

# Transporte, tránsito y transacciones

## Aliviando el embotellamiento de transportes comerciales en los Estados sin litoral

**POR SUSANNA LÖÖF  
Y ROEL JANSSENS**

Distancias inmensas por carreteras en un estado tan deplorable que los camiones de mercancías sólo pueden circular a paso de tortuga, colas kilométricas de espera en los pasos fronterizos, y normativas sobre visados tan estrictas que muchas compañías tienen prohibida la entrada en esos países por haberlas infringido: Éstos son tan sólo algunos de los muchos desafíos a los que se enfrentan los países sin acceso directo al mar cuando intentan introducir sus productos en el mercado.

Para eliminar esos obstáculos al progreso, la Oficina del Coordinador de las Actividades Económicas y Medioambientales de la OSCE ha lanzado un ambicioso programa destinado a reforzar la actuación internacional a través del diálogo y las asociaciones entre las partes implicadas. De una lista de 31 países en desarrollo sin litoral elaborada por las Naciones Unidas, nueve de ellos son Estados participantes de la OSCE: Armenia, Azerbaiyán, Kazajistán, Kirguistán, Moldova, Tayikistán, la ex República Yugoslava de Macedonia, Turkmenistán y Uzbekistán. (Belarús y Serbia, también sin litoral, no son miembros de ese grupo especial de las Naciones Unidas.)

La iniciativa especial de la OSCE comenzó en enero de 2006 con la Presidencia belga y continúa este año con una importante conferencia sobre transporte de tránsito transasiático y eurasiático, que tendrá lugar el 23 y el 24 de octubre en Dushanbe (Tayikistán). Este tema también fue objeto de una conferencia sobre el fortalecimiento de la seguridad cooperativa entre la OSCE y sus Socios asiáticos para la

cooperación, que tuvo lugar el 12 y 13 de junio en Mongolia, otro país sin litoral.

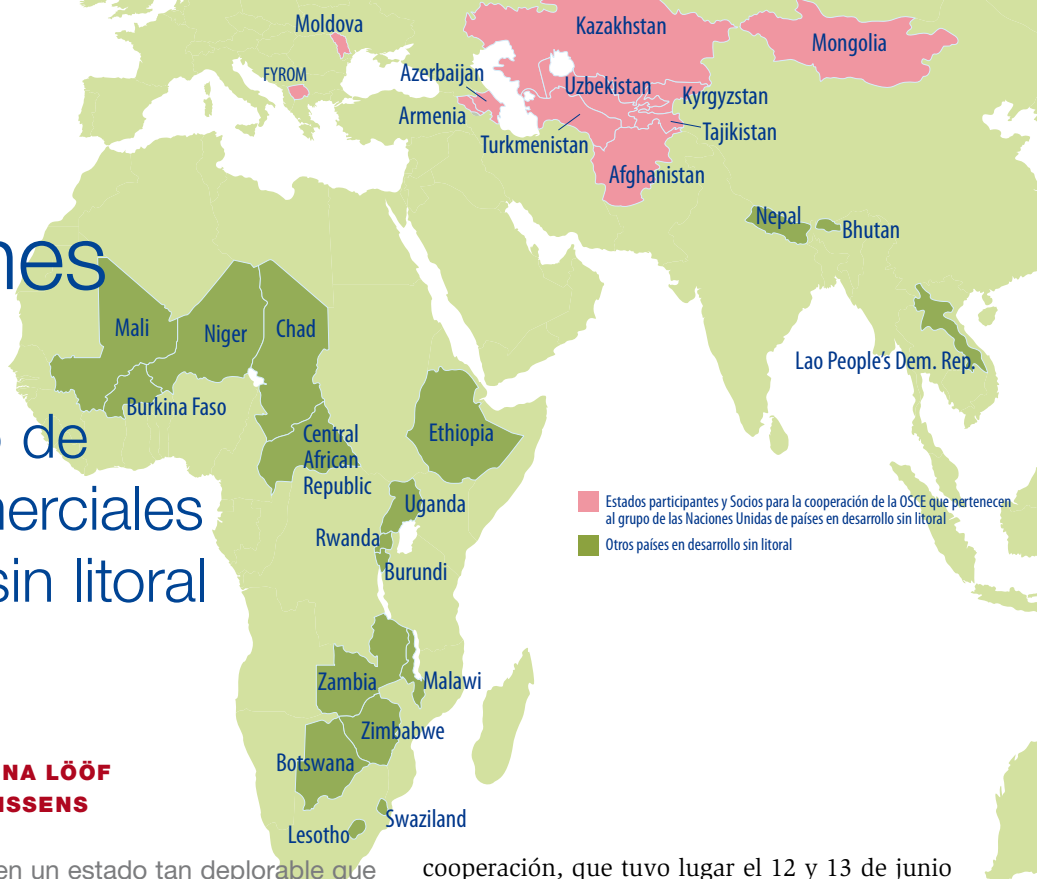
Teniendo en cuenta que Asia Central está particularmente marginada en el sistema de comercio mundial debido a que se trata de una región remota muy apartada tanto del mar como de los principales mercados del mundo, Bernd Snoy, Coordinador de las Actividades Económicas y Medioambientales de la OSCE, dice que unir esa región con el Océano Índico abriría una ruta de transporte más corta, pero se tardaría decenios en crear las conexiones necesarias o en adaptar las ya existentes.

“Las conexiones del comercio y el transporte con China, que comparte 3.300 kilómetros de frontera con los países sin litoral de Asia Central, están adquiriendo cada vez más importancia”, añade. “Por ello, China también está muy interesada en una mejora de las infraestructuras de transporte.”

Se necesitan con suma urgencia soluciones efectivas en Kazajistán, cuya acceso al mar más cercano se encuentra a 3.750 kilómetros de distancia, lo que lo convierte en uno de los países sin litoral más aislados del mundo.

“La larga duración en la entrega de mercancías encarece su precio final y reduce la competitividad del país”, dice Munavara Paltasheva, directora del Foro de Empresarios de Kazajistán.

Las fronteras nacionales también representan un obstáculo para los exportadores debido a que los trámites aduaneros son complejos, caros y requieren mucho tiempo. Se necesitan cinco días para reunir toda la documentación necesi-



■ Estados participantes y Socios para la cooperación de la OSCE que pertenecen al grupo de las Naciones Unidas de países en desarrollo sin litoral  
■ Otros países en desarrollo sin litoral

ria y otros siete para conseguir la autorización definitiva, comenta la Sra. Paltasheva. “Hay demasiados órganos controlando las fronteras, que no hacen más que vender pólizas. Las altas tasas aduaneras son el mayor problema con que nos enfrentamos hoy en día”.

Para colmo, los vehículos circulan a paso de tortuga. “Un camión de transporte que va de Khargos, en la frontera con China, a Tashkent, en Uzbekistán, circula a una velocidad media de 31 kilómetros por hora,” dice. “El tiempo total que se pasa parado en las fronteras asciende a 20 horas”.

Otra causa de las restricciones, añade, es el diferente ancho de vía del ferrocarril entre Kazajstán y China, que debe estandarizarse.

La OSCE está fomentando la cooperación con miras a ayudar a empresarios kazajos y de otros países de la región a superar los impedimentos provocados por la orografía de la zona, contribuyendo de ese modo a su desarrollo y prosperidad. Pionero en estas lides es el Programa de Acción de Alma-Ata, documento histórico adoptado en una conferencia de las Naciones Unidas celebrada en Kazajstán (2003), que busca la manera de promover asociaciones a nivel mundial en cuestiones de transporte en tránsito (véase página siguiente).

Aunque construir mejores autopistas y sistemas ferroviarios en países sin litoral no entra dentro de las competencias de la OSCE, la Organización sí que puede desempeñar un importante papel, dice Snoy. “Estamos muy capacitados para desempeñar el papel de facilitadores y catalizadores políticos, ofreciendo una plataforma de diálogo y cooperación entre los actores internacionales y también entre nuestros Estados participantes”.

Sin embargo, son los propios países sin litoral los que tendrán que esforzarse por progresar, añade. “Debería haber más coherencia en las políticas nacionales, y las mejoras destinadas al comercio y al transporte deberían ser parte integrante de toda estrategia económica y social de esos países”.

Volviendo a Kazajstán, las empresas de transportes no sólo se las tienen que ver con baches y colas en las aduanas, sino también con la normativa sobre visados, que es tan estricta que muchas de esas empresas acaban infringiéndola, dice Theodor Kaplan, Secretario General de la Unión de empresas de transporte internacional por carretera de Kazajstán.

La duración de un permiso concedido por un país que extiende un visado Schengen, a menudo se limita a diez días — que no es tiempo suficiente para que los transportistas entreguen la mercancía en el lugar de destino, vayan a recoger una nueva carga para el trayecto de retorno y abandonen el país

Schengen. A aquellos que no consigan abandonar el país antes de que expire su visado se les puede castigar con una prohibición de entrada de por vida.

“Eso significa que a la mayoría de empresas se les niega la posibilidad de transportar mercancías a esos países, quedando descolgadas de ese mercado”, dice Kaplan. “En los dos últimos años se ha negado el derecho a entrar en países Schengen a más de 50 empresas.”

Kaplan pide a los países que lleguen a un acuerdo que permita la concesión de visados con períodos de validez más largos, para poder dar a las empresas la oportunidad de completar sus transacciones.

“La auténtica solución sería conceder, cuando menos, visados anuales de entradas múltiples para conductores profesionales *bona fide*, sin restricciones específicas de tiempo ni espacio Schengen,” dice.

Eduard Titov, director del departamento de transportes de CBC Transport Company, declara que son necesarios 15 días para transportar mercancías desde Kazajstán hasta Hamburgo — siempre que no surjan retrasos adicionales en las fronteras.

“El problema más grave en las fronteras son los sobornos,” dice. “Los casos se multiplican de un año para otro. Los trámites aduaneros no están regulados, cosa que con frecuencia conlleva retrasos en las fronteras.”

La combinación de todos estos factores “reduce significativamente el nivel de las exportaciones e importaciones de la República de Kazajstán, impidiendo que su economía se desarrolle apropiadamente”, añade.

El comercio en otros países en desarrollo sin litoral se enfrenta con obstáculos similares. En Kirguistán, pequeñas y medianas empresas siguen luchando por crecer a pesar de los prohibitivos costos del transporte y de su aislamiento de los mercados más importantes, dice Abdimomun Goldoshev, Director de la sucursal

Provincia de Khatlon, al sur de Tayikistán: pobreza de infraestructuras ferroviarias, material rodante e instalaciones para el cambio de bogies, entorpecen el comercio internacional en Asia Central.



OSCE/ASTRID/EVERENSEL

de International Business Council en la ciudad de Osh, al sur del país.

“Es realmente difícil para las empresas de mi país competir con otras empresas del ramo a nivel regional o internacional”, dice. “Una consecuencia directa es que la tasa de inversiones extranjeras se mantiene en cotas muy bajas en la actualidad”.

La única salida de este dilema, dice Goldoshev, estriba en que los Gobiernos y la comunidad internacional trabajen de consuno.

Ése es precisamente el motivo de que la OSCE esté dedicando mayor atención a la cooperación regional e internacional, dice Snoy. Por su parte, la Organización ha estado alentando a los Estados participantes que desarrollen sistemas integrados de transportes y logística que abarquen todos los medios de transporte.

La OSCE también pide a los Estados que introduzcan trámites más eficaces para la expedición de visados, reduzcan

su dependencia de los ingresos procedentes de las tasas aduaneras y minimicen los trámites burocráticos para las exportaciones, las importaciones y el tránsito de mercancías.

“Algunas de las barreras impuestas al comercio tienen su origen en una especie de proteccionismo de la industria nacional,” dice. “Los países deberían darse cuenta de que facilitar el comercio y el transporte conlleva también otros efectos positivos, tales como las inversiones directas de capital extranjero y la creación de un clima comercial más estable.”

**Susana Löf es Oficial de prensa en la Sección de Prensa e Información Pública de la Secretaría. Roel Janssens es Asesor en cuestiones económicas y medioambientales de la Oficina del Coordinador de las Actividades Económica y Medioambientales de la OSCE. Otros colaboradores: Lea Bure (Centro en Alma-Ata) y Kimberley Bulkley (Centro en Bishkek).**

## Programa de Acción de Alma-Ata: Desbloqueando el crecimiento y el desarrollo

En la Reunión del Consejo Ministerial de Bruselas, celebrada en diciembre de 2006, los Estados participantes de la OSCE decidieron respaldar la puesta en práctica del Programa de Acción de Alma-Ata, primer documento aprobado por las Naciones Unidas que se ocupa de las necesidades de los países en desarrollo sin litoral.

Como consecuencia, el Consejo Ministerial alentó asimismo a la Secretaría para que colaborara estrechamente con la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo.

El actual Alto Representante, K. Chowdhury, Secretario General Adjunto de las Naciones Unidas, dice que la forma de cooperación que abanderará la OSCE es una de las mejores maneras de abordar las necesidades exclusivas de ese grupo de países.

“La integración y la colaboración regional permitirían erradicar las barreras para el comercio y reducir los costos de las transacciones, y fomentaría las economías de escala, contribuyendo a un crecimiento económico conjunto, tanto de los países en desarrollo sin litoral como de sus vecinos de tránsito,” dice.

El Programa de Acción de Alma-Ata fue aprobado en 2003 durante una conferencia de las Naciones Unidas celebrada en Kazajstán, siguiendo la línea marcada por la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas del año 2000. Sus medidas de actuación persiguen los siguientes objetivos:

- Dar acceso seguro a puertos marítimos para todos los medios de transporte de conformidad con el derecho internacional;
- Reducir costos y mejorar servicios para aumentar la competitividad de las exportaciones de países en desarrollo sin litoral;
- Reducir los costos de entrega de las importaciones;
- Abordar los problemas provocados por retrasos e incertidumbres en las rutas de comercio;
- Desarrollar redes nacionales adecuadas;
- Reducir la pérdida, los daños o el deterioro de mercancías en ruta;
- Abrir vías para la expansión de las exportaciones; y
- Mejorar la seguridad del transporte rodado y de la población que

vive junto a los corredores de tránsito.

Se espera que la Conferencia de la OSCE sobre el tránsito en Dushanbe, que se celebrará el 23 y 24 de octubre, contribuya a examinar los avances alcanzados por el Programa de Acción de Alma-Ata.

El proceso de examen es un “punto de encuentro común” para gobiernos de países sin litoral, sus vecinos de tránsito, socios para el desarrollo y el sector privado, dice el Sr. Chowdhury. “Por supuesto, también contamos con la participación activa y el apoyo de la OSCE.”

Con el Gobierno de Tayikistán como anfitrión, la conferencia será la continuación de un curso práctico conjunto entre la OSCE y la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, que tuvo lugar en Viena el 12 y el 13 de diciembre de 2006, y que reunió a unos 30 expertos de alto nivel y a varios representantes de prácticamente todas las organizaciones importantes.

### Distancia más corta al mar (en km)

#### Estados participantes de la OSCE

Armenia: 693
Belarús: 623
Azerbaiyán: 870
Kazajstán: 3.750
Kirguistán: 3.600
la ex República Yugoslava de Macedonia: 77
Moldova: 170
Serbia: 78
Tayikistán: 3.100
Turkmenistán: 1.700
Uzbekistán: 2.950

#### Socios de la OSCE para la cooperación

Afganistán: 1.960
Mongolia: 1.693

Fuente principal: UNCTAD