



**Conferencia de las
Naciones Unidas sobre
Comercio y Desarrollo**

Distr.
GENERAL

TD/B/46/7
20 de septiembre de 1999

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
46º período de sesiones
Ginebra, 18 de octubre de 1999
Tema 7 a) del programa provisional

OTRAS CUESTIONES EN LA ESFERA DEL COMERCIO Y EL DESARROLLO

- a) MEDIDAS ESPECÍFICAMENTE RELACIONADAS CON LAS NECESIDADES Y LOS PROBLEMAS PARTICULARES DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL

Informe de la secretaría de la UNCTAD sobre la marcha de los trabajos

Resumen

El altísimo costo del comercio internacional representa una grave limitación para el desarrollo económico de los países en desarrollo sin litoral. Pese a los continuos esfuerzos realizados para mejorar los sistemas de transporte en tránsito en los países en desarrollo, aun queda mucho por hacer para subsanar las graves imperfecciones de la infraestructura física y rectificar toda una gama de deficiencias no materiales. Puesto que 17 de los países en desarrollo sin litoral están clasificados asimismo por las Naciones Unidas entre los países menos adelantados, y puesto que la mayoría de los países de tránsito son países en desarrollo con graves problemas económicos, incluida la falta de infraestructura adecuada en el sector del transporte, los países donantes y las instituciones financieras y de desarrollo desempeñan una función decisiva en la prestación de la asistencia financiera y técnica necesaria para mejorar los sistemas de tránsito.

Por figurar entre los países más pobres, muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito, disponen de los servicios de "préstamos blandos" que facilitan los países donantes y las instituciones financieras para sufragar proyectos de infraestructura. Sin embargo, el descenso general de la asistencia oficial para el desarrollo ha afectado profundamente a la inversión en el sector del transporte. De la misma manera, la labor de la UNCTAD relacionada con los países en desarrollo sin litoral se ha visto afectada por las limitaciones de recursos. En los dos últimos años, las esferas de trabajo prioritarias en que se han conseguido resultados concretos son la asistencia en la redacción o negociación de acuerdos y arreglos bilaterales y regionales, y los esfuerzos para consolidar y ampliar la informatización de los sistemas de información sobre aduanas y transporte.

ÍNDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCIÓN	1 - 6	3
I. ACTIVIDADES DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO	7 - 25	4
A. Examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito	7	4
B. Asistencia en la redacción o negociación de acuerdos o arreglos bilaterales o regionales relativos al transporte en tránsito	8	5
C. Modernización y reforma aduaneras (SIDUNEA)	9 - 16	5
D. Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC)	17 - 21	7
E. Proyecto de facilitación del transporte multimodal, el tránsito y el comercio en Nepal	22 - 24	8
F. Transporte de productos alimenticios perecederos en África occidental y central	25	9
II. MEDIDAS ADOPTADAS POR DIFERENTES PAÍSES Y POR ORGANIZACIONES INTERNACIONALES E INTERGUBERNAMENTALES EN FAVOR DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL	26 - 35	9

INTRODUCCIÓN

1. En el párrafo 1 de su resolución 52/183, la Asamblea General acogió con beneplácito la nota del Secretario General y el informe de la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) sobre las medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral ¹. En el párrafo 15, la Asamblea General pidió al Secretario General de las Naciones Unidas que, conjuntamente con el Secretario General de la UNCTAD, preparara un informe sobre la aplicación de la resolución y lo presentara a la Junta de Comercio y Desarrollo en su 46° período de sesiones y a la Asamblea General en su quincuagésimo cuarto período de sesiones. El presente informe se ha preparado en respuesta a esa petición.

2. En el párrafo 6 de la misma resolución, la Asamblea General tomó nota de las conclusiones y recomendaciones convenidas y de las propuestas de medidas futuras adoptadas en la tercera Reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de representantes de los países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo, celebrada en Nueva York del 18 al 20 de junio de 1997 ². En el párrafo 11 de la resolución, la Asamblea General pidió al Secretario General de las Naciones Unidas que convocara en 1999 una nueva reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y representantes de los países donantes y de las instituciones financieras y de desarrollo, incluidas las organizaciones y comisiones económicas regionales y subregionales pertinentes, para examinar los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito, incluidos los aspectos sectoriales y los costos del transporte, con miras a estudiar la posibilidad de formular medidas prácticas específicas. La cuarta reunión se celebró, bajo los auspicios de la UNCTAD, del 24 al 26 de agosto de 1999 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York. La Junta tiene ante sí, para su examen, el informe de la reunión, (TD/B/46/6 - TD/B/LDC/AC.1/15) incluidas sus conclusiones y recomendaciones.

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

¹A/52/329, Anexo.

²TD/B/44/7 - TD/B/LDC/AC.1/11.

medidas apropiadas para llevar adelante eficazmente las actividades previstas en la resolución. Las actividades recientes de la UNCTAD en favor de los países en desarrollo sin litoral se destacan en la sección I del presente informe.

4. En el párrafo 4 de la resolución, la Asamblea General invitó a los países en desarrollo sin litoral y a los países de tránsito vecinos a que intensificaran sus esfuerzos de cooperación, y en el párrafo 10 invitó a los países donantes, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y las instituciones financieras multilaterales a que prestaran a esos países asistencia financiera y técnica apropiada. En consecuencia, el Secretario General de la UNCTAD pidió a estos países e instituciones que le facilitaran información sobre las medidas que hubieron adoptado en ese sentido. Esta información se expone brevemente en la sección II del presente informe.

5. En el párrafo 12 se pidió al Secretario General de la UNCTAD que recabara contribuciones voluntarias para asegurar la participación de representantes de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en la reunión. El Secretario General hizo un llamamiento a los países donantes y a las instituciones financieras pertinentes para que prestaran asistencia financiera con ese fin. En respuesta a esta petición, el Gobierno del Japón hizo una generosa contribución financiera que permitió a expertos de las capitales de los países en desarrollo sin litoral y a especialistas participar en la reunión.

6. Los elevados costos del transporte en tránsito siguen siendo un importante obstáculo que erosiona la competitividad de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial. Una gran proporción de sus ingresos totales de exportación e importación se gasta en pagos de transporte y seguros. Según estimaciones basadas en las estadísticas de balanza de pagos del Fondo Monetario Internacional (FMI), en 1994 los gastos de flete representaron aproximadamente el 4,0% de los valores de importación c.i.f. (costo, seguro, flete) de las economías desarrolladas, y el 7,2% de los valores de importación c.i.f. de los países en desarrollo, mientras que el promedio correspondiente a los países en desarrollo sin litoral fue del 14,7%. En el mercado de exportación, los países en desarrollo sin litoral gastaron en 1994 el 17,7% de sus ingresos de exportación en servicios de transporte y seguro, en tanto que la media correspondiente a todos los países en desarrollo fue del 8,7%.

I. ACTIVIDADES DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

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

7. Para facilitar el examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito en la antedicha reunión de expertos gubernamentales, la UNCTAD realizó amplios estudios analíticos regionales y subregionales con objeto de poner de relieve la evolución reciente en el sector del transporte

en tránsito de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, y formuló recomendaciones para la acción futura ³. En los estudios se describieron los programas que se habían emprendido para mejorar los sistemas de transporte en tránsito, concentrándose particularmente en los efectos de los trámites y la documentación de tránsito en los costos del transporte. También se destacaron las nuevas iniciativas normativas en relación con el transporte en tránsito adoptadas por los distintos países. Estos estudios, junto con la contribución de las comisiones económicas regionales, constituyeron la base del informe preparado para la reunión (TD/B/LDC/AC.1/13).

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

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

C. Modernización y reforma aduaneras (SIDUNEA)

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

10. En 1997, 126 expertos procedentes de 76 países, dos órganos de las Naciones Unidas, siete organizaciones intergubernamentales y siete organizaciones no gubernamentales participaron en una reunión sobre el uso de tecnologías de información para aumentar la eficacia de los acuerdos de

³"Review of progress in the developments of transit transport systems in North-East Asia" (UNCTAD/LDC/100); "Review of progress in the developments of transit transport systems in Southern Africa" (UNCTAD/LDC/101); "Review of progress in the developments of transit transport systems in West and Central Africa" (UNCTAD/LDC/102); "Review of progress in the developments of transit transport systems in Eastern Africa" (UNCTAD/LDC/103); "Selected transport and trade data: landlocked developing countries" (UNCTAD/LDC/104); "Trade and transport facilitation: case study of Mongolia" (UNCTAD/LDC/105).

tránsito. En esa ocasión, los expertos convinieron en que la UNCTAD debía elaborar un módulo de tránsito en el contexto de su sistema aduanero automatizado (SIDUNEA), que abarcara todas las funciones del control aduanero de los bienes en tránsito, desde el comienzo hasta el final de la operación de tránsito, incluida la devolución de fianzas, cuando procediera. Ello daría lugar a un sistema completo de gestión de la información que facilitaría el tráfico vial legítimo, reduciría las filas de espera y detectaría las operaciones fraudulentas.

11. En este marco, la UNCTAD ha elaborado un modelo de gestión del tránsito en aduana denominado "MODTRS", que se ha incluido en la nueva versión del SIDUNEA++ y distribuido a todos los países usuarios de este sistema a partir de mediados de 1999.

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

- a) Una base de datos para gestionar el gran volumen de datos de transacciones que generan las operaciones de tránsito y asegurar la exhaustividad de la información;
- b) Una red de telecomunicaciones para transferir esos datos a los lugares en que sean necesarios y garantizar la disponibilidad de la información;
- c) Un módulo de selectividad para analizar los riesgos y detectar las transacciones sospechosas, con el fin de asegurar la validez y exactitud de la información.

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

14. La secretaría de la UNCTAD trabaja también en estrecho contacto con la Unión Internacional de Transportes por Carretera en el diseño de la función de gestión del cuaderno TIR y la integración del "SafeTIR" de la Unión Internacional en el SIDUNEA. El análisis funcional se ha coordinado entre ambas organizaciones, en pleno cumplimiento del Convenio TIR.

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

16. En más de 70 países de todo el mundo hay proyectos del SIDUNEA en curso o ya terminados, incluso en 14 países sin litoral y en 15 países de tránsito. El desarrollo del SIDUNEA se ha financiado mediante contribuciones de los Gobiernos de Alemania, Dinamarca, España, los Estados Unidos de América,

Francia, Italia, el Japón, Noruega, el Reino Unido, Suecia y Suiza, así como del PNUD, la Unión Europea, el Banco Mundial, el Banco de Desarrollo del Caribe y el Banco Interamericano de Desarrollo.

D. Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC)

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

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

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

- a) Port Tracker: En los puertos de Tema (Ghana), Mombasa (Kenya) y Dar-es-Salaam (República Unida de Tanzania) se están instalando los módulos Harbour Master y Gate Pass;
- b) Rail Tracker: A petición de los usuarios, se han concentrado más esfuerzos y recursos en el desarrollo y la instalación del módulo ferroviario del SIAC. Gracias a ello, el seguimiento de las mercancías y del material rodante ya es una realidad en las redes de ferrocarriles de Bangladesh, Burkina Faso y Côte d'Ivoire, el Camerún, la República Democrática del Congo, Ghana, Kenya, Malí y el Senegal, el Sudán, Uganda y la República Unida de Tanzania y Zambia (TAZARA). En los ferrocarriles de Ghana, por el momento, sólo se efectúa el seguimiento del material rodante.

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

- a) Los administradores del tráfico y otros administradores ya pueden obtener en línea datos completos. Esos datos incluyen diferentes

tipos de información, tales como la posición de los vagones en la red, el número de vagones averiados, los vagones cargados durante más de tres días y los que están en talleres;

- b) Se ha facilitado la preparación de informes semanales o mensuales para los distintos niveles de gestión de las administraciones de ferrocarriles. Los informes incluyen datos tales como el volumen semanal de mercancías cargadas, el número de clientes servidos y el volumen de mercancías transportado, la cantidad media de carburante consumido por locomotora y kilómetro y el tiempo de tránsito en tren;
- c) La información al cliente ha mejorado notablemente. Antes se tardaba entre cuatro y cinco días en poder comunicar al cliente dónde se encontraba su vagón; ahora esta información se puede proporcionar instantáneamente;
- d) Se han obtenido resultados positivos tangibles en el tiempo de rotación de los vagones, la disponibilidad de vagones y el tiempo medio de reparación de éstos, las tarifas de alquiler de vagones y otros aspectos;
- e) En los casos en que las redes están interconectadas, las divisiones de operaciones de los ferrocarriles de los países de tránsito y sin litoral han sido integradas en un solo sistema, lo que facilita la circulación del tráfico en tránsito.

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

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

22. En marzo de 1998, la UNCTAD y el Gobierno de Nepal firmaron un acuerdo sobre un proyecto de asistencia técnica de la UNCTAD encaminado a promover el sector del comercio y el transporte de Nepal rectificando las ineficiencias del sistema de transporte y comercio de ese país. En tal acuerdo se pidió a la UNCTAD que ejecutara, en un plazo de tres años, los componentes de fortalecimiento de instituciones del proyecto, a saber:

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

23. La asistencia técnica de la UNCTAD, cuyo costo se estima en aproximadamente 3 millones de dólares de los EE.UU., forma parte de un importante proyecto de desarrollo de la infraestructura (por un costo

estimado en 28,5 millones de dólares de los EE.UU.) financiado por el Banco Mundial. La fecha estimada de terminación del proyecto es el final del año 2001.

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

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

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

II. MEDIDAS ADOPTADAS POR DIFERENTES PAÍSES Y POR ORGANIZACIONES INTERNACIONALES E INTERGUBERNAMENTALES EN FAVOR DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL

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

27. La información recibida contenía las líneas generales de los programas que los países están ejecutando o tienen planificado ejecutar para mejorar los sistemas de tránsito. Aunque un mayor grado de detalle habría permitido sacar conclusiones más sustantivas, la información recibida proporciona un panorama razonablemente adecuado de los principales acontecimientos,

obstáculos, políticas y actividades a nivel nacional, subregional e internacional en el sector de los sistemas de transporte en tránsito.

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

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

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

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

32. El tráfico de tránsito se ve enormemente facilitado por los acuerdos y arreglos bilaterales y regionales que establecen los principios y modalidades que regulan el desarrollo de la infraestructura de tránsito, la gestión y el

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

33. En el plano multilateral, hay una amplia gama de convenios relativos al tráfico de tránsito que establecen los principios para promover unos sistemas de transporte en tránsito eficientes y seguros. La adhesión a esos convenios por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito ha sido lenta hasta el momento, aunque las comisiones económicas regionales, como la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la Comisión Económica para Europa, han desplegado esfuerzos específicos para promoverlos.

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

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