental (CAO) y la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo (SADC). Por ejemplo, respecto del Corredor de Dar es Salam donde participan Malawi, la República Democrática del Congo, la República Unida de Tanzania y Zambia, los interesados directos han suscrito la Constitución del Comité de Gestión del Corredor. El Mercado Común para el África Oriental y Meridional también promovió la creación de puestos fronterizos de una sola parada en el África oriental y meridional. Se estaban haciendo progresos para crear tales puestos en la frontera de Chirundu entre Zambia y Zimbabwe. La Autoridad para la Coordinación del Transporte de Tránsito en el Corredor Septentrional informó de que se había realizado un estudio de evaluación de las necesidades y se había preparado un proyecto de plan de actividades para el puesto fronterizo de Malaba, entre Kenya y Uganda, con fondos de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID).

53. Los países en desarrollo sin litoral y en tránsito siguieron beneficiándose del programa del Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA) de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), que está concebido para acelerar los trámites aduaneros mediante la utilización de las tecnologías de la información. En 2005, se celebraron más de 60 sesiones de capacitación a nivel nacional y regional en el mundo entero. En la República de Moldova se puso en marcha el nuevo sistema SIDUNEA basado en la web, ASYCUDAWorld. La UNCTAD siguió ejecutando en el Afganistán el Proyecto de emergencia de modernización de la aduana y de facilitación del comercio, financiado por el Banco Mundial.

54. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) preparó un proyecto de instrumento para modernizar y universalizar las leyes asociadas con el transporte internacional de mercancías. El proyecto de instrumento abarcaba, entre otros aspectos, 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* y las correspondientes a las disposiciones modelo para ayudar a los países a establecer marcos jurídicos que favorecieran la inversión privada en infraestructuras públicas, en particular para la construcción y el desarrollo de infraestructuras fundamentales para la aplicación satisfactoria del Programa de Acción de Almaty, concretamente los puertos, las carreteras de peaje y las terminales de transporte. La armonización y modernización de las leyes permitirá reducir de manera general los costos de las transacciones, aumentar la previsibilidad en caso de problemas y reforzar la confianza del comercio en los negocios internacionales.

55. La Comisión Económica para Europa (CEPE) siguió ejecutando proyectos sobre facilitación del comercio en los Estados miembros sin litoral. La Comisión promovió el establecimiento de asociaciones entre los sectores público y privado en apoyo de la facilitación del comercio mediante la organización de seminarios en Azerbaiyán, Kazajstán, la República de Moldova, Ucrania y Uzbekistán. También se organizaron seminarios sobre la adhesión a la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la facilitación del comercio. La Comisión Económica para Europa, en conjunción con la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, siguió apoyando las actividades del Grupo de trabajo del proyecto sobre facilitación del transporte y cruce de fronteras, del Programa Especial de las Naciones Unidas para las Economías de Asia Central (SPECA).

56. La Organización Mundial del Comercio (OMC) informó de que las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio ofrecían una oportunidad única para los países en desarrollo sin litoral y en tránsito. Los miembros de la OMC esclarecerán y mejorarán el artículo V del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) sobre la libertad de tránsito; el artículo VIII sobre derechos y formalidades; y el artículo X sobre publicación y aplicación de los reglamentos comerciales, en que se prevé la transparencia de los reglamentos comerciales. Los países en desarrollo sin litoral han participado activamente en negociaciones y han presentado varias propuestas. Se han recibido presentaciones por escrito sobre problemas en materia de tránsito de parte de Bolivia, el Japón, Kirguistán, la República de Moldova, Mongolia y el Paraguay (TN/TF/W/28), el Perú (TN/TF/W/30), la República de Corea (TN/TF/W/34), las Comunidades Europeas (TN/TF/W/35), el Paraguay, Rwanda, Suiza (TN/TF/W/39), Singapur (TN/TF/W/47), Cuba (TN/TF/W/64) y Armenia, el Canadá y las Comunidades Europeas, Kirguistán, Mongolia, el Canadá, Nueva Zelandia, el Paraguay y la República de Moldova (TN/TF/W/79). Se formularon propuestas concretas como el examen y la publicación de derechos y gravámenes, la prohibición de los derechos y gravámenes no publicados, la aplicación de una disciplina efectiva a los gravámenes de tránsito, la reducción y simplificación de las formalidades de tránsito, las necesidades de documentación, la utilización de estándares internacionales y la promoción de la concertación de acuerdos regionales en materia de tránsito.

#### **Cuarta prioridad: medidas de apoyo internacional**

57. En el Programa de Acción de Almaty se reconoce que los gastos que suponen el establecimiento y el mantenimiento de sistemas de transporte de tránsito eficientes son de tal magnitud que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito no pueden acometer por sí solos esa colosal tarea. En consecuencia, los asociados para el desarrollo deben cumplir la importante función de apoyar los programas de fomento del transporte de tránsito.

58. La asistencia oficial para el desarrollo sigue siendo la principal fuente de financiación externa para los países en desarrollo sin litoral. En 2004, el total de la asistencia oficial para el desarrollo recibido por los países en desarrollo sin litoral de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), como grupo, ascendió a 13.800 millones de dólares, de 10.100 millones de dólares en 2003, aunque, en 2004, alrededor del 7% del total de la asistencia oficial para el desarrollo se asignó al fomento de infraestructura de transporte, almacenamiento y comunicaciones, en comparación con el 6,5% en 2003. En 2004, la asistencia oficial para el desarrollo asignada al transporte, el almacenamiento y las comunicaciones en el Afganistán aumentó considerablemente a 326,1 millones de dólares, de 59,9 millones de dólares en 2003.

59. China prestó apoyo a los países en desarrollo sin litoral para que desarrollaran su infraestructura de transporte. En particular, China está a punto de acabar de prestar asistencia a proyectos de ingeniería y construcción en un tramo de la carretera que va de Kunming a Bangkok dentro de las fronteras de la República Democrática Popular Lao, por un valor de 250 millones de yuan renminbi. China está prestando asistencia a Nepal en la construcción de la carretera Syafrubensi-Rasuwegadhi, que atraviesa el puerto de Zhangmu en China, y para la construcción de la carretera Baglung-Jomson, que atraviesa el puerto de Jilong en China. China ha prestado a Botswana 180 millones de yuan renminbi en condiciones concesionarias para la construcción de enlaces ferroviarios; y 350 millones de yuan renminbi en condiciones concesionarias para la construcción de las etapas primera y segunda del proyecto de carretera Letlhakane-Kang.

60. El Gobierno de Bélgica informó de que había asignado una parte importante de su asistencia oficial para el desarrollo a 18 países, entre ellos seis países sin litoral (Rwanda, Burundi, Uganda, el Níger, Bolivia y Malí). Además, la República Democrática Popular Lao, Burkina Faso y Etiopía reciben una asistencia bilateral oficial directa en el marco de programas emprendidos en 2003. Bélgica asignó el 6,6% de su asistencia oficial para el desarrollo en 2003 a los países en desarrollo sin litoral y el 9,8% en 2004. Bélgica ha apoyado varios proyectos de infraestructura en países en desarrollo sin litoral. Por ejemplo, Bélgica fue uno de los principales asociados para el desarrollo en la construcción del puerto de Guayamerin en Bolivia y ayudó a desarrollar proyectos portuarios y marítimos en la República Democrática Popular Lao. En Zambia, Bélgica participó en la rehabilitación del aeropuerto de Lusaka y participó en iniciativas para desarrollar el sector de los medios de difusión en Bolivia, Burkina Faso y Rwanda. Bélgica prestó asistencia a Bolivia, Burkina Faso y Rwanda en políticas comerciales y gestión del comercio.

61. En 2005, México renovó su programa de cooperación técnica con Bolivia para el bienio 2005-2007. Este programa incluyó 13 iniciativas en las esferas de desarrollo urbano, turismo, productividad y competitividad, energía y reforma agraria. La cooperación técnica bilateral se basa en una convención fundamental de cooperación técnica y científica entre México y el Paraguay. El programa para el bienio 2005-2007 abarcó diez proyectos en las esferas de recursos naturales, desarrollo social, turismo, administración pública, respuestas en casos de desastre y salud.

62. El Banco Asiático de Desarrollo siguió prestando asistencia al Afganistán, Azerbaiyán, Kazajistán, Kirguistán, Mongolia, Tayikistán y Uzbekistán en el marco del Programa de Cooperación Económica Regional para Asia Central. Los

organismos participantes en ese Programa son el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Islámico de Desarrollo (BIsD), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Banco Mundial. Entre las medidas emprendidas por el Programa de Cooperación Económica Regional para el Asia Central en los últimos 12 meses en el sector del transporte figuran: a) la adopción de un plan del sector del transporte para el período 2005-2010; b) un plan de acción para la aplicación del plan; c) la adopción de indicadores de rendimiento; d) un informe sobre el potencial de liberalización del sector de la aviación en Asia Central; y e) la tramitación de proyectos importantes de inversión en infraestructura. En el sólo sector del transporte del Programa de Cooperación Económica Regional para el Asia Central, se calcula que el programa combinado de inversiones de las seis instituciones multilaterales superará los 1.000 millones de dólares para el bienio 2005-2006.

63. La Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) ejecutó una variedad de proyectos de comercio electrónico y gobernanza electrónica en países en desarrollo sin litoral para permitirles acceder fácilmente al mercado y utilizar las tecnologías de la información y las comunicaciones como catalizador para la intensificación del comercio. Para ello fue preciso crear las infraestructuras públicas clave necesarias para asegurar la integridad y seguridad de las redes, y contribuir a establecer los marcos jurídicos y reglamentarios apropiados. Se ejecutaron proyectos en Nepal, Bhután, Malí, Rwanda, Uganda, Azerbaiyán, Kirguistán y Uzbekistán.

64. Según informó la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), se aumentó la asistencia a los países en desarrollo para mejorar la capacidad de sus comerciantes para cumplir las normas técnicas internacionales aplicables a los productos alimenticios y agrícolas. En los países en desarrollo sin litoral se han puesto en marcha numerosos programas de asistencia técnica. En 2003, la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Mundial de Sanidad Animal, la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Banco Mundial y la FAO establecieron conjuntamente el Servicio de Elaboración de Normas y Fomento del Comercio (SENFEC) encargado de coordinar las iniciativas de fomento de la capacidad en seguridad alimentaria, así como la sanidad vegetal y animal, a la vez que constituyó un mecanismo de financiación para ayudar a los países y los interesados directos a cumplir las normas sanitarias y fitosanitarias de la OMC.

65. El Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia, cuya construcción fue iniciada por la Unión Europea, sirve de catalizador de la infraestructura de transporte y el desarrollo económico de los países participantes, a saber, Armenia, Azerbaiyán, Bulgaria, Georgia, Kazajstán, Kirguistán, Mongolia, la República de Moldova, Rumania, Tayikistán, Turkmenistán, Turquía, Uzbekistán y Ucrania. Siguió promoviendo la cooperación regional para atraer y facilitar las inversiones por parte de las instituciones financieras internacionales y los inversionistas privados. Se ha desarrollado una red de infraestructura básica para la región del Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia, que incluye carreteras, independientemente de sus normas multisectoriales o niveles de tráfico, para prestar servicios a los principales movimientos interurbanos nacionales e internacionales.

66. Por conducto de sus asociaciones nacionales, la Unión Internacional de Transportes por Carretera representa a las industrias del transporte por carretera del mundo entero. La Unión es un garante internacional del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR. La

Unión prestó asistencia de capacitación a los interesados directos en el transporte internacional de mercancías de los sectores público y privado de Azerbaiyán, China, Dinamarca, Finlandia, Kazajstán, Kirguistán, el Pakistán, la ex República Yugoslava de Macedonia, la República Árabe Siria, Rumania, Serbia y Montenegro, Tailandia y Ucrania. Mientras que las autoridades de China evalúan las ventajas del Convenio TIR, la Unión ha organizado programas de capacitación para los representantes del sector privado, las autoridades aduaneras y otros organismos pertinentes.

67. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha destinado 20 millones de dólares a la realización de mejoras en la administración pública y 80 millones de dólares a mejoras en la infraestructura de carreteras en Bolivia para el período 2005-2006. El Banco ha asignado al Paraguay 93 millones de dólares para apoyar el crecimiento sostenible y una mayor integración regional, además de 60 millones de dólares para la rehabilitación y el mantenimiento de carreteras para los corredores integrados y la formulación de un programa de transmisión y distribución de energía.

### **Quinta prioridad: Aplicación y examen por parte del sistema de las Naciones Unidas**

68. La Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, en estrecha colaboración con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Dependencia Especial para la Cooperación Sur-Sur del PNUD y las comisiones regionales de las Naciones Unidas, prestó asistencia a los países en desarrollo sin litoral en la organización de la Reunión de Ministros de Comercio de los Países en Desarrollo sin Litoral, celebrada en agosto de 2005 en Asunción. Los ministros que participaron en la Reunión adoptaron la Plataforma de Asunción para la Ronda de Desarrollo de Doha<sup>1</sup>.

69. La Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo siguió haciendo gestiones para movilizar y coordinar las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales pertinentes, en particular las comisiones regionales, el Banco Mundial, la Organización Mundial de Aduanas y la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) a fin de prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. El Ministro de Relaciones Exteriores de Bélgica, hablando en nombre de la presidencia de la OSCE ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en enero de 2006, expresó la disposición de la Organización para trabajar en estrecha colaboración con la Oficina del Alto Representante con miras a facilitar el proceso de aplicación del Programa de Acción de Almaty. Posteriormente, se han celebrado consultas entre la Oficina del Alto Representante y la secretaría de la OSCE, que han tenido como resultado un acuerdo sobre esferas prioritarias de cooperación mutua. La Oficina del Alto Representante participó en la Decimocuarta Reunión del Foro Económico de la OSCE celebrada en enero y mayo de 2006.

---

<sup>1</sup> A/60/308, anexo.

#### **IV. Conclusiones y recomendaciones**

70. El alto costo del comercio internacional limita gravemente el desarrollo comercial y económico de los países en desarrollo sin litoral. En las medidas para solucionar los problemas de tránsito de esos países debe tenerse en consideración una amplia gama de factores, como la insuficiencia de las infraestructuras, los desequilibrios en el comercio, la organización ineficiente del transporte y la precariedad de los sistemas de gestión, procedimiento, reglamentación e institucionales.

71. Habida cuenta de que los países en desarrollo sin litoral dependen de sus vecinos de tránsito para acceder al mar, el establecimiento de sistemas de tránsito eficientes requiere una cooperación y una colaboración más estrechas y efectivas entre esos países y sus vecinos de tránsito. En este contexto, las iniciativas regionales de integración económica y los acuerdos subregionales y bilaterales de cooperación en materia de tránsito cumplen una función primordial en el establecimiento de sistemas eficientes de transporte de tránsito. Es preciso seguir reforzando y vigilando estos acuerdos.

72. Hay que seguir reforzando la función que desempeñan las organizaciones regionales y subregionales en la vigilancia y el examen de la aplicación del Programa de Acción de Almaty a nivel regional y subregional. La Oficina del Alto Representante debe reforzar su cooperación con estas organizaciones.

73. Deberían alentarse las reformas de las políticas de tránsito que han tenido una incidencia positiva en los costos relacionados con el tránsito. Las medidas de reforma deberían incluir la comercialización y liberalización de los servicios de transporte, así como las medidas para mejorar los sistemas de gestión, procedimiento, reglamentación e institucionales y reducir el papeleo excesivo y la tramitación lenta y engorrosa. La utilización de un documento común de aduanas reducirá considerablemente el costo y las demoras de las operaciones de tránsito.

74. La comunidad internacional debería 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 cada vez 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.

75. 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 más recursos financieros para los proyectos de infraestructura del transporte de tránsito de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

76. 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 de la aplicación de los resultados de la Conferencia Ministerial Internacional.

## Anexo

## Indicadores seleccionados de desarrollo y transporte para los países en desarrollo sin litoral

Cuadro 1

## Producto interno bruto y crecimiento del producto interno bruto

	PIB (millones de dólares EE.UU.)		Tasa de crecimiento del PIB (porcentaje anual)		PIB per cápita (dólares EE.UU.)		Tasa del crecimiento del PIB per cápita (porcentaje)	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Afganistán	4 399	5 252	15,7	7,5	162	184	10,1	2,4
Armenia	2 805	3 615	13,9	10	923	1 195	14,4	10,4
Azerbaiyán	7 138	8 281	11,2	9,5	860	991	10,5	8,8
Bhután	684	778	6,6	7,3	331	368	4,3	5
Bolivia	7 867	8 421	2,5	3,8	890	935	0,4	1,8
Botswana	7 341	8 441	6,7	4,5	4 144	4 771	6,7	4,6
Burkina Faso	3 748	4 467	8	4,8	302	348	4,6	1,5
Burundi	597	677	-0,5	5,4	85	93	-3,6	1,8
Chad	2 418	4 028	11,9	31	265	426	8	26,6
Etiopía	6 657	8 038	-3,9	11,6	90	106	-6,2	8,9
ex República Yugoslava de Macedonia	4 666	5 264	3,4	2,5	2 302	2 593	3,2	2,3
Kazajstán	30 834	40 743	9,3	9,4	2 076	2 746	9,6	9,5
Kirguistán	1 911	2 163	6,7	6	372	416	5,4	4,8
Lesotho	1 077	1 373	3,3	3	598	764	3,3	3,1
Malawi	1 906	2 078	4,4	4,9	155	165	2,1	2,7
Malí	4 233	4 945	6	4,5	332	377	2,8	1,4
Mongolia	1 188	1 271	5,5	5,8	460	486	4,3	4,5
Nepal	5 860	6 506	2,3	3,3	225	245	0,2	1,2
Níger	2 380	2 685	5,3	0,9	182	199	1,8	-2,4
Paraguay	6 040	7 029	2,6	2,2	1 028	1 168	0,2	-0,2
República Centroafricana	1 140	1 313	-7,5	2,3	290	330	-8,6	1
República Democrática Popular Lao	2 088	2 427	5,3	6	369	419	2,9	3,6
República de Moldova	1 981	2 595	6,6	7,3	468	615	7	7,6
Rwanda	1 684	1 823	0,7	3,8	192	205	-0,9	2,4
Swazilandia	1 833	2 307	2,2	1,5	1 771	2 231	2	1,5
Tayikistán	1 554	1 911	11	10,6	244	297	9,8	9,4
Turkmenistán	10 713	12 374	3,3	5	2 281	2 596	1,8	3,5
Uganda	6 435	7 791	6,3	5,9	240	280	2,7	2,2
Uzbekistán	9 975	11 788	4,4	4,5	386	450	2,9	3
Zambia	4 305	5 315	4,3	3,5	381	463	2,6	1,8
Zimbabwe	4 985	4 546	-10,4	-5	388	351	-10,9	-5,6
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>150 444</b>	<b>180 247</b>	<b>4,3</b>	<b>6,1</b>	<b>416</b>	<b>487</b>	<b>1,9</b>	<b>3,7</b>
<b>Países en desarrollo</b>	<b>7 348 999</b>	<b>8 407 575</b>	<b>5</b>	<b>6,4</b>	<b>1 461</b>	<b>1 648</b>	<b>3,6</b>	<b>4,9</b>

Fuente: UNCTAD, *Manual de Estadísticas de la UNCTAD en línea* [PIB (a precios corrientes, tipos de cambio actuales), tasa de crecimiento del PIB (a precios constantes de 1990 en dólares estadounidenses), PIB per cápita (a precios corrientes, tipos de cambio actuales), tasa de crecimiento del PIB per cápita (a precios constantes de 1990 en dólares estadounidenses)].

**Cuadro 2**  
**Sumas recibidas por concepto de asistencia oficial para el desarrollo**  
**(AOD y asistencia total de los donantes para el transporte, el almacenamiento**  
**y las comunicaciones)**

	<i>Sumas netas recibidas por concepto de AOD (millones de dólares EE.UU.)</i>		<i>AOD/ingreso nacional bruto (porcentaje)</i>		<i>Asistencia total de los donantes para el transporte, el almacenamiento y las comunicaciones (millones de dólares EE.UU.)</i>	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Afganistán	1 595	2 190	34,74	..	59,9	326,1
Armenia	247	254	8,54	7,08	4,45	0,14
Azerbaiyán	301	176	4,49	2,25	0,17	0,31
Bhután	77	78	12,75	11,87	8,5	8,28
Bolivia	930	767	11,94	9,12	2,38	7,87
Botswana	28	39	0,39	0,47	0,54	0,31
Burkina Faso	507	610	12,14	12,65	39,01	18,16
Burundi	225	351	39,1	54,58	0,08	0,19
Chad	247	319	10,58	12,05	28,13	67,85
Etiopía	1 553	1 823	23,54	22,79	60,39	92,18
ex República Yugoslava de Macedonia	266	248	5,75	4,8	0,18	0,92
Kazajstán	269	265	0,93	0,7	131,14	117,33
Kirguistán	200	258	10,76	12,27	5,1	8,55
Lesotho	78	102	5,89	6	13,29	5,21
Malawi	518	476	31,2	26,87	27,86	17,89
Malí	543	567	12,96	12,22	40,48	48,75
Mongolia	248	262	19,66	17,29	23,3	11,88
Nepal	465	427	7,97	6,44	35,88	28,28
Níger	457	536	16,83	17,48	16,1	18,27
Paraguay	51	0	0,84	0,3	11,17	17,65
República Centroafricana	50	105	4,16	7,93	2,9	10,44
República Democrática Popular Lao	299	270	14,88	11,7	33,73	20,59
República de Moldova	117	118	5,07	4,09	0,18	0,13
Rwanda	333	468	20,16	25,77	7,64	18,15
Swazilandia	28	117	1,5	4,82	6,21	0,5
Tayikistán	147	241	10,07	12,06	0,12	0,56
Turkmenistán	27	37	0,47	0,61	6,33	2,13
Uganda	977	1 159	15,84	17,32	6,37	43,51
Uzbekistán	195	246	1,94	2,06	40,76	32,84
Zambia	581	1 081	13,88	20,69	47,12	32,91
Zimbabwe	186	186	..	..	0,6	0,7
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>10 150</b>	<b>13 776</b>	<b>7,29</b>	<b>8,7</b>	<b>660,01</b>	<b>958,57</b>
<b>Países en desarrollo de tránsito</b>	<b>21 620</b>	<b>21 795</b>	<b>0,54</b>	<b>0,46</b>	<b>2 049,09</b>	<b>2 632,45</b>

*Fuente:* OCDE, anexo estadístico del *Informe sobre la cooperación para el desarrollo 2005* (sumas netas recibidas por concepto de AOD, AOD/ingreso nacional bruto correspondiente a 2003); Naciones Unidas, *Base de datos en línea de los objetivos de desarrollo del Milenio* (AOD/ingreso nacional bruto correspondiente a 2002 y 2004); *International Development Statistics en línea* (asistencia total de los donantes para el transporte, el almacenamiento y las comunicaciones).

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

**Cuadro 3**  
**Sostenibilidad de la deuda y alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa**  
**en favor de los países pobres muy endeudados**

	<i>Deuda externa total respecto de las exportaciones de mercancías (porcentaje)</i>		<i>Relación de la deuda externa total respecto del PIB (porcentaje)</i>		<i>Alivio de la deuda comprometido conforme a la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados, acumulativo (en millones de dólares EE.UU. en 2005)</i>
	2003	2004	2003	2004	2005
Afganistán					
Armenia	167	174	40	34	
Azerbaiyán	67	64	24	24	
Bhután	316	339	71	76	
Bolivia	361	286	72	72	2 060
Botswana	21	19	7	6	
Burkina Faso	533	442	46	44	930
Burundi	3 495	2 948	222	205	1 472
Chad	411	110	66	42	260
Etiopía	1 426	1 109	108	82	3 275
ex República Yugoslava de Macedonia	137	123	40	39	
Kazajistán	176	161	74	79	
Kirguistán	348	292	106	97	
Lesotho	147	128	66	56	
Malawi	675	756	163	164	1 000
Malí	335	295	74	67	895
Mongolia	239	197	124	119	
Nepal	483	444	55	52	
Níger	615	526	88	73	1 190
Paraguay	258	207	53	49	
República Centroafricana	741	714	91	82	
República Democrática Popular Lao	514	452	93	85	
República de Moldova	236	189	96	72	
Rwanda	2 655	1 689	91	91	1 400
Swazilandia	42	41	24	20	
Tayikistán	143	98	73	47	
Turkmenistán					
Uganda	810	755	71	62	1 950
Uzbekistán	171	138	50	42	
Zambia	664	617	161	137	3 900
Zimbabwe	183	171	90	106	
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>222</b>	<b>191</b>	<b>62</b>	<b>59</b>	<b>18 332</b>
<b>Países en desarrollo de tránsito</b>	<b>126</b>	<b>103</b>	<b>32</b>	<b>29</b>	<b>..</b>
<b>Países en desarrollo</b>	<b>107</b>	<b>92</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>..</b>

Fuente: UNCTAD, *Manual de Estadísticas de la UNCTAD en línea* (exportaciones de mercancía y PIB); Banco Mundial, *World Development Indicators en línea* (deuda externa total), Naciones Unidas, *Base de datos en línea de los objetivos de desarrollo del Milenio* (Alivio de la deuda comprometido conforme a la Iniciativa para la reducción de la deuda de los países pobres muy endeudados, acumulativo).

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

Cuadro 4  
Exportaciones e importaciones de mercancías

	Exportaciones de mercancías				Importaciones de mercancías			
	Millones de dólares EE.UU.		Porcentaje del PIB		Millones de dólares EE.UU.		Porcentaje del PIB	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Afganistán	105	105	2,4	2	995	1 240	22,6	23,6
Armenia	678	705	24,2	19,5	1 269	1 318	45,2	36,5
Azerbaiyán	2 592	3 120	36,3	37,7	2 626	3 516	36,8	42,5
Bhután	154	175	22,5	22,5	239	275	34,9	35,3
Bolivia	1 573	2 129	20	25,3	1 630	1 842	20,7	21,9
Botswana	2 480	2 778	33,8	32,9	2 085	2 300	28,4	27,2
Burkina Faso	326	445	8,7	10	940	1 070	25,1	24
Burundi	38	47	6,4	6,9	157	176	26,3	26
Chad	387	1 548	16	38,4	1 283	1 180	53,1	29,3
Etiopía	504	593	7,6	7,4	2 686	3 750	40,3	46,7
ex República Yugoslava de Macedonia	1 363	1 661	29,2	31,6	2 300	2 875	49,3	54,6
Kazajstán	12 927	20 093	41,9	49,3	8 409	12 781	27,3	31,4
Kirguistán	582	719	30,5	33,2	717	941	37,5	43,5
Lesotho	480	595	44,6	43,3	1 113	1 280	103,3	93,2
Malawi	459	452	24,1	21,8	702	792	36,8	38,1
Malí	929	1 123	21,9	22,7	1 130	1 300	26,7	26,3
Mongolia	616	770	51,9	60,6	801	1 002	67,4	78,8
Nepal	662	756	11,3	11,6	1 754	1 870	29,9	28,7
Níger	339	371	14,2	13,8	490	525	20,6	19,6
Paraguay	1 242	1 657	20,6	23,6	2 079	2 600	34,4	37
República Centroafricana	140	151	12,3	11,5	105	120	9,2	9,1
República Democrática Popular Lao	378	455	18,1	18,7	524	617	25,1	25,4
República de Moldova	806	986	40,7	38	1 429	1 774	72,1	68,4
Rwanda	58	98	3,4	5,4	245	284	14,5	15,6
Swazilandia	1 030	1 140	56,2	49,4	1 030	1 100	56,2	47,7
Tayikistán	797	915	51,3	47,9	1 014	1 375	65,3	72
Turkmenistán	3 632	3 870	33,9	31,3	2 516	3 320	23,5	26,8
Uganda	562	639	8,7	8,2	1 251	1 657	19,4	21,3
Uzbekistán	2 936	3 620	29,4	30,7	2 576	3 440	25,8	29,2
Zambia	1 044	1 180	24,3	22,2	1 460	1 780	33,9	33,5
Zimbabwe	2 450	2 800	49,1	61,6	2 835	3 220	56,9	70,8
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>42 268</b>	<b>55 697</b>	<b>28,1</b>	<b>30,9</b>	<b>48 392</b>	<b>61 320</b>	<b>32,2</b>	<b>34</b>
<b>Países en desarrollo de tránsito</b>	<b>950 873</b>	<b>1 227 785</b>	<b>24,4</b>	<b>26,7</b>	<b>899 153</b>	<b>1 185 018</b>	<b>23</b>	<b>25,8</b>
<b>Países en desarrollo</b>	<b>2 403 429</b>	<b>3 003 599</b>	<b>32,7</b>	<b>35,7</b>	<b>2 228 228</b>	<b>2 812 718</b>	<b>30,3</b>	<b>33,5</b>

Fuente: Manual de Estadísticas de la UNCTAD en línea (exportaciones e importaciones de mercancía y PIB).

**Cuadro 5**  
**Indicadores seleccionados de infraestructura de transporte en los países**  
**en desarrollo sin litoral (datos del último año disponible)**

	<i>Caminos, red total (km)</i>	<i>Caminos pavimentados (porcentaje de la red total)</i>	<i>Líneas de ferrocarril (total en kilómetros)</i>	<i>Salidas de aviones</i>	<i>Transporte aéreo, carga (millones de toneladas por kilómetro)</i>	<i>Transporte aéreo, pasajeros</i>	<i>Vías de navegación interior (km)</i>	<i>Oleoductos y gasoductos (km)</i>
Afganistán	34 789	23,7	..	..	..	..	1 200	387
Armenia	7 633	96,8	711	5 657	7,0	509 904	..	1 871
Azerbaiyán	27 016	47	2 122	11 090	34,4	1 007 000	..	5 969
Bhután	8 050	62	..	2 306	0,3	45 820	..	..
Bolivia	60 762	7,1	3 698	28 522	24,5	1 853 193	10 000	9 200
Botswana	25 233	35,14	888	7 933	0,3	214 257	..	..
Burkina Faso	12 506	16	622	1 426	0,0	61 725	..	..
Burundi	14 480	7,1	..	..	..	..	..	..
Chad	33 400	0,8	..	..	..	..	..	205
Etiopía	33 856	12,9	781	29 546	117,2	1 403 293	..	..
ex República Yugoslava de Macedonia	8 684	..	699	2 398	0,1	210 875	..	388
Kazajstán	258 029	95,86	13 770	11 816	12,6	842 837	4 000	21 733
Kirguistán	18 840	90	424	5 552	5,0	245 686	600	380
Lesotho	5 940	18,3	..	..	..	..	..	..
Malawi	28 400	18,5	710	5 616	1,2	114 328	700	..
Malí	15 100	12,1	733	..	..	..	1 815	..
Mongolia	49 250	3,5	1 810	6 860	6,3	318 315	580	..
Nepal	15 905	53,9	59	5 920	7,0	449 025	..	..
Níger	10 100	7,9	..	..	..	..	300	..
Paraguay	29 500	50,8	441	9 104	0	373 456	3 100	..
República Centroafricana	23 810	2,7	..	..	..	..	2 800	..
República Democrática Popular Lao	32 620	14,07	..	8 518	2,3	275 501	4 600	540
República de Moldova	12 730	86,2	1 120	4 657	0,6	200 615	424	606
Rwanda	12 000	8,3	..	..	..	..	..	..
Swazilandia	3 594	..	301	..	..	..	..	..
Tayikistán	27 767	82,7	617	8 494	5,8	498 456	200	579
Turkmenistán	24 000	81,2	2 523	29 424	16,5	1 779 007	1 300	7 944
Uganda	70 746	23	259	302	26,7	45 711	300	..
Uzbekistán	81 600	87,3	4 126	22 698	83,5	1 588 049	1 100	10 051
Zambia	91 440	22	1 273	4 877	0,0	49 368	2 250	771
Zimbabwe	97 267	19	2 759	4 439	17,4	237 842	..	261
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>1 175 047</b>	<b>46</b>	<b>40 446</b>	<b>217 155</b>	<b>368,7</b>	<b>12 324 263</b>	<b>35 269</b>	<b>60 885</b>

*Fuente:* Banco Mundial, *Indicadores de Desarrollo del Banco Mundial en línea* (total de carreteras, caminos pavimentados como porcentaje del total de caminos, líneas de ferrocarril, salidas de aviones, transporte aéreo, pasajeros) y Agencia Central de Inteligencia, *World Fact Book 2006* (oleoductos, gasoductos y vías de navegación interior).

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

**Cuadro 6**  
**Indicadores seleccionados de telecomunicaciones en los países en desarrollo sin litoral (2003, a menos que se indique otra cosa)**

	<i>Líneas telefónicas principales por cada 100 habitantes</i>	<i>Abonados a teléfonos móviles por cada 100 habitantes</i>	<i>Computadoras personales por cada 1.000 habitantes</i>	<i>Usuarios de Internet por cada 1.000 habitantes</i>	<i>Inversiones en telecomunicaciones (millones de dólares)</i>	<i>Importaciones de equipo de telecomunicaciones (millones de dólares) (2002)</i>
Afganistán	0,2	1,0	..	1	..	..
Armenia	14,8	3,0	16	37	29,6	15,8
Azerbaiyán	11,4	12,8	15	43	28,7	39,0
Bhután	3,4	1,1	14	20	2,8	..
Bolivia	7,3	13,1	..	37	162,0	54,0
Botswana	7,5	29,7	40	23	19,0	87,6
Burkina Faso	0,5	1,9	2	4	24,0	8,5
Burundi	0,3	0,9	2	2	30,0	1,9
Chad	0,2	0,8	2	2	..	..
Etiopía	0,6	..	2	1	35,3	22,0
ex República Yugoslava de Macedonia	25,2	37,2	57	60	..	29,00
Kazajstán	14,1	8,4	..	19	87,5	100,6
Kirguistán	7,6	2,7	14	38	0,9	..
Lesotho	1,6	4,7	..	14	7,1	2,07
Malawi	0,8	1,3	2	3	..	14,27
Mali	0,6	2,3	2	3	18,0	..
Mongolia	5,6	13,0	77	58	8,2	10,5
Nepal	1,6	..	4	3	21,0	..
Níger	0,2	0,6	1	1	..	2,1
Paraguay	4,7	29,9	34	20	82,0	32,8
República Centroafricana	0,2	1,0	2	1	0,1	..
República Democrática Popular Lao	1,2	2,0	4	3	29,8	..
República de Moldova	21,9	13,2	21	80	44,3	23,5
Rwanda	0,3	1,6	..	3	..	4,8
Swazilandia	4,4	8,1	29	26	27,6	8,3
Tayikistán	3,7	0,7	..	1	6,5	..
Turkmenistán	7,7	..	..	4	7,3	..
Uganda	0,2	3,0	4	5	..	28,9
Uzbekistán	6,7	1,3	..	19	41	..
Zambia	0,8	2,2	8	6	5	18,1
Zimbabwe	2,6	3,1	53	68	..	..
<b>Países en desarrollo sin litoral</b>	<b>2,9</b>	<b>4,3</b>	<b>8,1</b>	<b>11</b>	<b>718</b>	<b>504</b>

*Fuente:* UNCTAD, *UNCTAD Manual de Estadísticas en línea* (líneas telefónicas principales por cada 100 habitantes, abonados a teléfonos móviles por cada 100 habitantes, computadoras personales por cada 1.000 habitantes, usuarios de Internet por cada 1.000 habitantes, inversiones en telecomunicaciones, importaciones de equipo de telecomunicaciones).

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