



Asamblea General

Distr. general
2 de abril de 2014
Español
Original: inglés

Comité Preparatorio Intergubernamental de la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral

Primer período de sesiones

Nueva York, 12 y 13 de junio de 2014

Tema 3 del programa provisional*

Preparativos para la Conferencia: exposiciones y presentaciones

Informe de la reunión regional preparatoria de examen para Europa y Asia

Resumen

La reunión regional preparatoria de examen para Europa y Asia de la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral, que se celebrará en Viena en noviembre de 2014, se celebró del 5 al 7 de marzo de 2013 en Vientián, en cumplimiento de lo dispuesto en las resoluciones de la Asamblea General 66/214 y 67/222. En el presente informe se proporciona una reseña detallada de la reunión y de su documento final, titulado “Vientiane Consensus”. La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, en su 69º período de sesiones, tomó nota del Consenso de Vientiane (E/ESCAP 69/1, anexo).

* A/CONF.225/PC/1.



I. Introducción

1. Los países en desarrollo sin litoral tropiezan con graves limitaciones en su desarrollo económico, debido a la falta de acceso territorial al mar, la lejanía y el aislamiento con respecto a los mercados mundiales, así como a los costos elevados del transporte. Su comercio y transporte internacionales dependen del transporte transfronterizo y de tránsito por tierra, que se ve obstaculizado por numerosas barreras físicas y no físicas. Como consecuencia, los países en desarrollo sin litoral se encuentran en una situación desfavorecida desde el punto de vista del pleno aprovechamiento del comercio para su desarrollo

2. 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, celebrada en Almaty en agosto de 2003, aprobó el Programa de Acción de Almaty con el objeto de atender las necesidades especiales y hacer frente a los desafíos que afrontan los países en desarrollo sin litoral para lograr sus objetivos de desarrollo, y estableció medidas que debían adoptar dichos países, así como los países en desarrollo de tránsito y los asociados para el desarrollo en cinco esferas prioritarias: cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito; desarrollo y mantenimiento de la infraestructura; comercio internacional y facilitación del comercio; medidas de apoyo internacional y ejecución y examen.

3. En su resolución 66/214, la Asamblea General decidió celebrar una conferencia de examen global decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty en 2014. La Asamblea también decidió que la conferencia debía estar precedida de preparativos en los planos regional y mundial, así como temáticos, que se llevarían a cabo de la forma más eficaz, mejor organizada y con la más amplia participación posible. La Asamblea designó a la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo como coordinadora en el sistema de las Naciones Unidas de los preparativos del proceso de examen, y señaló que las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, incluidas las comisiones regionales, deben, en el marco de sus respectivos mandatos, proporcionar el apoyo necesario y contribuir activamente al proceso preparatorio de examen y a la conferencia propiamente dicha.

4. En su resolución 67/1, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) pidió al Secretario General que, en colaboración con las organizaciones pertinentes, prestara la asistencia necesaria a los países en desarrollo sin litoral de la región durante el examen regional final del Programa de Acción de Almaty.

5. En este contexto, la CESPAP y la Comisión Económica para Europa (CEPE), en colaboración con la Oficina del Alto Representante y el Gobierno de la República Democrática Popular Lao, organizaron una reunión regional preparatoria para examinar el Programa de Acción de Almaty, que se celebró en Vientian del 5 al 7 de marzo de 2013. Se aprobó el Consenso de Vientiane y se pidió al Gobierno de la República Democrática Popular Lao, en su calidad de Presidencia del Grupo de los Países en Desarrollo Sin Litoral, que lo transmitiera a la CESPAP, en su 69º período de sesiones, para su aprobación como contribución regional al examen mundial.

II. Asistencia

6. A la reunión asistieron unos 120 participantes, entre los que figuraban ministros y altos funcionarios gubernamentales y otros interesados procedentes de 26 países, a saber, el Afganistán, Armenia, Australia, Azerbaiyán, Bangladesh, Bhután, Camboya, China, la Federación de Rusia, Francia, Georgia, la India, Indonesia, el Japón, Kazajstán, Kirguistán, Mongolia, Nepal, Polonia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Democrática Popular Lao, Serbia, Tailandia, Tayikistán, Turkmenistán y Viet Nam, así como representantes del sistema de las Naciones Unidas, organizaciones internacionales y regionales, asociados para el desarrollo, organizaciones de la sociedad civil y el sector privado de Europa y Asia. La reunión expresó su profundo reconocimiento al Gobierno de la República Democrática Popular Lao por acoger la conferencia de examen regional final y a la CESPAP, la CEPE y la Oficina del Alto Representante por organizar el evento.

III. Examen de los progresos y desafíos

7. Los participantes en la reunión expresaron su satisfacción de que los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito hubiesen realizado considerables avances con respecto a la ejecución del Programa de Acción de Almaty, con el apoyo de la CESPAP, la CEPE, la Oficina del Alto Representante, organizaciones internacionales y regionales pertinentes y otros asociados para el desarrollo.

8. Si bien reconocieron los avances realizados, los participantes también reconocieron la alta debilidad estructural de los países en desarrollo sin litoral en el contexto de los últimos acontecimientos mundiales. El modesto crecimiento económico conseguido en el pasado decenio se ha visto cada vez más amenazado por las sucesivas crisis de alimentos, combustible y finanzas de alcance mundial. Como resultado de ello, la mayoría de los países en desarrollo sin litoral no cumplían diversos objetivos sociales, incluidos los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Muchos de ellos se ven seriamente afectados por los desastres naturales y el cambio climático. Además, siguen estando marginados en el sistema comercial internacional.

9. Los participantes también reconocieron los desafíos nuevos y de larga data que afrontaban los países en desarrollo sin litoral con respecto a la integración en la economía mundial y la necesidad de acelerar y fortalecer el proceso de ejecución del Programa de Acción de Almaty. Se hicieron eco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible de 2012, titulada “El futuro que queremos” (resolución 66/288, anexo, de la Asamblea General) en la que se reconocieron las graves limitaciones con que tropiezan los países en desarrollo sin litoral para lograr el desarrollo sostenible. En ese contexto, se subrayó la importancia de reflejar las perspectivas de los países en desarrollo sin litoral en la formulación de los objetivos de desarrollo sostenible.

10. Los participantes observaron que, en los últimos años, los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia habían presentado considerables fluctuaciones en el crecimiento económico y los resultados de las exportaciones, debido principalmente a la crisis económica mundial y a los efectos del lento crecimiento en los países

avanzados. Pese a los notables, aunque desiguales, avances realizados desde 2003, esos países seguían marginados en el comercio mundial, con una proporción de sus exportaciones en el comercio mundial en torno al 0,8% con respecto al comercio de mercancías y del 0,5% con respecto al comercio de servicios en 2012. Así pues, se les había impedido aprovechar los beneficios de la globalización y utilizar el comercio como instrumento para alcanzar sus objetivos de desarrollo.

11. Se convino en que los países en desarrollo sin litoral necesitaban explotar el potencial de integración económica regional derivado del aumento del comercio intrarregional y la inversión extranjera directa (IED) y de la mejora de las conexiones a través de redes de transporte, de energía y de tecnología de la información y las comunicaciones (TIC). Los países en desarrollo sin litoral aún tenían que hacer pleno uso de los acuerdos comerciales preferenciales y plurilaterales regionales para aprovechar las complementariedades no solo dentro de la subregión, sino también entre las subregiones, en esferas decisivas, como la seguridad energética, el desarrollo del transporte y la facilitación del comercio, de forma que se promoviera un crecimiento más inclusivo y un desarrollo sostenible. Algunos países en desarrollo sin litoral que se encontraban en proceso de adhesión a la Organización Mundial del Comercio (OMC) también debían acelerar la adopción de medidas.

12. Se señaló que, pese a las variaciones en los resultados socioeconómicos, en los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia vivía un gran número de personas desfavorecidas. En general, el ritmo de desarrollo de esos países ha sido lento, lo que indica la necesidad urgente de adoptar medidas más eficaces de una forma más inclusiva y sostenible. Se observó que la mayoría de esos países poseía abundantes recursos naturales, minerales y humanos, y debía aprovecharlos con más eficacia para alcanzar sus objetivos de desarrollo.

13. En el sector externo, si bien los países en desarrollo sin litoral presentan una apertura comercial relativamente alta, el valor absoluto del comercio es bajo en comparación con el potencial, debido a importantes deficiencias en las infraestructuras, a obstáculos comerciales y a las insuficientes capacidades tecnológicas. Las exportaciones se caracterizan por una fuerte concentración de unos cuantos productos básicos, lo que se atribuía a una escasa capacidad productiva.

14. Los indicadores relacionados con la salud, la educación y el desarrollo social parecen indicar que la mayoría de los países ha alcanzado niveles de desarrollo relativamente altos, aunque el número total de personas desfavorecidas sigue siendo muy elevado. Se señaló que los indicadores de desarrollo permitían suponer que existían enormes posibilidades de mejorar la gestión macroeconómica, aplicar políticas más prudentes en favor de una mayor integración del comercio y la inversión extranjera directa (IED) e invertir en la mejora de las conexiones. Otra esfera que reviste importancia para los países en desarrollo sin litoral es la inversión en las aptitudes de los trabajadores, de modo que puedan tener mejor acceso a actividades bien remuneradas en la región y fuera de esta.

15. Se observó que, desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty, los países en desarrollo sin litoral y en tránsito habían hecho progresos sustanciales en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transporte. Se ha mejorado el nivel y la calidad de muchos tramos de la red asiática de carreteras en los países en

desarrollo sin litoral y sus países vecinos de tránsito, y se han construido varias conexiones que faltaban en la red transasiática de ferrocarriles.

16. Los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito han aplicado o emprendido numerosas iniciativas de facilitación del transporte, como los puestos fronterizos de una sola parada, la ventanilla única para la tramitación, la armonización de las tasas de tránsito viario y el documento de declaración de tránsito aduanero por carretera, los planes de seguros de responsabilidad civil para vehículos de motor, la reducción de cortes de carreteras, el Sistema de transportes internacionales por carretera (TIR) y un mayor uso de los sistemas electrónicos para el despacho de aduanas, lo que ha facilitado a los países en desarrollo sin litoral el uso de las carreteras y los puertos de países vecinos.

17. Los participantes en la reunión convinieron en que las esferas prioritarias, señaladas en el Programa de Acción de Almaty, podrían ofrecer valiosos ejes en torno a los cuales podrían fijarse los objetivos y las metas aún no alcanzados, teniendo presentes las políticas y estrategias nacionales de desarrollo, así como las medidas que podrían adoptar individual y conjuntamente los países en desarrollo sin litoral y sus asociados para el desarrollo. Se reconoció que los resultados previstos en cada esfera prioritaria podrían mejorarse aún más mediante auténticas asociaciones de colaboración entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y sus asociados para el desarrollo en los planos bilateral, subregional, regional y mundial, así como alianzas entre los sectores público y privado. Además, tales asociaciones debían basarse en la distribución equitativa de los beneficios derivados de medidas concretas entre los países interesados, los países en desarrollo de tránsito y sus asociados para el desarrollo.

18. Los participantes señalaron que los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia se caracterizaban por presentar importantes diferencias respecto de la composición y el destino de las exportaciones. Algunos exportan principalmente recursos naturales y la manufactura de bienes y otros servicios, mientras que otros se concentran en los productos básicos. Otra esfera que reviste importancia para los países en desarrollo sin litoral es la liberalización del acceso de sus trabajadores a las actividades productivas en otras economías dentro y fuera de la región.

19. Los participantes observaron que las políticas de los países en desarrollo sin litoral debían orientarse a estimular las inversiones productivas, creando capacidades tecnológicas y reforzando los vínculos intrasectoriales e intersectoriales y los vínculos entre diferentes empresas. Para incrementar su capacidad productiva y avanzar en la cadena de valor, los países en desarrollo sin litoral debían emprender medidas tales como el fortalecimiento de la capacidad nacional para analizar el potencial competitivo a nivel de producto y de subsector, la creación de la infraestructura de evaluación de la calidad y la conformidad necesaria para aumentar las exportaciones, la realización de actividades en sectores productivos con gran potencial de exportación, a fin de mejorar la calidad de sus productos y de su producción y cumplir las normas y reglamentos para que las empresas puedan exportar de manera satisfactoria, y el desarrollo de mecanismos de mediación en aquellos casos en que los productos de exportación se enfrenten a obstáculos técnicos.

20. Se señaló que el transporte transfronterizo y de tránsito planteaba enormes dificultades a los países en desarrollo sin litoral, debido a las deficientes infraestructuras y a numerosos obstáculos para la circulación y el cruce de fronteras. Tales barreras físicas y no físicas generaban altos costos de transporte, retrasos

excesivos en el proceso de transporte, incluido el cruce de fronteras, e incertidumbre en la gestión de los servicios logísticos y la cadena de suministro. Esos desafíos reducían seriamente la competitividad de los países en desarrollo sin litoral en los mercados mundiales y frenaban la corriente de IED. Se reconoció la necesidad de estrechar la cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y sus asociados de tránsito para facilitar el desarrollo de conexiones de infraestructura de transporte y la conectividad operacional.

IV. Problemas persistentes, nuevos e incipientes que afrontan los países en desarrollo sin litoral

21. Se observó que los países en desarrollo sin litoral seguían enfrentando varios desafíos persistentes e incipientes, lo que destacaba la necesidad tanto de una reforma de las políticas nacionales como de cambios en el entorno mundial para que este propicie un crecimiento y un desarrollo más equitativos, inclusivos y sostenidos. Los participantes señalaron los siguientes principales problemas de desarrollo que enfrentaban los países en desarrollo sin litoral para seguir avanzando:

- a) Superar las vulnerabilidades internas y externas;
- b) Crear un acceso favorable a los mercados;
- c) Promover un crecimiento inclusivo y de elevado índice de empleo, mitigar la pobreza y reducir las disparidades económicas y sociales;
- d) Aumentar la capacidad productiva y diversificar la base de las exportaciones;
- e) Establecer sistemas de tránsito eficientes, reducir los costos de las transacciones comerciales y mejorar la competitividad;
- f) Hacer frente a las consecuencias del cambio climático.

22. Si esos problemas no se resuelven adecuada y oportunamente, pueden erosionar muchos de los logros alcanzados en materia de desarrollo en el último decenio. Una de las prioridades para lograr un desarrollo equitativo, inclusivo y sostenible consiste en aumentar la resiliencia de los países en desarrollo sin litoral para resistir esos problemas persistentes, así como los que vayan surgiendo.

23. Los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia también son vulnerables a los desafíos en ciernes en relación con los desastres naturales, la seguridad alimentaria, la seguridad energética y la ordenación de los recursos hídricos. Entre los desastres naturales que amenazan a esos países se incluyen sequías, tormentas, inundaciones por desbordamiento de los lagos glaciares, temperaturas extremas y olas de frío y calor, así como movimientos de masas húmedas y secas.

24. Los participantes señalaron que los países en desarrollo sin litoral han estado adoptando medidas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático. Entre estas cabe citar la gestión integrada de los recursos hídricos, la construcción de infraestructuras para el almacenamiento de agua superficial y agua subterránea, el desarrollo de cuencas hidrográficas, la recogida del agua de lluvia, la conservación de las aguas e iniciativas comunitarias para integrar la ordenación de las tierras, incluidos los pastizales, y los recursos hídricos. Los países en desarrollo sin litoral han elaborado programas nacionales de acción como un medio de identificar las

necesidades de adaptación a mediano y largo plazo, y aplicar estrategias y programas para atenderlas. Basándose en este proceso, varios países se esfuerzan por integrar la adaptación al cambio climático en la planificación nacional. Además, los países han estado identificando las respuestas institucionales, jurídicas y de gobernanza adecuadas para la adaptación.

25. Para aumentar la resiliencia, los países en desarrollo sin litoral destacan la importancia de la sensibilización y la comprensión del modo de afrontar los riesgos y vulnerabilidades asociados con el cambio climático. A nivel regional, los países en desarrollo sin litoral deberían poner en práctica una serie de medidas y hacer uso de instrumentos normativos con vistas a: a) salvar la brecha entre la eficiencia económica y la eficiencia ecológica; b) planificar y diseñar infraestructuras ecoeficientes; c) asegurar la transferencia de tecnologías apropiadas y d) formular y aplicar estrategias de desarrollo con bajas emisiones de carbono. Se requieren medidas más concretas a este respecto para reforzar la creación de capacidad en las iniciativas intersectoriales, como el Green Bridge Partnership Programme (Programa de Asociaciones Puente Verde).

26. Los participantes hicieron hincapié en la necesidad de lograr que se produzcan nuevos cambios cualitativos en la pauta del crecimiento, de forma que los beneficios del crecimiento lleguen a todos los sectores de la sociedad. En ese contexto, era preciso fortalecer el vínculo entre crecimiento económico y reducción de la pobreza mediante la creación de mayores oportunidades de empleo decente y productivo para los pobres.

27. Se observó que el enfoque fragmentado de la facilitación del paso transfronterizo y el transporte de tránsito no había resultado del todo satisfactorio a la hora de eliminar las barreras no físicas. Aunque se habían hecho algunos progresos, estos habían sido más lentos de lo previsto, pues algunas de las iniciativas de facilitación se habían adoptado en forma relativamente aislada, dando lugar a unos resultados fragmentados. Como consecuencia, los costos de las transacciones comerciales seguían siendo elevados, lo que limitaba la capacidad de los países en desarrollo sin litoral para aprovechar eficazmente el comercio como instrumento de su desarrollo. Los marcos regionales comunes y los convenios y acuerdos existentes de las Naciones Unidas podrían servir de guía para cada uno de los problemas identificados, garantizando así que las iniciativas de facilitación de los países converjan a largo plazo.

V. El camino a seguir

Desarrollo de políticas fundamentales de transporte de tránsito

28. Los participantes subrayaron la necesidad de crear políticas de tránsito globales en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para establecer sistemas de transporte de tránsito eficientes. Señalaron que, si bien se habían hecho considerables progresos en algunos países a ese respecto, había que seguir desarrollando las políticas de tránsito fundamentales en los países que aún no lo habían hecho.

29. Se sugirió que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito examinaran los desafíos que afrontaban en el transporte de tránsito y propusieran medidas normativas para hacerles frente. Tales medidas podían consistir, por ejemplo, en

estrategias y programas de transporte, planes para realizar la transición de países sin litoral a países comunicados por tierra, la creación de corredores de transporte de tránsito, la mejora de las principales infraestructuras de transporte de tránsito, la elaboración de un marco regulatorio, el establecimiento de regímenes jurídicos internacionales, una mayor participación del sector privado, reformas para que quienes prestan servicios de transporte respondan mejor a las exigencias de los usuarios, una mayor transparencia de las normas de tránsito y circulación transfronterizas, la racionalización de los procedimientos administrativos, la simplificación de los procedimientos y controles, la promoción de la utilización de tecnología de la información y las comunicaciones y el fortalecimiento de los programas de capacitación en el sector. Además, esas políticas han de tener en cuenta los aspectos ambientales y sociales y promover el desarrollo sostenible. Los participantes señalaron que era fundamental que la CESPAP, la CEPE y la Oficina del Alto Representante prestaran apoyo a los países en desarrollo sin litoral para intercambiar políticas de tránsito de eficacia probada.

30. Los participantes reconocieron la importancia del marco estratégico regional para la facilitación del transporte internacional por carretera de la CESPAP, adoptado por la Conferencia Ministerial sobre el Transporte en su segundo período de sesiones, en marzo de 2012, como guía para la formulación de políticas nacionales de transporte de tránsito. Cuando proceda, pueden incorporarse los seis objetivos comunes y las siete modalidades que figuran en el marco a la política nacional sobre el transporte de tránsito.

Facilitar el transporte de tránsito

Mejorar la eficiencia del transporte

31. Se observó que los elevados costos del transporte constituyen un obstáculo importante para la cooperación económica y comercial entre los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia. Los países en desarrollo sin litoral, los países de tránsito y sus asociados para el desarrollo deberían preocuparse en especial por afrontar las barreras no físicas que contribuyen a los elevados costos del transporte (tarifas de carga), como por ejemplo: operaciones de transporte limitadas, retrasos excesivos, calendarios irregulares, el deficiente desempeño del sector de la logística, procedimientos de transbordo complejos, documentación y procedimientos excesivos para el transporte internacional, máxime en las fronteras, la limitada competencia, la baja productividad en la industria del transporte por carretera, la corrupción y la insuficiente seguridad.

Armonizar los regímenes jurídicos

32. El Programa de Acción de Almaty sostiene que los convenios internacionales relativos a la facilitación del transporte y del tránsito, así como los acuerdos regionales y bilaterales ratificados por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, son los principales medios de armonización, simplificación y unificación de normas y documentación. En este contexto, los participantes observaron que los acuerdos subregionales podrían desempeñar una valiosa función si fueran acordes con los convenios internacionales. También podrían servir de peldaños para la armonización internacional de las reglas y normas.

33. Los participantes promovieron la adhesión a los convenios de las Naciones Unidas, otros convenios y acuerdos internacionales pertinentes y otros instrumentos

jurídicos internacionales relacionados con la facilitación del transporte y del tránsito, así como la efectividad en su aplicación, prestando especial atención al Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras, de 1982. A ese respecto, se pidió a la CESPAP y la CEPE que prestaran apoyo técnico. Se pidió además a la CESPAP y la CEPE que intensificaran la asistencia a los países para la creación de capacidad, con inclusión de capacitación, y que aumentaran la concienciación y la comprensión del proceso y de las repercusiones de la adhesión a convenios internacionales relativos a la facilitación del transporte y del tránsito.

34. Se pidió a la CESPAP que, en cooperación con organizaciones subregionales, intensificara el apoyo técnico para facilitar el transporte internacional por carretera, prestando asistencia en la aplicación efectiva de los acuerdos de facilitación subregionales suscritos entre los Estados miembros, muchos de los cuales son países sin litoral.

35. Los participantes reconocieron la función de la red regional de expertos jurídicos y técnicos de la CESPAP para la facilitación del transporte como plataforma dirigida a aumentar la capacidad nacional de los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito para adherirse a convenios internacionales y aplicarlos, así como para formular y aplicar acuerdos subregionales y bilaterales sobre transporte.

Mejorar la infraestructura de transporte y subsanar las deficiencias en materia de infraestructura

36. Los participantes señalaron que, pese a los notables avances logrados en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transporte en la región durante el período examinado, se requerían esfuerzos ulteriores y más concertados con el fin de eliminar las restricciones en el desarrollo socioeconómico global de los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia, principalmente derivadas de la falta de acceso al mar, la lejanía y el aislamiento respecto de los mercados mundiales, así como de los costos elevados del transporte. Además, en la segunda fase del proyecto de conexiones de transporte entre Asia y Europa, finalizada recientemente, se identificaron no solo proyectos de infraestructura prioritarios, sino también las conexiones esenciales que faltaban y que debían establecerse para mejorar las conexiones y aumentar la eficiencia de los servicios de transporte entre Europa y Asia. A este respecto, los participantes tomaron nota de la importancia de una declaración conjunta sobre la promoción del transporte ferroviario entre Europa y Asia y de las actividades emprendidas para la formulación de una legislación ferroviaria unificada, firmada en Ginebra el 26 de febrero de 2013.

37. Se reconoció que, para mejorar la infraestructura de transporte, subsanar las deficiencias en materia de infraestructura y garantizar el desarrollo y la planificación coherentes de la infraestructura, los países en desarrollo sin litoral debían colaborar activamente en iniciativas de cooperación regional, como el Programa Especial de las Naciones Unidas para las Economías de Asia Central, y en marcos institucionales, como los dos acuerdos intergubernamentales existentes sobre infraestructura de transporte (la red vial en Asia y la red ferroviaria transasiática), y apoyar la aprobación del Acuerdo intergubernamental sobre los puertos secos. Más concretamente, se pidió al Afganistán, Armenia, Azerbaiyán, Bhután, Kazajstán, Kirguistán y Turkmenistán que adoptasen medidas para ratificar, aceptar, aprobar o

adherirse al Acuerdo intergubernamental sobre la red ferroviaria transasiática, y se instó a Turkmenistán a que hiciera otro tanto con respecto a la red asiática de carreteras. Se instó a los países en desarrollo sin litoral de Asia a adoptar las medidas necesarias para firmar el Acuerdo intergubernamental sobre los puertos secos, que se había previsto que lo aprobara la CESPAP en su 69º período de sesiones y quedara abierto para la firma en el segundo período de sesiones del Foro de Ministros de Transporte de Asia. Los países en desarrollo sin litoral debían establecer estructuras adecuadas de apoyo estratégico de sus asociados subregionales para el desarrollo de la infraestructura en el marco de dichas redes regionales de transporte.

38. Los participantes instaron a los asociados para el desarrollo a trabajar de consuno para hacer realidad un sistema internacional integrado de transporte intermodal y de logística en Asia, con especial atención al desarrollo y la modernización de la red asiática de carreteras, la red transasiática de ferrocarriles y los puertos secos.

39. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral tenía una baja calificación internacional en términos de calidad de la infraestructura. Se observó que era de vital importancia mejorar la calidad de la infraestructura para garantizar un transporte seguro y eficiente. Tampoco era homogéneo el nivel de infraestructura entre los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia. En el caso de las carreteras, existían importantes diferencias con respecto a las últimas mejoras y el desarrollo intrínseco. Por ejemplo, el Afganistán, Mongolia y la República Democrática Popular Lao tenían un porcentaje bajo de vías pavimentadas (menos del 30%), comparado con los países de Asia Central (más del 80%). Resultaba fundamental aprovechar las oportunidades para mejorar la infraestructura en los planos regional y subregional.

40. Se señaló que uno de los beneficios más inmediatos que supondría la mejora de la infraestructura sería una mejor integración transnacional entre las zonas fronterizas, que a menudo figuran entre las regiones más remotas y pobres de los países en cuestión. A fin de obtener mayores beneficios, las conexiones físicas entre países debían ir acompañadas de la armonización de normas, como por ejemplo los sistemas de señalización ferroviaria.

41. No obstante, se reconoció que la tarea de subsanar las deficiencias en la infraestructura de los países en desarrollo sin litoral era compleja y difícil. Además de contar con un firme compromiso político y regional, era necesario aprovechar ampliamente todas las oportunidades para el futuro desarrollo de la infraestructura en los países en desarrollo sin litoral. A este respecto, deberían continuar los esfuerzos por aumentar la capacidad interna de planificación, ejecución y puesta en marcha eficientes de proyectos de infraestructura de transporte. Los países en desarrollo sin litoral también deberían respaldar iniciativas comerciales que promuevan el uso de servicios de transporte interiores para el comercio internacional, en particular el transporte ferroviario, como alternativa competitiva al transporte marítimo y apoyar actividades dirigidas a la aparición de servicios logísticos orientados a la calidad. En ese contexto, los participantes subrayaron la importancia de movilizar recursos financieros para el desarrollo de la infraestructura e instaron a las instituciones financieras internacionales, los donantes y fuentes de financiación potenciales a que contribuyeran a atender esas necesidades.

42. Veintinueve países, entre ellos 11 países en desarrollo sin litoral, firmaron o se adhirieron al Acuerdo intergubernamental sobre la red vial en Asia, que entró en vigor 2005 y abarca más de 143.000 km de carretera en 32 países. Desde 2004, con un firme compromiso de los países participantes, se ha mejorado casi un 30% de las vías que conforman la red de carreteras de Asia a su paso por esos países (correspondiente a más de 10.000 km). La proporción de carreteras de la red vial en Asia que no cumplen con los estándares mínimos (clase III) ha disminuido del 32% al 18%. Todavía quedan por mejorar 6.796 km de carreteras de la red vial en Asia para que cumplan con las normas mínimas. Aunque no hay tramos aislados por la ausencia de vías, la baja calidad de las carreteras actúa como un elemento de disuasión para el transporte internacional, en vista del aumento de los gastos de funcionamiento de vehículos. Esta cuestión debería resolverse con carácter urgente.

43. Aparte de las redes de carretera, las conexiones ferroviarias eficaces tienen un papel fundamental que desempeñar en la mejora del acceso de los países en desarrollo sin litoral a los mercados mundiales. Para facilitar la planificación de la futura expansión, junto con la mejora y el funcionamiento de la red ferroviaria de la región, se aprobó el Acuerdo intergubernamental sobre la red ferroviaria transasiática, que apoya una conectividad regional eficiente. Con todo, el principal desafío reside en la ausencia de muchas conexiones, lo cual impide que la red funcione como sistema continuo. La CESPAP considera que dichas conexiones que faltan conforman unos 10.500 km de vías férreas (o el 9% de la red ferroviaria), para los cuales se requieren medidas urgentes.

44. En 2003, la CEPE y la CESPAP pusieron en marcha un proyecto encaminado a promover el desarrollo de enlaces de transporte entre Europa y Asia como alternativas competitivas a las vías marítimas para los intercambios comerciales entre Europa y Asia. El proyecto se ha ejecutado en dos fases. El número total de países participantes es de 27 (entre los que se cuentan 9 de los 12 países en desarrollo sin litoral de Asia). En el marco del proyecto se ha creado una base de datos del sistema de información geográfica, actualmente disponible en línea, que es una herramienta básica para el desarrollo de enlaces de transporte eficientes y seguros. La CEPE y la CESPAP deberían adoptar las medidas necesarias para garantizar un uso más intensivo de los productos del proyecto para la planificación y el desarrollo integrados de enlaces de transporte en el interior de la región.

45. Los países en desarrollo sin litoral pueden hacer un mayor uso de la red asiática de carreteras y la red transasiática de ferrocarriles mejorando las medidas de facilitación del transporte e invirtiendo en instalaciones intermodales, como por ejemplo puertos secos. Los puertos secos pueden crear sinergias conectando distintos modos de transporte; también pueden promover un desarrollo espacial equilibrado favoreciendo la industrialización en las zonas del interior. Son especialmente pertinentes para los países en desarrollo sin litoral porque desempeñan una función importante, análoga a la de los puertos marítimos, a la hora de facilitar la prestación de servicios logísticos y de transporte intermodal eficientes. Las organizaciones regionales, así como los países, deberían contraer un compromiso de alto nivel con la creación de instalaciones intermodales y puertos secos.

46. La CEPE está adoptando un enfoque de interconexión con respecto al desarrollo de la infraestructura de transporte internacional, elaborando, mejorando y promoviendo sus acuerdos de infraestructura de transporte. El objetivo de dicho

enfoque, junto con una iniciativa análoga de la CESPAP, es asegurar que ningún país de Europa o Asia quede desconectado de líneas viarias y ferroviarias de importancia internacional. No todos los países en desarrollo sin litoral miembros de la CEPE han pasado a ser partes contratantes en todos los acuerdos de infraestructura. Sin embargo, las organizaciones competentes deberían seguir examinando este asunto a fin de integrar aún más los sistemas nacionales de transporte en las redes de transporte de toda la región de la CEPE y, por ende, aumentar el nivel de interoperabilidad técnica y operacional.

47. Como se reconoce en el Programa de Acción de Almaty, la tecnología de la información y las comunicaciones puede desempeñar un papel decisivo en la aceleración del desarrollo. A pesar de los recientes avances logrados con respecto a la penetración de la TIC, los países en desarrollo sin litoral de Asia van por detrás del resto de la región en materia de acceso a Internet de banda ancha, aun cuando esta tecnología puede desempeñar un papel decisivo a la hora de estimular la competitividad empresarial y de facilitar el comercio internacional. Debido a los avances muy rápidos producidos en el sector de la TIC, los países en desarrollo sin litoral han tenido graves problemas para mantenerse a la altura del despliegue de la infraestructura necesaria y de la evolución concomitante de los marcos normativos. Además, los costos de banda ancha, como porcentaje del ingreso nacional bruto, son aproximadamente diez veces superiores en los países en desarrollo sin litoral de Asia que en el resto de la región de la CESPAP. Como consecuencia, los beneficios del desarrollo económico y social del servicio de Internet de banda ancha siguen siendo difíciles de alcanzar para la mayoría de esos países. La situación se agrava aún más para los países en desarrollo sin litoral por la fuerte dependencia de la infraestructura fija de transmisión de banda ancha en la región de cables de fibra óptica submarinos para poder conectarse a la red mundial de Internet.

48. Los participantes pidieron que se adoptaran nuevas medidas encaminadas a desplegar una gran autopista terrestre de la información para fomentar el acceso y la asequibilidad en relación con los servicios de Internet de banda ancha fija. Tomaron nota con interés de las múltiples iniciativas regionales en ese sentido que, sin duda, contribuirían a mejorar la conexiones en algunos países en desarrollo sin litoral de la región, concretamente el proyecto de la Gran Autopista Euroasiática de la Información entre Asia Central y Europa, la red de la Gran Autopista de la Información de la Subregión del Gran Mekong y la iniciativa sobre la autopista de la información de la Cooperación Económica Subregional de Asia Meridional. También apoyaron los esfuerzos de la secretaría de la CESPAP y la Unión Internacional de Telecomunicaciones por definir conjuntamente las redes de transmisión existentes con vistas a identificar los obstáculos y las conexiones que faltan en la infraestructura de conectividad electrónica.

49. Observando que entre el 70% y el 90% de los costos que supone crear una red terrestre de fibra óptica están relacionados con la excavación e instalación de conductos a través de los cuales se tienden los cables, los participantes señalaron el gran potencial que ofrece la convergencia de la infraestructura de conectividad de la TIC con las redes de infraestructura de transporte y energía. Una posibilidad consistía en tender cables terrestres en el momento del desarrollo y mantenimiento de la red asiática de carreteras y la red transasiática de ferrocarriles.

50. Los participantes tomaron nota de las recomendaciones formuladas en el evento paralelo organizado por la Unión Internacional de Transportes por Carretera.

Facilitar el proceso de cruce de fronteras

51. Se señaló que, durante el tránsito, las demoras más llamativas se producían en la interconexión principal o los puntos de transbordo, a saber, aquellos entre el transporte marítimo y terrestre, entre las redes ferroviarias contiguas y a ambos lados de las fronteras nacionales. La insuficiente capacidad de los principales puntos de transbordo para manipular la carga transportada por ferrocarril o carretera puede causar importantes demoras. El lento intercambio de material rodante entre las redes ferroviarias no solo detiene las mercancías en tránsito, sino que también da lugar a una utilización deficiente del material ferroviario, reduciendo así sus ingresos.

52. Los procedimientos de cruce fronterizo imponen restricciones especialmente severas al tránsito por carretera. Las demoras en el cruce de fronteras obedecen, en gran medida, a unas infraestructuras físicas inadecuadas y a la falta de coordinación entre diversos funcionarios que trabajan en un determinado lado de la frontera y entre ellos y sus homólogos en el otro lado de la frontera. Además, los trámites y procedimientos complejos constituyen grandes obstáculos para un transporte de tránsito eficiente. Los países deben prestar suficiente atención a esas cuestiones, con el apoyo de sus asociados regionales y subregionales.

53. Los participantes señalaron que se han creado varios instrumentos de facilitación del tránsito y el transporte, como son la metodología sobre la relación tiempo/costo-distancia de la CESPAP, el modelo de transporte transfronterizo en condiciones de seguridad, el modelo de transporte transfronterizo eficiente y el modelo de gestión integrada del cruce de fronteras, así como el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR, con el fin de ayudar a detectar y superar las barreras no físicas para el transporte transfronterizo y el transporte de tránsito. La guía práctica titulada *Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective*, publicada por la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa y la CEPE, ofrece una oportunidad única para que los países de las regiones de la CESPAP y la CEPE y fuera de estas formulen políticas fronterizas y aduaneras que aumenten la seguridad y faciliten con más eficiencia el comercio y el transporte internacionales. Los países en desarrollo sin litoral y sus países vecinos de tránsito pueden servirse de los instrumentos de facilitación para aumentar la seguridad y eficiencia del tránsito. Los países en desarrollo sin litoral y sus asociados para el desarrollo podrían intensificar sus esfuerzos para seguir aplicando los instrumentos de facilitación del tránsito y el transporte. Los participantes instaron a la CESPAP y la CEPE a que continuaran promoviendo esos procesos e instaron a las instituciones a que fortalecieran la aplicación de la tecnología de la información y las comunicaciones.

54. En relación con los países en desarrollo sin litoral de Asia Central, el Grupo de Trabajo del Proyecto sobre Transporte y Cruce de Fronteras del Programa Especial de las Naciones Unidas para las Economías de Asia Central ha venido prestando un valioso apoyo para el desarrollo y la facilitación de la infraestructura de transporte desde que se puso en marcha en 1998. La CESPAP y la CEPE deberían seguir reforzando este proceso para que el grupo de trabajo pueda convertirse en una plataforma efectiva de cooperación entre países. Es necesario reforzar aún más ese mecanismo de cooperación de forma que pueda crear una plataforma para la planificación coordinada y racional de la infraestructura regional y las medidas de facilitación.

55. Los participantes propusieron intensificar los esfuerzos por mejorar la infraestructura y la coordinación y cooperación interinstitucionales en los cruces de frontera, así como por instrumentar la gestión integrada del cruce de fronteras, la inspección en una parada única, el despacho de ventanilla única, tecnologías de inspección no intrusivas y la aplicación de técnicas de gestión de riesgos.

56. Se señaló que la región había preparado algunas iniciativas de facilitación del tránsito que habían funcionado, como por ejemplo los puestos fronterizos de una sola parada, los puertos secos y el uso del Sistema TIR y sus aplicaciones de tecnología de la información para el despacho de aduanas. Los participantes destacaron que los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito de la región, con el apoyo de sus asociados para el desarrollo, deberían estudiar la posibilidad de ampliar o reproducir tales iniciativas. Además, pidieron a la CEPE, la CESPAP y la Oficina del Alto Representante que apoyaran la creación de mecanismos multinacionales eficaces para un amplio intercambio de mejores prácticas relacionadas con experiencias adquiridas en materia de políticas, datos estratégicos y otros recursos con vistas a mejorar las políticas de tránsito.

Desarrollar la capacidad productiva y diversificar la base de las exportaciones

57. Se señaló que muchos de los países en desarrollo sin litoral de la región dependían de los productos básicos, y un importante número de ellos dependía principalmente de la exportación de minerales, petróleo y productos agrícolas, que a menudo tenían poco valor añadido. Esto ha hecho que esos países sean muy vulnerables a las perturbaciones comerciales externas, debido a la volatilidad de los precios de los productos básicos. Los participantes pidieron que se adoptaran medidas y se realizasen actividades concertadas para apoyar las iniciativas de los países en desarrollo sin litoral encaminadas a reducir la dependencia de los productos básicos, en particular mediante la diversificación de su base de exportaciones y la mejora del procesamiento de los productos básicos para añadirles valor. Los participantes pidieron a los asociados para el desarrollo que intensificaran sus actividades de apoyo a los países en desarrollo sin litoral en la diversificación de sus exportaciones por conducto de, entre otras cosas, la transferencia de tecnologías pertinentes en condiciones mutuamente convenidas, el apoyo al desarrollo y al fortalecimiento de su capacidad productiva y la creación de capacidad para la elaboración de políticas pertinentes.

58. Los participantes insistieron en que, a fin de mitigar las repercusiones adversas que tiene en el desarrollo la falta de litoral, se necesitaban políticas globales, coherentes y coordinadas en todos los niveles en las esferas de la inversión, la infraestructura (producción, transporte, TIC y energía), la logística (transporte y facilitación del comercio) y la tecnología para apoyar las iniciativas de los países en desarrollo sin litoral encaminadas a desarrollar la capacidad productiva local y diversificar productos y mercados para aumentar la competitividad y la rentabilidad, además de reducir al mismo tiempo la vulnerabilidad a las perturbaciones externas. A este respecto, los participantes pidieron el apoyo de la comunidad internacional.

Aprovechar las remesas

59. Se observó que, para algunos de los países en desarrollo sin litoral, las remesas se habían convertido en un recurso cada vez más importante para el desarrollo. Esos recursos estaban contribuyendo a la mitigación de la

pobreza, la generación de empleos y la adquisición de competencias. En muchos casos, los trabajadores migratorios que regresaban invertían en nuevas empresas y contribuían de ese modo al desarrollo de la capacidad productiva, incluido en el sector servicios. Los participantes reconocieron que los gobiernos de los países desde los que se envían remesas podrían adoptar un enfoque más sistémico para mejorar las competencias de los trabajadores migratorios, reducir los costos de las transacciones para los migrantes y reforzar los vínculos con sus comunidades en el exterior, a fin de atraer sus competencias e inversiones al país. Asimismo, se indicó que los países receptores podrían hacer más para ofrecer un entorno laboral seguro a los trabajadores migrantes y para facilitar la transferencia eficaz de remesas.

Promover el turismo

60. Observando que el turismo internacional se estaba convirtiendo en una parte cada vez más importante del comercio mundial, los participantes pidieron que se incrementase la inversión en ese sector. Con respecto a los países en desarrollo sin litoral, el turismo podría generar valiosos flujos de divisas y vínculos intersectoriales positivos, los cuales podrían promover el crecimiento en otros sectores y tener efectos secundarios positivos y multiplicadores más fuertes que en la mayoría de los sectores económicos. Desde la perspectiva de los países en desarrollo sin litoral, tal vez se requieran intervenciones para propiciar unos resultados más equilibrados en materia de equidad de género y social en relación con el turismo, y habría que velar en mayor medida por que se logre la sostenibilidad ambiental. Se hizo hincapié en la promoción del turismo sostenible, en particular el ecoturismo y el turismo de montaña, para la generación de empleos y la mitigación de la pobreza en los países en desarrollo sin litoral.

Promover la capacidad comercial y mejorar la facilitación del comercio

61. Se observó que los costos comerciales en los países en desarrollo sin litoral continuaban siendo extremadamente altos, por lo general entre cuatro y siete veces más altos que en la mayoría de otros países en desarrollo de ingresos medianos de Asia.

62. Los participantes recomendaron que los países en desarrollo sin litoral adoptaran las siguientes medidas para facilitar aún más el comercio:

a) Dada la probabilidad de que la adhesión a la OMC ofrezca un acceso no discriminatorio al mercado y produzca otros beneficios de un marco multilateral para el comercio, los países en desarrollo sin litoral que soliciten la adhesión deberían contar con el apoyo de sus asociados comerciales, y las condiciones de adhesión no deberían ser gravosas, y deberían obtener la asistencia técnica y el apoyo para la creación de capacidad de la comunidad internacional en sus esfuerzos de adhesión y en el cumplimiento de sus compromisos;

b) Deberían participar activamente en la aplicación de la resolución 68/3 de la CESPAP, relativa a la cuestión de hacer posible el comercio sin papel, junto con otras medidas de facilitación del comercio, con el fin de seguir reduciendo los costos de las transacciones comerciales y aumentar la eficiencia de las cadenas de suministro procedentes de países en desarrollo sin litoral o con destino a dichos países;

c) Deberían utilizar plenamente los instrumentos de facilitación del comercio creados por organizaciones internacionales para aumentar la capacidad de los interesados pertinentes; a este respecto, se les alienta a aprovechar las guías elaboradas por la Red de Expertos de las Naciones Unidas para el Comercio sin Papel en Asia y el Pacífico sobre, entre otras cosas, el análisis de los procesos empresariales, la adaptación de documentos, la armonización y el modelado de datos y la ventanilla única;

d) Deberían asegurarse de que las medidas de facilitación del comercio sean coherentes con los acuerdos, mecanismos y compromisos internacionales y regionales actuales y se basen en las convenciones y normas internacionales existentes, como por ejemplo las publicadas por el Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas o apoyadas por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional o la Organización Mundial de Aduanas;

e) Deberían crear mecanismos para hacer un seguimiento más exacto de sus progresos en materia de facilitación del comercio y priorizar con mayor eficacia la aplicación de medidas de facilitación del comercio.

Hacer frente a las barreras no arancelarias

63. Los participantes instaron a los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia a que colaborasen en las reformas relacionadas con el comercio sobre la base de un análisis de las barreras no arancelarias, así como de otras barreras comerciales y medidas relacionadas con el comercio. Expresaron su inquietud de que las actividades a escala mundial dirigidas a hacer frente a las barreras no arancelarias afectarían cada vez más, tanto directa como indirectamente, a la capacidad de exportación y la competitividad de los países en desarrollo sin litoral, así como a su acceso al mercado y su incorporación al comercio mundial. Instaron a la CESPAP y la CEPE a que, en cooperación con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y otras organizaciones regionales e internacionales competentes, proporcionaran a los países en desarrollo sin litoral asistencia técnica, en materia de investigación y de otra índole en el proceso de adhesión a la OMC y prepararan reformas relacionadas con el comercio para promover los procesos de integración del comercio y las inversiones con el fin de reforzar la cooperación regional y mundial.

Financiación y alianzas público-privadas

64. Se señaló que la financiación constituía un desafío evidente en vista de la cantidad considerable de recursos que se necesitarían para ampliar y mantener la infraestructura de transporte de los países en desarrollo sin litoral. Para hacer frente a ese desafío, los participantes destacaron que podría ser necesario idear soluciones de financiación innovadoras para complementar las inversiones públicas en esa esfera. Una solución innovadora de financiación podría consistir en ampliar las oportunidades de alianza público-privada en los países en desarrollo sin litoral, mejorando su preparación para adoptar tales sistemas y creando un entorno propicio con respecto a la formulación de políticas, la reforma regulatoria y las disposiciones administrativas. Los donantes y las instituciones financieras internacionales podrían, asimismo, considerar la posibilidad de establecer mecanismos nacionales o subregionales innovadores de financiación que puedan ayudar a los países en

desarrollo sin litoral a cubrir los déficits de financiación en la infraestructura inmaterial y material de transporte y atraer más financiación para efectuar las inversiones necesarias, por ejemplo, reforzando las oportunidades de alianza público-privada mediante el uso de donaciones con el fin de obtener préstamos de las instituciones financieras internacionales.

65. Los participantes instaron a los países a racionalizar los mecanismos para mantener las infraestructuras existentes. A fin de asegurar una financiación suficiente para el mantenimiento de carreteras, los países podrían establecer fondos viarios específicos con ingresos recaudados de fuentes tales como los gravámenes sobre los bienes de consumo, fundamentalmente el combustible, los peajes, las cuotas de las licencias anuales de vehículos, las cuotas suplementarias para los vehículos pesados y las multas por sobrecarga. Varios países en desarrollo sin litoral han creado fondos viarios como medio eficaz de movilizar fondos para el mantenimiento de las carreteras. Se alienta a otros, como Nepal y la República Democrática Popular Lao, a que sigan esas mejores prácticas establecidas. En general, es fundamental adoptar las mejores prácticas regionales en materia de desarrollo y mantenimiento de la infraestructura para mantener el valor de los bienes existentes y reducir las necesidades de financiación futuras. A nivel regional, es necesario fomentar las sinergias entre los países, las instituciones financieras internacionales y otras partes interesadas, incluido el sector privado, a fin de examinar las oportunidades de financiación de proyectos de infraestructura prioritarios a lo largo de las rutas de la red asiática de carreteras y la red transasiática de ferrocarriles y promover la creación de alianzas público-privadas en los países en desarrollo sin litoral. También se requieren esfuerzos para identificar las prioridades y previsiones de inversión, así como los distintos enfoques de financiación de proyectos, e intercambiar experiencias relacionadas con la financiación, el desarrollo y la gestión de las principales autopistas. Los participantes señalaron que se podría recurrir a la cooperación Sur-Sur para desarrollar la infraestructura.

Intensificar la cooperación e integración regionales

66. Además de las iniciativas multilaterales, los participantes subrayaron la necesidad de adoptar medidas encaminadas a intensificar la cooperación e integración regionales, por ejemplo, mediante acuerdos de libre comercio. Señalaron que uno de los elementos decisivos para superar la marginación de los países en desarrollo sin litoral de Asia era el fomento de su participación activa en acuerdos y marcos regionales y la concesión de un trato especial y diferenciado para aumentar al máximo los beneficios para el desarrollo.

67. Se subrayó que, si bien era cierto que el fortalecimiento de los vínculos entre inversiones y comercio resultaba fundamental para intensificar la cooperación e integración regionales, dichos vínculos también propiciaban la mejora de la capacidad de oferta para la exportación de los distintos países con el establecimiento de empresas conjuntas generadoras de comercio, lo cual, a su vez, propiciaba un mayor crecimiento y una mayor creación de empleo. Del mismo modo, los acuerdos de libre comercio podrían estimular las corrientes de inversión en términos de reestructuración regional con fines de mejora de la eficiencia. Además, si las prioridades en materia de políticas se centran en la creación de redes de producción a través de la integración vertical y la especialización horizontal, propiciadas por corrientes de inversión transnacionales dirigidas a reforzar los vínculos entre

inversiones y comercio, podrían obtenerse importantes beneficios en términos de mayores intercambios comerciales y corrientes de inversión intrarregionales. Era preciso formular normas de origen que favorezcan el desarrollo y propicien el aumento de los intercambios comerciales, promoviendo el enfoque regional de acumulación.

Ampliar las iniciativas regionales y subregionales

68. Los participantes acordaron la necesidad de que los países en desarrollo sin litoral adoptaran un nuevo paradigma de desarrollo, con el objetivo estratégico de lograr una mayor integración a nivel regional (con inclusión de la conectividad urbana y rural) para generar un crecimiento rápido que sea inclusivo y sostenible. Ello exige llevar a cabo actividades concertadas que tengan por objeto formular un marco más amplio en favor de la integración económica a nivel regional, asegurar que los países en desarrollo sin litoral obtengan beneficios económicos y sociales equitativos, crear redes de transporte, energía y comunicación regionales y mejorar la facilitación del comercio y el transporte, así como reforzar la conectividad de la TIC.

69. Se hizo hincapié en dos importantes aspectos de las cinco esferas prioritarias del Programa de Acción de Almaty, a saber: a) las medidas de estímulo que contribuirían a aumentar las inversiones en esferas prioritarias, máxime en relación con el desarrollo y mantenimiento de una infraestructura del sistema de transporte de tránsito eficiente en países en desarrollo sin litoral y de tránsito, la cual, a su vez, resultaba necesario para acelerar el crecimiento y modificar la pauta para proporcionar más beneficios a las regiones pobres y desfavorecidas; b) el aumento de la capacidad para aprovechar las concesiones comerciales, que se veía limitada por dificultades relacionadas con la infraestructura y otras limitaciones de capacidad.

70. También se acordó que se ampliaran y fortaleciesen los actuales marcos de cooperación regional para que los países pudieran hacer frente a los problemas de forma colectiva. En este contexto, los participantes señalaron que sería fundamental aumentar la cooperación para el desarrollo, tanto entre las regiones de la CESPAP y la CEPE como entre estas, con miras a desarrollar mercados regionales y la capacidad productiva nacional. Las esferas cubiertas podrían incluir prioridades tales como el desarrollo de nuevos mercados, la transferencia de tecnología, la atracción de IED y el desarrollo del transporte de tránsito. A lo largo de los años, la CESPAP y la CEPE han ofrecido plataformas útiles que han contribuido a estrechar la cooperación entre los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia, y a dotarla de mayor eficacia. Este es un buen momento para que los países en desarrollo sin litoral utilicen esas plataformas de forma más eficaz a fin de aumentar su integración en el sistema mundial de producción, transporte y comercio, con el objetivo de acelerar el desarrollo, mejorar el bienestar y reducir los riesgos y las vulnerabilidades.

Apoyo internacional

71. Se exhortó a la comunidad internacional a que facilitara la adhesión de los países en desarrollo sin litoral a la OMC, ya que solo cuatro de ellos habían concluido el proceso de adhesión desde que se aprobó el Programa de Acción de Almaty. Los participantes exhortaron a aquellos que aún no se habían convertido en

miembros de la OMC a que intensificaran la colaboración con sus asociados comerciales para concluir el proceso de adhesión, y abogaron por que todos los productos de exportación procedentes de países en desarrollo sin litoral tuvieran un acceso a los mercados libre de derechos y de contingentes en los países desarrollados que son miembros de la OMC.

72. Los participantes opinaban que, habida cuenta de las serias desventajas estructurales de los países en desarrollo sin litoral, los recursos externos, como por ejemplo la asistencia oficial para el desarrollo (AOD), desempeñarían una función clave a la hora de apoyar el desarrollo económico y el progreso social. Dichos países necesitaban recursos externos para crear su infraestructura económica y social, y en particular para invertir en servicios básicos, como el agua, el saneamiento, la energía, el transporte, la vivienda, la salud y la educación. Tales recursos podrían complementar los esfuerzos nacionales de los países en desarrollo sin litoral dirigidos a ampliar y diversificar su capacidad productiva, promover la IED y el comercio, adaptar las innovaciones tecnológicas, fomentar la igualdad de género, garantizar la seguridad alimentaria y reducir la pobreza económica.

73. A este respecto, se sugirió que los países en desarrollo sin litoral debían mejorar sus instituciones y estructuras de gobernanza a fin de aumentar la eficacia de la AOD en el apoyo a sus esfuerzos por responder a sus necesidades particulares. Se pidió a los donantes que incrementaran el nivel de recursos financieros y asistencia técnica proporcionados a los países en desarrollo sin litoral.

74. Los participantes destacaron la importancia de la prestación de “ayuda para el comercio” a los países en desarrollo sin litoral en pro del desarrollo de la capacidad para formular políticas comerciales, la participación en negociaciones comerciales y la aplicación de medidas de facilitación del comercio, el desarrollo de infraestructura relacionada con el comercio y la diversificación de los productos de exportación, así como el fortalecimiento de las capacidades productivas con miras a aumentar la competitividad de los productos de esos países en los mercados de exportación. A este respecto, los participantes alentaron a los asociados para el desarrollo a continuar e incrementar su apoyo a la iniciativa “ayuda para el comercio”, teniendo debidamente en cuenta las necesidades y exigencias especiales de los países en desarrollo sin litoral.

75. Se hizo hincapié en el importante papel de la IED a la hora de impulsar las posibilidades comerciales y el crecimiento económico de los países en desarrollo sin litoral, y se destacó la función de apoyo de la IED en la creación de infraestructura para el transporte, las telecomunicaciones y los servicios básicos. Los participantes consideraban que era necesario promover y mantener un entorno empresarial propicio para la IED, de conformidad con la legislación y las necesidades de desarrollo nacionales.

76. Los participantes reconocieron la función de apoyo del sistema de las Naciones Unidas, así como de las organizaciones regionales, subregionales y otras organizaciones internacionales, en la prestación de apoyo técnico, financiero y para la creación de capacidad a los países en desarrollo sin litoral con el objeto de aumentar su participación en el comercio internacional y ayudarles a alcanzar los objetivos de desarrollo convenidos internacionalmente, incluidos los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Se invitó a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, así como a las comisiones regionales, otras organizaciones internacionales y bancos regionales de desarrollo, a que fortalecieran, en el contexto de sus

respectivos mandatos, las iniciativas de los países en desarrollo sin litoral para superar los obstáculos estructurales y beneficiarse del sistema internacional de comercio e inversiones.

77. Los participantes señalaron la función fundamental de la Oficina del Alto Representante a la hora de promover que se dé prioridad a los problemas de los países en desarrollo sin litoral en la agenda mundial de cooperación para el desarrollo, y crear conciencia al respecto, y de movilizar apoyos y recursos a nivel internacional en favor de esos países para ayudarles a superar su vulnerabilidad, aumentar su capacidad de resistencia y encarrilarse en una vía de desarrollo económico, social y ambiental sostenido y sostenible. Exhortaron a la Oficina del Alto Representante a que siguiera prestando asistencia a los países en desarrollo sin litoral mediante una mayor promoción y movilización del apoyo internacional y de todo el sistema de las Naciones Unidas.

78. Los participantes instaron a los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia a que ratificaran o se adhirieran lo antes posible al Acuerdo Multilateral sobre la Creación del Grupo Internacional de Estudios para los Países en Desarrollo Sin Litoral, de 2010, a fin de que el grupo de estudios, que se estableció en Ulaanbaatar en 2009, empezara a funcionar plenamente. Los países en desarrollo sin litoral observaron con satisfacción el establecimiento de la secretaría provisional del grupo de estudios como un paso importante hacia su plena puesta en marcha. Reconociendo su posible función en la prestación de apoyo técnico y para la creación de capacidad a los países miembros, los participantes estimaron conveniente que el grupo de estudios colaborase con redes existentes y las iniciativas de las comisiones regionales.

Agenda para el desarrollo después de 2015

79. En opinión de los participantes, los Objetivos de Desarrollo del Milenio constituían un poderoso instrumento para consolidar los esfuerzos nacionales, regionales y mundiales en torno a unos objetivos de desarrollo claros, concisos y cuantificables para los distintos países así como la comunidad mundial. En los países en desarrollo sin litoral de Europa y Asia, los progresos hacia el logro de los Objetivos no solo han variado considerablemente entre los distintos objetivos e indicadores, sino que la distribución de su consecución ha sido desigual entre las distintas regiones, subregiones, países y diferentes grupos de población en una nación. Los participantes manifestaron su firme deseo de consolidar los Objetivos, ocupándose explícitamente de las desigualdades y disparidades, de la agenda para el desarrollo después de 2015. También se acordó que, para alcanzar los objetivos establecidos, era necesario subsanar explícitamente varias lagunas críticas en la agenda para después de 2015, a saber: un vacío normativo, una deficiencia en materia de estrategia, una insuficiencia de crecimiento, un déficit de recursos y un desfase en la aplicación. Los países en desarrollo sin litoral debían fijarse como objetivos, entendidos como desafíos del desarrollo, la mitigación del cambio climático y la reducción de la vulnerabilidad ambiental.

80. Los participantes destacaron que era de vital importancia trabajar en pro del bienestar y la felicidad mediante el crecimiento económico para cumplir cualesquiera objetivos para el desarrollo después de 2015, pero que el crecimiento ha de ser inclusivo y sostenible y ha de resolver las desigualdades y disparidades. Reconocieron que, en ocasiones, el crecimiento en los países en desarrollo sin litoral

de Europa y Asia había llevado aparejada la degradación ambiental, y por ende era preciso promover políticas económicas respetuosas con el medio ambiente. Era necesario prestar una atención renovada a otras varias esferas, como la lucha contra la pobreza y el hambre, la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de las mujeres, los resultados relacionados con la salud (incluidos aquellos en relación con las enfermedades no transmisibles), los objetivos educativos, con especial atención a los aspectos de calidad, el empleo decente y productivo, así como la dinámica demográfica, incluida la urbanización. Entre otras esferas que merecían una atención prioritaria figuraban el desarrollo de la capacidad productiva, la protección social, la ordenación de los recursos hídricos, la seguridad alimentaria y nutricional, la seguridad energética, el transporte sostenible, la preparación para los desastres naturales y el cambio climático, y la respuesta a estos fenómenos, la paz y la seguridad, los derechos humanos, el desarrollo de la capacidad institucional a todos los niveles, una mayor coherencia de las políticas y un cambio sistémico, un marco de rendición de cuentas bien definido, la gobernanza a todos los niveles, con inclusión de la cooperación y alianzas mundiales para el desarrollo, y un reparto más equitativo de las responsabilidades entre los gobiernos nacionales y la comunidad internacional. También se destacó la importancia de la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular. Reconociendo que la cooperación para el desarrollo había adquirido un carácter pluridimensional, los participantes pusieron de relieve el mayor papel que desempeñan las diferentes partes interesadas, como las organizaciones de la sociedad civil, el sector privado, las organizaciones filantrópicas, los medios de comunicación y los centros de excelencia, en la aplicación de la agenda para el desarrollo después de 2015.
