

Distr.
GENERAL

UNCTAD/LDC/Misc.64/Add.1
14 de marzo de 2001

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

TURISMO Y DESARROLLO EN LOS PAÍSES MENOS ADELANTADOS

Nota de la secretaría de la UNCTAD

Anexos

1. Panorama de las actividades turísticas de 30 PMA, incluidos 18 cuyo sector turístico fue dominante en 1998
2. Las actividades turísticas y la cuestión del retiro de la categoría de los países menos adelantados o de la inclusión en esa categoría
3. Servicios de transporte aéreo

Anexo 1

PANORAMA DE LAS ACTIVIDADES TURÍSTICAS DE 30 PMA,
INCLUIDOS 18 CUYO SECTOR TURÍSTICO
FUE DOMINANTE EN 1998

1. PMA cuyo sector del turismo es dominante

En cuatro PMA (Maldivas, Gambia, Vanuatu y Tuvalu) el turismo ha seguido siendo el primer sector exportador en los 15 últimos años.

En **Maldivas** el sector del turismo ya constituía con mucho la principal fuente de ingresos de exportación a mediados del decenio de 1980. En el período 1985-1998 ese sector económico dominante creció mucho. Se estima que en ese período el aumento del número anual de visitantes internacionales fue de 288.000. Los resultados combinados de los sectores del turismo y del transporte aéreo dieron origen a un predominio récord de esas actividades afines en los PMA y en 1998 representaron casi el 75% de la economía de exportación de Maldivas.

Gambia no experimentó un fuerte crecimiento en sus actividades turísticas en el último decenio, pero logró mantenerlas en la cima de su escala económica. Desde 1985 el sector ha representado constantemente más de la mitad de la economía de exportación (con exclusión de las actividades de reexportación), a un nivel siete veces superior al de la industria del maní.

En **Vanuatu** las industrias del turismo y de los servicios comerciales internacionales representan más de la mitad del total de la economía de exportación. En el decenio de 1990 el número de visitantes internacionales aumentó mucho, tras un período de inestabilidad en la actividad turística.

En **Tuvalu**, donde los servicios internacionales dominan ampliamente la economía, el turismo ha seguido siendo la principal fuente de divisas, aunque los resultados del sector no han variado en los 15 últimos años, con un total de 1.000 visitantes internacionales por año.

En otros tres PMA (Comoras, Samoa y la República Unida de Tanzania) el turismo internacional es la principal fuente de divisas desde 1985.

En **Comoras** el turismo se convirtió en la fuente de divisas más importante en el decenio de 1990, a pesar de la inestabilidad política del país. El número de llegadas de turistas aumentó de 5.000 en 1985 a 27.000 en 1998. En 1998 sólo el sector del turismo representó más de la mitad de los ingresos de exportación.

En **Samoa** el sector del turismo ha superado a la industria de productos del coco como principal fuente de ingresos. En 1998 el turismo representó casi la mitad del total de ingresos de divisas. De resultados del constante crecimiento de los servicios turísticos y los servicios comerciales internacionales, actualmente los ingresos de Samoa en concepto de exportación de servicios son más de tres veces superiores a los ingresos derivados de la exportación de mercancías.

De todos los PMA la **República Unida de Tanzania** presentó los resultados turísticos más notables en el período 1985-1998. Con respecto a 1985 las llegadas de visitantes aumentaron

en 365.000. En esos 13 años el sector del turismo subió del quinto al primer puesto de los sectores que ingresan divisas. En 1998 se estimaba que los ingresos producidos por el turismo (unos 400 millones de dólares de los EE.UU.) eran tres veces superiores a los ingresos originados en la exportación de café, que antes eran dominantes. Actualmente los ingresos originados en la exportación de servicios de turismo superan el valor combinado de las exportaciones de café, algodón y castañas de Cajú, y, a pesar del "efecto de fuga" que entrañan los gastos de importación del sector del turismo, el efecto positivo neto en la balanza de pagos de este sector es el mayor de todas las actividades económicas del país. Actualmente, la República Unida de Tanzania es el primer receptor de ingresos del turismo internacional entre todos los PMA.

En Haití, Nepal, el Senegal y Lesotho, cuatro de los PMA que tienen un sector del turismo dominante, éste ha seguido siendo uno de los principales sectores de la economía en el último decenio y en 1998 constituyó la segunda fuente más importante de ingresos de divisas.

El turismo fue la principal fuente de ingresos de exportación de **Haití** hasta 1985, año en que se registraron 150.000 llegadas de visitantes internacionales. Después de 1985 el sector del turismo se derrumbó rápidamente como resultado de la grave inestabilidad política del país. En 1998 las llegadas de turistas recobraron impulso (150.000) y el sector representó casi la cuarta parte del total de ingresos de exportación. A condición de que se hagan nuevos progresos en la estabilización del país, el sector turístico tiene potencial para dominar la economía haitiana.

En **Nepal** hubo 254.000 visitantes internacionales más en 1998 que en 1985. Gracias al notable progreso de la economía turística, unido al rápido desarrollo del sector manufacturero, ambos sectores representan ahora más de la mitad de la economía de exportación de Nepal.

Con una media de 280.000 visitantes internacionales por año en la segunda mitad del decenio de 1990, el **Senegal** se ha convertido en uno de los dos destinos turísticos más solicitados del África occidental (el otro es Ghana). Este sector, que en 1985 ocupaba el tercer lugar entre los sectores exportadores del país, subió al segundo puesto en 1998. Sólo las exportaciones de pescado (20% del total de exportaciones) superaron los ingresos generados por el turismo, sector en que los servicios internacionales representan casi la tercera parte del total de ingresos de divisas.

Aunque recientemente las actividades turísticas de **Lesotho** no han experimentado un crecimiento sustancial, el país sigue dependiendo del turismo internacional, que es su segundo sector de exportación en orden de importancia. Sólo la industria del vestido, tras un rápido crecimiento en el decenio de 1990, supera con creces al turismo en el rubro de ingresos de exportación (43% del total de exportaciones, frente al 10% del turismo).

Por último, en Santo Tomé y Príncipe, la República Democrática Popular Lao, Uganda, Cabo Verde, Madagascar, Benin y Camboya el turismo se ha convertido en un sector de exportación dominante (ocupa el segundo o tercer lugar) y se le considera uno de los pilares económicos del futuro o uno de los muy pocos sectores que tienen una gran influencia socioeconómica.

En **Santo Tomé y Príncipe** se observaron notables progresos en la industria turística a fines del decenio de 1990. Anteriormente el sector ocupaba el tercer lugar en ingresos de

exportación, pero era mucho menos importante que el sector dominante del cacao. En 1998 el turismo constituía la segunda fuente de ingresos de exportación, inmediatamente por debajo de sector del cacao (cacao: 37% del total de exportaciones; turismo: 34%). Según algunas estimaciones preliminares de la balanza de pagos del país correspondientes a 1998 y 1999, el sector del turismo se convirtió en la principal fuente de ingresos de divisas en Santo Tomé y Príncipe.

Las actividades turísticas de la **República Democrática Popular Lao** experimentaron un rápido progreso. En 1998 el número de llegadas de visitantes internacionales aumentó a 260.000, frente a las 30.000 de 1992, lo que convirtió al turismo en el segundo sector de la economía de exportación (20% del total de exportaciones en 1998).

También han sido notables los resultados turísticos de **Uganda**. El número de llegadas de turistas registró un crecimiento excepcional, de 27.000 en 1985 a 238.000 en 1998, lo que convirtió al sector del turismo en la segunda fuente más importante de divisas del país después de la industria del café.

Cabo Verde, cuya economía agrícola es limitada, dispone de un importante potencial de desarrollo turístico. En el decenio de 1990 las actividades turísticas crecieron a un ritmo constante. Actualmente el turismo iguala, en términos económicos, al tradicionalmente importante sector de la pesca. Combinados, los sectores conexos del turismo y el transporte aéreo representaron más de la mitad de la economía de exportación del país.

También se registró un importante progreso de las actividades turísticas en **Madagascar**, donde el número de llegadas de visitantes internacionales aumentó de 23.000 en 1985 a 133.000 en 1998, lo que convirtió al turismo en la segunda fuente de ingresos de exportación, que casi alcanzó a los ingresos de la muy importante industria del café.

En **Benin** el número de visitantes se triplicó, pasando de 47.000 en 1985 a 152.000 en 1998. En 1998 el sector del turismo fue la segunda fuente de divisas más importante de país, después de la industria algodonera.

En los años de decadencia del decenio de 1990 las actividades turísticas de **Camboya** conocieron un crecimiento descomunal. El número de llegadas de visitantes internacionales aumentó de 88.000 en 1992 a 220.000 en 1998. En 1998, sólo la industria maderera (madera aserrada y madera en rollos), que representaba el 43% de la economía de exportación, superó al sector del turismo, que aportó casi el 10% del total de las exportaciones.

2. PMA con un sector del turismo menos importante.

Entre los PMA que tienen un sector del turismo menos importante (que no se cuenta entre las principales fuentes de ingresos de exportación), diez países han conseguido recientemente importantes progresos en sus actividades turísticas: Myanmar, Mauritania, Malí, Burkina Faso, Etiopía, Yemen, Malawi, Bangladesh, Bhután y Zambia.

En **Myanmar** se ha venido desarrollando una economía relativamente diversificada a pesar del aislamiento político del país o como consecuencia de éste. En ese marco el turismo ha mantenido el cuarto lugar como sector de exportación, aunque es mucho más pequeño que la

industria primaria y la industria de transformación, que son dominantes. Sin embargo, en el decenio de 1990 se observó un notable crecimiento de las actividades turísticas. El número de llegadas de turistas se septuplicó, pasando de 26.000 en 1988 a 194.000 en 1998. Al igual que Camboya y la República Democrática Popular Lao, que tienen un capital cultural comparable como base de la pertinente especialización, Myanmar se está convirtiendo en uno de los destinos turísticos más preciados de Asia. Además, tiene capacidad para convertir la industria turística en fuente de prosperidad para su población.

El turismo en **Mauritania** se ha desarrollado y actualmente ocupa el tercer puesto entre los sectores que ingresan divisas, aunque las industrias del acero y la pesca, que son dominantes, representan más del 90% del total de la economía de exportación. Desarrollándose a un ritmo lento, la industria mauritana de hoteles y restaurantes, a pesar de su doble localización (mar y desierto), ha demostrado tener potencial para convertir al turismo en el tercer pilar de la economía.

Si bien la industria del turismo no es uno de los principales sectores económicos de **Malí** y **Burkina Faso**, las actividades turísticas han experimentado un crecimiento constante en esos países. Conviene pues que intensifiquen sus esfuerzos aplicando políticas sectoriales apropiadas.

En **Etiopía**, donde el número de visitantes que pernoctan se duplicó entre 1985 y 1998 (de 61.000 a 121.000), el turismo representa menos del 4% del total de los ingresos de exportación del país. En 1998 la industria del transporte aéreo fue el segundo sector más importante de la economía en cuanto a ingresos de exportación. El café y el transporte aéreo representaron en conjunto más de la mitad de la economía de exportación. A pesar de que no puede compararse con la ventajosa posición de la industria del transporte aéreo, el turismo de Etiopía ha venido experimentando un crecimiento constante en los 15 últimos años. Habida cuenta del potencial de especialización turística basado en su historia y su cultura, podría concebirse que el turismo se convierta en la principal fuente de ingresos por exportación de servicios.

En el **Yemen** el crecimiento del turismo ha sido relativamente lento en el rubro de llegadas de visitantes, pero importante en lo que respecta a los gastos turísticos, gracias a una política de promoción de ese destino en el mercado de altos ingresos. Después de la industria del petróleo, que representa más del 80% de la economía de exportación, en 1998 el turismo internacional del Yemen estuvo a punto de convertirse en el segundo sector económico más importante de ingreso de divisas.

Aunque representa una proporción muy pequeña de la economía nacional (sólo el 1% del total de las exportaciones en 1995), el sector del turismo en **Malawi** ha registrado un fuerte crecimiento desde 1985. Las llegadas de turistas internacionales aumentaron de 55.000 en 1985 a 215.000 en 1998. Si bien sigue estando ampliamente dominada por la industria del tabaco, la economía de Malawi, al igual que la de Lesotho, se beneficia del mercado turístico sudafricano. Con el tiempo el turismo regional puede convertirse en una de las dos o tres fuentes más importantes de ingresos de divisas de Malawi.

En **Bangladesh** el número de llegadas de turistas internacionales aumentó en el decenio de 1990 hasta alcanzar la cifra de 163.000 en 1998. La industria manufacturera de Bangladesh

representa mucho más de la mitad de la economía, y el sector del turismo sólo equivale al 1% del total de la economía de exportación.

En **Bhután**, donde la energía eléctrica representa la cuarta parte de la economía de exportación, el importante potencial turístico aún no ha colocado al sector entre las principales fuentes de ingreso de divisas. Sin embargo, el sector de los hoteles y restaurantes se ha desarrollado con éxito. Si ese éxito se mantiene, se prevé que el turismo se desarrollará a un ritmo similar al de Nepal.

A pesar de ser pequeño en comparación con las industrias del cobre y el cobalto, que son dominantes, con los años el sector del turismo de **Zambia** ha ido a más y el número de llegadas de turistas internacionales aumentó en unos 245.000 viajeros entre 1985 y 1998.

Los resultados de estos diez países menos adelantados confirman la importancia del desarrollo del turismo en la región del África meridional, como resultado de la influencia del mercado sudafricano y a pesar de la distancia que lo separa del mercado europeo.

Entre los cinco PMA que reciben poco turismo y cuyas actividades turísticas no han hecho muchos progresos en el último decenio, cabe mencionar los dos pequeños Estados insulares del Pacífico: Kiribati y las Islas Salomón.

En **Kiribati** la contribución del turismo a la economía de exportación siempre se ha mantenido por debajo del 10% (6% en 1998). Las desventajas estructurales que representan la extrema pequeñez del país y la gran distancia son los principales factores que explican el estancamiento de las actividades turísticas (3.000 visitantes en 1985 y 4.000 en 1998) y el modesto lugar que ocupa este sector entre las fuentes de divisas. En 1998 las exportaciones de copra fueron tres veces más importantes que las de servicios de turismo (casi cuatro veces en 1985), lo que indica claramente que las actividades económicas modernas pueden encontrar serios obstáculos para superar la economía tradicional cuando se topan con las insuperables desventajas estructurales de la insularidad.

En las **Islas Salomón**, donde la inestabilidad política paralizó el sector del turismo en 2000, las actividades turísticas experimentaron un pequeño crecimiento entre 1985 y 1998 (un aumento de sólo 4.000 visitantes por año). Sin embargo, el país posee riquezas culturales y naturales que pueden favorecer el desarrollo del turismo y en teoría lograr que ese sector obtenga resultados iguales a los de Vanuatu. Actualmente el turismo de las Islas Salomón representa sólo el 3% del total de las exportaciones.

Entre los PMA que tienen un sector del turismo menos importante pero cuyas actividades turísticas han progresado, Bangladesh, Etiopía y Myanmar se destacan como casos en que la modesta entidad del sector turístico en relación al total de las exportaciones no refleja la poca importancia de la industria turística (cada uno de esos tres países acoge a más de 100.000 visitantes por año), sino que resulta de la diversificación global de la economía. En estos PMA, por lo menos cuatro o cinco sectores económicos superan al turismo como fuentes de ingresos de divisas. Estos tres países se cuentan entre los cuatro PMA más poblados y su industria manufacturera, de servicios y primaria, respectivamente, han crecido bastante.

Por último, cabe señalar que las actividades turísticas internacionales de Sierra Leona han logrado notables resultados entre mediados del decenio de 1980 y mediados del de 1990, antes de la guerra civil que provocó la decadencia económica y colapsó la industria turística.

El panorama expuesto revela una gran diversidad de situaciones en lo tocante a las actividades turísticas y el potencial de cada PMA. Esa diversidad guarda estrecha relación con las características estructurales y, en particular, con las desventajas físicas y económicas y la vulnerabilidad a las crisis externas.

Anexo 2

LAS ACTIVIDADES TURÍSTICAS Y LA CUESTIÓN DEL RETIRO
DE LA CATEGORÍA DE LOS PAÍSES MENOS ADELANTADOS O
DE LA INCLUSIÓN EN ESA CATEGORÍA

Desde que se instituyó la categoría de países menos adelantados, en 1971, sólo un país, Botswana, ha sido retirado de esa categoría. Desde 1994 otros posibles casos de retiro han sido los de Cabo Verde, Maldivas, Samoa y Vanuatu. Habida cuenta de la metodología y los criterios aplicados por las Naciones Unidas en sus exámenes periódicos de la lista de PMA, y dado que el turismo es una importante actividad económica común a esos cinco países, hay indicaciones sólidas del papel fundamental que puede desempeñar el turismo internacional para que los países dejen de pertenecer a la categoría de países menos adelantados. Como revela el caso de Senegal, el turismo también puede ser un sector importante en los PMA recién admitidos en la categoría.

Los resultados turísticos de **Botswana**, donde el número anual de llegadas de turistas internacionales aumentó en más de 400.000 entre 1985 y 1995, fueron un importante factor de la evolución socioeconómica (crecimiento de la renta, mejoramiento de la condición social, diversificación económica) que permitió retirar al país de la lista de PMA en 1994.

En los exámenes de la lista de PMA realizados en 1997 y 2000 se determinó que **Cabo Verde** era un posible caso de retiro, ya que su ingreso por habitante superaba constantemente el umbral fijado (900 dólares de los EE.UU. en 1997 y 1.035 en 2000). Esa relativa prosperidad era producto de los efectos positivos de la ayuda a la economía y del rápido desarrollo del sector del turismo. Más de la mitad de la economía de exportación del país (basada en el transporte aéreo y el sector de los hoteles y restaurantes) guarda relación directa con el turismo internacional. Si bien cumplía los criterios exigidos, Cabo Verde no fue recomendado para su retiro inmediato en 2000. El Comité de Políticas de Desarrollo y el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas no recomendaron el retiro de este país a causa de la dependencia de su economía respecto de la ayuda exterior y del riesgo real de menoscabar su progreso socioeconómico, lo que se produciría si se retiraran las concesiones asociadas a su condición de PMA.

Cuando los sectores del turismo y el transporte aéreo representen las tres cuartas partes de la economía de exportación, el Consejo Económico y Social volverá a examinar el caso de **Maldivas** con miras a su retiro en 2001. Este caso es aún más sintomático del efecto de prosperidad que puede tener un sector en rápido crecimiento sobre la situación socioeconómica general de un país, y las inevitables consecuencias de la condición de ese país como receptor de concesiones máximas. En el examen de la lista de PMA efectuado en 2000 el Comité de Políticas de Desarrollo observó que Maldivas cumplía los criterios de retiro relacionados con el ingreso por habitante y el índice compuesto de calidad de vida. El Comité también observó que las exportaciones de bienes y servicios del país se habían mantenido bastante estables, aunque se reconoció la vulnerabilidad económica (sobre la base del índice de vulnerabilidad económica) causada principalmente por las pequeñas dimensiones del archipiélago. El desarrollo del turismo ha sido con mucho el factor más importante de la relativa prosperidad de Maldivas y de su crecimiento sostenido en el decenio de 1990.

El progreso económico de **Samoa** y sus efectos en un posible retiro de la categoría de PMA se plantearon por primera vez en 1997, cuando las Naciones Unidas observaron que cumplía los criterios exigidos en razón de su ingreso por habitante y el índice complejo de calidad de vida. En el último decenio el turismo internacional se ha convertido en la primera fuente de ingreso de divisas y en el sector de mayor incidencia socioeconómica. Si bien otras dos fuentes de valor añadido (una actividad industrial muy especializada y un sector financiero extraterritorial en crecimiento) también explicaban la mayor prosperidad, el turismo fue en gran medida responsable de la selección de Samoa, en 1997, para su retiro tres años más tarde. El retiro no se confirmó en el examen de 2000, pero el país sigue siendo un caso "límite", ya que su industria turística continúa prosperando.

Igualmente interesante es el caso de **Vanuatu**, que fue "seleccionado" en 1994 para su retiro tres años más tarde. En ese momento se decidió que el país tenía derecho a retirarse de inmediato, en 1997, pero se le mantuvo en la categoría de PMA después de que la Asamblea General adoptara una decisión en que estipulaba que el retiro volvería a examinarse en 2000 teniendo en cuenta la vulnerabilidad del país. En el examen de 2000 el Comité de Políticas de Desarrollo observó que Vanuatu no cumplía los criterios de calidad de vida y vulnerabilidad económica para su retiro, por lo que lo eliminó de la lista por no reunir dos de los tres criterios exigidos. A este respecto, las Naciones Unidas reconocieron que se reunía sólo uno de los criterios, a saber, un ingreso por habitante superior al umbral de retiro especificado. Un examen de la evolución de la estructura económica de Vanuatu en el último decenio revela que el progreso económico que indican los agregados del producto nacional se explica casi enteramente por el desarrollo de los servicios internacionales en la economía nacional y, en particular, por los importantes progresos registrados en el sector del turismo internacional.

El caso del **Senegal** también puede interpretarse a la luz de la evolución del sector del turismo en ese país. A pesar de constituir un sector importante de la economía senegalesa entre mediados del decenio de los años ochenta y mediados de los noventa, las actividades turísticas no aumentaron mucho en ese período. En la segunda mitad del decenio de 1990 se observó un desarrollo más rápido del turismo del Senegal, produciéndose un aumento de más de 100.000 visitantes por año entre mediados y finales del decenio. Sin embargo, mientras el turismo progresaba, el sector agrícola sufría una gran inestabilidad. A causa de esta situación el turismo no pudo contribuir al sostenimiento de la economía y la inestabilidad económica del sector rural ha provocado un retroceso socioeconómico general y ha hecho que ese país reúna todos los criterios para su inclusión en la lista de PMA, en el examen de la lista realizado en 2000.

Por sobre todas las cosas, es importante señalar que todos los casos reales o posibles de retiro de la categoría de los PMA (por ejemplo, un Estado africano y cuatro pequeños Estados insulares) son imputables, en gran medida, al progreso socioeconómico generado por el desarrollo del turismo. Una razón fundamental de esta correlación, paralela al efecto de multiplicación de la renta causado directamente por el gasto turístico, es la amplia incidencia que tiene el turismo en la economía de un país en desarrollo como resultado del efecto de eficiencia de diversos servicios internacionales y nacionales que necesariamente acompañan a una industria turística próspera.

Anexo 3

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

Tendencias y características de la participación de los PMA en el transporte aéreo

El volumen del transporte aéreo internacional hacia los PMA se incrementó en un 31,1% entre 1995 y 1999, pasando de 10.538 millones de pasajeros por kilómetro efectuado en 1995 a 13.823 millones en 1999 (véase el cuadro 1 *infra*). La participación de los PMA en el transporte aéreo mundial, aunque poco importante, también aumentó del 0,53% al 0,59% del volumen total del tráfico aéreo mundial para el mismo período. Myanmar, Maldivas, el Yemen y Malawi vieron incrementarse en más del doble su cuota de pasajeros internacionales por kilómetro. Otros países que registraron importantes tasas de aumento en este período fueron Guinea, Uganda, Cabo Verde, Madagascar, la República Democrática Popular Lao y Santo Tomé y Príncipe. En cambio, algunos países acusaron tasas de crecimiento negativas, principalmente debido a situaciones de crisis. Estos países fueron las Islas Salomón, Angola, el Afganistán y Lesotho.

La mayoría de países con elevadas tasas de crecimiento en el volumen total del transporte aéreo se encontraban, lógicamente, entre los principales países con un sector turístico en ascenso. Éste es el caso de Myanmar, la República Democrática Popular Lao, Guinea, Cabo Verde, Uganda y Madagascar. Algunos PMA, como Etiopía y Bangladesh, son centros de conexiones regionales cuyo crecimiento refleja el aumento de los viajes a países vecinos de la región. Otros, en los que el transporte aéreo ha registrado uno de los mayores aumentos en volumen pero no en crecimiento, son destinos ya consolidados con un éxito sostenido, como Maldivas.

Resulta interesante observar que, aunque en el período de 1995 a 1999 el transporte aéreo internacional ha crecido con mayor rapidez en la región (31,1%) que el tráfico interno (15%), lo contrario es cierto para algunos países. Los países en los que el importante aumento de pasajeros por kilómetro, o del volumen del transporte aéreo, no se ha basado en el tráfico internacional sino en los vuelos internos son Uganda, Mozambique, la República Democrática Popular Lao, las Islas Salomón (en realidad, el aumento del número de vuelos interiores contribuyó a superar el descenso en el volumen del tráfico internacional), Santo Tomé y Príncipe y las Comoras.

Los países donde el tráfico aéreo interno experimentó un fuerte aumento paralelo al del tráfico internacional son Burundi, Maldivas y Malawi. Ello tal vez sea resultado de una forma dinámica del desarrollo de la industria turística que podría estar favoreciendo la diversificación del mercado del transporte aéreo por medio de los vuelos internos, máxime teniendo en cuenta que en ocho PMA el tráfico interno constituye un componente más importante del tráfico total que los vuelos internacionales. Entre estos países figuran varios de los principales destinos turísticos, como la República Unida de Tanzania, Uganda y las Islas Salomón (véase el cuadro 1).

Cuadro 1

Países en que la proporción de tráfico interno supera el tráfico internacional

País	Myanmar	República Democrática Popular Lao	Santo Tomé y Príncipe	Mozambique	Uganda	Islas Salomón	Angola	República Unida de Tanzania
Tráfico interno/ internacional	1,33	1,30	1,06	0,90	0,80	0,70	0,68	0,53

Fuente: OACI, "The World of Civil Aviation, 1998-2001".

El tráfico aéreo es una industria en continua expansión en todos los PMA salvo en aquellos en que la inestabilidad política ha puesto en peligro la seguridad, como Angola, el Afganistán y Lesotho, y en otros dos, Mauritania y la República Unida de Tanzania, que acusaron un ligero descenso durante el período que se examina. Por consiguiente, el transporte aéreo responde en gran medida a las condiciones en los países de destino y a la demanda. También es una industria altamente eficaz para la asignación de recursos, como puede observarse en la correspondencia casi exacta entre la distribución regional de kilómetros recorridos y pasajeros transportados en todo el mundo (véase el cuadro 2), aunque es posible que los datos regionales encubran diferencias concretas entre los distintos países.

Cuadro 2

Distribución regional de kilómetros recorridos y pasajeros transportados, 1998

	Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados en todo el mundo	Coeficiente de ocupación-pasajeros
	(Porcentaje)		
Europa	41,9	47,6	71
África	3,7	3,5	62
Oriente Medio	4,2	4,8	66
Asia y el Pacífico	22,2	22,2	68
América del Norte	20,3	15,8	72
América Latina y el Caribe	7,6	6,2	63

Fuente: OACI, "The World of Civil Aviation, 1998-2001".

Los PMA están absorbiendo una cuota cada vez mayor del transporte aéreo mundial a medida que van convirtiéndose en destinos turísticos atractivos, y que el aumento de los ingresos fomenta el turismo nacional. Sorprendentemente, éste es el caso de un importante grupo de países en los que los gastos en viajes y en turismo son más elevados que los ingresos (véase el cuadro 3).

Cuadro 3

PMA en los que el gasto en turismo y en viajes es superior a los ingresos turísticos o a los ingresos por viajes

	Gastos en turismo/ingresos turísticos		Gastos en viajes/ingresos por viajes
Burundi	12,00	Angola	27,00
Angola	7,78	Samoa	8,00
República Democrática del Congo	6,40	República Unida de Tanzania	5,60
Etiopía	4,18	Islas Salomón	4,00
Bangladesh	3,88	Ghana	3,00
Sudán	3,75	República Democrática Popular Lao	3,00
Níger	1,39	Lesotho	3,00
Madagascar	1,31	República Democrática del Congo	2,13
Cabo Verde	1,20	Gambia	1,00
Uganda	1,01		
Yemen	0,99		

Este fenómeno también explica por qué algunos países figuran entre los que están experimentando un mayor crecimiento en el volumen del transporte aéreo, pero no manifiestan todavía un fuerte crecimiento turístico. Al haber creado ya un mercado de transporte aéreo que podría transformarse de forma más rentable en un factor de ingresos, estos países presentan considerables oportunidades de desarrollo turístico.

Cuadro 4

Países con una alta proporción de tráfico aéreo interno

País	Aumento del número de pasajeros por kilómetro, 1995-1999	Aumento porcentual imputable a los vuelos internacionales	Aumento porcentual imputable a los vuelos internos
Uganda	252,8	3,07	0,63
Mozambique	35,1	-0,02	1,02
República Democrática Popular Lao	30	0,48	0,52
Islas Salomón	10,7	-0,69	1,69
Santo Tomé y Príncipe	4,3	0,49	0,51
Comoras	-3,3	0,24	0,76

Las perspectivas económicas y el rendimiento de los destinos turísticos depende en gran medida de la disponibilidad y las condiciones (como los precios, la frecuencia, el tiempo de viaje, etc.) de los servicios de transporte aéreo que conectan los países generadores de turismo y los países de destino. Salvo pocas excepciones, las compañías aéreas nacionales de los PMA se encuentran en una situación precaria debido a una flota obsoleta, una infraestructura insuficiente para sostener la navegación aérea y la escasez de conocimientos técnicos. Además, las políticas contradictorias de protección de las compañías nacionales y la falta de coherencia entre las políticas de transporte aéreo y de turismo están socavando la competitividad, la rentabilidad y la sostenibilidad del sector turístico.

Principales cuestiones relacionadas con la rentabilidad de los servicios de transporte aéreo en los PMA

a) Situación geográfica y densidad del tráfico aéreo

Los PMA que se encuentran en lugares remotos se ven marginados de las rutas internacionales del tráfico aéreo debido a las largas distancias que los separan de los principales países generadores de turismo. Además, la escasa densidad del tráfico aéreo los coloca en una situación de desventaja con respecto a otros destinos competidores de la misma región, que disponen de acceso directo y/o de conexiones adecuadas. Así pues, las personas que quieran viajar a PMA marginados deben pagar tarifas de transporte aéreo más elevadas que las que viajan a otros países que, al registrar un tráfico más denso, son destinos más disputados entre las compañías aéreas y suelen beneficiarse de tarifas más bajas en la misma clase. El efecto combinado de estos factores tiende a disuadir a los turistas de viajar a destinos turísticos remotos en los PMA.

b) Cuestiones internas

A nivel interno, los PMA se enfrentan principalmente a los siguientes problemas, que afectan a la rentabilidad de sus servicios de transporte aéreo: a) las carencias infraestructurales, que se manifiestan por ejemplo en la existencia de graves deficiencias en la cantidad y la calidad de la oferta de infraestructura de los servicios de transporte aéreo (aeropuertos, sistemas de control del tráfico aéreo). El principal motivo de esas deficiencias radica en que los PMA no cumplen los rigurosos requisitos de capital, tecnología y conocimientos técnicos que exige este tipo de infraestructura; b) las restricciones financieras: las limitaciones estrictas y generalizadas que afectan al gasto público dificultan las inversiones necesarias no sólo en infraestructura sino también en las compañías aéreas nacionales (públicas), que requieren una continua modernización y actualización para adaptarse a un entorno internacional en constante evolución; c) la coherencia de las políticas de transporte aéreo y de turismo: a nivel normativo, los gobiernos se enfrentan a menudo a un conflicto entre las distintas prioridades de la política aérea, como la protección y la promoción de las compañías nacionales (con frecuencia monopolios estatales) y el uso de los derechos de tráfico aéreo como instrumento de presión en las negociaciones internacionales; d) la relajación de la reglamentación del tráfico interno con objeto de aumentar la competencia y la eficacia y de reducir los precios. Aun en los casos en que se decide adoptar esta última medida, los PMA carecen de los recursos financieros necesarios para evaluar los efectos de las distintas opciones normativas y hacer frente a sus resultados.

c) Posibles opciones y planes de cooperación para fomentar los servicios de transporte aéreo

La cooperación regional entre los países en desarrollo ofrece enormes posibilidades a los PMA, al constituir una opción rápida y viable para superar las deficiencias existentes en la oferta de servicios de transporte aéreo. Por ejemplo, la liberalización de los servicios de transporte aéreo y del acceso aéreo en el marco de las políticas regionales de "cielos abiertos"¹ entre los miembros de acuerdos de integración podría ser utilizada por los PMA para superar los problemas que pudieran obstaculizar la mejora de su acceso aéreo. Los PMA que son miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) han aprovechado centros de conexiones regionales como los de Singapur, Malasia, Indonesia y Tailandia para resolver sus problemas de baja densidad de tráfico y conexiones insuficientes. Análogamente, los PMA africanos podrían solucionar problemas similares expandiendo los planes de liberalización de los servicios de transporte aéreo en el marco de los acuerdos de integración de que son miembros. Se han registrado algunas experiencias positivas con la liberalización del transporte entre los países de la Comunidad de Desarrollo del África Meridional (CODAM) y la aplicación de la Declaración de Yamoussoukro (abril de 1997) firmada por seis países africanos, a saber, Cabo Verde, Ghana, Guinea-Bissau, Sierra Leona, Nigeria y Gambia. En esta Declaración, las partes se comprometieron a reconocerse mutuamente el régimen de "cielos abiertos". Los PMA también pueden utilizar otros acuerdos preferenciales, como la Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (CEAP), y las ventajas que la Unión Europea concede a los Estados ACP.

Las experiencias² derivadas de la aplicación de estrategias de transporte aéreo en varios países en desarrollo ofrecen algunas opciones que pueden tomar en consideración los PMA. Estas opciones pueden variar según el contexto y los mercados específicos de los PMA en distintas regiones.

1. Compañías aéreas

Cooperación/asociación con compañías extranjeras

Existen varias formas de asociación con compañías extranjeras, que pueden ser:

a) la alianza regional, en búsqueda de formas más amplias de cooperación y asociación con

¹ La política de cielos abiertos comprende básicamente los siguientes elementos: libre acceso a todas las rutas; ausencia de restricciones sobre la capacidad y la frecuencia en cada ruta; ausencia de restricciones de las operaciones en los mercados internacionales; eliminación de las restricciones a los vuelos chárter; liberalización de las normas que rigen el transporte de carga aérea; ausencia de restricciones a la conversión de las utilidades a monedas fuertes y su repatriación; acuerdos sobre códigos compartidos; capacidad de las compañías aéreas de prestar sus propios servicios de tierra en el extranjero; ausencia de reglamentaciones sobre las alianzas entre compañías aéreas, y acceso no discriminatorio a los sistemas de reserva informatizados (SRI) y a los sistemas mundiales de distribución (SMO).

² Véanse la nota de antecedentes y el informe de la secretaría de la UNCTAD para la Reunión de Expertos en el fortalecimiento de la capacidad de expansión del sector del turismo en los países en desarrollo (8 a 10 de junio de 1998), TD/B/COM.1/EM.6/2, y la Reunión de Expertos en servicios de transporte aéreo (21 a 23 de junio de 1999), TD/B/COM.1/EM.9/2.

compañías extranjeras. Estas alianzas se llevan a cabo mediante la puesta en común de los recursos de las compañías de países vecinos, con lo que se incrementa el volumen y la densidad del tráfico aéreo; b) la integración en alianzas mundiales. Esta opción es más factible para las compañías que disponen de amplios mercados internos o que ya han establecido una importante red regional o una red internacional de larga distancia, ya que ello las hace más atractivas para los demás miembros de la alianza y les otorga un mayor peso al negociar con otras compañías más importantes. Esta modalidad parece muy atractiva para los PMA africanos y de la región de Asia y el Pacífico que desean aprovechar la cuota de mercado de sus asociados más potentes, como por ejemplo Singapur, Malasia y Tailandia en el caso de la ASEAN y Sudáfrica y Mauricio en el de la CODAM; c) la asociación con grandes compañías internacionales. Esta opción podría resultar muy interesante para los PMA con un sector de turismo muy desarrollado. Las compañías más pequeñas, que tal vez lo son demasiado para convertirse en miembros de pleno derecho de las grandes alianzas, interesan a los operadores de las principales rutas porque abastecen sus centros de conexiones.

La estrategia de los centros de conexiones

Las compañías aéreas de los PMA pueden aprovechar los centros de conexiones existentes en África y en la región de Asia y el Pacífico para mejorar su acceso aéreo en el marco de acuerdos regionales y subregionales como la ASEAN y la CODAM. En el caso de los múltiples centros de conexiones que se encuentran por ejemplo en la subregión de la ASEAN, los miembros que son PMA pueden encontrar la posibilidad de mejorar su conexión a la red de tráfico aéreo a través de las compañías de larga distancia y sus filiales nacionales. Económicamente esta opción es más fácil que la anterior, ya que las distancias son más cortas y, por consiguiente, los requisitos de capital, flota y personal son más asequibles. Cuando los centros de conexiones cuentan con el apoyo de las políticas de cielos abiertos, las posibilidades de éxito se multiplican.

2. Políticas internas

En el plano doméstico, las estrategias de los servicios de transporte aéreo deberían ir acompañadas de medidas que los gobiernos de los PMA pudieran aplicar para crear un entorno propicio a la coherencia y la convergencia de las políticas de turismo y de transporte aéreo. Ello implica un planteamiento doble, el primero consistente en modificar la reglamentación interna, atenuando por ejemplo las reglas relativas a la ampliación del acceso al mercado, anulando las restricciones en determinadas rutas y autorizando la competencia en algunas de ellas o en su totalidad, así como eliminando o suavizando el control de precios. Los PMA pueden llevar a cabo la liberalización del tráfico aéreo interno de forma autónoma o en el marco de negociaciones internacionales como las de los acuerdos de cielos abiertos. La segunda vía supone el fomento de las compañías nacionales y la promoción de la inversión en la infraestructura del transporte aéreo. Estos objetivos pueden incorporarse tanto en los programas básicos de transporte como en los de desarrollo turístico, y comprender fórmulas viables y directrices claras destinadas a promover la inversión mediante el uso de fondos multilaterales, la asignación especial de recursos presupuestarios nacionales y la imposición de gravámenes especiales (como los impuestos sobre el turismo y las tasas de aeropuerto), así como la privatización de servicios específicos, por ejemplo las compañías aéreas.

3. Políticas internacionales

Las modificaciones de la reglamentación del transporte aéreo internacional pueden incluir diversas iniciativas que los PMA deberían tener en cuenta en relación con los vuelos internacionales, particularmente en el marco de negociaciones bilaterales y regionales. Estas iniciativas se refieren en particular a: a) la promoción de los vuelos chárter internacionales, que puede constituir una fórmula viable para un mayor número de PMA marginados. Algunos PMA, como Maldivas, han recurrido a esta medida para complementar la cobertura que ofrecen los vuelos regulares; b) los acuerdos internacionales de modernización de las compañías aéreas nacionales. Los PMA cuyas compañías nacionales no dispongan de recursos humanos suficientes o de una flota adecuada pueden concertar un acuerdo con otro país que les permita recibir ayuda para modernizar su compañía nacional. La compañía aérea del otro país opera bajo la bandera del país beneficiario, pero utiliza sus propias aeronaves y tripulación. En condiciones ideales esta medida debería ser temporal, destinada a permitir que la compañía nacional modernizara su flota y se responsabilizara del desarrollo de sus propios recursos humanos; c) la racionalización de las políticas aéreas. Esta opción está abierta a todos los PMA en el marco de los distintos acuerdos de integración de los que son miembros; d) las políticas de cielos abiertos, que son un excelente complemento de todo lo anterior, y e) la participación activa de los PMA en las negociaciones del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) de 2000, para llevar a efecto las disposiciones de los artículos IV y XIX de dicho Acuerdo a fin de incrementar su participación en el turismo internacional. A tal efecto, los PMA deben definir claramente sus intereses nacionales, sus objetivos de desarrollo y los posibles conflictos entre los intereses comerciales y las preocupaciones relacionadas con el desarrollo, a fin de lograr un turismo sostenible desde el punto de vista económico, social y ecológico.

El transporte aéreo en los PMA (en millones de pasajeros por kilómetro efectuado)

País	Tráfico total 1995	Tráfico total 1999	Tráfico internacional 1995	Tráfico internacional 1999	Tráfico interno 1995	Tráfico interno 1999
Afganistán	276,3	129,3	201,5	89,5	74,8	39,8
Angola	833,0	597,4	625,0	354,6	208,0	242,8
Bangladesh	3.057,9	3.515,3	2.968,9	3.447,8	89,0	67,5
Benin	222,8	235,0	222,8	235,0	0,0	0,0
Bhután	39,7	41,3	39,7	41,3	0,0	0,0
Burkina Faso	256,3	269,2	247,8	263,9	8,5	5,3
Burundi	2,0	2,0	1,7		0,3	2,0
Cabo Verde	181,6	333,9	152,3	287,4	29,3	46,5
Comoras	3,3		0,8		2,5	0,0
Chad	230,6	235,0	224,3	235,0	6,3	0,0
Etiopía	1.795,6	2.485,0	1.681,2	2.358,1	114,4	126,9
Guinea	52,0	94,4	48,0	94,4	4,0	0,0
Guinea-Bissau	10,0		6,0		4,0	0,0
Guinea Ecuatorial	7,4		7,4		0,0	0,0
Islas Salomón	69,5	80,2	54,7	47,3	14,8	32,9
Kiribati	10,4		6,2		4,2	0,0

País	Tráfico total 1995	Tráfico total 1999	Tráfico internacional 1995	Tráfico internacional 1999	Tráfico interno 1995	Tráfico interno 1999
Lesotho	7,9	0,5	7,1	0,5	0,8	0,0
Madagascar	630,6	1.036,7	471,4	840,9	159,2	195,8
Malawi	110,4	223,8	75,0	150,0	35,4	73,8
Maldivas	71,4	501,4	66,7	470,4	4,7	31,0
Malí	222,8	235,0	222,8	235,0	0,0	0,0
Mauritania	301,2	290,4	247,0	255,1	54,2	35,3
Mozambique	290,4	325,5	171,5	170,9	118,9	154,6
Myanmar	147,2	355,0	14,9	152,5	132,3	202,5
Nepal	855,6	1.023,1	805,0	1.004,2	50,6	18,9
Níger	222,8	235,0	222,8	235,0	0,0	0,0
República Centroafricana	222,8	235,0	222,8	235,0	0,0	0,0
República Democrática Popular Lao	48,1	78,1	19,5	34,0	28,6	44,1
República Unida de Tanzania	189,0	176,4	106,7	115,2	82,3	61,2
Rwanda					0,0	0,0
Samoa		243,5		241,8	0,0	1,7
Santo Tomé y Príncipe	8,5	12,8	4,1	6,2	4,4	6,6
Sierra Leona	22,5	30,4	22,5	30,4	0,0	0,0
Sudán	680,5	693,0	516,3	588,3	164,2	104,7
Togo	222,8	235,0	222,8	235,0	0,0	0,0
Uganda	103,3	356,1	103,3	197,9	0,0	158,2
Vanuatu	146,5	178,3	146,5	178,3	0,0	0,0
Yemen	485,8	1.031,3	381,1	959,7	104,7	71,6
Zambia		34,0		32,4	0,0	1,6
Total	12.038,5	15.514,3	10.538,1	13.823,0	1.500,4	1.725,3
Tasa simple de crecimiento, 1999-1995		29%		31%		15%

Fuente: OACI.