



Asamblea General

Distr. general
5 de noviembre de 1999
Español
Original: inglés

Quincuagésimo cuarto período de sesiones

Tema 97 c) del programa

Cuestiones de política macroeconómica: comercio y desarrollo

Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral

Nota del Secretario General

1. En su resolución 52/183 de 18 de diciembre de 1997, la Asamblea General pidió al Secretario General de las Naciones Unidas que, conjuntamente con el Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, preparara un informe sobre la aplicación de la resolución y lo presentara a la Junta de Comercio y Desarrollo y a la Asamblea General en su quincuagésimo cuarto período de sesiones.
2. Atendiendo esa petición, el Secretario General tiene el honor de transmitir adjunto a la Asamblea General el informe mencionado *supra*.

Anexo**Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral****Informe sobre la marcha de los trabajos preparado por la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo****Índice**

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción	1-4	3
II. Conclusiones y recomendaciones convenidas de la cuarta Reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de representantes de países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo, celebrada en la Sede del 24 al 26 de agosto de 1999	5-20	3
A. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en el mercado mundial ..	5-7	3
B. Problemas relacionados con la infraestructura física	8	4
C. Los obstáculos no materiales a la reducción de los costos del tránsito ...	9-10	4
D. Medidas futuras	11-20	5
III. Actividades de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo	21-39	6
A. Examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito	21	6
B. Asistencia en la redacción o negociación de acuerdos o arreglos bilaterales o regionales relativos al transporte en tránsito	22	7
C. Modernización y reforma aduaneras	23-30	7
D. Sistema de Información Anticipada sobre la Carga	31-35	8
E. Proyecto de facilitación del transporte multimodal, el tránsito y el comercio en Nepal	36-38	8
F. Transporte de productos alimenticios perecederos en África occidental y central	39	9
IV. Medidas adoptadas por diferentes países y por organizaciones internacionales e intergubernamentales en favor de los países en desarrollo sin litoral	40-49	9

I. Introducción

1. En el párrafo 15 de su resolución 52/183, de 18 de diciembre de 1997, la Asamblea General pidió al Secretario General de las Naciones Unidas que, conjuntamente con el Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), preparara un informe sobre la aplicación de la resolución y lo presentara a la Junta de Comercio y Desarrollo y a la Asamblea General en su quincuagésimo cuarto período de sesiones.

2. En el párrafo 6 de dicha resolución, la Asamblea General tomó nota de las conclusiones y recomendaciones convenidas en la tercera Reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de representantes de los países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo, celebrada en Nueva York del 18 al 20 de junio de 1997¹. En el párrafo 11 de la resolución, la Asamblea pidió al Secretario General de las Naciones Unidas que convocara en 1999 una nueva reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y representantes de los países donantes y de las instituciones financieras y de desarrollo, incluidas las organizaciones y comisiones económicas regionales y subregionales pertinentes, para examinar los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito, incluidos los aspectos sectoriales y el costo del transporte de tránsito, con miras a estudiar la posibilidad de formular las medidas prácticas necesarias. La cuarta Reunión, convocada con los auspicios de la UNCTAD, tuvo lugar en la Sede del 24 al 26 de agosto de 1999. Las conclusiones y recomendaciones de la Reunión figuran en la sección II del presente informe.

3. En el párrafo 13 de la misma resolución, la Asamblea General tomó nota con reconocimiento de la contribución de la UNCTAD a la formulación de medidas internacionales para hacer frente a los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral, e instó a la Conferencia, entre otras cosas, a que mantuviera en examen permanente el desarrollo de las infraestructuras, las instituciones y los servicios de transporte y de tránsito, vigilara la aplicación de las medidas convenidas, colaborara en todas las iniciativas pertinentes, incluidas las del sector privado y las organizaciones no gubernamentales, y sirviera de centro de coordinación respecto de las cuestiones transregionales de interés para los países en desarrollo sin litoral. En el párrafo 14 de la resolución, la Asamblea invitó al Secretario General de las Naciones Unidas a que, en consulta con el Secretario General de la UNCTAD, tomara medidas apropiadas para llevar adelante eficazmente las actividades

previstas en la resolución. Las últimas actividades llevadas a cabo a ese respecto por la UNCTAD en favor de los países en desarrollo sin litoral se reseñan en la sección III del presente informe.

4. En el párrafo 4 de la resolución, la Asamblea General instó a los países en desarrollo sin litoral y a los países de tránsito vecinos a que aplicaran medidas para intensificar aún más sus esfuerzos de cooperación y colaboración, y en el párrafo 10 invitó a los países donantes y a las instituciones financieras multilaterales a que prestaran a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito asistencia financiera y técnica apropiada. Por consiguiente, el Secretario General de la UNCTAD pidió a los países e instituciones interesados que le proporcionaran información sobre las medidas adoptadas a ese respecto. Esa información se resume en la sección IV del presente informe.

II. Conclusiones y recomendaciones convenidas de la cuarta Reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de representantes de países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo, celebrada en la Sede del 24 al 26 de agosto de 1999

A. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en el mercado mundial

5. Las perspectivas para el comercio y el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, más de la mitad de los cuales también se encuentran entre los países menos adelantados, dependen, entre otras cosas, de los esfuerzos encaminados a reducir los elevados costos del transporte en tránsito en la actualidad y a fomentar la prestación de servicios rápidos y fiables a los mercados mundiales. Si bien en el pasado reciente se han registrado algunos progresos en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y los países en tránsito vecinos, aún persisten los problemas en los sistemas de tránsito. El costo del transporte en tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito es elevado por diversas razones, que incluyen:

a) Una estructura física deficiente o en malas condiciones;

b) Una gran variedad de obstáculos inmateriales, tales como la utilización deficiente de los bienes, una gestión del transporte ineficiente y débil, procedimientos engorrosos e incompatibles, sistemas financieros, normativos e institucionales obsoletos, desequilibrios comerciales y falta de seguridad, acompañados a menudo por costos muy elevados para el usuario;

c) Las dificultades y limitaciones que enfrentan los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para desarrollar y conservar la infraestructura física de transporte y paliar el efecto de los obstáculos inmateriales, lo que exige cuantiosos niveles de inversión que a menudo sobrepasan su capacidad financiera.

6. La mayoría de los países de tránsito son ellos mismos países en desarrollo o países menos adelantados, que enfrentan graves problemas económicos, incluida la falta de infraestructura adecuada. Los factores mencionados contrarrestan o limitan las posibles ventajas que significa el acceso a un mercado liberalizado e impiden que los países en desarrollo sin litoral participen efectivamente en el comercio internacional.

7. Con todo, a medida que el comercio, la inversión y las corrientes financieras mundiales siguen ampliándose a un ritmo notable, también aumenta la necesidad de establecer sistemas de transporte y comunicaciones nacionales e internacionales integrados, flexibles, rápidos, rentables y ambientalmente idóneos. En algunos casos, se pueden utilizar las mejoras en los servicios en lo que respecta a velocidad, fiabilidad y flexibilidad para aumentar la participación en el mercado de las operaciones de transporte satisfactorias o justificar los aumentos de precios, generando así ingresos adicionales y reduciendo al mismo tiempo el costo real de los servicios de transporte para el público. En otros casos, la liberalización del mercado de servicios de transporte puede mejorar la diversidad y calidad de los servicios de transporte y reducir al mismo tiempo los gastos reales de flete, con lo que disminuye considerablemente el costo real al público. Al mismo tiempo, en muchas regiones es crucial la función del Estado para el desarrollo y la conservación de la infraestructura de transporte. El costo del transporte en tránsito por tierra se ve influido por diversos factores, como el terreno, el clima, etc. y difiere entre regiones y subregiones. Todo intento de abordar el nivel y la estructura de esos costos debe basarse en estudios y análisis mucho más detallados y específicos de cada subregión, y los países en desarrollo sin litoral y de tránsito interesados deben elaborar mediante consultas los mecanismos necesarios para implantar unos sistemas de transporte que sean competitivos.

B. Problemas relacionados con la infraestructura física

8. El transporte de mercancías en tránsito en los países en desarrollo sin litoral exige una infraestructura de transporte adecuada en sus propios territorios y los de los países de tránsito vecinos. Las dificultades para establecer y conservar servicios de transporte eficientes en esos países a menudo se ven aumentadas por las dificultades topográficas y climáticas y también, con frecuencia, por el bajo volumen de carga en relación con la inversión, lo que entraña utilidades reducidas. Esto constituye un sólido argumento a favor de la inversión de capital público en esos países con el apoyo de la comunidad internacional, a la que se alienta a estudiar la posibilidad de prestar ayuda a las actividades nacionales en las siguientes esferas del transporte en tránsito, a menudo de importancia esencial:

a) La rehabilitación y construcción de nuevas instalaciones portuarias;

b) La modernización de las instalaciones de manutención y los aeropuertos existentes;

c) La rehabilitación y el mejoramiento de carreteras y puentes;

d) La rehabilitación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria;

e) La terminación de las conexiones faltantes en las redes ferroviarias de los países interesados; y

f) El aumento de la capacidad de administrar con eficiencia y eficacia esas instalaciones y servicios, incluidos el establecimiento y el mejoramiento de los sistemas de información sobre transportes.

C. Los obstáculos no materiales a la reducción de los costos del tránsito

9. La armonización, simplificación y normalización de los procedimientos y la documentación de tránsito son esenciales para mejorar los sistemas de tránsito. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito que han introducido ajustes sustanciales en sus prácticas de gestión del comercio y el transporte a ese respecto han conseguido reducir considerablemente sus gastos generales de transporte. Para alcanzar este resultado se debe facilitar el acceso de los sectores pobres a las nuevas posibilidades de desarrollo económico que se han creado. El aumento de la eficiencia

consiguiente ha alentado a estos países a aplicar programas de reforma todavía más ambiciosos, a saber:

a) La mayor simplificación, armonización y normalización de los procedimientos y la documentación de tránsito, incluido el mejoramiento de los sistemas de tránsito aduanero;

b) El funcionamiento eficiente de los puestos fronterizos, incluido el establecimiento de puestos de inspección conjuntos;

c) La consolidación y ampliación de los sistemas de información sobre aduanas y transporte.

10. Se podría aumentar la eficacia de estos programas de facilitación del tránsito mediante:

a) Reformas de las políticas cuando proceda;

b) Leyes que las conviertan en normas reguladoras específicas;

c) Reformas institucionales;

d) La movilización de recursos financieros y humanos en apoyo de su aplicación; y

e) La voluntad y el compromiso de aplicar y gestionar el cambio de manera sostenible.

D. Medidas futuras

11. Si bien se alienta a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a adoptar las medidas necesarias para aplicar programas como los enumerados en el párrafo 9, se invita a la comunidad internacional de donantes, incluidas instituciones financieras y de desarrollo, a contemplar la posibilidad de conceder alta prioridad a los programas que abordan esas limitaciones y a conceder mayor apoyo financiero y técnico.

12. A fin de coordinar mejor las cuestiones del transporte en tránsito, la Reunión insta a los países fronterizos de cada ruta de tránsito a que estudien la posibilidad de concertar acuerdos intergubernamentales bilaterales o subregionales en relación con los diversos aspectos del transporte en tránsito. Debe seguir alentándose a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a que se adhieran a los convenios internacionales pertinentes al comercio de tránsito. Se deben aprovechar los foros regionales y los acuerdos intergubernamentales para facilitar y fortalecer los arreglos relativos al transporte en tránsito de mercancías de los países en desarrollo sin litoral.

13. Las autoridades de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, mediante consultas entre ellas, deben deter-

minar y adoptar medidas encaminadas a reducir los costos del tránsito y, a ese respecto, podrán pedir asistencia a la comunidad internacional y a la UNCTAD para realizar estudios de viabilidad y análisis de las condiciones específicas prevalecientes en los contextos regionales y subregionales cuando lo soliciten los Estados interesados. Los estudios podrían incluir, por ejemplo, un análisis de:

a) Los estrangulamientos que es preciso superar en determinados corredores de tránsito y las inversiones y cambios institucionales y normativos específicos que se necesitan para lograrlo;

b) Cuando resulte viable, los cambios en los costos y las demoras del tránsito en el pasado reciente y los previstos en los próximos años;

c) Cuando resulte viable, los costos actuales y la duración de las demoras en los principales corredores, que podrían compararse con referencia a las mejores prácticas en rutas de distancia y terreno comparables en otros países en desarrollo y desarrollados.

14. La cooperación económica bilateral, subregional y regional ha proporcionado un marco eficaz para mejorar los sistemas de transporte en tránsito. En los casos apropiados, las secretarías de las organizaciones regionales y las administraciones de los corredores de transporte en tránsito han desempeñado una importante función en la vigilancia y el asesoramiento a sus Estados miembros respecto de la aplicación de las medidas normativas y las actividades acordadas. Se invita a la comunidad internacional de donantes a fortalecer la capacidad de esas secretarías y otros mecanismos de cooperación regionales aumentando su apoyo financiero y técnico.

15. Al congregarse a expertos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito de diferentes regiones y subregiones, así como a representantes de los países de tránsito y los donantes, la Reunión ha contribuido en forma esencial a la realización de un análisis a fondo de las cuestiones relativas al transporte en tránsito desde una perspectiva nacional y regional y a un intercambio de experiencias sobre las mejores prácticas. También ha subrayado la necesidad de que todos los países interesados adopten medidas concretas y de aumentar el apoyo de los donantes. La Reunión recomienda que la Asamblea General, en su quincuagésimo cuarto período de sesiones, estudie la posibilidad de convocar en 2001 la quinta Reunión de expertos gubernamentales de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de representantes de países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo. En ese contexto, durante la Reunión se formularon propuestas para convocar una reunión ministerial sobre las cuestiones

de transporte en tránsito a fin de insistir adecuadamente en los problemas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Las propuestas se deberán estudiar en la próxima Reunión de expertos gubernamentales, en 2001. También se sugirió llevar a cabo una labor preparatoria adecuada, que incluyera consultas con los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, que debería obtener resultados satisfactorios si había de celebrarse esa reunión.

16. La UNCTAD debería facilitar la aplicación de las recomendaciones mencionadas y del Marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes (véase TD/B/42(I)/II-TD/B/LDC/AC.1/7, anexo I). Se deberán tener suficientemente presentes los problemas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en los preparativos del décimo período de sesiones de la UNCTAD (X UNCTAD), la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados, la reunión intergubernamental de alto nivel sobre la financiación del desarrollo y otras reuniones y conferencias intergubernamentales pertinentes.

17. Los programas de cooperación técnica de la UNCTAD, entre ellos el Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA), el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC) y el Programa de Centros de Comercio, que han hecho importantes contribuciones al mejoramiento del transporte en tránsito de los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito vecinos, deben seguir concediendo la prioridad necesaria a este grupo de países, en particular en las regiones que todavía no se han beneficiado de esos programas. La UNCTAD deberá iniciar nuevos estudios de casos, a solicitud de los Estados interesados, sobre cuestiones vinculadas con la organización del transporte en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito e informar al respecto a la próxima Reunión. Las cuestiones relacionadas con el transporte aéreo, incluidos los corredores y los obstáculos materiales, también deben abordarse en ese contexto.

18. En consonancia con lo establecido en el párrafo 14 de la resolución 52/183 y el párrafo 3 de la resolución 53/171 de la Asamblea General, la Reunión invitó al Secretario General de las Naciones Unidas a que, en consulta con el Secretario General de la UNCTAD, proporcionara los recursos necesarios a la Oficina de la Coordinadora Especial para los Países en Desarrollo Menos Adelantados, sin Litoral e Insulares de la UNCTAD para que pudiera cumplir eficazmente su mandato de seguir prestando apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

19. De conformidad con el párrafo 10 de la resolución 52/183 y el párrafo 4 de la resolución 53/171 de la Asamblea General, se invita a la comunidad de donantes, en colaboración con los países interesados, a que proporcione a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito asistencia financiera y técnica apropiada, en forma de donaciones o préstamos en condiciones favorables, para construir, mantener y mejorar sus instalaciones y servicios de transporte y almacenamiento y otras instalaciones relacionadas con el transporte en tránsito, incluso rutas alternativas y el mejoramiento de las comunicaciones, y para promover proyectos y programas subregionales, regionales e interregionales.

20. La Reunión tomó nota con profundo reconocimiento de la generosa contribución financiera aportada por el Gobierno del Japón para la organización de la Reunión. Así se había posibilitado la participación de expertos nacionales de los países en desarrollo sin litoral y de especialistas que contribuyeron significativamente a la calidad de las deliberaciones y a los resultados de la Reunión.

III. Actividades de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

A. Examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito

21. Para facilitar el examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito en la antedicha reunión de expertos gubernamentales, la UNCTAD realizó amplios estudios analíticos regionales y subregionales con objeto de poner de relieve la evolución reciente en el sector del transporte en tránsito de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, y formuló recomendaciones para la acción futura². En los estudios se describieron los programas que se habían emprendido para mejorar los sistemas de transporte en tránsito, concentrándose particularmente en los efectos de los trámites y la documentación de tránsito en los costos del transporte. También se destacaron las nuevas iniciativas normativas en relación con el transporte en tránsito adoptadas por los distintos países. Estos estudios, junto con la contribución de las comisiones económicas regionales, constituyeron la base del informe preparado para la reunión (TD/B/LDC/AC.1/13).

B. Asistencia en la redacción o negociación de acuerdos o arreglos bilaterales o regionales relativos al transporte en tránsito

22. En relación con el mejoramiento del marco jurídico para los sistemas de transporte en tránsito, la secretaría de la UNCTAD ha respondido a las solicitudes de los Estados miembros que piden asistencia en la redacción o negociación de acuerdos o arreglos bilaterales o regionales relativos al transporte en tránsito. Los Estados miembros de la Organización de Cooperación Económica negociaron y firmaron en Almaty, el 9 de mayo de 1998, un proyecto de acuerdo marco sobre transporte en tránsito para Asia central. Asimismo, en aplicación del memorando de entendimiento de Ulaanbaatar aprobado por la reunión subregional consultiva de países sin litoral y de tránsito de Asia nororiental el 22 de mayo de 1997, la secretaría de la UNCTAD presentó un proyecto de acuerdo marco sobre el tráfico en tránsito a la consideración de los Gobiernos de China, Mongolia y la Federación de Rusia.

C. Modernización y reforma aduaneras

23. Las formalidades aduaneras eficientes contribuyen de manera importante a la tramitación y el despacho de aduana oportunos de los bienes en tránsito. La utilización de sistemas aduaneros iguales o compatibles por los países vecinos puede reportar grandes beneficios, al facilitar el intercambio de información y reducir aún más las demoras.

24. En 1997, 126 expertos procedentes de 76 países, dos órganos de las Naciones Unidas, siete organizaciones intergubernamentales y siete organizaciones no gubernamentales participaron en una reunión sobre el uso de tecnologías de información para aumentar la eficacia de los acuerdos de tránsito. En esa ocasión, los expertos convinieron en que la UNCTAD debía elaborar un módulo de tránsito en el contexto de su Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA), que abarcara todas las funciones del control aduanero de los bienes en tránsito, desde el comienzo hasta el final de la operación de tránsito, incluida la devolución de fianzas, cuando procediera. Ello daría lugar a un sistema completo de gestión de la información que facilitaría el tráfico vial legítimo, reduciría las filas de espera y detectaría las operaciones fraudulentas.

25. En este marco, la UNCTAD ha elaborado un modelo de gestión del tránsito en aduana denominado "MODTRS", que se ha incluido en la nueva versión del SIDUNEA++ y

distribuido a todos los países usuarios de este sistema a partir de mediados de 1999.

26. El programa informático SIDUNEA++ comprende los siguientes elementos:

a) Una base de datos para gestionar el gran volumen de datos de transacciones que generan las operaciones de tránsito y asegurar la exhaustividad de la información;

b) Una red de telecomunicaciones para transferir esos datos a los lugares en que sean necesarios y garantizar la disponibilidad de la información;

c) Un módulo de selectividad para analizar los riesgos y detectar las transacciones sospechosas, con el fin de asegurar la validez y exactitud de la información.

27. Este sistema de vigilancia del tránsito gestiona el procedimiento de los cuadernos TIR (transporte internacional por carretera) que utilizan más de 40 países de Europa y Asia, y los documentos de tránsito "T" basados en el Documento administrativo único (DAU y T1). Estos últimos se utilizan ampliamente en Europa dentro y fuera del ámbito del Acuerdo Común de Tránsito. También están disponibles otros regímenes de tránsito, como el despacho previo a la llegada (procedimiento de primera identificación) y el levante de exportaciones.

28. La secretaría de la UNCTAD trabaja también en estrecho contacto con la Unión Internacional de Transportes por Carretera en el diseño de la función de gestión del cuaderno TIR y la integración del "SafeTIR" de la Unión Internacional en el SIDUNEA. El análisis funcional se ha coordinado entre ambas organizaciones, en pleno cumplimiento del Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR), de 4 de noviembre de 1975³.

29. El módulo existente es el primer paso hacia un sistema integral que extenderá la funcionalidad y la cobertura geográfica del sistema a otras regiones y países.

30. En más de 70 países de todo el mundo hay proyectos del SIDUNEA en curso o ya terminados, incluso en 14 países sin litoral y en 15 países de tránsito. El desarrollo del SIDUNEA se ha financiado mediante contribuciones de los Gobiernos de Alemania, Dinamarca, España, los Estados Unidos de América, Francia, Italia, el Japón, Noruega, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Suecia y Suiza, así como del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Unión Europea, el Banco Mundial, el Banco de Desarrollo del Caribe y el Banco Interamericano de Desarrollo.

D. Sistema de Información Anticipada sobre la Carga

31. El Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC) es un sistema de información logística destinado a mejorar la eficiencia del transporte mediante el seguimiento del equipo en todos los modos de transporte (ferroviario, por carretera y lacustre/fluviál) y en los puntos de contacto (puertos y almacenes de aduana interiores), y la provisión de información anticipada sobre la carga. El SIAC proporciona a los operadores y los servicios auxiliares de transporte públicos y privados datos fidedignos y en tiempo real sobre las operaciones de transporte, por ejemplo sobre dónde se encuentran los bienes y el equipo de transporte, y mejora así la gestión y la adopción de decisiones cotidianas. También produce regularmente indicadores de la eficiencia que permiten a la administración subsanar las deficiencias y aprovechar plenamente la infraestructura y el equipo existentes.

32. Una vez instalado a nivel nacional y subregional, el SIAC podría proporcionar datos para la planificación macroeconómica con el fin de promover las pautas óptimas de distribución modal. Puede desempeñar una función importante en el establecimiento de relaciones comerciales y en el fortalecimiento de la integración subregional, al permitir a los operadores del transporte comunicarse, mediante modos e interfaces y de un país a otro, la información vital que necesitan para mejorar su eficiencia y reducir así los costos y el tiempo de transporte en los corredores de tránsito.

33. En los dos últimos años se ha procedido a la instalación parcial o total del SIAC en los siguientes países en litoral y de tránsito:

a) **Port tracker:** En los puertos de Tema (Ghana), Mombasa (Kenya) y Dar es Salam (República Unida de Tanzania) se están instalando los módulos Harbour Master y Gate Pass;

b) **Rail tracker:** A petición de los usuarios, se han concentrado más esfuerzos y recursos en el desarrollo y la instalación del módulo ferroviario del SIAC. Gracias a ello, el seguimiento de las mercancías y del material rodante ya es una realidad en las redes de ferrocarriles de Bangladesh, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, el Camerún, la República Democrática del Congo, Ghana, Kenya, Malí, el Senegal, el Sudán, Uganda, la República Unida de Tanzania y Zambia. En los ferrocarriles de Ghana, por el momento, sólo se efectúa el seguimiento del material rodante.

34. Tanto fuentes independientes como los propios usuarios han confirmado las ventajas siguientes para los ferrocarriles que utilizan en módulo Rail tracker del SIAC:

a) Los administradores del tráfico y otros administradores ya pueden obtener en línea datos completos. Esos datos incluyen diferentes tipos de información, tales como la posición de los vagones en la red, el número de vagones averiados, los vagones cargados durante más de tres días y los que están en talleres;

b) Se ha facilitado la preparación de informes semanales o mensuales para los distintos niveles de gestión de las administraciones de ferrocarriles. Los informes incluyen datos tales como el volumen semanal de mercancías cargadas, el número de clientes servidos y el volumen de mercancías transportado, la cantidad media de carburante consumido por locomotora y kilómetro y el tiempo de tránsito en tren;

c) La información al cliente ha mejorado notablemente. Antes se tardaba entre cuatro y cinco días en poder comunicar al cliente dónde se encontraba su vagón; ahora esta información se puede proporcionar instantáneamente;

d) Se han obtenido resultados positivos tangibles en el tiempo de rotación de los vagones, la disponibilidad de vagones y el tiempo medio de reparación de éstos, las tarifas de alquiler de vagones y otros aspectos;

e) En los casos en que las redes están interconectadas, las divisiones de operaciones de los ferrocarriles de los países de tránsito y sin litoral han sido integradas en un solo sistema, lo que facilita la circulación del tráfico en tránsito.

35. El SIAC ha sido financiado en gran parte por la Comisión Europea. Sin embargo, en el pasado también aportaron fondos el PNUD y el Banco Mundial, así como instituciones de desarrollo de Alemania y Francia.

E. Proyecto de facilitación del transporte multimodal, el tránsito y el comercio en Nepal

36. En marzo de 1998, la UNCTAD y el Gobierno de Nepal firmaron un acuerdo sobre un proyecto de asistencia técnica de la UNCTAD encaminado a promover el sector del comercio y el transporte de Nepal rectificando las ineficiencias del sistema de transporte y comercio de ese país. En tal acuerdo se pidió a la UNCTAD que ejecutara,

en un plazo de tres años, los componentes de fortalecimiento de instituciones del proyecto, a saber:

- a) Asistencia técnica/capacitación para la facilitación del comercio;
- b) Instalación del SIDUNEA; y
- c) Instalación del SIAC.

37. La asistencia técnica de la UNCTAD, cuyo costo se estima en aproximadamente 3 millones de dólares de los EE.UU., forma parte de un importante proyecto de desarrollo de la infraestructura (por un costo estimado en 28,5 millones de dólares de los EE.UU.) financiado por el Banco Mundial. La fecha estimada de terminación del proyecto es el final del 2001.

38. La asistencia técnica de la UNCTAD para la facilitación del comercio en Nepal comprende la asistencia a la industria de expedición de mercancías del país, la modernización de la legislación sobre el transporte y la actualización de las disposiciones relativas al seguro de transporte puerta a puerta, así como la racionalización de los trámites y la reducción y simplificación de los documentos de comercio y transporte. La instalación del SIDUNEA en las principales aduanas del país comenzó en 1996 y se terminará en 2000, cuando entrará en pleno funcionamiento un nuevo almacén de aduana interior en Birgunj. En paralelo con este trabajo, el seguimiento de los contenedores entre Calcuta y las tres estaciones fronterizas se efectuará mediante la introducción de una versión especial del SIAC que tiene en cuenta el hecho de que una gran proporción del transporte de superficie seguirá siendo por carretera.

F. Transporte de productos alimenticios perecederos en África occidental y central

39. En 1998, la UNCTAD firmó un memorando de entendimiento con el Comité de Enlace para las Frutas Tropicales y las Hortalizas de Fuera de Temporada exportadas por Estados de África, el Caribe y el Pacífico, para prestar asistencia técnica en los sectores de la logística y la capacitación. En virtud de este memorando, la UNCTAD participó en la organización y ejecución de dos talleres (en Cotonú, en octubre de 1998 y en Uagadugú, en marzo de 1999), en los que se determinaron las necesidades de capacitación y se formularon recomendaciones para la gestión del flete marítimo y aéreo de productos agrícolas frescos exportados de África occidental y central, incluidos los países sin litoral de Burkina Faso y Malí.

IV. Medidas adoptadas por diferentes países y por organizaciones internacionales e intergubernamentales en favor de los países en desarrollo sin litoral

40. En el documento TD/B/LDC/AC.1/14 se resume la información proporcionada por varios países en desarrollo sin litoral y de tránsito, así como por otros países y por organizaciones internacionales, sobre las actividades relacionadas con el mejoramiento de los sistemas de transporte en tránsito. En las declaraciones hechas durante la reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito e instituciones financieras y de desarrollo se facilitó más información sobre las medidas adoptadas por diferentes países y por organizaciones intergubernamentales.

41. La información recibida contenía las líneas generales de los programas que los países están ejecutando o tienen planificado ejecutar para mejorar los sistemas de tránsito. Aunque un mayor grado de detalle habría permitido sacar conclusiones más sustantivas, la información recibida proporciona un panorama razonablemente adecuado de los principales acontecimientos, obstáculos, políticas y actividades a nivel nacional, subregional e internacional en el sector de los sistemas de transporte en tránsito.

42. La información recibida pone de relieve la particular importancia del desarrollo de los servicios ferroviarios y viales para lograr un mejor funcionamiento de los sistemas de transporte en tránsito. El desarrollo de la infraestructura física sigue siendo una preocupación fundamental para la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, que, con arreglo a los recursos financieros disponibles, han seguido haciendo inversiones considerables en ese sector. Las principales fuentes de recursos para esa inversión, en forma de donaciones o de préstamos en condiciones de favor, han sido sus asociados en el desarrollo, principalmente los bancos regionales de desarrollo, el Banco Mundial, la Unión Europea y el Japón. Se han hecho progresos en el mejoramiento de algunos aspectos sectoriales del transporte en tránsito, en particular en el desarrollo de los puertos marítimos e interiores y las medidas de seguridad aérea. También se han desplegado esfuerzos para lograr un consenso más amplio y una mejor comprensión respecto de diversos aspectos del comercio de tránsito en los planos nacional y subregional mediante un amplio espectro de talleres para funcionarios gubernamentales y miembros de la comunidad empresarial, organizados principalmente por organizaciones internacionales.

43. Aunque los miembros de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) han canalizado algunos recursos hacia el desarrollo de los sistemas de transporte en tránsito, su asistencia financiera y sus inversiones extranjeras en el sector del transporte han sido insuficientes, debido a que la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito vecinos a ellos tienen una infraestructura física relativamente subdesarrollada. Por término medio, apenas el 9% del total de la asistencia oficial para el desarrollo proporcionada por miembros de la OCDE en 1997 se asignó a los sectores del transporte y las comunicaciones de países en desarrollo sin litoral, si bien es cierto que las asignaciones variaron mucho de un país a otro.

44. Recientemente, algunos países han adoptado políticas y medidas para alentar la participación del sector privado en las operaciones de transporte en tránsito y liberalizar los servicios de transporte. Se espera que tales medidas mejoren la viabilidad comercial del sector del transporte en tránsito y la calidad de los servicios y den lugar a una reducción del costo para el cliente.

45. La armonización, simplificación y normalización de los trámites y la documentación de tránsito desempeñan un papel decisivo en el mejoramiento de los sistemas de tránsito. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito que han efectuado ajustes sustanciales en sus prácticas de gestión del comercio y el transporte a este respecto han conseguido reducir de manera considerable los costos totales del transporte.

46. El tráfico de tránsito se ve enormemente facilitado por los acuerdos y arreglos bilaterales y regionales que establecen los principios y modalidades que regulan el desarrollo de la infraestructura de tránsito, la gestión y el mantenimiento cotidianos y los trámites de tránsito. Desde 1997 se han firmado varios importantes acuerdos bilaterales en el sector del transporte en tránsito. Su aplicación efectiva reduciría aún más los retrasos en el tráfico de tránsito provocados por obstáculos materiales y no materiales. Además, los acuerdos regionales de transporte en tránsito en el contexto de la integración regional han constituido un instrumento importante para promover los arreglos de cooperación. En muchos casos, sin embargo, la aplicación de esos acuerdos y arreglos sigue siendo insuficiente, debido a la falta de mecanismos eficaces de vigilancia y aplicación, o a la ausencia de voluntad política de parte de los signatarios.

47. En el plano multilateral, hay una amplia gama de convenios relativos al tráfico de tránsito que establecen los principios para promover unos sistemas de transporte en tránsito eficientes y seguros. La adhesión a esos convenios

por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito ha sido lenta hasta el momento, aunque las comisiones económicas regionales, como la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la Comisión Económica para Europa, han desplegado esfuerzos específicos para promoverlos.

48. El costo del establecimiento y mantenimiento de un sistema eficiente de transporte en tránsito suele ser tan alto, que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito no pueden hacer frente a esta enorme tarea sin apoyo de la comunidad internacional de donantes en forma de servicios consultivos y técnicos y de recursos financieros.

49. Aunque la mayoría de las organizaciones internacionales financieras y económicas no tienen programas específicamente concebidos para atender las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral como una categoría, la mayor parte de estos países tienen derecho a servicios de “préstamos blandos” porque forman parte de los países más pobres. Los costos de transporte son un factor determinante en los resultados del comercio exterior de cualquier país. Por lo tanto, es necesario mejorar la capacidad de los países en desarrollo sin litoral de participar eficazmente en la economía mundializada y en los sistemas de comercialización internacional mediante un aumento del acceso al mercado, la transferencia de tecnología y la inversión extranjera, y mediante el desarrollo de los recursos humanos y el fortalecimiento de las instituciones.

Notas

¹ TD/B/44/7.

² “Review of progress in the developments of transit transport systems in North-East Asia” (UNCTAD/LDC/100); “Review of progress in the developments of transit transport systems in Southern Africa” (UNCTAD/LDC/101); “Review of progress in the developments of transit transport systems in West and Central Africa” (UNCTAD/LDC/102); “Review of progress in the developments of transit transport systems in Eastern Africa” (UNCTAD/LDC/103); “Selected transport and trade data: landlocked developing countries” (UNCTAD/LDC/104); “Trade and transport facilitation: case study of Mongolia” (UNCTAD/LDC/105).

³ Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, vol. 1079, No. 16510.