



Asamblea General

Distr. general
1 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 África

Resumen

La reunión regional preparatoria de examen para África se celebró en Addis Abeba, del 16 al 18 de julio de 2013, como parte del proceso preparatorio de la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral que tendrá lugar en Austria en noviembre de 2014, de conformidad con las resoluciones de la Asamblea General [66/214](#) de diciembre de 2011 y [67/222](#) de 21 de diciembre de 2012. En el presente informe se reseñan dicha reunión y sus resultados. El informe de la Reunión Regional de Examen para África se presentó durante el tercer período de sesiones de la Conferencia de Ministros Africanos de Transporte, celebrada en Malabo (Guinea Ecuatorial) del 7 al 11 de abril de 2014. El informe fue aprobado en dicha reunión.

* [A/CONF.225/PC/1](#).



I. Introducción

1. La ausencia de acceso directo al mar desde su territorio y la lejanía y el aislamiento respecto de los principales mercados internacionales genera en los países en desarrollo sin litoral una gran dependencia de los países de tránsito para el comercio marítimo. La obligación de lidiar con pasos fronterizos adicionales y de recorrer una gran distancia para acceder a los principales mercados, unida a unos procedimientos de tránsito engorrosos y unas infraestructuras inadecuadas, incrementa de forma considerable los gastos totales de transporte y de otras operaciones comerciales, lo que reduce la ventaja competitiva de los países en desarrollo sin litoral, así como su crecimiento económico y, por consiguiente, su capacidad para promover el desarrollo social y la sostenibilidad ambiental..

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 (Kazajstán) en 2003, aprobó el Programa de Acción de Almaty con el objetivo de abordar las necesidades y desafíos específicos en el ámbito del desarrollo a los que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral, concretamente en cinco esferas prioritarias: cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, comercio internacional y facilitación del comercio, medidas internacionales de apoyo y aplicación y examen. En su resolución [66/214](#), la Asamblea General decidió celebrar en 2014 la Conferencia para el Examen Exhaustivo Decenal de la Ejecución del Programa de Almaty, anteriormente a la cual se efectuarían una serie de preparativos en los planos regional y mundial, así como temático.

3. En este contexto, la Comisión Económica para África (CEPA) y la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo organizaron de manera conjunta la Reunión de Examen de la Región Africana sobre la Ejecución del Programa de Acción de Almaty, que tuvo lugar en el Centro de Conferencias de las Naciones Unidas de Addis Abeba del 16 al 18 de julio de 2013.

4. Los objetivos de dicha reunión regional de examen fueron los siguientes: a) examinar la ejecución del Programa de Acción de Almaty en África, con vistas a identificar los principales logros y obstáculos, así como nuevas oportunidades y desafíos; b) examinar el desarrollo económico general de los países sin litoral de África, especialmente en la esfera del comercio; c) evaluar los progresos realizados en el establecimiento de sistemas de transporte de tránsito eficientes en el continente y d) plantear medidas de política general adecuadas y recomendaciones orientadas a la acción para mantener los logros obtenidos hasta ese momento en relación con la superación de las dificultades específicas de los países en desarrollo sin litoral.

II. Asistencia

5. A la reunión asistieron participantes de los siguientes países sin litoral y de tránsito: Angola, Benin, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chad, Côte d'Ivoire, Djibouti, Eritrea, Etiopía, Lesotho, Malawi, Malí, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Unida de Tanzania, Rwanda, Senegal, Sudán del Sur, Swazilandia, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

6. Entre los asistentes, hubo representantes de la Comisión de la Unión Africana y de las siguientes comunidades económicas regionales, organizaciones de corredores de tránsito e instituciones de transporte: la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo (SADC), la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD), la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO), el Consejo de Cargadores de Burkina Faso, el Consejo de Cargadores de Nigeria, la Organización del Corredor de Abidján-Lagos, la Organización del Corredor de Dar es Salaam, la Organización del Corredor de Maputo, la Secretaría del Corredor Trans-Kalahari, la Organización del Corredor de África Central, la Comisión Internacional de la Cuenca del Congo, el Ubangi y el Sangha, Federation of East African Freight Forwarders Associations, Federation of East and Southern African Road Transport Associations, Cameroon Road Safety Foundation, la Academia Regional de Ciencias y Tecnologías Marítimas y la Asociación de Gestión de Puertos de África Oriental y Meridional.

7. A la reunión asistieron asimismo representantes de las cámaras de comercio de los siguientes países: Burkina Faso, Etiopía, Kenya, Togo, Uganda y Zimbabwe. Además, acudieron al acto otros representantes del sector privado, entre ellos, los de las organizaciones Tri-African Advisory Services, African Business Roundtable y PAX AFRICA.

8. La reunión contó con la participación de la Presidencia de la Oficina de Coordinación Mundial del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral, así como de los siguientes organismos y organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y asociados para el desarrollo: la CEPA, la FAO, la ONUDI, la UNCTAD, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y la Unión Internacional de Transportes por Carretera.

III. Acta del desarrollo de la reunión

Sesión de apertura

9. Las declaraciones introductorias corrieron a cargo de los siguientes participantes: el Sr. Anthony Mothae Maruping, Comisionado para Asuntos Económicos de la Unión Africana; el Sr. Gyan Chandra Acharya, Secretario General Adjunto de las Naciones Unidas y Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo; el Sr. Saleumxay Kommasith, Representante Permanente de la República Democrática Popular Lao ante las Naciones Unidas y Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral; el Sr. Ahmed Shide, Ministro de Estado de Finanzas y Desarrollo Económico de Etiopía, y el Sr. Carlos Lopes, Secretario General Adjunto de las Naciones Unidas y Secretario Ejecutivo de la CEPA.

10. En su declaración introductoria, el Sr. Maruping reiteró el compromiso de la Comisión de la Unión Africana de trabajar con otros asociados en favor de la aplicación del Programa de Acción de Almaty, dado que 16 de los países en desarrollo sin litoral, cifra que constituía de hecho la mayoría de estos a nivel mundial, se situaban en África. Las condiciones geográficas de los países en desarrollo sin litoral planteaban indudablemente una serie de desafíos específicos en relación con sus esfuerzos de integración en el sistema de comercio mundial. El orador hizo notar que el abordaje de dichos desafíos contribuiría a mejorar el comercio intraafricano. Asimismo, recalcó la importancia de mantener una estrecha colaboración entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito. La colaboración con los asociados para el desarrollo, a través de iniciativas como la Iniciativa de Ayuda para el Comercio, también era necesaria para consolidar la integración de dichos países en el sistema comercial multilateral. Además, el Comisionado de la Unión Africana destacó el papel fundamental del sector privado en la promoción del comercio como motor del crecimiento. A tal efecto, los gobiernos africanos debían crear las condiciones necesarias para el desarrollo del sector privado, a través de la adopción de enfoques de desarrollo innovadores, como el establecimiento de alianzas público-privadas, entre otras medidas.

11. En su declaración, el Sr. Acharya dijo que la reunión regional de examen contribuiría a avanzar en los preparativos de la Conferencia Mundial para el Examen Exhaustivo Decenal de la Ejecución del Programa de Acción de Almaty, que se celebraría en 2014, e informó a los asistentes a la reunión sobre la situación de dichos preparativos. El orador subrayó la importancia de la implicación del sector privado en el proceso preparatorio, dada su participación activa en las actividades comerciales de los países en desarrollo sin litoral a través de la labor de comerciantes, expedidores, aseguradores y transportistas, así como en su calidad de fuente de inversión directa, tanto interna como extranjera. Asimismo, señaló que se había creado un Comité Directivo para supervisar las actividades del sector privado, cuya labor desembocaría en la celebración de un foro de inversiones que constituiría una reunión de alto nivel durante la conferencia de 2014.

12. También destacó una serie de medidas fundamentales para avanzar en la consecución de los objetivos de la agenda para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral durante el próximo decenio, entre los que se incluían los siguientes: inversión en transporte, tecnología de la información y las comunicaciones e infraestructura de energía, tanto en los países en desarrollo sin litoral como en los países en desarrollo de tránsito; inversión en infraestructuras inmateriales o en facilitación del comercio; análisis de las necesidades específicas de los países en desarrollo sin litoral en el contexto de las negociaciones actuales de la Organización Mundial del Comercio (OMC) relativas a la facilitación del comercio; mejorar el acceso al mercado de los productos agrícolas y no agrícolas procedentes de los países en desarrollo sin litoral y prestar apoyo técnico permanente para agilizar el proceso de adhesión de dichos países a la OMC. Concluyó su intervención resaltando que las prioridades de desarrollo fundamentales de los países en desarrollo sin litoral deberían integrarse de manera sólida en la agenda para el desarrollo después de 2015, con el fin de garantizar resultados significativos en dicho ámbito.

13. En su declaración introductoria, el Sr. Kommasith destacó que el grupo había proporcionado a los países en desarrollo sin litoral una plataforma para coordinar sus iniciativas de desarrollo y adoptar una posición común sobre cuestiones de carácter mundial, como era el caso de los debates en curso sobre la agenda para el desarrollo después de 2015. Asimismo, informó a los participantes sobre el influyente papel desempeñado por el Grupo en la adopción de la decisión, por parte de la Asamblea General, de convocar una conferencia mundial en 2014 para examinar los progresos realizados en la ejecución del Programa de Acción de Almaty diez años después de su aprobación. También señaló a la atención de los asistentes el acuerdo internacional para la creación de un centro de estudio sobre cuestiones relativas a los países en desarrollo sin litoral y alentó a los países africanos a adherirse a dicho acuerdo para garantizar un número suficiente de signatarios que permitiese su aplicación efectiva.

14. El Sr. Shide, en su declaración introductoria, recalcó que el Programa de Acción de Almaty constituía una oportunidad única para promover la solidaridad y la colaboración internacionales con vistas a facilitar la participación efectiva de los países en desarrollo sin litoral en el sistema de comercio internacional. Destacó el compromiso de su Gobierno con el Programa de Acción de Almaty e hizo notar que todas las esferas prioritarias del programa se habían incluido en los últimos tres planes de desarrollo de su país. Etiopía había realizado constantes progresos en su desarrollo económico y social desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty. El PIB nacional había aumentado un 11% de media en los últimos 9 años. Asimismo, señaló los problemas identificados durante la ejecución del Programa de Acción de Almaty, entre ellos, la limitación de los recursos humanos y financieros, así como de la capacidad técnica e institucional.

15. Por otro lado, reiteró la importancia del apoyo internacional prestado a los países en desarrollo sin litoral para la ejecución del Programa, entre otras medidas, a través de la cooperación triangular y la cooperación Sur-Sur. La superación de los desafíos a los que se enfrentaban los países en desarrollo sin litoral exigía una estrecha cooperación y colaboración de estos con sus países vecinos de tránsito. A modo de conclusión, el orador elogió al sistema de las Naciones Unidas por su papel fundamental, desempeñado a través de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, en la movilización del apoyo y los recursos internacionales para la ejecución del Programa de Acción de Almaty e instó a los asociados para el desarrollo a intensificar su contribución al respecto.

16. En su discurso de apertura, el Sr. Lopes señaló el carácter apropiado de celebrar la reunión en curso en Addis Abeba, la capital de Etiopía, por tratarse este de un país en proceso de autotransformación que había demostrado que los países sin litoral podían salir por sí mismos de la pobreza. Destacó que el Programa de Acción de Almaty resultaba pertinente para los países de África debido a que su objetivo consistía en abordar los problemas relativos a la facilitación del comercio y a las infraestructuras que, como era evidente, revestían mayor gravedad en África que en otras regiones del mundo. El logro de los objetivos del Programa mejoraría la integración regional en África, así como la industrialización y la transformación económica en general de dicha región.

17. El orador subrayó la necesidad de que los asistentes a la reunión tuvieran en cuenta las iniciativas existentes en materia de facilitación del comercio y el transporte en África. Instó a los delegados a tener presentes los progresos realizados en las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio y destacó que las intervenciones llevadas a cabo en el contexto del Programa de Acción de Almaty podían impulsar la aplicación de las disposiciones previstas por la OMC. Asimismo, les instó a examinar los vínculos existentes entre dicho Programa y los debates en curso sobre la agenda para el desarrollo después de 2015. A modo de conclusión, garantizó a los participantes la continuidad del apoyo de la CEPA a las iniciativas orientadas a abordar las necesidades específicas de los países sin litoral y de tránsito de África y a fortalecer su capacidad de participación en el sistema de comercio internacional.

Informe sobre el estado de ejecución del Programa de Acción de Almaty

18. Como introducción al tema, un miembro de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo realizó una presentación sobre las perspectivas mundiales del examen decenal exhaustivo del Programa. Durante dicha presentación, indicó que los países en desarrollo sin litoral seguían enfrentándose a diversos problemas, como infraestructuras de tránsito inadecuadas, lejanía respecto de los principales mercados, sistemas de gestión logística ineficientes, demoras en el tiempo de tránsito como consecuencia de los engorrosos procedimientos para atravesar las fronteras, aplicación insuficiente de la tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) y exigencia de documentación excesiva, alta dependencia del comercio de mercancías a granel de poco valor y gran volumen y limitación de la capacidad productiva.

19. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo había llevado a cabo un estudio para calcular el costo total que suponía la ausencia de litoral en materia de desarrollo (atendiendo a los aspectos social y económico). Los datos empíricos obtenidos a raíz del estudio revelaron que la ausencia de litoral era un obstáculo para el desarrollo: los resultados del estudio mostraron que el comercio de los países en desarrollo sin litoral equivalía solamente al 61% del volumen del comercio de los países costeros en 2010, así como que los costos del transporte en el caso de los primeros superaba en un 45% los de las economías costeras en 2010 y se habían ido incrementando con el tiempo. El grado de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral era, por término medio, un 20% menor de lo que habría sido en caso de tener litoral.

20. Desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty, los países en desarrollo sin litoral en su conjunto habían logrado incrementar su tasa de crecimiento económico, pero estaban experimentando un descenso del valor añadido en la fabricación y de la productividad agrícola. En el plano del desarrollo social, el Índice de Desarrollo Humano de dichos países había registrado una tendencia al alza desde 2003. Asimismo, estos habían realizado progresos en el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, entre otros aspectos, en relación con la tasa neta de matriculación en la enseñanza primaria, la proporción de mujeres en los parlamentos nacionales y la reducción de la tasa de prevalencia del VIH, así como de la tasa de

mortalidad de niños menores de cinco años. No obstante, quedaba aún mucho por hacer, especialmente con respecto a la reducción de la pobreza y la desnutrición.

21. En cuanto a la esfera prioritaria de las políticas fundamentales de tránsito, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito habían avanzado en la armonización de las políticas y leyes de transporte y tránsito, la simplificación de los procedimientos transfronterizos, el desarrollo de marcos institucionales propicios y la puesta en marcha de iniciativas de facilitación del comercio, entre ellas, la habilitación de puestos fronterizos de una sola parada, la implantación del sistema TIR de transportes internacionales por carretera, la tramitación de ventanilla única y los planes de seguro de responsabilidad civil para vehículos de motor. Asimismo, se había avanzado en el establecimiento, la aprobación y la aplicación de acuerdos regionales, entre ellos, los acuerdos intergubernamentales sobre las redes vial y ferroviaria en Asia; la región de África también estaba diseñando un acuerdo intergubernamental para consolidar la carretera transafricana.

22. Con respecto a la esfera prioritaria del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, se había procedido al desarrollo y la mejora tanto de la red asiática de carreteras como de la red transasiática de ferrocarriles, así como de los corredores de África y la infraestructura de transporte de América del Sur. No obstante, los países en desarrollo sin litoral seguían registrando el porcentaje más bajo de carreteras asfaltadas. A lo largo del período de examen, todos estos países habían experimentado un aumento de la tasa de suscriptores de telefonía móvil y de usuarios de Internet. Asimismo, se habían habilitado puertos secos en todas las regiones. Existía una gran necesidad de financiación para el desarrollo de la infraestructura.

23. En relación con la esfera prioritaria del comercio internacional y la facilitación del comercio, las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral habían aumentado de 42.000 millones de dólares en 2003 a 224.000 millones de dólares en 2011. No obstante, dichos países aún permanecían marginados con respecto a los mercados internacionales, con una cuota que se mantenía cerca del 1% del volumen total de comercio mundial, además de depender en gran medida de la exportación de productos básicos y contar con una baja capacidad productiva.

24. Los países en desarrollo sin litoral habían realizado progresos en cuanto a la facilitación del comercio y el transporte más allá de sus fronteras. De acuerdo con el informe del Banco Mundial "Doing Business 2013", el número de días que dichos países necesitaban invertir para sus importaciones había disminuido de 57 en 2006 a 48 en 2013, y el número de días necesario para las exportaciones se había reducido de 48 a 42 durante el mismo período. Si bien se trataba de un logro importante, el número de días invertido por estos países en sus operaciones de importación y exportación seguía siendo casi el doble que en el caso de los países de tránsito.

25. Desde 2003, tres de los países en desarrollo sin litoral habían logrado finalizar con éxito su proceso de adhesión a la OMC. Kazajstán, el Afganistán y Etiopía se encontraban en fases avanzadas de dicho proceso, mientras que Azerbaiyán, Bhután y Uzbekistán se situaban respectivamente en diversas fases menos avanzadas de este. Era preciso prestar apoyo a los países adherentes.

26. A modo de conclusión, el orador señaló algunas de las prioridades de los países en desarrollo sin litoral, entre ellas, las siguientes: la reducción del elevado costo de las transacciones comerciales; el aumento de la capacidad productiva, del valor añadido y de la diversidad de los productos y la disminución de la dependencia del comercio de productos básicos; la mejora de la infraestructura; el apoyo para la integración regional y la gestión de los corredores; el aumento de los recursos financieros, de la asistencia oficial para el desarrollo (AOD), de la inversión extranjera directa y de las remesas y, por último, la incorporación de los desafíos específicos a los que se enfrentaban dichos países en la agenda mundial para el desarrollo después de 2015.

27. Un representante de la UNCTAD realizó una presentación sobre el fomento de la transformación estructural de los países en desarrollo sin litoral de África. En ella, destacó que los costos de las transacciones, en particular los costos relativos al transporte y los seguros, eran generalmente más altos en dicho continente y suponían un obstáculo para el comercio. En África Central, por ejemplo, transportar 1 tonelada de mercancías por la carretera que va de Douala, en el Camerún, hasta Yamena, en el Chad, cuesta 0,11 dólares por kilómetro, es decir, más del doble del costo en Europa Occidental, que se sitúa en 0,05 dólares. Dadas las pésimas condiciones de los servicios de transporte y facilitación del comercio en los países en desarrollo sin litoral de África, era probable que los futuros programas de acción de dicho grupo de países siguieran otorgando prioridad al transporte, la facilitación del comercio y los acuerdos de tránsito.

28. Los desafíos a los que se enfrentaban los países en desarrollo sin litoral iban más allá de las meras dificultades para suministrar productos a tiempo y con un costo razonable a los mercados internacionales, e incluían los siguientes aspectos: escasa capacidad productiva, disminución de la productividad agrícola debido a la falta de inversión, gran incidencia de la pobreza, dependencia excesiva de la exportación de productos básicos, bajo nivel de competencias y conocimientos tecnológicos, informalidad predominante en el sector privado y escasos avances en cuanto a transformación estructural.

29. Aunque África había vivido un período de crecimiento económico sostenido, dicho crecimiento no se había traducido en suficiente generación de empleo y mejora del desarrollo humano, y había pocos indicios de cambios estructurales con vistas a lograr sistemas económicos orientados a la productividad y capaces de aportar mayor valor añadido, dada la gran dependencia de la extracción y exportación de recursos naturales. La transformación estructural de los países en desarrollo sin litoral solamente era posible mediante la transferencia de recursos entre sectores o el paso de la comercialización de productos y servicios de bajo nivel tecnológico y baja productividad a la de productos de alta tecnología y alta productividad, como los productos hortícolas de gran valor y los servicios electrónicos. El orador puso de relieve que la industria, los servicios y la agricultura eran sectores que podían impulsar la transformación estructural.

30. Subrayó una serie de esferas políticas concretas que podían promover la transformación estructural y, en particular, la integración regional. África necesitaba ampliar el centro de atención de su agenda de integración regional aumentando el comercio intraafricano y haciendo hincapié, en general, en el crecimiento económico y los resultados en materia de desarrollo. África debería desarrollar cadenas de valor a nivel regional como primer paso para su integración en las cadenas de valor existentes a nivel mundial. Ello requeriría aumentar la inversión en infraestructuras materiales e inmateriales, modernizar continuamente las empresas locales que forman parte de las cadenas de valor, proporcionar servicios de apoyo a las empresas e información de mercado e invertir en educación e innovación. En cada una de esas esferas, las políticas industriales nacionales y regionales desempeñarían un papel fundamental. Los países en desarrollo sin litoral debían también fomentar el emprendimiento, en especial, entre las pequeñas y medianas empresas, así como consolidar la capacidad productiva y de suministro de las empresas privadas locales como aspecto fundamental.

31. Un representante de la CEPA realizó una presentación sobre el estado de ejecución del Programa de Acción de Almaty en África. Hizo notar que los países en desarrollo sin litoral del continente habían realizado notables progresos en materia de desarrollo económico y social durante la ejecución de dicho Programa de Acción. Los indicadores de desarrollo humano de los mencionados países habían mejorado, y la brecha entre estos y los países de tránsito se había reducido. Los países en desarrollo sin litoral de África habían avanzado considerablemente en el logro de algunos de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, concretamente en los ámbitos de la educación, la igualdad entre los géneros y la lucha contra el VIH/SIDA. Aún quedaba mucho por hacer, en especial en los ámbitos de reducción de la pobreza y de la mortalidad infantil, así como con respecto a las desigualdades, que se habían incrementado en dichos países.

32. En relación con la esfera prioritaria de las políticas fundamentales de tránsito, el orador señaló la escasa adhesión de los países africanos a los convenios internacionales al respecto. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito eran parte de acuerdos regionales y subregionales y, en determinados casos, de acuerdos bilaterales. El orador subrayó la importancia de que tanto los países en desarrollo sin litoral como sus países de tránsito vecinos ratificasen y aplicasen de manera eficaz los instrumentos correspondientes, de modo que los primeros pudieran percatarse de las ventajas de una mayor integración en la economía mundial. Asimismo, señaló que los instrumentos jurídicos relativos al transporte de tránsito a nivel subregional se habían actualizado tras la aprobación del Programa de Acción de Almaty, con el fin de prestar mayor atención a la facilitación del tránsito. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito estaban aplicando diversas políticas y medidas de facilitación del transporte de tránsito, entre ellas, las siguientes: habilitación de puestos fronterizos de una sola parada; implantación de sistemas de tramitación de ventanilla única; armonización de las tasas de las operaciones de tránsito por carretera y de los documentos de declaraciones aduaneras; implantación de planes de seguro de responsabilidad civil para vehículos de motor; reducción de los controles de carretera y aumento del uso de sistemas electrónicos de despacho de aduanas. Estas iniciativas habían contribuido a reducir considerablemente los tiempos de tránsito y los costos de transporte.

33. Con respecto a la esfera prioritaria de desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, se habían realizado progresos en el desarrollo de la infraestructura viaria de los principales corredores de tránsito de la carretera transafricana. Sin embargo, aún existían carencias de infraestructura importantes que requerían una considerable inversión de recursos; asimismo, era preciso desarrollar y mantener la infraestructura de apoyo, como los centros de distribución, los puertos secos, las estructuras fronterizas y las zonas de descanso seguras. Aunque se habían logrado algunos avances en la mejora de la infraestructura de energía, África era el continente con menor acceso a la energía a nivel mundial. En el ámbito de la TIC, los países en desarrollo sin litoral de África habían registrado un aumento en el uso de la telefonía móvil y de Internet, pero se situaban por detrás de otros países en desarrollo en relación con el acceso a la conexión a Internet de banda ancha, debido a la falta de acceso directo a cables submarinos.

34. Con respecto a la esfera prioritaria del comercio internacional y la facilitación del comercio, las exportaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral de África solamente había crecido tres veces. Dichos países dependían en gran medida del comercio de materias primas y registraron una alta concentración en sus exportaciones al respecto en 2010 y 2011 (por ejemplo, del volumen total calculado de exportaciones por países, un 79% correspondía a exportaciones de oro en el caso de Malí, un 75,6% consistía en exportaciones de diamantes en el caso de Bostwana y un 58,4% se refería a exportaciones de tabaco en el caso de Malawi). El mercado destinatario de las exportaciones africanas, en el que tradicionalmente habían predominado los países de la Unión Europea, se había transformado y dichas operaciones se orientaban en la actualidad a las economías emergentes. A pesar de que se habían logrado avances en cuanto a facilitación del comercio, el costo de las transacciones comerciales seguía siendo elevado y este había aumentado en el caso de los países en desarrollo sin litoral de África. Dichos países podían aprovechar las ventajas derivadas de su adhesión a un acuerdo sobre facilitación del comercio bajo los auspicios de la OMC. Dos de los países en desarrollo sin litoral de África no eran aún parte de dicha organización.

35. En cuanto a la esfera prioritaria de las medidas internacionales de apoyo, durante el período de examen se había incrementado la AOD y la ayuda para el comercio destinadas a los países en desarrollo sin litoral de África; estos recibieron asimismo el apoyo técnico y financiero de instituciones financieras de carácter regional e internacional y fondos africanos para infraestructuras, así como de la cooperación Sur-Sur. Las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales habían facilitado asistencia en los ámbitos técnico y de desarrollo de la capacidad. A modo de conclusión, el representante de la CEPA puso de relieve algunos de los nuevos desafíos, como los conflictos civiles, la crisis económica y financiera a nivel mundial, el cambio climático, la rápida urbanización y las migraciones y la gobernanza y la gestión de los recursos naturales.

36. Durante el debate posterior, los participantes destacaron la necesidad de mejorar la infraestructura de transporte, atendiendo, en especial, a la conclusión de las conexiones pendientes y a la modernización de la red de carreteras. Se hizo hincapié en la importancia de la TIC y de la infraestructura de energía, factores fundamentales para mejorar la conectividad de los países en desarrollo sin litoral y que requerían financiación. Los participantes señalaron que la escasa diversificación de la base de exportaciones y la falta de valor añadido y capacidad productiva suponían un grave problema para dichos países. Los participantes recalcaron la

importancia de que los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito ratificasen los convenios correspondientes, así como del apoyo prestado por la comunidad internacional.

Infraestructura regional y subregional e iniciativas de facilitación del comercio en África

37. En torno a este tema del programa, se llevaron a cabo diversas presentaciones a cargo de representantes de las siguientes instituciones: la Comisión de la Unión Africana, la Secretaría del Corredor Trans-Kalahari, las organizaciones de los corredores de África Central y Dar es Salaam, la Comisión Internacional de la Cuenca del Congo, el Ubangi y el Sangha, la Organización del Corredor de Abidján-Lagos y la Organización del Corredor de Maputo. Asimismo, los participantes asistieron a una serie de presentaciones a cargo de representantes de las siguientes comunidades económicas regionales: la CEEAC, la SADC, la CEDEAO y la IGAD.

38. La mayoría de las presentaciones describieron la cobertura geográfica, el ámbito de trabajo, los objetivos y los programas de las instituciones de los corredores y de sus Estados miembros. Los representantes de las instituciones de los corredores realizaron una sinopsis de las cuestiones abordadas por dichos órganos, generalmente relacionadas con la mejora de las infraestructuras materiales, la facilitación del comercio y el tránsito, el aumento de la circulación de mercancías y las operaciones comerciales y la reducción del costo y el tiempo de tránsito. Entre sus logros destacaban la aprobación de una legislación simplificada, la armonización de los trámites aduaneros y el establecimiento de procedimientos de tránsito comunes. En algunos casos se habían creado observatorios encargados de recopilar información y datos sobre la circulación de personas y bienes, evaluar posibles demoras en los puestos fronterizos y llevar a cabo inspecciones del estado de las carreteras. Además, se presentó información sobre las mejoras logradas en los ámbitos de la gestión de riesgos y el cumplimiento de normas.

39. Los representantes de las comunidades económicas regionales enumeraron los aspectos destacados de los programas de infraestructuras y transporte que se estaban ejecutando en las comunidades, entre ellos, los siguientes: los programas de alquitranado de carreteras en la CEEAC, que contemplaban 55 proyectos de carreteras orientados a construir un sistema de transporte multimodal para fomentar la integración regional; la ejecución en curso de diversos programas en respuesta a las necesidades de infraestructuras en la SADC y orientados a armonizar la integración regional y comercial; los estudios de viabilidad ya finalizados y aprobados para la creación de 7 puestos fronterizos en la CEDEAO y los proyectos prioritarios diseñados para la construcción de corredores en la IGAD (Djibouti-Etiopía, Etiopía-Sudán del Sur, Etiopía-Kenya, etc.).

40. A pesar de los múltiples desafíos planteados, la Comisión de la Unión Africana había realizado notables progresos en la ejecución de los proyectos relativos a la carretera transafricana. La Comisión estaba impulsando nuevas iniciativas para financiar las infraestructuras de las conexiones pendientes que se habían identificado en los principales corredores de transporte, y consideraba que el éxito de la explotación de la carretera transafricana y la ejecución del Programa de Desarrollo de la Infraestructura en África constituían hitos importantes de cara a la aplicación del Programa de Acción de Almaty.

41. Algunos corredores, como el corredor de Maputo, habían sido impulsados fundamentalmente por el sector privado y se centraban en la logística de transporte, incluidas carreteras y vías férreas. Asimismo, se puso de relieve el desequilibrio comercial existente entre países comunicados a través del mismo corredor, por ejemplo, entre Mozambique y Swazilandia por un lado y Sudáfrica por otro. Desde su creación, el corredor Trans-Kalahari había constituido un ejemplo de armonización de gran número de procedimientos transfronterizos de acuerdo con los programas de integración regional de la SADC, la Unión Aduanera de África Meridional y la Nueva Alianza para el Desarrollo de África, así como con las mejores prácticas internacionales, concretamente las siguientes: aprobación de una legislación simplificada y armonización de los trámites aduaneros para facilitar el transporte de tránsito a través del corredor; implantación y aplicación satisfactoria del Documento Administrativo Único (SAD 500); establecimiento de procedimientos de tránsito unificados; armonización de los límites de carga por eje; reducción del tiempo de las operaciones de despacho de aduanas de varias horas a menos de 1 hora, con un tiempo de despacho mínimo de 30 minutos; aumento de la circulación de mercancías y pasajeros desde un porcentaje inferior al 5% en 2000 hasta cerca de un 50% (en el caso de mercancías) y un 60% (en el caso de pasajeros) en la actualidad.

42. Durante el debate posterior, los participantes hicieron notar que el deseo de los Estados miembros de proteger y garantizar la soberanía nacional era un factor que contribuía a la lentitud en el proceso de eliminación de las barreras comerciales en África. Recalcaron que en reuniones anteriores se habían formulado recomendaciones importantes en relación con el comercio y el transporte de tránsito que debían tenerse en cuenta para evitar malgastar tiempo y recursos, y subrayaron la necesidad de aclarar y concienciar a las partes interesadas sobre la base jurídica de algunos de los instrumentos de facilitación del comercio y el transporte a nivel de las comunidades económicas regionales.

Experiencias de diversos países

43. Se llevaron a cabo diversas presentaciones por parte de los representantes de los siguientes países en desarrollo sin litoral: Burkina Faso, Burundi, Chad, Etiopía, Lesotho, Malí, Níger, Rwanda, Sudán del Sur, Swazilandia, Uganda, Zambia y Zimbabwe. Asimismo, se realizaron presentaciones en nombre de los siguientes países de tránsito: Benin, Camerún, Côte d'Ivoire, Djibouti, Nigeria, República Unida de Tanzania y Togo.

44. Los representantes de los países en desarrollo sin litoral destacaron los progresos realizados en la mejora de la infraestructura de transporte, especialmente en los ámbitos del transporte por carretera, ferroviario, marítimo y aéreo, así como en materia de TIC, infraestructura de energía y puertos secos. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral había utilizado recursos locales y asistencia financiera de asociados para el desarrollo de cara a la creación de infraestructuras; no obstante, existían grandes necesidades al respecto que requerían más asistencia. Los representantes hicieron notar asimismo que algunos de los puertos marítimos que solían utilizar registraban una gran congestión, y algunos indicaron que estaban diseñando rutas alternativas como medida preventiva.

45. La mayoría de los representantes destacó que sus países eran parte de acuerdos subregionales, regionales y bilaterales. Algunos de ellos indicaron además que sus países eran parte de algunos de los convenios internacionales establecidos a tal efecto, mientras que otros afirmaron que no eran parte de ningún convenio internacional debido al desconocimiento de estos y a que no eran conscientes de sus posibles ventajas. Los representantes subrayaron la necesidad de recibir apoyo en materia de desarrollo de la capacidad. Los países en desarrollo sin litoral habían realizado progresos de cara a la armonización de los procedimientos de tránsito y transfronterizos y a la formulación de políticas de gestión de las instalaciones y servicios de transporte dentro de las comunidades económicas regionales. Muchos de estos países habían habilitado puestos fronterizos de una sola parada, con lo que se había reducido notablemente el tiempo necesario para atravesar las fronteras. Asimismo, habían implantado sistemas aduaneros automatizados y mecanismos de tramitación de ventanilla única: muchos de ellos habían creado marcos institucionales para coordinar la facilitación del comercio y el tránsito a nivel nacional.

46. Aunque se habían alcanzado importantes logros en diversas esferas relativas al desarrollo de infraestructuras y a la facilitación del transporte, seguían existiendo problemas que dificultaban la circulación de personas, vehículos y bienes a través de los corredores, entre otros, los siguientes: la persistencia en la imposición de barreras no arancelarias; la existencia de infraestructuras insuficientes o inadecuadas en los países en desarrollo sin litoral, e incluso en los países de tránsito, que impedían la circulación eficiente de productos; los altos costos logísticos derivados de las demoras experimentadas para atravesar algunas fronteras; la falta de disponibilidad de contenedores vacíos; las condiciones inadecuadas de los almacenes y la falta de apoyo financiero para los programas de los países en desarrollo sin litoral.

47. Las presentaciones realizadas por los países de tránsito se centraron principalmente en los siguientes aspectos: sus iniciativas orientadas a reducir el tiempo necesario para el despacho de mercancías en los puertos y para atravesar las fronteras; la modernización y el equipamiento de la administración de aduanas; la simplificación de los trámites aduaneros y administrativos; la reducción de los gastos de custodia; la continuidad de la cooperación con los países sin litoral mediante la supervisión de los corredores a través de observatorios de transporte; la creación de instituciones de gestión de los corredores y de comités de facilitación del comercio y el transporte, con la colaboración del sector privado, y la supervisión exhaustiva del proceso de despacho de aduanas y de entrega de mercancía con vistas a reducir la congestión de los puertos y los costos de transporte. Los representantes de los países de tránsito señalaron a la atención de los presentes los elevados costos de transporte a los que debían hacer frente los países de la región. Asimismo, enumeraron las iniciativas puestas en marcha, en colaboración con otros asociados (tanto del sector privado como del ámbito internacional) de cara a reducir los costos de la cadena de suministro para los exportadores y aumentar la competitividad económica de sus países, lo que permitiría la creación de empleo, el aumento de los ingresos y la reducción de la pobreza. En relación con la habilitación de infraestructuras, además de la mejora de las carreteras, también se estaban llevando a cabo iniciativas para ampliar los puertos existentes y construir otros nuevos, así como para modernizar su equipamiento y crear nuevos corredores de comercio y transporte.

48. Durante el debate posterior, los participantes observaron que los elevados aranceles aduaneros de los puertos y corredores y los altos costos del transporte eran algunos de los principales problemas que debían abordarse. Asimismo, quedaban por concluir varias conexiones a lo largo de los principales corredores y la infraestructura de estos necesitaba rehabilitarse con carácter urgente. Los participantes también señalaron que la incorporación del Programa de Acción de Almaty en las estrategias nacionales de desarrollo contribuiría a lograr que se asignase presupuesto a sus esferas prioritarias con vistas a la ejecución eficaz de este.

Medidas internacionales de apoyo para la ejecución del Programa de Acción de Almaty

49. En torno a este tema del programa, se llevaron a cabo diversas presentaciones a cargo de representantes de las siguientes organizaciones internacionales: la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, la UNCTAD, la ONUDI y la Unión Internacional de Transportes por Carretera.

50. Durante su presentación, la representante de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo señaló que la AOD facilitada a los países en desarrollo sin litoral había aumentado más del doble entre 2000 y 2010 y había llegado a alcanzar los 26.000 millones de dólares en 2011. No obstante, la asignación de dicha asistencia era muy desigual entre dichos países y 6 de ellos situados en África dependían de la AOD para sufragar al menos un 20% de los gastos de sus gobiernos centrales. Las corrientes de capital de la Iniciativa de Ayuda para el Comercio se habían incrementado desde 2003, y la mayor parte de dicha ayuda se destinaba a la creación de infraestructuras económicas y al desarrollo de la capacidad productiva.

51. La inversión extranjera directa había aumentado en el conjunto de los países en desarrollo sin litoral; no obstante, la inversión extranjera directa en África no se había incrementado en la misma medida que en otras regiones. Dicho tipo de inversión se hallaba muy concentrada en unos pocos países en desarrollo sin litoral ricos en recursos. Para atraer la inversión extranjera directa, era importante crear un entorno propicio en los países en desarrollo sin litoral. Este tipo de inversión debía promoverse para apoyar las actividades de procesamiento local, generación de valor añadido, desarrollo de infraestructura, facilitación del comercio y transferencia de tecnología. Mejorar el acceso a los mercados era un aspecto importante en el caso de los países en desarrollo sin litoral, y la comunidad internacional debía considerar el establecimiento de un régimen preferente de acceso al mercado para las exportaciones procedentes de dichos países, con el fin de mitigar el elevado costo de las transacciones comerciales derivado de sus desventajas geográficas. La cooperación Sur-Sur había registrado un aumento durante el período de examen, y era importante fomentarla a través de la difusión de las mejores prácticas y experiencias y del conocimiento, así como a través del incremento de la inversión y la transferencia de la tecnología adecuada. Las organizaciones de las Naciones Unidas, las comunidades económicas regionales, las instituciones multilaterales, como la OMC y el Banco Mundial, los donantes, los bancos regionales de desarrollo y algunas otras organizaciones subregionales habían prestado apoyo a los países en

desarrollo sin litoral, tanto facilitando asistencia técnica como a través de iniciativas de desarrollo de la capacidad, promoción y movilización de recursos. Dicho apoyo debía continuar y verse incrementado.

52. Durante su presentación, el representante de la UNCTAD hizo notar que, cuando se redactó el Programa de Acción de Almaty diez años antes, este no incluía medidas de apoyo específicamente orientadas a los países en desarrollo sin litoral. En la actualidad, dichos países recibían asistencia por tratarse de países en desarrollo y eran beneficiarios de diversas iniciativas de cooperación internacional como la AOD, al tiempo que muchos de ellos eran parte de acuerdos de libre comercio y de cooperación Sur-Sur. No obstante, dichas medidas no estaban diseñadas específicamente para los países en desarrollo sin litoral ni estaban relacionadas con las dificultades que planteaba su situación geográfica o con su carencia de acceso directo al mar. Resultaba importante ampliar medidas específicas como el trato especial y diferenciado y aquellas medidas aplicadas a los países menos adelantados que formaban parte de la OMC a los países en desarrollo sin litoral. Podía invitarse a la Unión Europea a considerar la posibilidad de ampliar las prerrogativas otorgadas por la Autoridad Bancaria Europea a los países en desarrollo sin litoral, como parte del proceso de examen del Programa de Acción de Almaty. La ampliación de los beneficios concedidos por la Autoridad Bancaria Europea a todos los países en desarrollo sin litoral constituiría un logro histórico para cualquier programa que sucediera al Programa de Acción de Almaty. A modo de conclusión, el representante de la UNCTAD puso de relieve parte de la asistencia técnica que dicho organismo había facilitado a los países en desarrollo sin litoral.

53. Durante su presentación, el representante de la Unión Internacional de Transportes por Carretera describió el apoyo que su organización prestaba en materia de facilitación y desarrollo sostenible. En el ámbito de la facilitación, dijo que el Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR) había desempeñado un papel fundamental a la hora de facilitar el comercio y el transporte, en especial, durante los últimos 15 años, para los países en desarrollo sin litoral de Asia Central. Las herramientas utilizadas por los países en desarrollo sin litoral en otras regiones para desarrollar y facilitar el comercio y el transporte podrían utilizarse con el mismo resultado positivo en el caso de los países en desarrollo sin litoral de África. La Academia de la Unión Internacional de Transportes por Carretera también había contribuido a mejorar el desarrollo de la capacidad de dichos países proporcionando, mediante su red de institutos oficiales de formación a nivel nacional, programas de capacitación para operadores de transporte por carretera y conductores estrictamente ajustados a las normas internacionales, lo que había ayudado a consolidar la profesión e incrementar la eficiencia y rentabilidad de las empresas de transporte por carretera, a la vez que había contribuido a fomentar el desarrollo sostenible, especialmente a través de los programas de conducción ecológica, así como la seguridad vial. El orador puso de relieve la cooperación de la Unión Internacional de Transportes por Carretera con la Comisión de la Unión Africana, la CEPA, el Banco Mundial y el Programa de Política de Transporte para África Subsahariana, y confirmó que su organización estaba dispuesta a difundir su conocimiento y experiencia para facilitar la adhesión de los países a los principales convenios de las Naciones Unidas y la aplicación de estos.

54. Durante su presentación, el representante de la ONUDI destacó las iniciativas que la organización estaba llevando a cabo para apoyar a los países en desarrollo sin litoral en la mejora de su capacidad productiva, especialmente en los ámbitos de la energía, la industrialización y el emprendimiento. Subrayó que debían aplicarse medidas internacionales específicas para dichos países.

55. Al hilo del debate posterior, varios participantes hicieron hincapié en las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral en diversas esferas, desde la inversión y el mantenimiento en el ámbito de las infraestructuras materiales e inmateriales hasta el aumento de la capacidad comercial y productiva, sin olvidar tampoco el importante papel desempeñado por la integración regional y las cadenas de valor a nivel mundial. Se destacó que la inversión en infraestructura de carreteras era importante, y que la mejora del material rodante del sector ferroviario resultaba igualmente importante en el caso de los países en desarrollo sin litoral de África. Asimismo, los participantes hicieron hincapié en la necesidad de considerar el establecimiento de nuevas fuentes de financiación, como por ejemplo fondos para el desarrollo de la infraestructura de transporte y energía. También se juzgó necesario aumentar las corrientes de inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral y se sugirió que los países debían mejorar los corredores internacionales para atraer dicha inversión con mayor eficacia.

Ejecución y examen del Programa de Acción de Almaty

56. Uno de los representantes de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo realizó una presentación sobre la ejecución, la supervisión y el examen del Programa de Acción de Almaty. Durante esta, expuso la hoja de ruta para el examen exhaustivo decenal del Programa que debía tener lugar en 2014, destacando las actividades que debían llevarse a cabo en tres esferas, concretamente, el ámbito intergubernamental, el ámbito interinstitucional de las Naciones Unidas y el sector privado.

57. El orador indicó a los asistentes a la reunión que la ejecución, la supervisión y el examen debían abarcar todos los niveles: nacional, subregional, regional y mundial. Los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito tenían que responsabilizarse mutuamente de las medidas adoptadas para mejorar los procesos de tránsito. A nivel nacional, los gobiernos de los países en desarrollo sin litoral debían incorporar el nuevo programa de acción en sus estrategias de desarrollo nacionales y sectoriales, así como implantar y ejecutar exámenes periódicos.

58. A nivel subregional, las organizaciones debían diseñar y ejecutar proyectos prioritarios orientados al desarrollo de infraestructuras, incorporar la aplicación del Programa de Acción de Almaty en sus programas de trabajo correspondientes y realizar exámenes al respecto. A nivel regional, las correspondientes comunidades económicas regionales de las Naciones Unidas debían llevar a cabo exámenes periódicos. El Programa de Acción de Almaty debía incorporarse en la asistencia y la financiación para el desarrollo.

59. La ejecución del nuevo programa de acción debería someterse a un examen anual por parte de la Asamblea General a nivel mundial, lo que implicaría, entre otros aspectos, la presentación de informes anuales del Secretario General, la evaluación de indicadores de medición de los progresos realizados en el logro de objetivos y la celebración de un diálogo temático interactivo en sesión plenaria de la Asamblea General con carácter bianual. Los órganos rectores de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas debían incorporar la aplicación del Programa de Acción de Almaty en sus programas de trabajo, y debían llevarse a cabo exámenes sectoriales y temáticos de dicho Programa.

Papel del sector privado en la ejecución del Programa de Acción de Almaty

60. Al presentar el tema, el representante de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo reiteró la importancia de la participación del sector privado en las iniciativas de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, así como la necesidad de que dicho sector se implicase en el proceso preparatorio de la Conferencia para el Examen Decenal. Se llevaron a cabo diversas presentaciones a cargo de representantes de las cámaras de comercio y otras organizaciones del sector privado de Burkina Faso, Etiopía, Kenya, Nigeria, el Togo, Uganda y Zimbabwe.

61. Los representantes hicieron notar que las cámaras de comercio, cuyos miembros procedían de pequeñas y medianas empresas, desempeñaban un papel fundamental en la promoción del comercio y la inversión, así como en la generación de oportunidades para los mercados de exportación mediante la organización de ferias comerciales y la colaboración internacional. Las cámaras colaboraban con los gobiernos tanto en el diseño como en la aplicación de las políticas gubernamentales, en especial, en materia de comercio e inversión. A nivel mundial, la Cámara de Comercio Internacional desempeñaba un papel importante en la promoción de la participación del sector privado en la definición de la agenda mundial para el desarrollo. Asimismo, se observó que dicho sector no disponía de los recursos adecuados y en ocasiones carecía de la capacidad para realizar contribuciones significativas. Se subrayó la importancia de que el sector privado participase en la definición de la nueva agenda para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral. Los representantes del sector privado lamentaron asimismo los elevados costos de transporte en los que debían incurrir dichos países e indicaron que la mala gobernanza era uno de los factores influyentes al respecto. Hicieron hincapié en la necesidad de contemplar la mejora de la gobernanza en la nueva agenda para el desarrollo, con el fin de reducir el costo de las operaciones comerciales.

62. Durante el debate posterior, los participantes señalaron que otras organizaciones del sector privado de algunos países en desarrollo sin litoral, como los consejos de cargadores, también habían desempeñado un papel esencial en el desarrollo nacional y debía consultárseles en calidad de representantes del sector privado en sus respectivos países. Asimismo, los participantes hicieron notar que el sector privado, en especial las alianzas público-privadas, podía desempeñar un papel esencial en la rehabilitación y el mantenimiento de infraestructuras, si bien seguían existiendo desafíos que debían superarse, entre ellos, la consolidación de los marcos normativo y jurídico. Se observó que la escasa eficacia de la comunicación entre los gobiernos y el sector privado podía dar lugar a un desconocimiento por parte del

sector privado de los múltiples convenios e iniciativas de los que podrían ser beneficiarios o que deberían aplicar. La cuestión de la gobernanza, en especial el tema de la corrupción, debía abordarse para reducir el costo de las operaciones comerciales en los países en desarrollo sin litoral.

IV. Recomendaciones

63. La reunión aprobó las siguientes recomendaciones:

1. Inversión en desarrollo de la infraestructura:

- a) El establecimiento de un sistema de transporte de tránsito seguro, fiable y eficaz, que es el objetivo general del Programa de Acción de Almaty, sigue siendo fundamental para que los países en desarrollo sin litoral puedan reducir los costos de transporte y aumentar su competitividad en los mercados mundiales y regionales. Por ello, es necesario seguir fomentando el desarrollo y mantenimiento de una infraestructura de apoyo que incluya, entre otros elementos, centros de distribución, puntos intermodales, puertos secos, estructuras fronterizas y zonas de descanso seguras;
- b) Las futuras infraestructuras desarrolladas en el sector del transporte deberían tener en cuenta dos aspectos importantes: la necesidad de habilitar corredores alternativos de transporte de tránsito y el reequilibrio de la oferta de transportes. Existe una gran necesidad de desarrollar rutas alternativas y sistemas de transporte multimodal;
- c) Es preciso aumentar la inversión en infraestructuras materiales tanto en los países en desarrollo sin litoral como en los países en desarrollo de tránsito, con el fin de concluir las conexiones pendientes y modernizar la infraestructura de transporte, así como invertir más en infraestructura de energía y TIC, especialmente en banda ancha, de cara a mejorar la conectividad de los países en desarrollo sin litoral y la fiabilidad de las redes de comunicación y de suministro eléctrico;
- d) Los Estados miembros y las comunidades económicas regionales deberían movilizar recursos, con el apoyo de los asociados para el desarrollo, para mejorar el transporte fluvial. Los países en desarrollo sin litoral necesitan asistencia financiera y técnica en este aspecto;
- e) Los países africanos y las comunidades económicas regionales deberían articular una serie de estrategias de aplicación claras para los programas de infraestructura de los corredores existentes, especialmente aquellos capaces de promover la integración regional e incrementar el comercio intraafricano;
- f) Las comunidades económicas regionales y los países africanos deberían implantar sistemas regionales de gestión del tránsito y mejorarlos;

- g) La Comisión de la Unión Africana, las comunidades económicas regionales y los Estados miembros deberían impulsar las iniciativas actuales de movilización de recursos, en especial la movilización de recursos locales;
- h) Debería fomentarse la creación de nuevos mecanismos de financiación que combinaran contribuciones públicas y privadas para financiar el desarrollo de infraestructuras, entre ellos, las alianzas público-privadas, los mecanismos catalíticos y las aplicaciones no tradicionales de solidaridad.

2. Fomento de la adhesión a los convenios existentes en la materia y de su aplicación efectiva:

- a) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían ser parte y velar por la aplicación eficaz de los principales instrumentos de las Naciones Unidas existentes en materia de facilitación del comercio y el transporte, en especial los siguientes: el Sistema/Convenio TIR, el Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras, la Convención de la Circulación Vial, la Convención Aduanera sobre la Importación Temporal de Vehículos Comerciales de Transporte por Carretera, la Convención Aduanera sobre Contenedores, la Convención Relativa al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, el Acuerdo sobre el Transporte Internacional de Productos Alimenticios Perecederos y sobre la Utilización de Equipo Especial para su Transporte y el Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercaderías Peligrosas por Carretera, así como los acuerdos regionales y subregionales;
- b) Las organizaciones correspondientes del sistema de las Naciones Unidas, así como otras organizaciones, deberían intensificar la asistencia prestada a los países en desarrollo sin litoral para desarrollar su capacidad en materia de instrumentos jurídicos internacionales, entre otras medidas, mediante programas de capacitación orientados a todas las partes interesadas, con el fin de aumentar el conocimiento y la comprensión del proceso y las implicaciones de la adhesión a los convenios internacionales y acuerdos regionales y subregionales relativos al transporte de tránsito y a su facilitación;
- c) El sector privado debería participar en todas las fases del proceso de diseño de instrumentos relativos al transporte y al comercio, incluida la fase de elaboración conceptual. Ello aumentaría su implicación y su voluntad de prestar apoyo en la aplicación de dichos instrumentos.

3. Inversión en cooperación en materia de tránsito y facilitación del comercio:

- a) Los países en desarrollo sin litoral y sus países asociados de tránsito deberían seguir avanzando en la armonización de políticas y en la simplificación y estandarización de normas, documentos, procedimientos transfronterizos y trámites aduaneros;

- b) Aquellas iniciativas de facilitación del comercio cuya eficacia se haya demostrado, como es el caso de los puestos fronterizos de una sola parada, deberían aplicarse allí donde fuera posible y financiarse íntegramente, con el fin de garantizar su eficiencia en estrecha consulta con las instituciones de gestión de los corredores;
- c) Debería prestarse más atención a abordar el tema de la seguridad vial en los corredores de tránsito, así como a la atención médica y al establecimiento de zonas de parada para camiones;
- d) Los asociados para el desarrollo deberían incrementar su apoyo para fomentar la adhesión a los principales convenios mundiales de las Naciones Unidas sobre facilitación del comercio y el transporte, así como la posterior aplicación de dichos convenios, además de velar por la armonización de los instrumentos relativos al transporte de tránsito y al comercio existentes en África;
- e) Las comunidades económicas regionales, con el apoyo de los asociados para el desarrollo, deberían diseñar un modelo (plantilla) de marco jurídico aplicable a los puestos fronterizos de una sola parada en estrecha consulta con las instituciones de gestión de los corredores;
- f) Las comunidades económicas regionales y las instituciones de gestión de los corredores, con el apoyo de los asociados para el desarrollo, deberían llevar a cabo un examen del marco jurídico y operacional aplicable a los puestos fronterizos de una sola parada;
- g) Es necesario consolidar aquellas iniciativas orientadas a aplicar el concepto de puesto fronterizo de una sola parada en aquellos países sin litoral y de tránsito donde su ejecución esté experimentando algún retraso, así como mejorar las operaciones relativas a las ya existentes;
- h) Las comunidades económicas regionales y las instituciones de gestión de los corredores deberían fortalecerse, y se les debería encomendar una función de promoción y supervisión de la aplicación de los instrumentos y las medidas de facilitación del comercio a nivel nacional;
- i) El sector privado debería participar en el diseño de los instrumentos de facilitación del comercio, ya que constituiría un incentivo para ellos a la hora de promover la aplicación local de dichos instrumentos;
- j) Las comunidades económicas regionales, con el apoyo de los asociados para el desarrollo, deberían llevar a cabo estudios sobre el costo de las medidas de facilitación del comercio, con el fin de aclarar las ventajas de la aplicación de los instrumentos y medidas existentes para los Estados miembros;
- k) Es necesario eliminar las barreras no arancelarias de las rutas de los corredores, ya que incrementan el tiempo de tránsito y aumentan el costo derivado del uso de dichas rutas;

- l) Las comunidades económicas regionales y los Estados miembros deberían implantar sistemas de información de la existencia de barreras no arancelarias y de eliminación de estas, como el diseñado por la SADC, el Mercado Común para África Oriental y Meridional y la Comunidad de África Oriental.
4. Negociaciones comerciales y mejora del comercio:
- a) Desarrollar un sistema de comercio multilateral equitativo, justo, transparente, inclusivo y previsible para apoyar la apertura efectiva de los mercados y la creación de oportunidades para los países en desarrollo, en particular para aquellos más vulnerables y pequeños, como es el caso de los países en desarrollo sin litoral. Es necesario realizar progresos más rápidos en relación con la Ronda de Doha para el Desarrollo, de modo que los países en desarrollo sin litoral puedan obtener beneficios, especialmente en aquellas esferas que puedan tener importantes efectos positivos en las corrientes comerciales de dichos países, como la facilitación del comercio, el acceso a los mercados, la eliminación de las barreras no arancelarias y otras medidas que obstaculizan el comercio, así como en cuestiones relacionadas con la aplicación;
 - b) La facilitación del comercio es una esfera de gran importancia en las negociaciones actuales para reducir los costos y garantizar la previsibilidad de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral. La mejora de la facilitación del comercio ayudará a dichos países a obtener un flujo más eficaz de bienes y servicios, así como a mejorar su competitividad internacional. El futuro acuerdo sobre la facilitación del comercio, que deberá figurar en el documento final de la Ronda de Doha, deberá contener compromisos vinculantes que garanticen la libertad de tránsito, la cooperación aduanera, la agilidad de la circulación, la entrega y el despacho de las mercancías en tránsito, el trato de la nación más favorecida, el trato nacional, la proporcionalidad entre las tasas y los derechos aplicados y los servicios de tránsito prestados y la transparencia y previsibilidad de los trámites, así como el trato especial y diferenciado a los países en desarrollo sin litoral junto con el apoyo financiero y técnico necesarios. Es extremadamente importante tener en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral en el contexto de las negociaciones actuales de la OMC sobre facilitación del comercio;
 - c) Los países en desarrollo sin litoral deberían recibir apoyo para negociar activamente y ejercer presión para la aprobación de un acuerdo de facilitación del comercio que tenga en cuenta sus intereses y preocupaciones. Al mismo tiempo, dichos países deberían realizar esfuerzos para diversificar su producción comercial desarrollando productos menos dependientes del transporte y menos sometidos al efecto de las barreras comerciales, como es el caso de los servicios;

- d) Es necesario mejorar el acceso a los mercados de los productos agrícolas y no agrícolas procedentes de los países en desarrollo sin litoral, con el fin de garantizar su participación significativa en el régimen de comercio mundial.

5. Adhesión a la OMC:

El procedimiento para la adhesión de los países en desarrollo sin litoral a dicha organización debería simplificarse y tener en cuenta el nivel de desarrollo de cada uno de ellos y las necesidades y problemas específicos derivados de la desventaja geográfica de carecer de litoral. Todas las disposiciones sobre el trato especial y diferenciado contempladas en el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio y en todos los acuerdos de la OMC deberán aplicarse de manera efectiva a todos los países en desarrollo sin litoral adherentes. A este respecto, es importante garantizar el intercambio y la difusión de experiencias y directrices sobre el proceso de adhesión a la OMC que permitan a estos países sacar partido mutuo de sus experiencias. Asimismo, es necesario prestar apoyo técnico continuo a los países en desarrollo sin litoral adherentes a la OMC para contribuir a agilizar su adhesión.

6. Transformación estructural, diversificación, aportación de valor añadido e industrialización:

- a) Los países en desarrollo sin litoral, muchos de los cuales dependen del comercio de productos básicos, tienen una auténtica oportunidad para sacar provecho de su patrimonio de recursos y del elevado precio de las materias primas a nivel internacional, así como de los cambios en el modo de organización de los procesos de producción mundial. La industrialización basada en los productos básicos puede constituir un motor de crecimiento para el continente, reducir su situación de marginación en la economía mundial y aumentar su resiliencia ante las crisis. Uno de los elementos fundamentales de dicho marco es la necesidad de diseñar y ejecutar planes de desarrollo y estrategias industriales eficaces de cara a abordar los obstáculos existentes y aprovechar las oportunidades que se presentan a los países africanos para impulsar la generación de valor añadido y la industrialización basada en los productos básicos. Las políticas industriales eficaces ayudarían a los países africanos a consolidar y mantener su margen normativo mediante tasas de crecimiento e ingresos tributarios más altos y sostenibles;
- b) Los países en desarrollo sin litoral, con la ayuda de la comunidad internacional, deberían adoptar políticas orientadas a la transformación estructural de sus economías, con especial hincapié en la investigación, la innovación, la industrialización, la aportación de valor añadido, la mejora de la capacidad productiva, la diversificación de la producción y la reducción de la dependencia del comercio de productos básicos, el aumento de la transferencia de tecnología, el incremento de la productividad agrícola, el desarrollo del sector de servicios y la participación en las cadenas de valor regionales y mundiales;

- c) Establecer objetivos medibles y un mecanismo de supervisión de los progresos realizados en el proceso de transformación estructural;
 - d) Abordar la cuestión de la resiliencia de los países en desarrollo sin litoral ante las crisis económicas, financieras y alimentarias, el cambio climático y la desertificación, así como consolidar dicha capacidad.
7. Integración y cooperación regionales:
- a) La cuota de comercio intraafricano ronda un porcentaje situado entre el 10% y el 12% y resulta extremadamente baja en comparación con la de otras grandes regiones. El comercio intraafricano está más diversificado y ligado a los artículos manufacturados que el comercio de África con otros asociados externos, y el aumento del comercio entre los países africanos cuenta con un enorme potencial de apoyo a la industrialización y la transformación estructural. Con el fin de impulsar el comercio intraafricano, los países africanos deberían abordar las limitaciones relacionadas con el comercio, como las barreras arancelarias y no arancelarias, la infraestructura deficiente, la explotación insuficiente del potencial de la cadena de suministro, la escasa capacidad productiva, las cuestiones relativas a la gobernanza y la estabilidad económica y social;
 - b) Existen considerables oportunidades para incrementar la explotación del potencial de la integración económica regional, especialmente en relación con el aumento del comercio y de las corrientes de inversión extranjera directa a nivel intrarregional, así como con la mejora de la conectividad mediante las redes de transporte, energía y TIC. Los países en desarrollo sin litoral deben aprovechar plenamente los acuerdos comerciales preferenciales a nivel regional para sacar partido de la complementariedad existente, no solamente dentro de la subregión correspondiente, sino en todas las subregiones, en esferas fundamentales como la seguridad energética y la facilitación del comercio, con el fin de promover un modelo de crecimiento económico y desarrollo sostenible más inclusivo y equilibrado;
 - c) Los países en desarrollo sin litoral y sus asociados para el desarrollo a nivel regional y mundial deberían poner en marcha iniciativas que ahondasen en la integración regional, como la aceleración de la aplicación de los acuerdos de libre comercio, con el fin de aumentar la competitividad y maximizar las ventajas de la globalización.
8. Libre circulación de personas y bienes:
- a) Las comunidades económicas regionales, las instituciones de gestión de los corredores y los Estados miembros deberían fortalecer su capacidad para poder cumplir su mandato con respecto a las necesidades existentes en la esfera de la libre circulación de personas y bienes;

- b) El seguimiento de los progresos realizados en materia de libre circulación de personas y bienes es una tarea difícil, debido a la implicación de diversos departamentos gubernamentales en el proceso (por ejemplo, los de transporte, comercio e inmigración), por lo que es necesario un aumento de la coordinación;
 - c) El alcance de los progresos realizados en el ámbito de la libre circulación de personas y bienes varía de una comunidad económica regional a otra y es necesario realizar nuevos estudios para mejorar la comprensión actual de las cuestiones planteadas al respecto;
 - d) Las comunidades económicas regionales y los Estados miembros deberían diseñar e implantar sistemas simplificados y armonizados de expedición de visados para los conductores dedicados al transporte internacional (tanto de carga como de pasajeros).
9. Aumento del protagonismo del sector privado:
- a) Los gobiernos de los países en desarrollo sin litoral deberían fortalecer los marcos normativos encargados de regular las alianzas público-privadas y establecer las instituciones y los instrumentos jurídicos necesarios para aumentar el protagonismo del sector privado;
 - b) Los países en desarrollo sin litoral y sus asociados para el desarrollo deberían aumentar la capacidad del sector privado, sobre todo en materia de emprendimiento en el caso de las pequeñas y medianas empresas;
 - c) Los gobiernos de los países en desarrollo sin litoral deberían mejorar los mecanismos de consulta y participación del sector privado en los procesos y las iniciativas de integración regional, en especial la cooperación en materia de tránsito y gestión de las fronteras;
 - d) Del mismo modo, debería permitirse al sector privado participar y contribuir, a nivel subregional, regional y mundial, dentro del proceso de formulación de políticas y establecimiento de instrumentos jurídicos en dichos ámbitos;
 - e) Debería incluirse al sector privado como principal interesado en el nuevo programa de acción para los países en desarrollo sin litoral;
 - f) Los países en desarrollo sin litoral deberían fomentar la creación de un entorno estable, previsible y propicio para las inversiones, con el fin de atraer más inversión extranjera directa y aumentar su diversificación.
10. Medidas internacionales de apoyo y recursos financieros:
- a) Las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y los asociados para el desarrollo deberían establecer medidas de apoyo específicas orientadas a los países en desarrollo sin litoral, con el fin de ayudarlos a mitigar el elevado costo derivado de la ausencia de litoral;

- b) La asistencia oficial para el desarrollo, la Iniciativa de Ayuda para el Comercio y la cooperación Sur-Sur deberían mejorarse por completo y aprovecharse plenamente para abordar los obstáculos tanto físicos como de otra índole que impiden a los países en desarrollo sin litoral integrarse en las amplias corrientes del comercio mundial;
- c) La comunidad internacional debería apoyar e impulsar el establecimiento de corrientes de inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral;
- d) Las organizaciones de las Naciones Unidas, concretamente la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y la CEPA, así como las organizaciones internacionales, regionales y subregionales, las instituciones financieras internacionales y regionales y otras partes interesadas deberían seguir intensificando su apoyo a los países en desarrollo sin litoral para ayudarles a mejorar su capacidad de suministro y a aprovechar las oportunidades comerciales existentes a su alcance, de modo que puedan ampliar sus fronteras comerciales internacionales;
- e) El sector privado y las alianzas público-privadas, así como las instituciones financieras y de desarrollo multilaterales y regionales, deben desempeñar un papel fundamental a la hora de subsanar el déficit de financiación. Los países en desarrollo sin litoral deberían establecer un marco jurídico adecuado para la creación de alianzas público-privadas;
- f) Es necesario explorar nuevas fuentes de financiación, entre ellas, la canalización de remesas hacia actividades productivas y los bonos de infraestructuras;
- g) El sistema de las Naciones Unidas y otros organismos de desarrollo deberían proporcionar financiación y establecer programas para la creación de mecanismos de financiación innovadores, con vistas a facilitar la renovación de la flota de transporte internacional de bienes y pasajeros.

11. Aplicación y examen:

- a) El programa de acción posterior debería establecer una serie de metas y objetivos ambiciosos a corto, mediano y largo plazo, contemplando mecanismos bien definidos de supervisión y presentación de informes que garanticen la incorporación del programa en las estrategias de desarrollo nacionales, los marcos para la integración y el desarrollo a nivel subregional y regional y los programas de trabajo de las comunidades económicas regionales;
- b) Los mecanismos de seguimiento y supervisión deberían consistir en un proceso continuo y en constante evolución capaz de consolidar las alianzas y la responsabilización mutua;

- c) Las comunidades económicas regionales deberían incorporar el nuevo programa de acción y llevar a cabo exámenes periódicos a nivel subregional, y la CEPA, en colaboración con la Comisión de la Unión Africana, debería tomar la iniciativa para organizar exámenes bianuales del programa a nivel regional, como contribución al examen anual mundial de la Asamblea General;
 - d) Debería fundarse un Centro Africano de Enseñanza Selecta sobre los países en desarrollo sin litoral en Addis Abeba.
12. Agenda para el desarrollo después de 2015:
- a) Es preciso incorporar las necesidades específicas de los países en desarrollo sin litoral en la agenda mundial para el desarrollo después de 2015 y en los objetivos mundiales de desarrollo sostenible;
 - b) La nueva agenda para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral debe abordar de manera específica y holística los desafíos a los que se enfrentan dichos países.
13. Seguimiento:
- a) El informe de la Reunión de Examen de la Región Africana, así como sus recomendaciones, deberían presentarse en las próximas ediciones de la Conferencia de Ministros Africanos de Transporte y de la Conferencia de Ministros Africanos de Comercio;
 - b) El informe debería presentarse asimismo ante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral y su Comité Preparatorio Intergubernamental, con vistas a reflejar plenamente la perspectiva y los intereses de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito de África en el documento final de la Conferencia.

V. Sesión de clausura

64. El representante de la CEPA agradeció a los asistentes su participación efectiva y constructiva en la reunión, que había posibilitado la extracción de conclusiones fructíferas durante su desarrollo. A continuación, declaró clausurada la reunión.
