



Asamblea General

Distr. general
5 de agosto de 2004
Español
Original: inglés

Quincuagésimo noveno período de sesiones

Tema 90 b) del programa provisional*

Grupos de países en situaciones especiales: medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral: resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de países donantes y de las instituciones internacionales financieras y de desarrollo sobre la cooperación en materia de transporte de tránsito

Aplicación del Programa de Acción de Almaty

Programa de Acción: atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito

Informe del Secretario General

Resumen

Durante el breve período transcurrido desde la aprobación por la Asamblea General, el 23 de diciembre de 2003, de su resolución 58/201, en la que la Asamblea hacía suyo el resultado de la Conferencia Ministerial Internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de países donantes y de las instituciones internacionales financieras y de desarrollo sobre la cooperación en materia de transporte de tránsito, las organizaciones y los órganos del sistema de las Naciones Unidas han prestado especial atención a promover la sensibilización en los planos nacional, regional e internacional sobre el Programa de Acción de Almaty: atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, y sobre la importancia de que se aplique plena y

* A/59/150.



efectivamente. Las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas han adoptado medidas concertadas para poner en práctica un mecanismo de coordinación y vigilancia para la aplicación del Programa de Acción de Almaty (A/CONF.202/3, anexo I). Uno de los principales resultados en este sentido ha sido la preparación de la guía para la aplicación del Programa de Acción de Almaty, que proporcionará orientación a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y a otras organizaciones internacionales, regionales y subregionales pertinentes para emprender las acciones necesarias de una manera centrada y bien coordinada. El presente informe destaca las actividades iniciales emprendidas por las organizaciones y los órganos del sistema de las Naciones Unidas para la aplicación del Programa de Acción de Almaty.

I. Introducción

1. Los países en desarrollo sin litoral son, por lo general, los más pobres entre los países en desarrollo, con los índices de crecimiento y desarrollo social más bajos. La comunidad internacional ha reconocido que la falta de acceso territorial al mar, junto con la lejanía y el aislamiento con respecto a los mercados mundiales, constituyen las causas principales de la relativa pobreza de esos países. Su comercio marino depende, inevitablemente, del tránsito por otros países y de sus políticas de tránsito, empresas e instalaciones. El cruce de otras fronteras y la lejanía de los grandes mercados incrementan de manera importante los gastos totales por los servicios de transporte y recortan la ventaja competitiva de los países en desarrollo sin litoral. Esta situación de desventaja conduce a la marginación de esos países respecto del comercio internacional y la economía mundial. La creación de sistemas eficientes de transporte de tránsito dependerá de la existencia de acuerdos de cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito. En muchos casos, sus vecinos de tránsito, especialmente los países ribereños menos adelantados, presentan una estructura económica similar y están afectados por la misma escasez de recursos. Muchos no están normalmente en condiciones de ofrecer sistemas de transporte con normas técnicas y administrativas de alto nivel con las que sus vecinos sin litoral puedan vincularse.

2. Para prestar la atención necesaria a los problemas persistentes que afrontan los países en desarrollo sin litoral y, en cumplimiento de la resolución 57/242 de la Asamblea General de 20 de diciembre de 2002, en agosto de 2003 se celebró en Almaty (Kazajstán) la Conferencia Ministerial Internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de países donantes y de las instituciones internacionales financieras y de desarrollo sobre la cooperación en materia de transporte de tránsito. Fue el primer acontecimiento mundial de alto nivel de las Naciones Unidas dedicado a abordar las necesidades y problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral a fin de integrarlos de manera efectiva en la economía mundial mediante el establecimiento de sistemas eficientes de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y en los países en desarrollo de tránsito. El objetivo primordial del Programa de Acción de Almaty¹ es forjar asociaciones que permitan superar los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral provocados por la falta de acceso territorial al mar y por la lejanía y el aislamiento con respecto a los mercados mundiales. En el Programa de Acción se enuncian medidas específicas en cinco áreas prioritarias, a saber: cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, comercio internacional y facilitación del comercio, medidas de apoyo internacional, y aplicación y examen, con el propósito de establecer sistemas eficaces de transporte, reconociendo la relación entre el transporte y el comercio internacional y el crecimiento económico. El Programa de Acción tiene por objeto: a) asegurar el acceso al mar y desde el mar a todos los medios de transporte de acuerdo con las normas aplicables del derecho internacional; b) reducir los costos y mejorar los servicios para incrementar la competitividad de sus exportaciones; c) reducir los costos finales de las importaciones; d) resolver los problemas derivados de las demoras y la incertidumbre en las rutas comerciales; e) establecer redes nacionales adecuadas; f) reducir las pérdidas, los daños y los deterioros de las mercancías en tránsito; g) sentar las bases para

¹ A/CONF.202/3, anexo I.

el aumento de las exportaciones; y h) mejorar las condiciones de seguridad del transporte terrestre y la seguridad de las personas en los corredores de transporte.

3. En el párrafo 5 de su resolución 58/201, la Asamblea General decidió incluir en el programa provisional de su quincuagésimo noveno período de sesiones un tema titulado “Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral: resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de países donantes y de las instituciones internacionales financieras y de desarrollo sobre la cooperación en materia de transporte de tránsito”.

4. En el párrafo 6 de la misma resolución, la Asamblea General pidió al Secretario General que presentara un informe sobre los progresos realizados en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. El presente informe se centra en las iniciativas emprendidas por las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales pertinentes. En esta primera etapa, las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas han prestado una atención especial a promover la sensibilización en los planos nacional, regional e internacional del Programa de Acción y de la importancia de que se aplique plena y eficazmente. Esas organizaciones han adoptado medidas concertadas para poner en práctica mecanismos de coordinación y supervisión respecto del Programa de Acción y definir una guía para su aplicación efectiva.

II. Actividades de todo el sistema de las Naciones Unidas para la aplicación del Programa de Acción de Almaty

5. La guía para la aplicación del Programa de Almaty fue preparada por la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños estados insulares en desarrollo, en estrecha consulta con las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales pertinentes. En una reunión interinstitucional celebrada el 4 de febrero de 2004, se aprobó la guía para la aplicación del Programa de Acción de Almaty. En la reunión interinstitucional se hizo hincapié en que una de las principales razones para el éxito del proceso que culminó en Almaty fue la adopción de un criterio participativo y de amplia base, incluida la participación de diferentes organismos de las Naciones Unidas y de organizaciones internacionales, regionales y subregionales especializadas en diferentes aspectos de la cooperación en materia de transporte de tránsito. La reunión acordó que ese criterio participativo debería ser el criterio principal de las organizaciones para el seguimiento de las actividades relacionadas con la Conferencia de Almaty. A ese respecto, la guía proponía que el sistema de centros de coordinación creado durante el proceso preparatorio de la Conferencia de Almaty fuese utilizado como mecanismo principal para la cooperación entre organismos y la coordinación de la aplicación del Programa de Acción. Asimismo, las organizaciones no gubernamentales dedicadas a esas cuestiones, el sector privado y las organizaciones profesionales tendrían una amplia participación en el proceso.

6. La guía esboza estrategias potenciales de acción para las organizaciones y los órganos del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales pertinentes, que están diseñadas para garantizar que se aplique plena y efectivamente el Programa de Acción de Almaty. La guía es un documento claro y práctico que podrá ayudar a los países miembros, las comisiones regionales, las

organizaciones internacionales y regionales y las instituciones financieras a avanzar en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, de una manera centrada y bien coordinada, con miras a lograr resultados tangibles.

7. Las medidas inmediatas enunciadas en la guía son las siguientes:

a) Identificación de las principales conexiones que faltan en África, Asia y América Latina, en consulta con las comisiones regionales pertinentes y otras organizaciones subregionales, regionales e internacionales;

b) Solicitud de fondos para completar estas conexiones que faltan en estrecha cooperación con las comisiones regionales pertinentes y otras organizaciones regionales y subregionales de integración;

c) Identificación de proyectos subregionales prioritarios de desarrollo de infraestructura y de medidas de facilitación del comercio y solicitud de fondos para su aplicación;

d) Realización de iniciativas para animar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, cuando sea necesario, a establecer consejos nacionales de facilitación del comercio, que incluyan a todos los interesados, con miras a canalizar apoyo internacional en la esfera de la facilitación del comercio;

e) Preparación de directrices para la creación de consejos nacionales de facilitación del comercio;

f) Promoción de la adhesión a convenciones internacionales en el ámbito del transporte y del comercio de tránsito.

8. Las actividades iniciales emprendidas por las diferentes organizaciones del sistema de las Naciones Unidas están descritas más abajo.

9. En sus párrafos 42, 44, 47 y 51, el Programa de Acción de Almaty definía claramente el mandato de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales pertinentes. Se espera que las comisiones regionales desempeñen un papel importante en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, ya que se deberían establecer sistemas de transporte de tránsito eficaces en los niveles regional y subregional. Los intereses e inquietudes de los países en desarrollo sin litoral deberían tenerse debidamente en cuenta al ejecutar los proyectos relativos a las carreteras transafricanas, las carreteras asiáticas, la red de ferrocarril transasiática y los proyectos internacionales de corredores Norte-Sur, así como la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (IIRSA) y el Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia. Se está prestando una atención especial a la construcción de las conexiones que faltan en las redes regionales y subregionales de transporte. Los planes subregionales y regionales de desarrollo de la infraestructura deberían dar gran prioridad a los corredores de tránsito que conecten a los países en desarrollo sin litoral con la red de transporte de los países en desarrollo de tránsito y con la red regional. Asimismo, los ferrocarriles tienen una función importante que desempeñar en los sistemas de corredores de transporte de tránsito que unen los puertos marítimos con los países en desarrollo sin litoral.

10. La Comisión Económica para África (CEPA) está desempeñando un importante papel en la aplicación del Programa de Acción de Almaty a través del Programa de políticas de transporte para el África subsahariana, un programa radicado en África y constituido por socios africanos que se puso en marcha en 1987, como una

iniciativa conjunta entre el Banco Mundial y la Comisión, para mejorar el rendimiento del sector del transporte mediante reformas de políticas y cambios institucionales. En el marco del Programa se ha preparado un plan de desarrollo a largo plazo (en el horizonte de 2007) que incluye referencias bien definidas e indicadores medibles del éxito de las tareas asignadas. También se aprobó un plan de acción durante la reunión sobre el Programa organizada en Nairobi en febrero de 2004, cuyo fin era incrementar la participación de las comunidades económicas regionales y atender su solicitud respecto de la aplicación del programa de trabajo de 2004.

11. En octubre de 2003, se había movilizado un total de 4,6 millones de dólares de los EE.UU. para financiar actividades del Programa de políticas de transporte, de los cuales 895.000 dólares fueron distribuidos a las comunidades económicas regionales. En todas las comunidades económicas regionales a las que se han asignado fondos, la facilitación del transporte de tránsito representa una parte sustancial de las actividades previstas. Como ejemplos de actividades de facilitación del transporte de tránsito promovidas por el Programa de políticas de transporte cabe mencionar el establecimiento de observatorios de prácticas anormales a lo largo de corredores de tránsito como el corredor Norte, el corredor Dar es Salaam-Lusaka, el corredor Douala-Nyamena-Bangui y el corredor Lagos-Abidján; la comprobación de la seguridad portuaria en Mombasa (Kenya) y Dar es Salaam; ordenación del tráfico portuario en Douala (Camerún); la vigilancia de la seguridad vial a lo largo del corredor Dar es Salaam-Lusaka; la revisión de la legislación para determinados corredores; la aplicación del control de la carga por eje en el corredor Norte-Sur (Zambia-República Democrática del Congo-Durban (Sudáfrica), pasando por el puente de Beit); la armonización de los documentos de transporte de tránsito (Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC), Comunidad Económica de los Estados del África Occidental (CEDEAO), Mercado Común del África Oriental y Meridional (COMESA) y Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMOA)), y el desarrollo de la capacidad para especialistas en la planificación del transporte en la Comunidad Económica de los Estados del África Occidental (CEEAC) y la Comunidad Económica y Monetaria del África Central.

12. Como parte de sus actividades para facilitar el transporte de tránsito en África, la Comisión Económica para África organizó también, del 27 y al 29 de octubre de 2003, una reunión de un grupo especial de expertos para el desarrollo del transporte multimodal en África. El objetivo de la reunión era prestar asistencia a los países africanos para mejorar la calidad y reducir los costes asociados al transporte internacional. La Comisión utilizó también la reunión como plataforma para sensibilizar a los países africanos sobre el Programa de Acción de Almaty. Habida cuenta de que la presentación del Programa de Acción por la Comisión era un tema del programa de la reunión, se distribuyeron copias del Programa a los participantes en la reunión.

13. El desarrollo del transporte es una de las áreas prioritarias en la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD). La Comisión Económica para África resaltó la necesidad de lograr la integración regional y subregional dentro del marco continental. La Comisión está trabajando en asociación con el Banco Africano de Desarrollo y la Unión Africana. La Comisión ha colaborado con el Banco Africano de Desarrollo en la preparación de planes de acción de corto plazo y de mediano a largo plazo para el programa de infraestructura de la NEPAD, en los que la facilitación del transporte es un elemento importante.

14. Dando alta prioridad a los corredores de tránsito, las cinco Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, con financiación de la Cuenta para el Desarrollo de las Naciones Unidas, están poniendo en práctica un proyecto conjunto titulado “Fortalecimiento de la capacidad para el desarrollo de las redes interregionales de transporte por tierra y transporte combinado por tierra/mar” para el período 2003-2006. Un componente importante del proyecto, realizado por la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la Comisión Económica para Europa (CEPE), se centra en los vínculos de transporte entre Europa y Asia. La primera fase del proyecto identificará y evaluará las principales redes de transporte de importancia internacional que se extienden a lo largo del puente de tierra Europa-Asia, mientras que la segunda fase se centrará concretamente en temas de facilitación del transporte en relación con las redes identificadas. De los 18 países participantes, 10 eran países sin litoral, a saber: el Afganistán, Armenia, Azerbaiyán, Georgia, Kazajistán, Kirguistán, la República de Moldova, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán. El proyecto está siendo aplicado en estrecha cooperación con los países sin litoral y de tránsito, así como con organizaciones subregionales e internacionales.

15. El Acuerdo Intergubernamental sobre la Red Asiática de Carreteras, ha sido reconocido como el mayor logro acontecido después de la conferencia de Almaty. El 23 de abril de 2004, 26 países firmaron en Shangai (China) este importante Acuerdo, que entrará en vigor una vez haya sido ratificado por ocho países. El Acuerdo, el primero de estas características en ser preparado bajo la égida de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, establece el trazado, las normas y la señalización para los 140.000 kilómetros de carreteras en los 32 países que constituyen la Red Asiática de Carreteras. Hay que destacar que el Acuerdo proveerá una red definida de carreteras que facilitará el acceso a todos los países sin litoral de la región y a través de su territorio. Asimismo, el Acuerdo garantizará que el desarrollo futuro de la red se pueda realizar de una manera coordinada regionalmente. El impacto positivo de la Red Asiática de Carreteras podría compararse al impulso de la cooperación económica y el comercio regionales acaecido en Europa después de 1975, cuando la Comisión Económica para Europa organizó un acuerdo similar.

16. La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico está realizando un estudio para determinar las necesidades de inversión y las prioridades de desarrollo para la Red Asiática de Carreteras y las conexiones intermodales y terminales de carga relacionadas. El estudio, que pretende promocionar el desarrollo y el mejoramiento de la red de carreteras, se centra en la identificación de las conexiones que faltan y de las secciones deficientes en las redes de transporte regional y subregional. Por ejemplo, en cooperación con el Banco Asiático de Desarrollo, la secretaría está trabajando con China, la Federación de Rusia y Mongolia para facilitar el trazado y desarrollo de la Autopista Asiática AH-4 desde la Federación de Rusia hasta China, atravesando el territorio sin litoral de Mongolia.

17. Como el ferrocarril tiene un papel importante que desempeñar en la conexión de los puertos oceánicos con los países en desarrollo sin litoral, la secretaría de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico ha avanzado también en la formulación de la Red de Ferrocarril Transasiático, con la publicación de un nuevo mapa del Ferrocarril Transasiático. La Comisión ha propuesto que se elabore un acuerdo regional sobre la Red de Ferrocarril Transasiático y se han asignado recursos para que comience esta labor. La Comisión también promueve la puesta en funcionamiento de un corredor norte del Ferrocarril Transasiático mediante la realización de una serie de viajes de prueba de trenes de contenedores entre el puerto de Tianjin (China) y

Ulaanbaatar; entre el puerto de Lianyungang (China) y Almaty (Kazajstán); entre Brest (Belarús) y Ulaanbaatar. En la actualidad se están planeando más viajes.

18. En su primer período de sesiones celebrado del 19 al 21 de noviembre de 2003, el Comité de Gestión de la Mundialización de la CESPAP recomendó un enfoque integral para abordar los temas de la facilitación del comercio y el transporte. El Comité alentó la creación de comisiones nacionales para la facilitación del comercio y el transporte.

19. La División de Transporte y Turismo, la División de Comercio e Inversiones y la División de Tecnología Espacial, de la Información y de las Comunicaciones de la Comisión han preparado conjuntamente un proyecto para asistir a los países a aplicar las recomendaciones del Programa de Acción de Almaty, incluida la aplicación de la tecnología de la información y las comunicaciones en el comercio y la facilitación del transporte.

20. Se han llevado a cabo diferentes proyectos de transporte en la subregión del Gran Mekong, tales como el proyecto del corredor de transporte Este-Oeste Tailandia-República Democrática Popular Lao-Viet Nam y el proyecto de mejora de las carreteras entre China y Tailandia, vía la República Democrática Popular Lao.

21. A lo largo de los años, la Comisión Económica para Europa ha formulado un conjunto de normas internacionales de transporte que establecen redes de infraestructura coherentes, simplifican el cruce de fronteras y proporcionan seguridad internacional y normas medioambientales para el transporte. La parte más importante de este conjunto de normas de transporte son los acuerdos y las convenciones, que son jurídicamente vinculantes para los países que pasan a ser partes en ellos. La aplicación de estos instrumentos internacionales por parte de los países miembros de la CEPE ha contribuido enormemente a desarrollar el transporte y el comercio internacionales en la región de la CEPE y, de ese modo, a fomentar el crecimiento y la integración de los países europeos, incluidos los países con economías en transición. Además de esa labor normativa, la Comisión proporciona también asistencia técnica.

22. La Comisión Económica para Europa y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico continúan apoyando al Grupo de trabajo del proyecto sobre facilitación del transporte y cruce de fronteras del Programa Especial para las Economías de Asia Central.

23. A petición del Gobierno de Chile, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe acogió en diciembre de 2003 la quinta reunión ministerial de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana. Varios de los ejes de la Iniciativa pretenden facilitar la circulación entre determinados puntos de Bolivia y el Paraguay y puertos que prestan servicio a buques para navegación de altura.

24. La estrategia de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) para aplicar el Programa de Acción de Almaty incluye la asistencia para el desarrollo de redes de transporte nacional adecuadas y sistemas de tránsito eficaces y la promoción de la ampliación y la integración del comercio regional. La secretaría de la UNCTAD realiza actividades de asistencia técnica de interés especial para la aplicación del Programa de Acción de Almaty, por ejemplo la formulación de instrumentos para evaluar las necesidades y las prioridades respecto de la facilitación del comercio en los países en desarrollo sin litoral, la creación de plataformas de facilitación del transporte y el comercio y el fomento de la capacidad en materia de facilitación del transporte y el comercio en los países en desarrollo sin

litoral y de tránsito. En particular, tres proyectos de asistencia técnica en curso de la UNCTAD han tenido un impacto considerable en países en desarrollo sin litoral: a) un proyecto para proporcionar a los países menos adelantados orientación e instrumentos analíticos para evaluar sus necesidades y prioridades en la esfera de la facilitación del comercio y del transporte; b) un proyecto destinado a ayudar a los países en desarrollo a aplicar mecanismos específicos de desarrollo institucional para la facilitación del comercio; c) un proyecto interregional financiado con cargo a la Cuenta para el Desarrollo, para ser ejecutado en el período 2004-2007, cuyo objetivo es proporcionar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito capacidad sostenible para planificar y aplicar las iniciativas de facilitación del comercio y del transporte regionales. Se llevarán a cabo tres proyectos piloto en determinados corredores de transporte en países en desarrollo sin litoral y de tránsito de América Latina, África y Asia.

25. Además, la UNCTAD lleva a cabo en la actualidad varios proyectos de asistencia técnica operativa, tanto a nivel de países como de subregiones, que tienen importantes elementos referentes al tránsito. Así, se han iniciado actividades en el Afganistán para aplicar, con la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos, un proyecto financiado mediante un crédito del Banco Mundial sobre la modernización de emergencia de la aduana y la facilitación del comercio. A través de su programa de Sistema Aduanero Automatizado, la UNCTAD ejecuta varios proyectos en países en desarrollo sin litoral, que incluyen temas relacionados con el tránsito de aduanas. Entre los países beneficiarios se encuentran Bolivia, Burkina Faso, Burundi, Etiopía, Malawi, Malí, el Níger, Rwanda, Uganda, Zambia y Zimbabwe. Un proyecto regional conjunto ejecutado con la Organización de Cooperación Económica trata, entre otros asuntos, de las soluciones a los problemas del tránsito de transporte. Específicamente, la UNCTAD continúa apoyando las negociaciones tripartitas entre China, la Federación de Rusia y Mongolia para concluir un acuerdo marco sobre el transporte de tránsito.

26. La UNCTAD prevé celebrar en Ginebra, en noviembre de 2004, una reunión de expertos en la elaboración y aplicación de acuerdos sobre el transporte de tránsito, con objeto de debatir las mejores soluciones disponibles para mejorar el transporte de tránsito, revisar los acuerdos institucionales, incluidos los referentes al transporte multimodal y los servicios logísticos, el uso de sistemas de gestión de la información a lo largo de las cadenas de suministro y las condiciones necesarias para alcanzar acuerdos de tránsito satisfactorios y de bajo costo en países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

27. La secretaría de la UNCTAD continúa realizando labores de análisis para la creación de sistemas de transporte de tránsito eficaces en países en desarrollo sin litoral y de tránsito. En especial, la UNCTAD ha iniciado una labor de análisis a través de un proyecto piloto propuesto para países sin litoral del África occidental. El objetivo del proyecto piloto es: a) determinar los problemas específicos que obstaculizan el transporte de tránsito y la aplicación de los acuerdos regionales existentes; b) sugerir posibilidades para lograr unos sistemas de transporte de tránsito más eficaces en la región; c) proponer actividades de mantenimiento en la administración y regulación de los corredores de tráfico de tránsito existentes; y d) contribuir a preparar formas apropiadas de difusión de las conclusiones y los resultados del proyecto.

28. El Banco Mundial participa de distintas maneras en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. A nivel mundial, el Banco está trabajando con la Organización

Mundial de Aduanas para mejorar y reformar los procedimientos de aduana que obstaculizan la circulación eficaz del tráfico. Para ello, el Banco preparó un manual de modernización de las aduanas, que incluye un capítulo específico sobre el tránsito y el caso especial de los países sin litoral.

29. A nivel nacional, el Banco Mundial está llevando a cabo varios proyectos. Por ejemplo, en Kenya, el proyecto de mejora del transporte en el corredor Norte, que se encuentra en su etapa de evaluación final, tiene por objeto facilitar las operaciones de transporte internacional en la parte del corredor que corresponde a Kenya y que proporciona acceso a Uganda, Rwanda, Burundi y la zona oriental de la República Democrática del Congo. El proyecto incluye la rehabilitación de infraestructura y apoyo a la racionalización de los procedimientos de tránsito y los reglamentos de transporte, así como un componente para paliar la transmisión del virus de inmunodeficiencia humana y el síndrome de inmunodeficiencia adquirida (VIH/SIDA) a lo largo del corredor. En segundo lugar, en el África occidental, el Banco colabora estrechamente con la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental en la preparación de un proyecto regional de transporte en el África occidental, en cuya formulación se alude explícitamente al Programa de Acción de Almaty. En su etapa final, el proyecto podría abarcar hasta 15 países, todos miembros de la CEDAO, para mejorar las condiciones de las carreteras, facilitar las operaciones de cruce de fronteras y aplicar los acuerdos interregionales de tránsito. El proyecto abordará la rehabilitación y el desarrollo de infraestructura, cuestiones de regulación del tránsito, la aplicación de los acuerdos existentes y una aplicación más generalizada de las tecnologías de la información en las operaciones de transporte. En tercer lugar, el Banco coopera con la UNCTAD en la formulación y aplicación del proyecto de reforma de emergencia de las aduanas y de facilitación del comercio en el Afganistán, aprobado por el Banco en diciembre de 2003.

30. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) colabora estrechamente con los gobiernos de los países del Asia central para potenciar la eficacia del comercio mediante la mejora del control y la gestión de las fronteras. El proyecto, financiado por la Comisión Europea, hace hincapié en la cooperación interregional. El PNUD ha comenzado la segunda fase del proyecto de la Ruta de la Seda. El PNUD colabora también estrechamente con el Banco Asiático de Desarrollo para mejorar los sistemas de transporte entre China, Mongolia y la Federación de Rusia, así como la distribución de energía y el transporte de tránsito en la región. El proyecto de la cuenca del río Tumen, en el que participan China, Mongolia, la República de Corea y la República Popular Democrática de Corea, está considerado uno de los proyectos de más éxito en la región. El PNUD proporciona también asistencia a la iniciativa del río Mekong.

31. La Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo ha adoptado medidas concretas para garantizar la aplicación del Programa de Acción de Almaty. La Oficina celebra consultas frecuentes con los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, el sector privado, organizaciones multilaterales y la comunidad de donantes sobre cómo proceder con la aplicación del Programa de Acción. La Oficina presta una atención especial a promover la sensibilización internacional sobre la aplicación del Programa de Acción de Almaty en los planos regional e internacional.

32. En concreto, el Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo ha mantenido numerosas consultas con las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, regionales y subregionales pertinentes, como el Banco Mundial, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, las comisiones regionales, el Mercado Común para África Oriental y África Austral, la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental, la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), y la Organización de Cooperación Económica. El Alto Representante destacó también la importancia de la cuestión en el 60º período de sesiones de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y durante sus visitas bilaterales a Benin y el Senegal, que son los principales países de tránsito del África occidental. La Oficina convocó también una reunión interinstitucional para consultar sobre la mejor manera de poner en práctica el mecanismo de coordinación, supervisión e información previsto en el Programa de Acción de Almaty, así como de potenciar su cooperación con las organizaciones sobre el terreno en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. La preparación de la guía para la aplicación del Programa de Acción constituyó una importante medida para avanzar hacia un enfoque coherente y consolidado de las organizaciones y órganos del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales pertinentes. La Oficina continúa su labor de promoción en relación con los países en desarrollo sin litoral.

33. De conformidad con el párrafo 37 del Programa de Acción de Almaty, la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo está promoviendo la adhesión de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a las convenciones internacionales relativas al comercio de tránsito, ya que estos instrumentos son el medio principal para conseguir la racionalización, simplificación, normalización y transparencia de las normas y los procedimientos. Esa labor contribuirá enormemente a la reducción de los costos de tránsito. En este contexto, la Oficina, en estrecha cooperación con la Sección de Tratados de la Oficina de Asuntos Jurídicos y la Comisión Económica para Europa, ha comenzado los preparativos de las actividades que se celebrarán en 2004 para promover la adhesión a las convenciones pertinentes en la esfera del comercio y el transporte de tránsito durante el quincuagésimo noveno período de sesiones período de sesiones de la Asamblea General. Las actividades incluirán una serie de eventos preparatorios y programas de formación, tales como sesiones de información para los Estados Miembros, un seminario sobre las convenciones, información suministrada a través de una página en la web y la preparación de una nota temática explicando los beneficios que los Estados Miembros podrían obtener al adherirse a estas importantes convenciones depositadas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas. El 8 de julio de 2004 se celebró en la Sede de Naciones Unidas un seminario sobre las convenciones aplicables al transporte de tránsito para familiarizar a los Estados Miembros, especialmente a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, con las disposiciones y los beneficios fundamentales que se derivan de esas convenciones, así como los procedimientos y requisitos relacionados con la adhesión al tratado. Los documentos pertinentes, incluida una nota temática sobre las convenciones internacionales en cuestión aplicables al transporte de tránsito, la recopilación electrónica de las 17 convenciones internacionales seleccionadas y el manual del tratado también pueden consultarse en las páginas en la Web de la Oficina del Alto Representante, la Comisión Económica para Europa y la Sección de Tratados de la Oficina de Asuntos Jurídicos,

para facilitar a los Estados Miembros su examen de las posibilidades de unirse a estas importantes convenciones multilaterales.

34. La Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, en cooperación con el Gobierno de Kazajstán, el país anfitrión de la Conferencia Ministerial Internacional, también colabora en los preparativos de una reunión titulada “El papel de las organizaciones regionales y subregionales en la aplicación del Programa de Acción de Almaty”. La reunión congregará a altos funcionarios de organizaciones regionales y subregionales que están desempeñando un papel importante en el aumento del comercio regional y la cooperación en materia de transporte de tránsito. El objetivo de la reunión es preparar un marco regional y subregional para la cooperación y un compendio de proyectos y resultados prácticos para la aplicación del Programa de Acción de Almaty. El compendio se utilizará con fines de promoción y movilización de fondos.

III. Conclusiones y recomendaciones

35. **El Programa de Acción de Almaty estableció estrechos vínculos entre los sistemas de transporte de tránsito eficientes y el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral. El Programa de Acción es un documento bien centrado y equilibrado que contiene medidas específicas para abordar los desafíos de desarrollo más importantes a los que tienen que hacer frente los países sin litoral mediante la creación de sistemas de tránsito eficaces tanto en los países en desarrollo sin litoral como en los países en desarrollo de tránsito. El alto costo del comercio internacional representa una grave limitación al desarrollo comercial y económico de los países en desarrollo sin litoral. En las medidas para tratar los problemas de tránsito de esos países debe tenerse en consideración una amplia gama de factores, tales como la necesidad de un mayor acceso al mercado de los bienes originados en países en desarrollo sin litoral, los desequilibrios en el comercio, la insuficiencia de las infraestructuras, la organización ineficiente del transporte, la mala utilización de los activos y la debilidad de los sistemas de gestión, procedimiento y reglamentación y de los sistemas institucionales.**

36. **Habida cuenta de que los países en desarrollo sin litoral dependen de sus vecinos de tránsito para acceder al mar, el establecimiento de sistemas de tránsito eficaces requiere una cooperación y una colaboración más estrechas y efectivas entre esos países y sus vecinos de tránsito. En este contexto, las agrupaciones económicas regionales y los acuerdos de tránsito, así como los acuerdos bilaterales, podrían desempeñar un papel decisivo en la promoción de la cooperación en materia de transporte de tránsito.**

37. **Deberían alentarse las reformas de las políticas de tránsito, en particular respecto de la comercialización y la liberalización de los servicios de transporte, así como las medidas para mejorar los sistemas de gestión, procedimiento y reglamentación y los sistemas institucionales, con el fin de aumentar la eficacia de las operaciones de tránsito y reducir los costos de transporte. En concreto, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían examinar cuestiones tales como la regulación del tipo de cambio de divisas, el control de precios o el sistema de cuotas para apoyar a proveedores de servicios locales y restringir el uso de ciertos modos de transporte.**

38. Debería alentarse también la competitividad entre diferentes medios de transporte y entre diferentes corredores de tránsito. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían adoptar medidas específicas para fomentar la utilización de todos los medios de transporte en los servicios de tránsito y establecer corredores de tránsito alternativos para estimular la competitividad.

39. Aun reconociendo que la distribución apropiada de la inversión entre los distintos sectores dentro de un país en desarrollo debe depender de una evaluación global de las prioridades del país, pueden aducirse razones sólidas, en lo que se refiere a los países en desarrollo sin litoral, para conceder prioridad a la asistencia financiera y técnica destinada a la mejora de la infraestructura de transporte, así como al mantenimiento y la gestión de las instalaciones existentes. Debido a la relativa pobreza y a los consiguientes déficit de desarrollo característicos de los países en desarrollo sin litoral, es importante que la asistencia financiera a estos países se extienda en virtud de las condiciones más generosas posibles.

40. La comunidad internacional debería proporcionar mayor acceso al mercado para los bienes originarios de los países en desarrollo sin litoral, tomando en consideración los elevados costos de transporte asociados con su lejanía de los principales mercados mundiales, su falta de acceso al mar y su dependencia de un número muy limitado de productos básicos.

41. La identificación de los países con las actividades del Programa y el liderazgo nacional son cruciales para la aplicación efectiva del Programa de Acción de Almaty con vistas a desarrollar la infraestructura física y mejorar la eficacia operativa del uso de las instalaciones existentes. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían considerar la posibilidad de dar prioridad a la creación de sistemas de transporte de tránsito eficaces en sus planes de desarrollo y en sus asignaciones presupuestarias, así como en su diálogo con sus asociados para el desarrollo. A este respecto, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían establecer, cuando sea necesario, un consejo nacional de facilitación del transporte y del comercio que reúna a los principales interesados que participan en las transacciones de comercio internacional, incluidos organismos del Gobierno, proveedores de servicios, aduanas, puestos de cruce de fronteras, bancos, aseguradoras, expedidores de cargas y comerciantes, para convenir en una política nacional y en medidas operativas destinadas a establecer sistemas de tránsito eficaces.

42. Las organizaciones y los órganos del sistema de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales, regionales y subregionales pertinentes deberían proporcionar más ayuda financiera y técnica a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Es necesario que haya una asistencia concertada y bien coordinada. Las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas deberían tomar las medidas necesarias para poner en común su experiencia y sus recursos a fin de abordar mejor la cuestión. A este respecto, las medidas enunciadas en la guía para la aplicación del Programa de Acción de Almaty se deberían aplicar con el debido rigor.

43. Se invita a los países donantes y las instituciones internacionales financieras y de desarrollo a que hagan contribuciones voluntarias al fondo fiduciario establecido para facilitar la aplicación y el seguimiento de la conferencia ministerial de Almaty.