



Asamblea General

Distr. general
4 de agosto de 2003
Español
Original: inglés

Quincuagésimo octavo período de sesiones

Tema 93 c) del programa provisional*

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

La situación del tránsito en los Estados sin litoral del Asia central y en los países en desarrollo vecinos

Nota del Secretario General**

El Secretario General tiene el honor de presentar a la Asamblea General, de conformidad con la solicitud contenida en su resolución 55/181 de 20 de diciembre de 2000, el informe sobre la situación de tránsito en los Estados sin litoral del Asia central y en los países en desarrollo vecinos preparado por el Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

Resumen

La situación del tránsito en los Estados sin litoral del Asia central y de sus vecinos se caracteriza por la insuficiencia de las infraestructuras y diversos tipos de obstáculos no materiales. Hasta cierto punto, la densidad de la red de carreteras y ferrocarriles basta para satisfacer las necesidades de tránsito de la zona, pero su calidad es insuficiente sobre todo por falta de mantenimiento. La deficiencia de las instalaciones de cambio del ancho de ejes en puntos fronterizos entre los países sin litoral y sus vecinos no pertenecientes a la Comunidad de Estados Independientes y la escasa cooperación entre las compañías nacionales de ferrocarriles intensifican los estrangulamientos en algunos pasillos ferroviarios. La antigüedad y baja calidad de material rodante tanto de carretera como de ferrocarril merman también la capacidad de transporte. La densidad de la red de oleoductos es asimismo inadecuada. Se necesitan enlaces sobre todo con los oleoductos de la República Islámica del Irán, China, el Cáucaso y Turquía. Igualmente, las conexiones de las vías de navegación

* A/58/150.

** El presente informe se presentó con retraso por la gran cantidad de trabajo para preparar la reunión ministerial internacional sobre cooperación en materia de transporte en tránsito.



a través del Mar Caspio con el Cáucaso precisan mejoras. Los obstáculos no materiales sino debidos esencialmente a los complejos trámites administrativos y de cruce de fronteras, distintos en cada país, también reducen la eficiencia de los medios de tránsito. Se están adoptando muchas iniciativas para mejorar dichos medios en la región. Entre ellas se cuentan las iniciativas constantes de los Estados sin litoral y de sus vecinos de tránsito para mejorar las infraestructuras y reducir los obstáculos no materiales al transporte de tránsito modificando la legislación interna y aumentando la cooperación regional e internacional. Es necesario complementar las iniciativas en marcha con medidas nuevas, por ejemplo: mayor homologación y simplificación de los procedimientos de tránsito y su documentación, mayor empleo de la tecnología de la información para acelerar los trámites de cruces fronterizos, más empeño por reducir los obstáculos al comercio y al transporte en tránsito, medidas para fortalecer la cooperación regional y políticas para estimular el sector privado.

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Antecedentes	1-5	3
II. Situación económica	6-16	3
III. La situación del tránsito en el Asia central	17-41	6
IV. Medidas adoptadas para mejorar la situación del tránsito en el Asia central ...	42-61	11
V. Nuevas medidas complementarias de las ya adoptadas para mejorar la situación del tránsito	62-72	16

I. Antecedentes

1. En su resolución 55/181, de 20 de diciembre de 2000, la Asamblea General tomó nota del informe preparado por la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) sobre la situación del tránsito en los Estados sin litoral del Asia central y en los países en desarrollo de tránsito vecinos, y estimó que los problemas que afronta en materia de transporte de tránsito la región del Asia central deben considerarse en relación con el aumento del comercio y las corrientes de capital, y los avances tecnológicos en la región.

2. La Asamblea General reconoció que, para ser eficaz, la estrategia de transporte de tránsito para la región debía incluir medidas para resolver tanto los problemas inherentes al uso de las rutas de tránsito existentes como los vinculados con el pronto desarrollo y el funcionamiento satisfactorio de las nuevas rutas posibles, acogió con interés, en ese contexto, la futura cooperación de los Estados sin litoral con todos los países interesados, y subrayó la importancia de fortalecer las medidas de apoyo internacionales para seguir resolviendo los problemas de los Estados en desarrollo sin litoral recientemente independizados del Asia central y los países en desarrollo de tránsito vecinos.

3. La Asamblea General invitó al Secretario General de la UNCTAD y a los gobiernos interesados a que, en cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), la Comisión Económica para Europa (CEPE) y las organizaciones regionales e internacionales pertinentes, y de acuerdo con las prioridades programáticas aprobadas y dentro de los recursos financieros actuales, siguiera elaborando un programa para aumentar la eficiencia de la situación actual del tránsito de los Estados en desarrollo sin litoral recientemente independizados del Asia central y los países en desarrollo de tránsito vecinos.

4. La Asamblea General invitó también a la UNCTAD a que, en estrecha cooperación con las comisiones regionales, en el marco de sus respectivos mandatos y dentro de los recursos de que disponía, así como con otras organizaciones internacionales pertinentes, prestara asistencia técnica y servicios de asesoramiento a los Estados en desarrollo sin litoral recientemente independizados del Asia central y a los países en desarrollo de tránsito vecinos, teniendo en cuenta los acuerdos sobre transporte de tránsito pertinentes.

5. Además, la Asamblea General pidió al Secretario General de la UNCTAD que, en estrecha cooperación con las comisiones regionales, preparara un informe sobre la aplicación de la resolución 55/181 y se lo presentara a la Asamblea en su quincuagésimo octavo período de sesiones.

II. Situación económica

6. Los países en desarrollo sin litoral del Asia central abarcan una superficie de 4 millones de kilómetros cuadrados y tienen una población total de 57 millones de habitantes. En 2000, los cinco países tenían un producto interno bruto (PIB) total de 32.595 millones de dólares, de los que el 55,9% correspondía a Kazajstán. La producción se distribuye equilibradamente entre los principales sectores económicos, aunque la participación de la agricultura en el PNB está descendiendo en tanto que la del sector de servicios está aumentando.

7. La región es variada geográficamente y rica en recursos minerales. Pero los elevados costes del transporte a causa de la falta de litoral, impiden en parte la adecuada explotación de los recursos. El éxito de toda estrategia de desarrollo de la región depende de que se dé preferencia a mejorar los medios de transporte. Dicha estrategia deberá ser de amplio alcance y con medidas orientadas a conseguir una integración regional efectiva y a mejorar la cooperación internacional. El crecimiento económico sostenido de la región también requiere constantes reformas estructurales y una gestión macroeconómica adecuada.

A. Comportamiento macroeconómico

8. El Asia central es una región de gran potencial, pero su actual nivel de ingresos es bajo. El PIB por habitante de los cinco países es inferior a la media del de los países en desarrollo.

Cuadro 1

Indicadores básicos de los países en desarrollo sin litoral del Asia central

	Superficie (miles de kilómetros cuadrados)	Población en 2000 (millones de habitantes)	PIB (millones de dólares EE.UU.)		Índice del PIB, 2000 (1990=100)	PIB por habitante en 2000
			1990	2000		
Kazajistán	2 717,3	16,2	40 304	18 230	45,2	1 127
Kirguistán	198,5	4,9	2 951	1 304	44,2	265
Tayikistán	143,1	6,1	4 339	991	22,8	163
Turmenikistán	488,1	4,7	8 129	4 404	54,2	930
Uzbekistán	457,4	24,9	23 673	7 666	32,4	308

Fuentes: UNCTAD, *UNCTAD, Handbook of Statistics 2002*; Banco Mundial, *World Development Indicators, 2002*.

Cuadro 2

Distribución sectorial de la producción

	Población rural en porcentaje de la población total		Distribución sectorial del PIB (porcentaje)							
			Agricultura		Industria		Manufacturas		Servicios	
	1990	2000	1990	2000	1990	2000	1990	2000	1990	2000
Kazajistán	46	44	27	9	45	43	9	18	29	48
Kirguistán	62	67	34	39	36	26	28	6	30	34
Tayikistán	66	73	33	19	38	26	25	23	29	55
Turmenikistán	53	55	32	27	30	50	–	40	38	23
Uzbekistán	59	63	33	35	33	23	–	10	34	42

Fuentes: UNCTAD, *UNCTAD, Handbook of Statistics 2002*; Banco Mundial, *World Development Indicators, 2002*.

9. La evolución reciente de los indicadores básicos apunta a que la región sigue recuperándose de la recesión económica por la que atravesó en el decenio de 1990. Entre 2000 y 2002 la tasa de crecimiento medio anual del PIB fue del 20% en Turkmenistán, 11% en Kazajstán y 9% en Tayikistán. Los resultados fueron más discretos en Kirguistán y Uzbekistán (cuadro 3).

Cuadro 3
Tasas de crecimiento

	<i>Porcentaje de variación anual del PIB en términos reales</i>		
	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
Kazajstán	9,8	13,5	9,5
Kirguistán	5,4	5,3	0,5
Tayikistán	8,3	10,2	9,1
Turmenikstán	17,6	20,5	21,2
Uzbekistán	4,0	4,5	4,2

Fuente: Comisión Económica para Europa; Cuadro de estimaciones del Proyecto LINK, abril de 2003.

10. A pesar de este comportamiento alentador, la producción estuvo muy por debajo del nivel de 1990. Entre 1990 y 2000 el PIB cayó el 57% en el conjunto de la región. Tayikistán, que fue el más afectado por la recesión, perdió el 77% de su producción en ese período. En los próximos años se prevé un buen comportamiento. No obstante, una inflación relativamente alta, la inestabilidad en la balanza de pagos por cuenta corriente (excepto en el caso de Uzbekistán), los déficit públicos (especialmente en Kirguistán) y la deuda pública¹ constituyen amenazas para el crecimiento sostenido.

B. Comercio internacional e integración en la economía mundial

11. Las economías de la región han alcanzado un grado relativamente alto de apertura. En 2000 la proporción del comercio total en relación con el PIB osciló entre el 81% en Uzbekistán y el 147% en Tayikistán. La media de la región fue un 38% superior a la de los países en desarrollo. El sector del comercio internacional superó por lo general al resto de la economía en el decenio de 1990. Entre 1995 y 2000 en el conjunto de la región, las exportaciones crecieron a una tasa media anual del 9%. El comportamiento sería mejor si los costes de transporte fueran menores. Los elevados costes de transporte reducen la competitividad de los países en desarrollo sin litoral. Concretamente son ellos los responsables de que los países en desarrollo sin litoral del Asia central hayan perdido parte de sus mercados tradicionales de productos agrícolas en Rusia a favor de Turquía².

12. Si bien las importaciones están bastante diversificadas, unos pocos productos dominan las exportaciones. En 2000, el petróleo representó el 81% y el 53% de los ingresos de exportación de Turkmenistán y Kazajstán respectivamente. La falta de diversificación hace que los ingresos de exportación y el comportamiento económico general dependan de las oscilaciones en el precio de este producto básico.

De hecho, el intenso crecimiento disfrutado por los dos países en los últimos años se ha debido en parte al aumento del precio del petróleo.

13. La Federación de Rusia es el socio comercial más importante de los países en desarrollo sin litoral del Asia central. Con ella realizaron estos países el 33% de su comercio en 2000. Pero la situación está cambiando. La participación de Rusia en el comercio de la región ha seguido una línea descendente en el decenio de 1990, mientras que la de los países europeos occidentales, Turquía, la República Islámica del Irán y China ha sido ascendente.

14. Los países en desarrollo sin litoral del Asia central están haciendo también progresos en otros aspectos de la integración en la economía mundial. La región recibe corrientes importantes de recursos financieros por concepto de inversión extranjera directa y de asistencia oficial para el desarrollo. En 2000, la proporción de la inversión extranjera directa frente al PIB fue del 4,6%, un 24% más alta que la media de los países en desarrollo. Kazajstán fue el destino preferido de las corrientes de inversión extranjera directa, con el 85% del total de la región, que representó el 7% de su PIB. La abundancia de recursos naturales y la apertura al comercio son factores que atraen la inversión extranjera. En Kazajstán más del 80% de las corrientes de inversión extranjera directa se destinan a la industria del petróleo, pero la carencia de litoral y la inestabilidad de algunas partes de la región han mantenido a los países en desarrollo sin litoral del Asia central por debajo de sus posibilidades de atraer inversión extranjera directa.

15. Entre 1997 y 2000 las corrientes de inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral del Asia central descendieron el 39,5%. Parte del descenso se debió al aplazamiento de algunos proyectos de oleoductos que estaba previsto comenzaran a funcionar a fines del decenio de 1990. La tendencia parece haberse invertido en 2001, año en que las corrientes de inversión extranjera directa aumentaron en más del 100%.

16. Entre 1995 y 2000 la asistencia oficial para el desarrollo aumentó en la región en más del 45%. En 2000, la asistencia oficial para el desarrollo por habitante alcanzó una media de 14 dólares en los países en desarrollo sin litoral del Asia central, esto es, un 50% superior a la de la media de los países en desarrollo. No obstante, las corrientes de la asistencia oficial para el desarrollo en la región son insuficientes para las necesidades de estos países que, al carecer de litoral, están más necesitados de asistencia que otros países que tienen un nivel de ingresos comparable y acceso al mar. En segundo lugar, se trata de países de independencia reciente que necesitan asistencia para sentar las bases de su desarrollo socioeconómico.

III. La situación del tránsito en el Asia central

A. Información general

17. Los sistemas de tránsito de los países en desarrollo sin litoral del Asia central son un asunto de interés para otros países, desde China a Turquía y el Cáucaso, y desde Rusia y otros países europeos a la República Islámica del Irán, el Afganistán y el Pakistán. La región tiene una mezcla de sistemas europeos, de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) y asiáticos. La Federación de Rusia es el principal país de tránsito para los países en desarrollo sin litoral del Asia central. Sin embargo, el

comercio en tránsito de la región está expandiéndose hacia el sur, a la República Islámica del Irán, el Afganistán y el Pakistán, hacia el este, a China y hacia el oeste, a Turquía y la región del Mar Negro.

18. La situación del tránsito en la región está mejorando gracias a la recuperación económica en los Estados sin litoral y a la decisión de la región de abrirse al comercio internacional. La reciente adhesión de China a la Organización Mundial del Comercio (OMC) ha tenido efectos favorables sobre el comercio y la situación del tránsito en la región. Pero también hay factores perjudiciales. En concreto, la inestabilidad del Afganistán no permite el tránsito hacia el sur.

19. Los países en desarrollo sin litoral del Asia central están tratando de mejorar la situación del tránsito cuidando en especial las infraestructuras de transportes y comunicaciones, los marcos jurídico, institucional y administrativo de sus sistemas de tránsito e intensificando la cooperación regional. Los cinco países en desarrollo sin litoral del Asia central y algunos de sus vecinos de tránsito son miembros de una cantidad creciente de acuerdos de integración regional (AIR) que comprenden la CEI y la Organización de Cooperación Económica (OCE). También participan en programas regionales de transporte, como el Corredor de Transporte Transeuropeo-Caucásico-Asiático (TRACECA)³ y el Programa Especial de las Naciones Unidas para las Economías del Asia Central (SPECA)⁴.

20. La situación del tránsito se beneficia también de la cooperación positiva entre los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito. China, que tiene 3.300 kilómetros de frontera con los países en desarrollo sin litoral del Asia central aumentó del 2,4% en 1995 al 4,7% su proporción en el comercio de esos países en 2000. China ha mostrado gran empeño en intensificar su comercio con la región, principalmente con Kazajstán, Kirguistán y Uzbekistán. En concreto, está interesada en comprar crudo de Kazajstán, país con el que firmó un acuerdo en 1998 que permite a una empresa china participar en la explotación de los recursos petrolíferos de Kazajstán occidental. China se beneficiará de la mejora en la situación en materia de tránsito en la región porque puede valerse de los países en desarrollo sin litoral como países en tránsito para su comercio con los países de la CEI, Turquía y Europa.

21. *El Afganistán y el Pakistán.* Cuando la situación se estabilice en el Afganistán se podrán reabrir las vías de tránsito a través del Afganistán y el Pakistán. Entonces, Karachi podrá tener mayor importancia como puerto de tránsito para los países en desarrollo sin litoral del Asia central. El vínculo del Pakistán con la región se fortalecerá cuando se haga realidad el proyecto de construir un gasoducto de Turkmenistán al Pakistán.

22. *Turquía.* Turquía representa cerca del 4% del comercio total de los países en desarrollo sin litoral del Asia central. Está coadyuvando activamente al desarrollo de la infraestructura de transportes en la región. En concreto participa en el proyecto de construcción del oleoducto Bakú-Tbilisi-Djeikahan, dirigido por los Estados Unidos. Turquía, que pretende ingresar en la Unión Europea, puede fortalecer su posición aumentando su comercio con los países en desarrollo sin litoral del Asia central y convirtiéndose en el principal nexo entre la Unión Europea y la región.

23. *República Islámica del Irán.* El comercio de la República Islámica del Irán con los países en desarrollo sin litoral del Asia central es escaso pero crece rápidamente. Su participación en el comercio de los países sin litoral es en la actualidad del 3%. De los países sin litoral, Turkmenistán es su principal socio comercial. La República

Islámica del Irán está intensificando también la cooperación con todos los países de la región del Mar Caspio, lo que tiene un efecto favorable sobre la situación en materia de tránsito.

B. Infraestructura de tránsito

24. En los informes anteriores, el Secretario General hizo una descripción pormenorizada de las rutas de transporte de tránsito y los oleoductos que atienden a los Estados sin litoral del Asia central, así como una lista de proyectos y programas que pretenden mejorar la situación del tránsito en la región. Si bien la mayoría de estos proyectos y programas está llevándose a cabo, no se ha producido cambio alguno de importancia en la infraestructura de transportes.

25. En la actualidad, los sistemas de tránsito que atienden a las necesidades de los países en desarrollo sin litoral del Asia central están dominados por los puertos y pasillos rusos a través de la Federación de Rusia, los llamados pasillos del norte. Otros pasillos, especialmente los del oeste y el sur están ganando en importancia paulatinamente. La coordinación de las redes viarias y ferroviarias regionales e intraregionales está asegurada por organizaciones internacionales que comprenden la Comisión Económica para Europa, la CESPAP y la OCE.

1. Instalaciones portuarias

26. En los países de tránsito, que son principalmente Rusia, Turquía y la República Islámica del Irán, se dispone de instalaciones portuarias adecuadas con tecnología y equipamiento modernos. Algunos de estos puertos han venido haciendo obras de ampliación y mejora desde 1996.

2. Infraestructura viaria

27. Las principales rutas de transporte son los pasillos entre el Asia central y

- Los países de Europa a través de la ruta del norte que pasa por Kazajstán, la Federación de Rusia, Belarús, Polonia y Alemania;
- Los países de Europa a través de la ruta del sur, pasando por la República Islámica del Irán, Turquía y los Balcanes;
- Los puertos marítimos iraníes en el Golfo Pérsico y los puertos turcos del Mediterráneo.

28. La densidad de las redes de carreteras existentes en los países en desarrollo sin litoral del Asia central y en la mayoría de sus vecinos de tránsito en desarrollo es suficiente para satisfacer las necesidades básicas de tráfico en tránsito de la región. Con todo es necesario hacer más tupidas las redes para reducir los estrangulamientos. En especial, deben aumentarse las comunicaciones con China, la República Islámica del Irán y Turquía.

29. En general, la calidad de la infraestructura existente no es adecuada, a pesar del interés por cumplir las normas internacionales. En muchos casos, las carreteras son más estrechas de lo que recomiendan los acuerdos internacionales, o no están bien construidas, o les falta mantenimiento. Además, buen número de puentes en esas carreteras se halla en mal estado. En Kazajstán casi uno de cada 10 puentes necesita reparaciones urgentes. Asimismo, la mayoría de las carreteras no está provista

de las señales viarias que determinan los convenios internacionales. Por último, el parque de vehículos es anticuado y carente de mantenimiento. La mayoría de dichos vehículos no cumple con la normativa internacional.

3. Infraestructura ferroviaria

30. La red ferroviaria comprende rutas entre el Asia central y

- Los puertos rusos y chinos del Pacífico para carga de contenedores;
- Los puertos turcos y europeos del Mediterráneo a través de Kazajstán para carga de contenedores;
- El puerto ruso de Novorossiysk en el Mar Negro para carga de contenedores;
- El puerto marítimo y mercados en los países europeos vía TRACECA para carga de contenedores o a granel;
- Europa a través de Turquía, Bulgaria, Ucrania, la Federación de Rusia y Kazajstán para importaciones mediante transporte ferroviario tradicional;
- Los puertos del Báltico a través de Kazajstán, la Federación de Rusia y los Estados bálticos para carga de contenedores y a granel.

31. El sector del transporte ferroviario presenta tres problemas fundamentales. Primero, la infraestructura ferroviaria necesita reparaciones y mejoras en la mayor parte de los pasillos. Segundo, el ancho de vía no es el mismo en los Estados sin litoral que en sus vecinos de tránsito no pertenecientes a la CEI. El transporte entre países de la CEI y países que no son de la CEI requiere cambios de ancho de ejes y transbordos. Estas operaciones llevan hasta cuatro horas. Tercero, el material rodante está anticuado. Como resultado, los trenes de contenedores no pueden pasar de 36 kilómetros por hora en algunos pasillos.

4. Oleoductos

32. Los oleoductos son claramente insuficientes, lo que reduce las exportaciones y la capacidad de producción de los dos países ricos en petróleo: Kazajstán y Turkmenistán. Todos los oleoductos disponibles, a excepción del de Baku-Tbilisi-Batumi, atraviesan la Federación de Rusia. Hay varios proyectos de construir nuevos oleoductos, como se señalaba en los informes anteriores del Secretario General. Pero muchos de estos proyectos todavía esperan convertirse en realidad.

5. Vías de navegación

33. Los sistemas de transbordadores del Mar Caspio, desde Kazajstán y Turkmenistán a la región del Cáucaso son cuantitativa y cualitativamente inadecuados. La escasa calidad de la infraestructura y la deficiente gestión hacen que los transbordadores sean menos competitivos que el transporte ferroviario o por carretera. Sin embargo, el transporte a través del Mar Caspio tiene gran potencial a largo plazo. Los puertos del Mar Negro son los más cercanos para la mayor parte de los países en desarrollo sin litoral del Asia central. Los enlaces con esos puertos deberían desarrollarse.

C. Aspectos del transporte en tránsito

1. Instrumentos jurídicos básicos para los envíos internacionales

34. Los convenios y convenciones internacionales son los instrumentos jurídicos básicos para los envíos internacionales junto con la legislación nacional de los países. El transporte internacional por carretera en general se regula en la región del Asia central mediante la Convención relativa al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, a la que se ha adherido la mayoría de los países de la región. El transporte ferroviario se regula mediante dos convenios, la Carta Internacional de Porte para transporte por ferrocarril, al amparo del Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril, y el Convenio sobre el Transporte Internacional de Mercaderías por Ferrocarril de la Organización para la Cooperación entre los Ferrocarriles. Este Convenio rige en los países de la CEI, en la República Islámica del Irán y en China. La Carta Internacional de Porte para transportar por ferrocarril rige en Turquía, la República Islámica del Irán y los países europeos. En los puntos fronterizos en que rigen instrumentos distintos, es preciso cambiar el formato de la carta de porte.

2. Desarrollo de los recursos institucionales y humanos

35. Las instalaciones fronterizas son inadecuadas y no están equipadas para atender a las necesidades actuales del transporte en tránsito. Se recomiendan instalaciones fronterizas conjuntas, a fin de facilitar los trámites de vigilancia aduanera. Sin embargo, en la región no existen tales instalaciones, a excepción de algunos puntos fronterizos entre la República Islámica del Irán y el Pakistán. Los puestos de fronteras a veces están hasta una distancia de 2 kilómetros el uno del otro. Igualmente, la mayoría de los países no emplea el Sistema Aduanero Automatizado para el Acceso, el Control y la Gestión (SIDUNEA) de la UNCTAD. Únicamente Armenia, Georgia y la República Islámica del Irán han instalado el sistema.

36. Los trámites de cruce de fronteras son muy complicados y a menudo suponen varias inspecciones en diversos puntos. A veces se tardan días en cumplimentar los procedimientos en los países de la CEI. En el caso del transporte por carretera, las operaciones de aduana para convoyes en territorio ruso pueden suponer de tres a cuatro días de espera para los camiones. Igualmente, los trámites del visado para Turkmenistán suponen de cinco a 12 días. La situación viene a ser la misma en el transporte ferroviario, en el que las formalidades de cruce de frontera consumen días (frente a 30 minutos en la Unión Europea), aunque un estudio del TRACECA señala que basta con un máximo de 120 minutos para estos procedimientos.

37. Los documentos aduaneros son complicados y no están homologados en tanto que los procedimientos de cruce de frontera varían de un país a otro. Aunque la mayoría de los países en desarrollo sin litoral del Asia central y sus vecinos en tránsito son parte en varios acuerdos de integración regional, no se ha conseguido la libertad de circulación de personas y bienes, y las disposiciones que se aplican a los procedimientos de cruce de fronteras no se ajustan a las obligaciones de los países miembros de esos acuerdos.

3. Costes elevados de los transportes

38. Generalmente los costes de los transportes son el triple en los países en desarrollo sin litoral que en los países desarrollados. Superan el 50% del valor de las

importaciones de mercaderías en los países en desarrollo sin litoral del Asia central. Parte importante de estos costes se debe a los trámites de cruce de fronteras y a los peajes que varían notablemente de un país a otro. Los países que cobran elevados peajes por kilómetro son Tayikistán (1,30 dólares), Georgia (0,86 dólares), Uzbekistán (0,70 dólares) y Turkmenistán (0,61 dólares). Azerbaiyán, la República Islámica del Irán y Turquía no tienen peajes oficiales. Además de los peajes oficiales, hay pagos extraoficiales tanto en las fronteras como en los pasillos. Según algunos estudios, las tasas extraoficiales que paga un camionero entre Kirguistán y Siberia pueden superar los 1.500 dólares⁵. Esta multiplicidad de pagos aumenta los costes de los transportes y socava la eficiencia del transporte de tránsito.

39. Otros costes se deben a la pérdida de tiempo en las fronteras. Las esperas podrían reducirse si se empleara tecnología de la información. La carencia de una organización adecuada origina también ciertos costes que se podrían evitar. Por ejemplo, el ferrocarril se utiliza generalmente para transportar bienes de exportación y la carretera para transportar manufacturas de importación. Esta organización del transporte supone que los viajes de regreso se hacen de vacío, lo que es ineficiente. Otra consecuencia de la deficiente organización del sector es la falta de asociaciones de transportistas que permitan a los contratistas del transporte protegerse contra las prácticas ilegales como la corrupción o la captación ilícita de rentas. Estos aspectos siguen siendo problemas graves que aquejan al funcionamiento de la mayoría de los órganos administrativos de la región, incluidos los relacionados con el sector del transporte⁶.

4. Inestabilidad y conflictos políticos

40. La región del Asia central ha padecido conflictos políticos durante los tres últimos decenios. Las zonas más importantes de conflicto son Tayikistán, el Afganistán y la región del Cáucaso. También se mantienen algunos contenciosos menores entre los Estados sin litoral. Pero la situación está mejorando; especialmente en el Afganistán. La estabilización de la situación en el Afganistán da esperanzas de que se realicen los proyectos regionales, comprendido el gasoducto de Turkmenistán al Pakistán.

5. Seguros

41. No existe plan de seguros aplicable a todos los Estados del Asia central, aunque la idea de implantar algo parecido al sistema europeo de la carta verde cuenta con cierto apoyo. La falta de seguros regionales complica los procedimientos de tránsito y aumenta los costes. Por ejemplo, los camiones que atraviesan Kazajstán tienen que pagar un seguro del país, aun estando protegidos por otros seguros. Esta práctica obliga a los transportistas a pagar seguros en todos los países por los que transitan.

IV. Medidas adoptadas para mejorar la situación del tránsito en el Asia central

42. Los Estados sin litoral y sus vecinos de tránsito continúan en su empeño por reducir los obstáculos físicos y de otros tipos al transporte de tránsito, adoptando diversas iniciativas nacionales e internacionales y mostrando su adhesión a la cooperación regional. Estos propósitos cuentan con el apoyo de la comunidad internacional que ha

iniciado varios programas con miras a aumentar la eficiencia del transporte de tránsito en la región.

A. Medidas para mejorar la infraestructura de tránsito

1. En los Estados sin litoral

43. En los Estados sin litoral hay en marcha una cantidad relativamente alta de proyectos de mejora de las redes de infraestructura del transporte.

44. Kazajstán puso en marcha en 2000 un programa de desarrollo de la red de transporte para el período de 2001-2008, que comprende la construcción de nuevos tramos de infraestructura y la rehabilitación y mejora de los existentes. En cuanto al transporte por carretera, se ha preparado una lista de preferencias para obras de rehabilitación que comprende los pasillos siguientes: Tashkent-Almaty-Khorgos; Almaty-Akmola; y Aralsk-Actiubinsk-Uralsk. El programa comprende también rehabilitación y mejora de las redes de carreteras a través de Kazajstán occidental en conexión con la exploración minera y los proyectos de desarrollo. Por último, el programa incluye un proyecto de reconstrucción del puerto de Aktau, en el Mar Caspio, para el cual se ha llegado a un acuerdo de financiación con el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD).

45. En Kirguistán está en marcha un proyecto financiado en parte por la Unión Europea para construir una vía férrea internacional que una Uzbekistán y Kazajstán con China a través de Kirguistán. Pero el Gobierno está aumentando el apoyo al transporte por carretera, que representa el 80% del volumen total de transporte de personas y bienes en el país. Se concede prioridad al desarrollo de una red de carreteras para conectar Kirguistán con Kazajstán, Tayikistán, Uzbekistán y China. Parte de esta red se incluye en el programa de cooperación de la OCE para el período de 1998 a 2007.

46. En Tayikistán se inició en marzo de 2000 un proyecto para unir Tayikistán y China por carretera con un préstamo del Banco Islámico de Desarrollo (BID). Además, el Gobierno ha realizado estudios de viabilidad de proyectos para rehabilitar y mejorar las carreteras. El Gobierno ha llegado a acuerdos con donantes, comprendidos el Banco Asiático de Desarrollo (BAD) y el BID para la financiación de algunos de estos proyectos. Las obras de rehabilitación han comenzado ya en la carretera de Bishkek a Osh con un crédito de los donantes antes mencionados.

2. En los vecinos de tránsito

47. Los vecinos de tránsito más importantes de los países sin litoral del Asia central están realizando obras de construcción de infraestructuras, rehabilitación y mejoras. En Turquía, donde 10 grandes puertos satisfacen ya las necesidades propias y del transporte de tránsito está en marcha un proyecto para construir un puerto nuevo con una capacidad de 700.000 unidades equivalentes a 20 pies (TEU) en la costa del Mar de Mármara y una terminal para contenedores con una capacidad de 1 millón de TEU en Derince. Turquía participa asimismo en el proyecto del ferrocarril Turquía-Georgia para conectar a Turquía con las rutas TRACECA en la región del Mar Negro.

48. La República Islámica del Irán está emprendiendo programas para aumentar la capacidad de servicio y la eficiencia de sus puertos y para mejorar sus redes de infraestructura de transportes. Estos programas comprenden el tendido de una línea férrea Bafq-Mashhad con miras a reducir la distancia del corredor de Mashhad-Bandar e Abbas en 820 kilómetros.

49. Desde un punto de vista geopolítico, el acontecimiento más importante en la región es el paulatino retorno del Afganistán a la estabilidad, para satisfacción de los empresarios del transporte de tránsito de la región. Pero es preciso rehabilitar la infraestructura del transporte del país que ha sufrido daños durante decenios de conflicto civil. Al respecto, está resultando de ayuda la reanudación de la cooperación con donantes. Entre los nuevos acuerdos con los donantes se cuenta un préstamo de 108 millones de dólares cuya concesión ha aprobado recientemente el Banco Mundial para ayudar al Afganistán a mejorar la infraestructura de transportes.

3. La comunidad de donantes

50. La comunidad de donantes participa en el desarrollo de la infraestructura de transportes en la región del Asia central mediante la asistencia directa a los Estados sin litoral y a sus vecinos de tránsito y por medio de programas regionales como el TRACECA. Entre los donantes se cuentan el Banco Mundial, el BAD, el BERD, el BID y el sistema de las Naciones Unidas. La asistencia de los donantes ha tenido una influencia decisiva en el desarrollo de los pasillos entre el Este y el Oeste y entre el Norte y el Sur. Muchos de los proyectos apoyados por los donantes con respecto a estas redes, que comenzaron a fines del decenio de 1990 siguen realizándose.

B. Medidas para resolver los estrangulamientos debidos a causas no materiales

51. En lo esencial, las medidas para superar los estrangulamientos debidos a causas no materiales son: i) los avances en la aplicación de convenios y convenciones internacionales, acuerdos de cooperación regional y normativa interna, y ii) los proyectos de cooperación de la comunidad de donantes.

1. Convenios y convenciones internacionales, acuerdos regionales, multilaterales y bilaterales y normativa interna

a) Convenios y convenciones internacionales

52. Se viene alentando a los Estados del Asia central de reciente independencia a adherirse a los convenios internacionales sobre transportes. En su resolución 48/11, de 23 abril de 1992 sobre medios de transporte por carretera y ferrocarril en relación a las medidas de facilitación, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico recomendó a sus Estados miembros que se adhirieran a los siete convenios y convenciones indicados a continuación en el cuadro 4. Como se muestra en el cuadro, los Estados sin litoral y sus vecinos de tránsito han avanzado en su adhesión a algunos de estos convenios y convenciones. Sin embargo, la cantidad de convenios y convenciones ratificados sigue siendo reducida y el ritmo de aplicación es lento.

Cuadro 4
Situación de la adhesión de los países de la región a los convenios internacionales sobre transporte por carretera mencionados en la resolución 48/11 de la CESPAP, a octubre de 2002

<i>Países</i>	<i>Convención sobre la circulación vial de 1968</i>	<i>Convención sobre la señalización vial de 1968</i>	<i>Convenio Internacional Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR de 1975</i>	<i>Convenio aduanero sobre importación temporal de vehículos comerciales de transporte por carretera de 1956</i>	<i>Convención aduanera sobre contenedores de 1972</i>	<i>Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras de 1982</i>	<i>Convención relativa al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera de 1956</i>
Afganistán			X	X			
Armenia			R			R	
Azerbaiyán	R		R	R		R	
China					X		
Georgia	R	R	R		R	R	R
Kazajstán	R	R	R				R
Kirguistán			R	R		R	R
Pakistán	X	X					
República Islámica del Irán	X	X	X				R
Rusia	X	X	X		X	X	X
Tayikistán	R	R	R				R
Turkmenistán	R	R	R				R
Turquía			X		X		R
Uzbekistán	R	R	R	R	R	R	R

Leyenda: X = adhesión; R = adhesión tras la aprobación de la resolución 48/11 de la CESPAP.

Fuente: Martin Lentsch y Hirohoto Toda. *Transit Transport Issues of Landlocked and Transit Developing Countries: The Case Study of Kazakhstan and Uzbekistan*, CESPAP, 2003.

b) Acuerdos subregionales de cooperación

53. Los países en desarrollo sin litoral del Asia central y sus vecinos de tránsito se han comprometido a adherirse a varios acuerdos de integración regional, a menudo en el marco de alguno de estos acuerdos, como la OCE o algún programa de desarrollo regional, como el TRACECA y el SPECA. Los acuerdos se refieren esencialmente a la homologación de documentos jurídicos y aduaneros, y a los procedimientos de cruce de fronteras.

54. Con respecto a la homologación de procedimientos de cruce de fronteras, están haciéndose algunos progresos con la asistencia de la OCE y el BAD y a través del TRACECA, especialmente en la carretera de Almaty a Bishkek. Pero el avance es muy lento y se necesita mayor compromiso político y más trabajo de preparación. El TRACECA y la OCE están haciendo preparativos mediante la implantación de instalaciones aduaneras conjuntas para uniformar los procedimientos de tramitación

aduanera y eliminar las inspecciones dobles y creando un ambiente de confianza entre los funcionarios de aduanas a ambos lados de la frontera.

55. Va a establecerse un comité interministerial de la OCE para ayudar a simplificar los procedimientos de cruce de fronteras y fomentar el transporte internacional. A este respecto, en 2001 se abrió una línea internacional de tráfico de pasajeros que estará pronto en funcionamiento entre Almaty, Tashkent, Turkmenabat, Teherán y Estambul. Los países miembros de la OCE han firmado también un protocolo para poner en marcha una línea experimental de tren de contenedores en el tramo Almaty-Teherán del ferrocarril transasiático. Asimismo está procurándose homologar las tarifas y tasas de transporte en el pasillo ferroviario Druzhba-Almaty-Tashkent-Turkmenabat-Teherán-Estambul-Kapikule.

56. La implantación de un plan de seguro común a la OCE para pasajeros, vehículos y carga avanza lentamente. No obstante, en Kirguistán, el Gobierno estudió hace poco la posibilidad de unirse al sistema de carta verde que se aplica en Europa.

c) Acuerdos bilaterales

57. Los acuerdos bilaterales no se establecen sólo entre países que comparten fronteras sino también entre países que están unidos por una relación comercial de tránsito. Estos acuerdos estipulan los requisitos de concesión de permisos a contratistas nacionales del transporte, así como las condiciones de entrada en el país y de tránsito a través de él. Kazajstán, por ejemplo, ha firmado más de 40 acuerdos bilaterales con países de la región y otros tan alejados como los Países Bajos. En 2002 Kazajstán y la Federación de Rusia firmaron un acuerdo bilateral de carácter especial. Fue un acuerdo sobre delimitación de sectores septentrionales del fondo del Mar Caspio con el objeto de permitir a ambos países establecer derechos soberanos sobre dicho mar para proceder a la explotación de sus recursos energéticos. De este acuerdo se derivan consecuencias para la navegación en el Mar Caspio y los proyectos de oleoductos a través de él.

d) Normativa interna

58. Los países en desarrollo sin litoral del Asia central y sus vecinos de tránsito están promulgando diversas disposiciones para regular el transporte de tránsito en sus territorios, con arreglo a los acuerdos y convenios y convenciones internacionales. Por ejemplo, Kazajstán promulgó una ley en enero de 2002 que ha modificado la normativa vigente sobre el transporte. La nueva ley regula la entrada, salida y tránsito de los camiones y vehículos de servicio público de transporte extranjeros. Igualmente en Uzbekistán se ha promulgado una ley que desarrolla decretos dictados entre 1999 y 2002 con el fin de regular las tarifas de entrada y tránsito de vehículos de países extranjeros.

2. Asistencia técnica y servicios de asesoramiento

a) Asistencia técnica

59. El sistema de las Naciones Unidas proporciona el marco básico para la cooperación regional. Durante los últimos años la cooperación de las Naciones Unidas con los países del Asia central se ha centrado en el desarrollo de las infraestructuras y las instituciones. Con respecto al desarrollo de la infraestructura la Comisión Económica para Europa ha venido trabajando en la extensión de las redes de infraestructuras de

transporte europeo al Cáucaso y al Asia central. La extensión de la red europea de carreteras está completa desde que entraron en vigor en diciembre de 2001 las enmiendas al anexo I del Acuerdo europeo sobre las principales vías internacionales de tránsito. En 2002 se distribuyó un mapa nuevo en el que se reflejaba la extensión de la red. Sigue trabajándose en las pautas y parámetros a los que deben ajustarse estas carreteras, así como sobre las cuestiones de la señalización viaria. La extensión de la red ferroviaria europea también estaba completa desde enero de 2002. De modo análogo la CESPAP está coordinando actividades actualmente para redactar un acuerdo intergubernamental sobre la red de autopistas de Asia.

60. En el terreno del desarrollo institucional, el Programa Especial de las Naciones Unidas para las Economías del Asia Central (SPECA) ha establecido un grupo de trabajo, el Comité Asesor Regional (CAR), con el objetivo de: a) ayudar a simplificar la documentación aduanera e implantar procedimientos simplificados de cruce de fronteras, y b) facilitar la adhesión a los convenios y convenciones internacionales. Sigue aplicándose el programa de la zona de la ruta de la seda, iniciado por el PNUD y la CESPAP, con actividades que tratan de facilitar los cruces de fronteras.

b) Servicios de asesoramiento

61. La comunidad de donantes presta también servicios de asesoramiento mediante estudios, conferencias y seminarios. La UNCTAD está ayudando actualmente a la OCE a realizar un estudio sobre el fomento de un transporte de modalidades múltiples en la región en colaboración con la CESPAP y el BID. El sistema de las Naciones Unidas organiza también reuniones de expertos sobre países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El sistema de las Naciones Unidas está preparando la convocatoria de una conferencia ministerial internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y representantes de los países donantes y de las instituciones financieras y de desarrollo acerca de la cooperación en materia de transporte de tránsito en Almaty (Kazajstán), en agosto de 2003.

V. Nuevas medidas complementarias de las ya adoptadas para mejorar la situación del tránsito

62. Los factores más importantes que empeoran la situación del tránsito en los Estados del Asia central de reciente independencia son la insuficiencia de las capacidades, los obstáculos al comercio y al transporte, y la escasa cooperación regional. Si bien el primer factor puede atribuirse a la difícil situación económica por la que atraviesan los países, el segundo y tercero pueden remediarse con una mayor voluntad política de hacerlo.

A. Mejora de las capacidades

63. Se debe alentar a los gobiernos a mantener e intensificar las iniciativas para construir, rehabilitar o mejorar la infraestructura de transportes. Debe hacerse especial hincapié en el desarrollo de las rutas a través del Mar Caspio.

64. Con respecto al transporte por carretera deben mejorarse y equiparse adecuadamente las instalaciones fronterizas. Conviene alentar al uso de instalaciones conjuntas de fronteras. Análogamente, el empleo de la tecnología de la

información en los puntos de vigilancia de fronteras facilitará la corriente de información y reducirá las esperas. Ello exige equipar las instalaciones de fronteras con computadoras capaces de funcionar con sistemas de gestión informática como el Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) de la UNCTAD. Los funcionarios de aduanas requieren mayor formación no solamente para tratar las nuevas cuestiones de transporte de tránsito, sino también para manejar los sistemas pertinentes de gestión de la información. Se ha propuesto a los países de la región que recurran al SIDUNEA pero hasta la fecha se ha empleado poco. La UNCTAD puede hacer estudios para evaluar la situación. A la vista de los resultados de tales estudios, la UNCTAD, quizás con la cooperación del PNUD y de otros donantes, puede proporcionar asistencia técnica y formación profesional para los sistemas de gestión de la información que se instalen.

65. El transporte ferroviario está perdiendo su ventaja competitiva frente al transporte por carretera en parte a causa del deterioro de la infraestructura, lo anticuado del material rodante y las deficientes instalaciones de cambio de ancho de ejes. Hay que resolver todas estas cuestiones. No obstante, debe darse prioridad a la mejora de las instalaciones de cambio de ancho de ejes.

B. Eliminación de los obstáculos al comercio internacional

66. Los obstáculos al transporte de tránsito son un impedimento al comercio internacional y habría que eliminarlos drásticamente. Algunos países de la región se han adherido a la OMC que propugna la liberalización del comercio y la eliminación de los obstáculos al comercio. Pero los avances son lentos. Algunos tipos de obstáculos impiden la expansión del comercio regional. La legislación interna que restringe la corriente de transporte de tránsito son un importante obstáculo al comercio regional. Lo mismo sucede con los acuerdos bilaterales que restringen la competencia a nivel regional, como los que distribuyen cuotas de permisos entre los empresarios de transportes. Igualmente, la mala organización logística, la información insuficiente y la contumacia de prácticas ilegales, como la captación ilícita de rentas y la corrupción contribuyen a encarecer los costes. No obstante, parte de estos costes puede abarataarse facilitando el comercio y su liberalización. A este respecto será útil la asistencia técnica de la UNCTAD y otros donantes sobre los modos de facilitar el comercio.

C. Fortalecimiento de la cooperación regional en el Asia central

67. Los Estados del Asia central de reciente independencia se han adherido a bastantes organizaciones intergubernamentales de diversas dimensiones y que aspiran a grados y alcances diversos de integración. Sin embargo, el grado actual de cooperación entre los países de la región es insuficiente. Incluso se observa que el grado de cooperación no siempre es tan bueno entre los propios países sin litoral como entre estos y sus vecinos de tránsito.

68. La situación del tránsito resultará beneficiada con los avances en la integración regional. Cuestiones como los procedimientos de cruce de fronteras, la homologación de los documentos de tránsito, etc. se resolverán más fácilmente si se aplican los protocolos y acuerdos correspondientes a programas de integración

de carácter ampliamente regional. Cuanto más intensa sea la integración regional, menor será el efecto de la carencia de litoral. Austria, Luxemburgo y Suiza también son países sin litoral pero han conseguido un grado elevado de funcionamiento del comercio exterior y de prosperidad en buena medida debido a la intensidad de la integración regional y la cooperación en Europa.

69. Hay que alentar a los países en desarrollo sin litoral del Asia central y a sus vecinos de tránsito a que trabajen más en pro de la integración regional, a fin de facilitar la aplicación de los acuerdos regionales. No obstante, dada la relativa abundancia de organizaciones intergubernamentales en la región, reina la confusión respecto a la función de cada organización en el proceso de integración. Han de proseguir las actividades para coordinar las actividades de las diversas organizaciones intergubernamentales. Por otro lado, la UNCTAD, el PNUD y otros donantes, como el BAD y la Unión Europea, en asociación con los acuerdos de integración regional pertinentes, como la CEI y la OCE, pueden activar programas de asistencia técnica para contribuir a fomentar la integración efectiva del Asia central.

D. Necesidad de un fuerte sector privado

70. El sector privado suele ser débil en los países de la CEI donde los gobiernos siguen teniendo una función dominante en el sector del transporte. Los ferrocarriles, las líneas aéreas, las vías de navegación y los puertos interiores de los cinco países en desarrollo sin litoral del Asia central son administrados por el Estado. El sector privado opera en el ámbito del transporte por carretera que, sin embargo, está dominado por compañías y operadores extranjeros, predominantemente rusos y azeríes. El sector privado puede cumplir un papel más importante no sólo en el funcionamiento de los transportes, sino también en la prestación de servicios de apoyo a los subsectores de los ferrocarriles, las líneas aéreas y el transporte fluvial interno.

71. Un sector privado robusto es un buen indicador de un entorno empresarial saludable. Da incentivos y confianza a los propietarios del capital nacionales y extranjeros para invertir en la economía. Como los inversores extranjeros a veces prefieren empresas mixtas con empresarios internos, el nivel y rendimiento de las inversiones privadas internas determinan las corrientes de inversión extranjera directa.

72. El sector privado está haciendo algunos progresos en los países en desarrollo sin litoral del Asia central. En Kazajstán están surgiendo compañías privadas de seguros. Además, se ha promulgado una normativa reciente que permite a empresas privadas operar fletes ferroviarios. Asimismo, en Kazajstán, Uzbekistán y Azerbaiyán están creándose empresas privadas de expedición. Hay que alentar estas tendencias y las actividades orientadas en el mismo sentido. Se deben fomentar los órganos y asociaciones profesionales, como las asociaciones nacionales de camioneros, que den al sector privado la capacidad de negociar eficientemente con los gobiernos y otras instituciones. La existencia de asociaciones de la sociedad civil también facilitará las corrientes de información y ayudará a prevenir ciertas prácticas ilegales. A los efectos de conseguir una mayor influencia en el orden regional, las asociaciones nacionales no deben funcionar aisladamente sino que deben formar redes regionales capaces

de defender los intereses del sector privado. La comunidad de donantes puede ayudar a fomentar el sector privado y darle mayor autonomía, especialmente a través de actividades en las que participen organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil.

Notas

- ¹ En la clasificación del Banco Mundial, Kirguistán y Tayikistán figuran en entre los países muy endeudados, y Turkmenistán y Uzbekistán entre los países endeudados.
- ² Martin Lentsch y Hirohoto Toda, *Transit Transport Issues of Landlocked and Transit Developing Countries: The Case Study of Kazakhstan and Uzbekistan*, CESPAP, 2003, pág. 10.
- ³ El TRACECA cuenta con el apoyo del Banco Mundial y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD).
- ⁴ El SPECA comprende a los cinco países en desarrollo sin litoral del Asia central y Azerbaiyán.
- ⁵ Eva Molnar y Lauri Ojada, *Transport and Trade Facilitation Issues in the CIS 7, Kazakhstan and Turkmenistan*, Banco Mundial, 2003, pág. 9.
- ⁶ *Ibid.*