



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

Distr. general
20 de diciembre de 2011
Español
Original: inglés

Junta de Comercio y Desarrollo
Comisión de Comercio y Desarrollo
**Reunión multianual de expertos sobre transporte
y facilitación del comercio**
Cuarto período de sesiones
Ginebra, 7 a 9 de diciembre de 2011

**Informe de la Reunión multianual de expertos
sobre transporte y facilitación del comercio
sobre su cuarto período de sesiones**

Celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 7 al 9 de diciembre de 2011

I. Resumen del Presidente

1. El cuarto período de sesiones de la Reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio, titulado "Retos y opciones de política en materia de transporte y facilitación del comercio", se celebró del 7 al 9 de diciembre de 2011 en cumplimiento de una decisión adoptada por la Junta de Comercio y Desarrollo en su 55º período de sesiones y del mandato aprobado al respecto, y de conformidad con los párrafos 107 y 164 a 168 del Acuerdo de Accra. Los expertos tuvieron ante sí la nota de antecedentes preparada por la secretaría (TD/B/C.I/MEM.1/11).
2. La reunión sirvió de foro para debatir las últimas novedades y los nuevos problemas surgidos en relación con el transporte internacional y la facilitación del comercio. Los expertos participantes eran funcionarios de ministerios de comercio y de transporte y de administraciones de aduanas y representantes del sector privado, de los medios académicos y de organizaciones internacionales y regionales.
3. La reunión se estructuró en las siguientes sesiones principales:
 - a) Comercio y transporte sostenible;
 - b) Eficiencia en el transporte;
 - c) Automatización de las aduanas y seguridad del comercio;
 - d) Facilitación del comercio; y
 - e) El camino a seguir: opciones de política en materia de transporte y facilitación del comercio.

A. Declaraciones de apertura

4. En sus observaciones introductorias, el Dr. Supachai Panitchpakdi, Secretario General de la UNCTAD, subrayó que, aunque los elevados costos del transporte y de las transacciones comerciales planteaban dificultades persistentes a muchos países en desarrollo, era necesario que los sistemas de transporte del futuro fueran económica, social y ambientalmente sostenibles. Una economía más ecológica se estaba convirtiendo en uno de los principales factores determinantes de la competitividad comercial, y requería la colaboración entre inversores públicos y privados, incluidos los inversores multilaterales, con el fin de atender a las enormes necesidades de financiación para los sistemas de transporte sostenibles y energéticamente eficientes. El Secretario General abordó algunas de las cuestiones clave que se estaban examinando en la reunión, como: a) las repercusiones del cambio climático en las infraestructuras y los servicios internacionales de transporte; b) la creciente importancia de la facilitación del comercio; y c) las dificultades resultantes de las exigentes normas de seguridad aplicadas en toda la cadena internacional de suministro. En conclusión, el Secretario General se refirió a los desafíos que enfrentaban los organismos de control en la frontera y la industria del transporte, que requerían una amplia utilización de tecnologías de la información, e hizo un llamamiento para que se buscaran soluciones de amplio alcance, como estaba haciendo actualmente la UNCTAD a través de su Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA).
5. Teniendo presente la inminente celebración de la XIII UNCTAD, la Sra. Anne Miroux, Directora de la División de Tecnología y Logística, recordó que el cuarto período de sesiones de la Reunión multianual de expertos constituía una oportunidad de aplicar las enseñanzas derivadas de los tres períodos de sesiones anteriores y examinar más detenidamente los viejos y nuevos desafíos que enfrentaban el transporte, las aduanas y la

facilitación del comercio, especialmente en las regiones en desarrollo. La Sra. Miroux subrayó que los sólidos conocimientos que tenía desde hacía mucho tiempo la UNCTAD en el ámbito de la logística del comercio podrían ayudar a los países en desarrollo a: a) integrarse mejor en las redes comerciales mundiales; b) aplicar los acuerdos internacionales de transporte y de facilitación del comercio; c) abordar el problema de los elevados costos del transporte y entender sus factores determinantes; d) mitigar los efectos del cambio climático en la infraestructura y los servicios de transporte, y e) utilizar asistencia técnica, por ejemplo a través de soluciones basadas en aplicaciones tecnológicas, como el programa SIDUNEA. La UNCTAD, a través de sus tres vías de intervención, estaba dispuesta a continuar su labor y a contribuir a impulsar los objetivos de transporte sostenible y de facilitación del comercio de los países en desarrollo en general y de los países en desarrollo sin litoral en particular.

6. El Sr. José María Rubiato, Funcionario Encargado de la Subdivisión de Logística Comercial, presentó la nota de antecedentes preparada por la secretaria de la UNCTAD y destacó algunas de las cuestiones clave abordadas en ese documento. Entre las cuestiones pertinentes que se destacaban en él se contaban los viejos y nuevos desafíos para el transporte internacional y la facilitación del comercio y algunas opciones de política conexas sobre la mejor forma de abordar esos problemas.

B. Primera sesión: Comercio y transporte sostenible

7. En sus observaciones introductorias, la secretaria de la UNCTAD señaló que el transporte sostenible era un tema importante en las deliberaciones internacionales sobre políticas, en parte como consecuencia de un mayor reconocimiento de la necesidad de responsabilidad social empresarial, así como de la necesidad de utilizar en forma sostenible los recursos finitos de combustible, en particular de petróleo, la principal fuente de combustible para el transporte, que también contribuía en medida importante a las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la quema de combustibles. Se preveía que los precios del petróleo se mantendrían elevados a largo plazo, como resultado de la presión creciente sobre la oferta y del aumento de la demanda, en particular de las grandes economías en desarrollo. Las repercusiones de esa situación en los costos del transporte y, por extensión, en los del comercio, y la necesidad de promover una gestión sostenible de los recursos, la protección del medio ambiente, y la mitigación eficaz del cambio climático y la adopción de medidas de adaptación son cuestiones complejas pero relacionadas entre sí que han de abordarse conjuntamente.

8. El primer orador, en representación de la Cámara Naviera Internacional y del sector del transporte marítimo internacional, se centró en el tema del "transporte marítimo sostenible" y destacó los esfuerzos del sector por aplicar los principios de responsabilidad social empresarial y promover un transporte marítimo sostenible desde los puntos de vista económico, social y ambiental. Subrayó el carácter mundial de la industria del transporte marítimo y señaló que contar con un sector de transporte marítimo eficiente y sostenible tenía una importancia fundamental para todas las economías, desarrolladas y en desarrollo. Se encomió la publicación anual de la UNCTAD *El transporte marítimo* como referencia fundamental sobre la evolución del transporte marítimo.

9. La disminución de los volúmenes de carga resultante de la reciente recesión económica y del exceso de capacidad de la flota de transporte se traducían en una presión a la baja en los fletes. Para lograr la sostenibilidad económica del sector era importante: a) estudiar formas de reducir las fluctuaciones de los fletes; b) introducir ajustes en las políticas de construcción naval para tener mejor en cuenta el carácter altamente cíclico de esa actividad; c) promover el acceso a los mercados en el sector del transporte marítimo, en particular en el marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC); y d) seguir

elaborando reglas y normas internacionales ambientales y de seguridad con el fin de uniformar los requisitos y reducir los costos. Se señaló que el sector del transporte marítimo desempeñaba un papel de gran importancia, pues promovía la sostenibilidad social al participar en la elaboración de leyes sectoriales internacionalmente vinculantes sobre trabajo y empleo negociadas bajo los auspicios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), referentes, entre otros aspectos, a los horarios de trabajo, las condiciones sanitarias y el alojamiento de las tripulaciones, los arreglos contractuales y el salario mínimo. En ese contexto se subrayó la importancia de la pronta entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT, de 2006.

10. En lo referente a la sostenibilidad ambiental, el sector del transporte marítimo apoyaba diversas iniciativas de reglamentación auspiciadas por la Organización Marítima Internacional (OMI), que en algunos casos tenían consecuencias financieras importantes para el sector. Entre esas iniciativas cabía destacar las siguientes: a) instrumentos jurídicos internacionales sobre seguridad y sobre prevención de la contaminación en el transporte marítimo; b) modalidades de resarcimiento e indemnización por contaminación por petróleo y otras sustancias peligrosas y nocivas procedentes de los buques; c) normas referentes a la gestión del agua de lastre, la utilización de pinturas con tributylestano (TBT) en los cascos de los buques, la prevención de la contaminación del aire, en particular por combustibles con azufre; d) reciclaje de los buques y reducción de las emisiones de GEI. En ese contexto, se celebró como un logro importante la aprobación, en julio de 2011, de las normas vinculantes de la OMI por las que se estipulaban medidas técnicas y operativas para reducir las emisiones de GEI en el transporte marítimo internacional. Esas normas entrarían en vigor en enero de 2013 y se aplicarían como mínimo al 90% del tonelaje mundial. En cuanto a la posibilidad de explotación a velocidad reducida, se señaló que una gestión adecuada de la velocidad de navegación podía contribuir considerablemente a reducir ulteriormente las emisiones de GEI. En el debate, el representante de la Cámara Naviera Internacional observó, en relación con la posibilidad de establecer un "Fondo Verde" mundial para financiar la adaptación al cambio climático, que no podía pedirse al sector del transporte marítimo que aportase contribuciones financieras que no guardaran una proporción razonable con la participación efectiva del sector en el total de las emisiones mundiales de GEI.

11. El segundo orador, representante del Centro Conjunto de Investigación sobre los Transportes de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y el Foro de Transporte Internacional, centró su exposición en el transporte sostenible en todos los modos, prestando particular atención al transporte por carretera. Se observó que el sector del transporte contribuía en medida importante a la prosperidad y a las mejoras sociales, pero también se caracterizaba por un consumo considerable de recursos finitos de combustibles fósiles que entrañaba un riesgo de traspasar los umbrales ambientales. Las necesidades crecientes de una población mundial en expansión y la reciente evolución económica indicaban que la configuración de las redes de comercio tendería a modificarse en el futuro, con un desplazamiento desde los países del G-7 hacia los grandes países y regiones en desarrollo emergentes. Aunque en las cadenas de transporte multimodal/puerta a puerta seguía ocupando una posición predominante el transporte marítimo contenedorizado, en algunas regiones también era importante por lo general el transporte por ferrocarril y barcaza en ambos extremos del trayecto.

12. Entre las principales dificultades que se planteaban en relación con el transporte sostenible de mercancías por carretera destacaban la congestión, la contaminación del aire, la utilización de energía y las emisiones de GEI, así como la seguridad vial. En lo referente a la congestión, se señaló la importancia de atender debidamente a la gestión de las redes, no solo para lograr aumentos de la velocidad, sino también —lo que era más importante— para garantizar la fiabilidad y predecibilidad de los tiempos de transporte, elemento crucial para una circulación fluida de las mercancías por las cadenas de suministro. En ese contexto

tenían una importancia determinante la existencia de estructuras de gobernanza adecuadas y la disponibilidad, la difusión y la utilización eficaz de datos adecuados y fiables. Era esencial impulsar la labor pertinente y la cooperación internacional en esta esfera, en particular por parte de la OMI, la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la UNCTAD. En relación con la información y los datos sobre el transporte marítimo, el orador encomió el informe anual de la UNCTAD *El transporte marítimo*, en particular por los utilísimos datos que aportaba sobre la evolución del transporte marítimo mundial.

13. Un experto de la República Dominicana expuso las experiencias de su país, uno de los más vulnerables al cambio climático. Se destacaron las importantes consecuencias de los factores relacionados con el cambio climático, como tormentas y huracanes y otras amenazas similares para las zonas costeras, el turismo, las instalaciones portuarias, el comercio marítimo, la agricultura, la salud, los recursos hídricos y los bosques. También se expusieron algunas actuaciones en el plano nacional para combatir el cambio climático con medidas de mitigación y de adaptación en el sector del transporte, en particular del transporte marítimo y por carretera. En ese contexto se destacó la necesidad imperiosa de cooperación y asistencia internacionales para acometer la adaptación al cambio climático en el transporte.

14. En los debates también se manifestó inquietud por el aumento de la piratería marítima en torno al Cuerno de África y en una zona más amplia del océano Índico, así como en los estrechos de Malaca, y se subrayó la necesidad de redoblar los esfuerzos internacionales por resolver ese problema. En respuesta a una pregunta sobre las consecuencias potenciales del ensanchamiento del Canal de Panamá, se mencionaron los planes estadounidenses de aprovechar esa expansión con miras a establecer un centro de transbordo en la región. Otras cuestiones que se destacaron en los debates fueron los problemas de seguridad resultantes de la inexactitud de la documentación sobre el contenido de los contenedores. En ese contexto, se señaló que el sector del transporte marítimo apoyaba los esfuerzos por elaborar normas internacionalmente vinculantes sobre el peso de los contenedores. En cuanto a la creación de capacidad, se hizo referencia al programa de cooperación técnica de la OMI, en particular en los ámbitos de la capacitación y de la difusión de las mejores prácticas en la administración y el transporte marítimos.

C. Segunda sesión: Eficiencia en el transporte

15. A modo de introducción, la secretaria destacó las recientes mejoras de la eficiencia en el transporte marítimo, las instalaciones portuarias y el transporte multimodal que podrían contribuir a la reducción de los costos del transporte. Se mencionaron mejoras tanto de la infraestructura física como de las estructuras operacionales, y se plantearon algunas cuestiones controvertidas, como la conciliación de las necesidades de los sectores del transporte de carga y del transporte de mercancías. Se subrayó la necesidad de adoptar un enfoque regional integrado para facilitar el acceso de los países a los mercados internacionales. También se explicaron las ventajas de los puertos secos, que podían ayudar a los pequeños exportadores a aprovechar los beneficios de la consolidación de la carga, así como otros beneficios potenciales que podrían derivarse del aumento de la conectividad.

16. Se expuso el caso del puerto de Dar-es-Salaam, que funcionaba como una importante puerta de entrada y de salida del país y como un centro regional para los países en desarrollo sin litoral vecinos. Uno de los mayores problemas que se planteaban en muchos puertos era el de la congestión, causada principalmente por la insuficiencia del espacio de almacenamiento de contenedores, los largos tiempos de parada de los contenedores y las deficiencias del transporte interior, en particular de los sistemas

ferroviarios. Entre otras limitaciones importantes se contaban la insuficiencia del equipo y las instalaciones, los elevados costos de mantenimiento, la competitividad relativa del transporte por carretera, la piratería, y las carencias del marco institucional y normativo. Esos problemas podían subsanarse mediante mejoras de la infraestructura (drenado, puestos interiores y puertos secos), de los servicios y de la gestión de los puertos. También podrían contribuir a la mejora de la eficiencia portuaria el establecimiento de depósitos de contenedores en el interior y la adopción de sistemas aduaneros automatizados (utilizando, por ejemplo, el SIDUNEA), así como la aplicación de determinadas iniciativas en relación con corredores de tránsito y de transporte y de medidas pertinentes de facilitación del comercio. Además, la combinación de esos factores con un incremento de las inversiones en los puertos y con el establecimiento de asociaciones entre todas las partes interesadas (del sector público y del privado) podría redundar en ulteriores aumentos de la productividad.

17. Un representante de una consultoría privada presentó un enfoque innovador para la mejora de la eficiencia de los corredores en zonas con abundantes recursos naturales (como mineral de hierro u otros minerales). Se explicó que las economías podían aprovechar el aumento de la demanda de materias primas básicas si conseguían implantar soluciones logísticas viables para las actividades mineras. Puesto que una proporción importante de los recursos naturales no se encontraba cerca de las zonas costeras, se precisaban soluciones de transporte viables para que llegaran a materializarse las oportunidades mineras. Se habían realizado inversiones importantes en infraestructuras tales como instalaciones ferroviarias y portuarias con el fin de crear la capacidad necesaria para atender a la demanda creciente, pero ese enfoque presentaba el inconveniente de que la inversión en infraestructura era un proceso largo y que requería enormes desembolsos. Cabía, pues, la posibilidad de hacer sostenible la inversión por medio de mejoras de la eficiencia del transporte de mercancías prioritarias en los corredores existentes. Los corredores eran sistemas inherentemente complejos con diversas partes interesadas interdependientes y en los que intervenían múltiples operadores a lo largo de cadenas de suministro que presentaban diversas interfaces, diferentes prácticas/procesos, infraestructuras obsoletas, interferencias con diferentes modos de transporte, capacidades de gestión desiguales, etc. Por consiguiente, lograr la integración entre todas las partes interesadas principales era fundamental para crear cadenas de suministro eficientes y lograr que se ejecutaran en forma armónica las diversas funciones operativas que entrañaba el transporte de las mercancías desde el lugar de origen hasta el de destino. Además, para promover y apoyar la facilitación del comercio interior y transfronterizo era fundamental adoptar un enfoque integral y crear un entorno operativo que propiciara la colaboración empresarial entre el sector público y el privado.

18. Se expuso un ejemplo referente al transporte ferroviario en la India. Para hacer frente a la creciente demanda, se proponía la aplicación de una estrategia que alentara el desarrollo integrado de todos los modos de transporte con miras a lograr "un sistema de transporte eficiente, sostenible, seguro y regionalmente equilibrado". No obstante, los actuales sistemas ferroviarios del país no estaban preparados para atender a las crecientes necesidades de transporte de carga, y la proporción que representaba el transporte por ferrocarril sobre el total del transporte de carga, incluido el transporte a granel (realizado en medida creciente por carretera), había venido disminuyendo en los últimos cincuenta años, debido en particular a limitaciones de capacidad y a la incertidumbre de los plazos de entrega. El grueso del tráfico ferroviario de carga discurría por el "Cuadrilátero Dorado", que representaba solo un 27% del total de las rutas ferroviarias y transportaba del 50% al 55% de la carga, pero, como todas las líneas del país, se dedicaba al transporte mixto, y los horarios se aplicaban solo a los trenes de pasajeros, que tenían prioridad. Esa situación agravaba el problema de la congestión de las rutas de acceso, lo que daba lugar a embotellamientos en las principales rutas de transporte de carga por ferrocarril. Por consiguiente, una de las estrategias adoptadas para incrementar la proporción de carga

transportada por ferrocarril consistía en construir un Corredor Exclusivo de Carga. Los tramos oriental y occidental del Cuadrilátero Dorado debían concluirse en 2016/17 a un costo de alrededor de 16.000 millones de dólares, que se sufragaría con una combinación de fondos presupuestados para el ferrocarril, asistencia oficial para el desarrollo, financiación multilateral y asociaciones entre el sector público y el sector privado. Se preveía que el costo del Corredor quedaría compensado con creces no solo por el incremento de los ingresos y de las cuotas de mercado, sino también por la mayor eficiencia operacional y la mitigación del impacto ambiental del incremento del transporte de carga en una economía en crecimiento. Según las conclusiones de un estudio que se había realizado sobre las emisiones de GEI en los próximos treinta años con y sin los tramos oriental y occidental del Corredor, las emisiones de GEI serían mayores en el futuro sin el Corredor.

19. El modelo de asociación público-privada que se estaba impulsando estaba concebido para atender a la demanda y las necesidades del sector y no era una repetición del aplicado en otros sectores (como los de actividades portuarias, transporte por carretera y transporte aéreo). Puesto que el desarrollo del ferrocarril requería utilización intensiva de capital, las oportunidades de participación privada en actividades tales como el mantenimiento y la reparación del material rodante, los servicios de apoyo para el transporte por ferrocarril (comidas preparadas, almacenes, etc.), el desarrollo urbanístico a lo largo del corredor (centros comerciales, centros de conferencias, estaciones, etc.), parques logísticos, carreteras, y actividades complementarias (escuelas, institutos de capacitación, etc.) por medio de asociaciones bien diseñadas entre el sector público y el privado no solo aumentarían la eficiencia de esas actividades y ofrecerían posibilidades de ganancia con los mismos activos, sino que permitirían mantener centrada la atención en las actividades básicas de transporte.

20. Los expertos y oradores examinaron asimismo algunos de los principales problemas de transporte que enfrentaban los países en desarrollo sin litoral para el transporte en tránsito a través de los países vecinos. Se abordaron, entre otros, los siguientes problemas: a) requisitos de documentación restrictivos o duplicados (por ejemplo, requisito de presentación de copias en papel de documentos en línea o certificados fitosanitarios adicionales); b) duplicación de tasas (por ejemplo, las tasas por manipulación de carga que aplicaban los puertos y las estaciones de contenedores que se utilizan para aliviar la congestión de las instalaciones portuarias); c) insuficiente apoyo logístico a los convoyes de seguridad; d) discriminación en el orden de carga de los camiones; y e) necesidad de costosos aparatos electrónicos de seguimiento de la carga y de numerosos controles de carretera. Por el lado positivo, se indicaron diversas medidas que se podían adoptar para mitigar esos problemas, como el establecimiento de: a) depósitos de contenedores en el interior; b) organizaciones regionales (por ejemplo, consejos nacionales y regionales de cargadores y autoridades de coordinación del transporte por los corredores de tránsito); y c) pasos fronterizos únicos. Otras iniciativas regionales dirigidas a mejorar la conexión entre los países vecinos eran la armonización de los procedimientos regionales (por ejemplo, sobre limitaciones de carga por eje) y la realización de estudios regionales (por ejemplo, sobre el funcionamiento de los corredores y los tiempos necesarios para el despacho de aduanas).

D. Tercera sesión: Automatización de las aduanas y seguridad del comercio

21. La secretaría presentó las características avanzadas de la versión más reciente del Sistema Integrado de Información Aduanera del SIDUNEA de la UNCTAD, centrándose en la aplicación del concepto de ventanilla única aduanera y en la mejora de la seguridad de la cadena de suministro. Se señaló que el sistema SIDUNEA entrañaba ventajas tanto para

los gobiernos como para las empresas, gracias, entre otras cosas, a su adaptación constante a las novedades que surgían en el ámbito aduanero y en materia de TIC. Respondiendo a una pregunta del público, se indicó que la computación en nube no era una alternativa al sistema SIDUNEA, sino una innovación en el ámbito de las TIC que se estaba integrando en la tecnología del SIDUNEA. Los expertos destacaron la diferencia fundamental entre el concepto y las soluciones de computación en nube, desarrollados, administrados y gestionados por una entidad gubernamental de conformidad con las normas más exigentes de seguridad de la información, y las soluciones propuestas por el sector privado para el público en general. La secretaría anunció asimismo la publicación en inglés del nuevo informe mundial del SIDUNEA *ASYCUDA World Report 2011*.

22. El representante de la Administración de Aduanas y Protección de Fronteras de los Estados Unidos (CBP) explicó sucintamente la teoría y la metodología de gestión de los riesgos que aplicaba la CBP a las transacciones comerciales de carga. El acervo de mejores prácticas de la CBP se había convertido en una referencia importante para la gestión de los riesgos en el ámbito aduanero. El orador subrayó la importancia de seguir las directrices de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para analizar los riesgos y determinar las actuaciones pertinentes. Destacó varias modalidades de cooperación de las administraciones de aduanas con asociados nacionales e internacionales a través del intercambio de información, la elaboración de indicadores conjuntos de riesgos, el intercambio de datos transaccionales, y la determinación conjunta e integrada de las metas.

23. La Presidencia del Grupo Internacional de Seguridad de la Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga (ICHCA) presentó la norma ISO 28000 para la gestión de la seguridad de la cadena de suministro. El orador destacó que el diseño general de la norma tenía por objeto hacerla compatible con diversas iniciativas existentes en materia de seguridad, muchas de ellas de alcance limitado. La norma ISO 28000 era un sistema de gestión de la seguridad internacionalmente acreditado para mantener y mejorar constantemente la eficacia de las empresas en la detección de los riesgos y la mitigación de sus consecuencias. El orador subrayó que las personas, la tecnología y los procesos eran los tres pilares de un sistema de seguridad fiable.

24. El representante de Rwanda subrayó que su país se había fijado como objetivo prioritario el desarrollo de los sistemas electrónicos de ventanilla única con el fin de beneficiar a la comunidad comercial, incrementar los ingresos aduaneros y mejorar la competitividad del país. Al término de un procedimiento competitivo se optó por la solución SIDUNEA Mundo, teniendo en cuenta la continuidad y la fiabilidad de la asistencia de la UNCTAD, la eficiencia en función de los costos y del tiempo, la protección de las inversiones anteriores y otros factores que hacían de la UNCTAD el mejor proveedor de servicios para la aplicación de los sistemas electrónicos de ventanilla única y automatización aduanera.

25. La experiencia nacional de Djibouti era un ejemplo de aplicación acelerada de la versión más reciente del sistema SIDUNEA Mundo, que reemplazaba al sistema MIRSAL, gracias a los enormes esfuerzos realizados por el equipo nacional, que incluía expertos del SIDUNEA. El sistema SIDUNEA contribuía a facilitar las operaciones de tránsito internacional, en particular con Etiopía, y a resolver las cuestiones de seguridad relacionados con las necesidades logísticas y operativas de las unidades militares extranjeras desplegadas en el país.

26. El Afganistán constituía otro ejemplo de éxito del sistema SIDUNEA. El proyecto financiado por el Banco Mundial ayudaba a automatizar plenamente todos los procedimientos aduaneros de conformidad con las normas internacionales, a incrementar los ingresos aduaneros, a reducir drásticamente la duración de los trámites aduaneros y a establecer corredores de tránsito eficientes. La automatización de las aduanas se había convertido en el motor de las reformas de las infraestructuras, de la legislación y de las

reglamentaciones. Permitía asimismo resolver problemas de seguridad a nivel nacional y regional y facilitar la logística de las operaciones de mantenimiento de la paz en el país. Durante el año en curso, el Departamento de Aduanas del Afganistán, con el apoyo financiero del Banco Mundial, había puesto en marcha un proyecto muy ambicioso de transición del SIDUNEA++ al SIDUNEA Mundo.

27. Los expertos señalaron que la aplicación del sistema SIDUNEA contribuía a incrementar sustancialmente los ingresos aduaneros, como demostraban en particular las experiencias nacionales de Djibouti, el Afganistán, Liberia y otros países beneficiarios. Los expertos valoraron también positivamente las oportunas deliberaciones de los especialistas y reconocieron que en los últimos años el programa SIDUNEA de la UNCTAD había logrado avances considerables hacia la implantación de un sistema de ventanilla única, de conformidad con las recomendaciones de la CEPE y las mejores prácticas del sector aduanero recomendadas por la OMA.

28. Los expertos destacaron la necesidad de fortalecer la interacción entre los organismos públicos y la comunidad empresarial, a través de aplicaciones eficientes de tecnologías de la información, con el fin de facilitar el comercio y garantizar la seguridad de la cadena de suministro. Se subrayó que las administraciones de aduanas seguían siendo las principales organizaciones responsables de la facilitación del comercio y la supervisión del tránsito, de conformidad con las normas y las mejores prácticas internacionales, por lo que el modelo de ventanilla única centrado en las aduanas debería poderse implantar en muchos países, incluidos los usuarios del SIDUNEA.

29. La experiencia de los países usuarios del SIDUNEA demostraba que la voluntad política de los gobiernos era la condición determinante para la aplicación eficaz de los sistemas de ventanilla única. En consecuencia, la automatización aduanera podría convertirse en una fuerza impulsora de este proceso. Los expertos señalaron que el SIDUNEA proporcionaba instrumentos eficientes que permitían la interconexión entre la administración aduanera y otros organismos públicos, aunque no estuvieran automatizados. En ese contexto, los participantes destacaron los desafíos tecnológicos e institucionales relacionados con la utilización de la firma electrónica. Aunque ya se habían diseñado soluciones tecnológicas, en particular en el marco del sistema SIDUNEA, las tareas institucionales, como la promulgación de la legislación adecuada, todavía no se habían abordado en muchos países. A ese respecto se subrayó la importancia de que en futuras reuniones de expertos de la UNCTAD se divulgaran las experiencias de los países usuarios del SIDUNEA.

E. Cuarta sesión: Facilitación del comercio

30. La cuarta sesión de la Reunión multianual de expertos, dedicada a la vinculación de las iniciativas multilaterales, regionales y nacionales de facilitación del comercio, comenzó con una breve exposición de la secretaria de la UNCTAD sobre las cuestiones claves que habían de debatirse, a saber, algunas tendencias recientes en las reformas nacionales de facilitación del comercio, la creciente importancia otorgada a las soluciones regionales, y la adecuación de las iniciativas nacionales y regionales a los compromisos que se contraerían en el marco del futuro acuerdo de la OMC sobre facilitación del comercio.

31. La secretaria destacó el importante papel que debían desempeñar plataformas nacionales de colaboración, como comités de facilitación del comercio, grupos de trabajo o equipos de tareas. El establecimiento y mantenimiento duradero de tales órganos no solo era importante para la coordinación de las iniciativas multilaterales, regionales y nacionales de facilitación del comercio, sino que sería incluso obligatorio en el marco del futuro acuerdo de la OMC sobre facilitación del comercio. La UNCTAD se proponía prestar

apoyo a los grupos de trabajo o comités nacionales de facilitación del comercio, en el marco de su Programa de Facilitación del Comercio, mediante la difusión de investigaciones y análisis, el fomento de actividades de formación de consenso, o la prestación de asistencia técnica. La secretaría observó que, aunque los recursos totales dedicados a la financiación de la asistencia técnica para la facilitación del comercio se habían incrementado en el último decenio, seguían representando una proporción pequeña del total de la ayuda para el comercio, y eran mucho menos cuantiosos en los países menos adelantados (PMA) que en los demás países en desarrollo. Esa carencia era un punto importante que la comunidad internacional debía tener en cuenta al continuar su labor sobre facilitación del comercio, pues quizás sería necesario adoptar iniciativas proactivas para impedir que los PMA quedaran excluidos de las inversiones destinadas a reformas para la facilitación del comercio.

32. Suecia, que era uno de los principales donantes al Programa de Facilitación del Comercio de la UNCTAD y uno de los primeros países en propugnar y aplicar una reforma para la facilitación del comercio, expuso los argumentos en favor de la adopción de medidas de facilitación del comercio y de una pronta concertación del acuerdo de la OMC sobre facilitación del comercio. Para Suecia, cuya economía se caracterizaba por una gran dependencia de los intercambios comerciales, la facilitación del comercio era fundamental para promover el crecimiento, el empleo y la prosperidad socioeconómica.

33. Varios oradores aportaron ejemplos y datos que demostraban que la facilitación del comercio tenía una importancia fundamental para impulsar realmente la integración comercial de los países en desarrollo, eliminar los controles innecesarios, reducir los costos, aumentar la eficiencia y liberar recursos. A cambio del compromiso de adoptar las medidas necesarias, se proporcionaría a los países en desarrollo más necesitados la asistencia técnica que precisaran para reformar sus procedimientos aduaneros y fronterizos. La asistencia técnica para la facilitación del comercio era un objetivo prioritario para los donantes, y se habían movilizado fondos a tal efecto. Los participantes expresaron asimismo la opinión de que la facilitación del comercio era ventajosa para todos, y que también lo sería la concertación en 2012 de un acuerdo de la OMC al respecto. Los países en desarrollo serían los principales beneficiarios. Se señaló que muchos países eran conscientes de las ventajas de las reformas de facilitación del comercio y que las negociaciones sobre facilitación del comercio en el marco de la OMC habían avanzado más rápidamente que las negociaciones en otras esferas. Sin embargo, uno de los principales obstáculos para la aprobación de un acuerdo sobre facilitación del comercio en la OMC residía en el hecho de que ese resultado se hubiera vinculado hasta el momento a las negociaciones sobre otros temas del Programa de Doha para el Desarrollo.

34. El representante de Uganda reconoció la creciente importancia que estaba cobrando la facilitación del comercio tanto en el plano nacional como a nivel regional y multilateral. Se señaló que el alcance de las medidas de facilitación del comercio dependía del nivel de desarrollo económico del país, de su posición geográfica y de sus objetivos generales de desarrollo. La facilitación del comercio constituía un objetivo prioritario para Uganda, que estaba negociando actualmente iniciativas de facilitación del comercio en el marco de la Comunidad del África Oriental (CAO) y del Mercado Común del África Meridional y Oriental (MECAFMO), así como del acuerdo tripartito (CAO-MECAFMO-Comunidad del África Meridional para el Desarrollo (SADC)). Las medidas que se estaban examinando eran similares a las debatidas en la OMC. Uganda contaba con un Comité Nacional de Facilitación del Comercio que trabajaba en las reformas correspondientes y cuya labor se había centrado principalmente hasta el momento en temas de la OMC. Los siguientes pasos, según el orador, consistirían en actualizar las necesidades y prioridades del país en materia de facilitación del comercio y elaborar el plan de aplicación nacional, con indicación de los plazos y de los recursos necesarios. Uganda agradecía la asistencia de la UNCTAD con miras a la elaboración de un plan de aplicación nacional para la facilitación

del comercio armonizado con todas las medidas nacionales, regionales y multilaterales, y al fortalecimiento de la capacidad de su Comité Nacional de Facilitación del Comercio.

35. Los expertos subrayaron la importancia de identificar a las partes interesadas pertinentes, entre ellas a los miembros más idóneos de la comunidad empresarial, y lograr su participación en el proceso de reforma para la facilitación del comercio. En muchos casos no se promovía debidamente la participación de la comunidad empresarial ni se la consultaba en medida suficiente, lo que podía determinar que los resultados en materia de facilitación del comercio no fueran los óptimos. Los delegados subrayaron que contar con las plataformas adecuadas en los ámbitos nacional y regional, con participación de las partes interesadas más idóneas, era una condición fundamental para lograr que las reformas de facilitación del comercio sirvieran realmente para reducir los costos y mejorar la eficiencia a largo plazo. Las consultas con las partes interesadas también se consideraban importantes para asegurar una mayor coordinación entre los países a nivel nacional y la promoción y difusión de las mejores prácticas.

36. Chile explicó la evolución de su estrategia de facilitación del comercio, entre cuyos componentes principales se contaban una economía abierta, la transparencia y el reconocimiento de la dependencia del país del comercio internacional. Puesto que el comercio representaba alrededor del 80% del producto interno bruto del país, los responsables de la elaboración de políticas coincidían en la conveniencia de aplicar una política comercial abierta. Chile abordaba las cuestiones de facilitación del comercio multilateralmente en la OMC, así como a nivel bilateral y regional (a través de los 21 acuerdos comerciales que tenía concertados con 57 países). Varios de los acuerdos bilaterales contaban con capítulos dedicados específicamente a cuestiones relacionadas con la facilitación del comercio. La estrategia del país había evolucionado considerablemente desde las décadas de 1960, 1970 y 1980, en las que la mayoría de los acuerdos regionales y bilaterales se referían exclusivamente a ventajas en materia de acceso a los mercados.

37. En el ámbito nacional, la eficiencia y la transparencia aduaneras habían sido para Chile objetivos prioritarios. Desde 2007 se habían adoptado algunas decisiones importantes para la ulterior simplificación de los procedimientos comerciales y la modernización de las aduanas. Entre las medidas de reforma adoptadas se contaban la publicación de los reglamentos, la difusión de información actualizada sobre las normas aduaneras, la tramitación del despacho antes de la llegada de las mercancías, y la introducción del dictamen anticipado y de los tribunales aduaneros. Chile estaba trabajando activamente para reducir la duración, el costo y el margen de incertidumbre de los trámites y promoviendo la utilización de documentación comercial en formato electrónico, mejoras de la infraestructura de transportes y de los servicios logísticos, y diversas medidas de armonización y normalización.

38. Se calculaba que el volumen del comercio de Chile se había multiplicado por 50 en los últimos tres decenios. Las reformas se habían basado en las negociaciones de la OMC y habían beneficiado a los comerciantes al proporcionarles seguridad y un entorno más propicio para sus actividades.

39. Tres países explicaron sus experiencias nacionales en materia de facilitación del comercio: Sudán, Nepal y Rwanda. En el Sudán, la eliminación de las barreras y los obstáculos no arancelarios al comercio y la simplificación de los procedimientos comerciales de conformidad con los acuerdos regionales e internacionales constituían objetivos nacionales prioritarios. La cuestión de la facilitación del transporte y del comercio se abordaba frecuentemente en talleres y seminarios nacionales sobre desarrollo económico y comercio exterior. Como resultado de ese interés se había constituido, con arreglo al Manual de facilitación del comercio de la UNCTAD, el Grupo de Trabajo Nacional para la Facilitación del Comercio, que había formulado varias recomendaciones al Gobierno y había contribuido a la definición de la posición oficial del Sudán sobre la facilitación del

comercio y la determinación de sus prioridades y necesidades al respecto. El Grupo de Trabajo había posibilitado asimismo una mayor cooperación y coordinación entre las instituciones dedicadas a la facilitación del comercio, al aumentar el país su capacidad en esa esfera y adquirir un mayor conocimiento, por ejemplo, de las medidas que se proponían en la OMC. Como resultado, el Sudán estaba en condiciones de participar más activamente en las negociaciones de la OMC sobre la facilitación del comercio. Hasta el momento, el país había introducido un sistema de gestión de los riesgos y actualizado su legislación aduanera.

40. No obstante, persistían obstáculos y dificultades a la aplicación de medidas de facilitación del comercio, en particular la falta de recursos financieros, el acceso insuficiente a asistencia técnica, el conocimiento limitado de las buenas prácticas en materia de facilitación del comercio, y la necesidad de coordinar las políticas económicas con el fin de facilitar efectivamente el comercio. De cara al futuro, el Sudán había otorgado prioridad al ulterior desarrollo de su plan nacional de aplicación y matriz de acción para la facilitación del comercio, la determinación de las partes interesadas y las instituciones más idóneas para participar en el proceso de reforma, y estudios técnicos tendentes a determinar el proceso conducente a la aplicación del sistema de ventanilla única (entre otros objetivos). Había recibido asistencia técnica en las esferas de gestión de riesgos, puestos aduaneros fronterizos conjuntos, sistemas de guardia de fronteras, y establecimiento de un instituto de capacitación aduanera.

41. Nepal recordó su condición de pequeña economía en desarrollo sin litoral, cuyo crecimiento dependía de su capacidad para integrarse en la economía mundial. Entre los principales obstáculos a esa integración destacaba la carencia de una buena infraestructura física, en particular de caminos, carreteras y líneas de ferrocarril. Además, la disponibilidad de rutas de tránsito era limitada y el cruce de la frontera podía llevar mucho tiempo como consecuencia de deficiencias normativas y de infraestructura, falta de transparencia, corrupción, procedimientos complicados y no normalizados de despacho de aduanas y de inspección, y dificultades de acceso a la información sobre las leyes, los reglamentos y los procedimientos comerciales y aduaneros. También cabía señalar la falta de coordinación y de armonización de procedimientos con las partes interesadas en los ámbitos nacional y regional. A nivel nacional, el país había impulsado diversas iniciativas para desarrollar su política y su estrategia comerciales. Nepal contaba en la actualidad con acuerdos bilaterales de transporte en tránsito con la India y Bangladesh. Como miembro de la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional (SAARC) y la Iniciativa del Golfo de Bengala para la cooperación técnica y económica multisectorial (BIMSTEC), el país se había comprometido a aplicar diversas reformas de facilitación del comercio. El delegado de Nepal destacó la voluntad de su país de aplicar una política comercial liberal y facilitar el comercio y la integración en la economía mundial. Otorgaba importancia prioritaria a las TIC como instrumento para introducir una mayor eficiencia en el comercio y en la logística. Reconoció que era mucho lo que quedaba por hacer en materia de reformas para la facilitación del comercio, y señaló la necesidad de futuras inversiones en capacidad humana e institucional. A ese respecto, Nepal agradecía la ayuda de la UNCTAD y de otros donantes para futuras iniciativas de facilitación del comercio.

42. Rwanda expuso también su experiencia, como país sin litoral, en reformas de facilitación del comercio. Señaló que el Gobierno había otorgado gran prioridad a la facilitación del comercio y de la actividad empresarial. En el año en curso, Rwanda ocupaba el 3º puesto de África y el 45º del mundo (sobre 183 países evaluados) en el Índice de facilidad para hacer negocios del Banco Mundial. Sin embargo, el país seguía rezagado en lo referente al tránsito transfronterizo. Las dificultades de Uganda no dimanaban exclusivamente de la situación del propio país, sino también de las condiciones existentes a lo largo de los corredores de tránsito que atravesaban los países vecinos. En ellos se planteaban problemas tales como el sistema de múltiples garantías de tránsito, la

descoordinación de los procedimientos e intervenciones, la existencia de más de 40 puentes-báscula a lo largo de los corredores, la necesidad de escolta policial (que llegaba a suponer una demora de hasta 35 días y un costo de alrededor de 3.275 dólares por contenedor), los pagos extraoficiales (alrededor de 880 dólares en ambos corredores) y las averías regulares de los sistemas electrónicos de las aduanas. Todo ello ocasionaba numerosos retrasos e incrementaba considerablemente los costos de transporte. Se calculaba que los costos de tránsito de Rwanda representaban del 50% al 70% del valor CIF de las mercancías importadas.

43. Rwanda entendía que la facilitación del comercio era beneficiosa para todos, por lo que estaba impulsando las reformas correspondientes a pesar de la lentitud de los avances en las negociaciones en la OMC. Las tareas prioritarias nacionales eran la coordinación al más alto nivel entre los diferentes organismos públicos, la promoción de una economía impulsada por el sector privado, las soluciones de TIC, la simplificación de los procedimientos en la frontera, y la utilización eficiente de los recursos. El delegado observó que un factor esencial para el buen éxito de las reformas de facilitación del comercio era la existencia de comités nacionales de facilitación del comercio con mandatos claros. En el plano regional, Rwanda había trabajado y seguiría trabajando en colaboración con los países vecinos para lograr la interconectividad y la armonización de los sistemas de pagos, las tarifas portuarias, las tasas de inspección de calidad y los derechos consulares, así como la compatibilidad y fiabilidad de los sistemas de tecnología de la información, con el fin de alinear las prioridades nacionales con las iniciativas regionales y multilaterales. Rwanda agradecía toda asistencia de la UNCTAD para la aplicación de sus reformas de facilitación del comercio.

44. Un experto del África Oriental destacó que, en el marco del tratado del MECAFMO, los países de la región estaban aplicando un sistema de garantía regional de tránsito aduanero que funcionaría como garantía única dentro del MECAFMO y conduciría a la eliminación del sistema de múltiples garantías de tránsito en el comercio regional.

F. Quinta sesión: El camino a seguir: opciones de política en materia de transporte y facilitación del comercio

45. En sus observaciones introductorias, la secretaria recordó las palabras pronunciadas por el Secretario General en su declaración de apertura sobre la necesidad de promover sistemas de transporte y de apoyo al comercio que fueran económica, social y ambientalmente sostenibles. La secretaria reseñó sucintamente las cuestiones planteadas y examinadas en los días anteriores y reiteró que la reunión constituía una valiosa oportunidad de reflexionar acerca de la labor futura de la UNCTAD en relación con las principales cuestiones planteadas. La UNCTAD estaba dispuesta a seguir ayudando a los países en desarrollo a alcanzar sus objetivos de transporte sostenible y facilitación del comercio. La secretaria invitó a todos los participantes a compartir sus opiniones y percepciones sobre todas las cuestiones pertinentes para el debate, incluidas las relacionadas con la labor futura y las esferas prioritarias.

46. El representante del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas describió las tendencias mundiales que hacían necesario aplicar políticas de transporte que promovieran el desarrollo de una red de transporte sostenible y eficiente. Esas tendencias eran la estabilización prevista de la evolución demográfica en el presente siglo, la convergencia económica y social, un proceso continuado de urbanización en los países en desarrollo y un incremento del comercio mundial, factores todos ellos que se traducirían en aumentos de la demanda de servicios de transporte. A fin de arbitrar soluciones adecuadas a los problemas de transporte, debía tenerse presente que, para que el aumento de la temperatura mundial no rebasara los 2°C, sería necesario reducir en un 50%

hasta 2050 las emisiones de CO₂. Resultaba alentadora la constatación de que la reducción de las emisiones de CO₂ relacionadas con el transporte no era necesariamente incompatible con el desarrollo económico. Por ejemplo, muchas ciudades de regiones desarrolladas habían alcanzado un nivel relativamente bajo de consumo de energía por habitante en las actividades de transporte. Además, el desarrollo económico de un país no estaba vinculado necesariamente al consumo por habitante de servicios de transporte, medido en kilómetros. Se proponían tres medidas generales para lograr una reducción sostenible de las emisiones de CO₂ relacionadas con el transporte: a) evitación de viajes innecesarios, lo que requería a su vez la optimización de las cadenas de suministro regionales y mundiales; b) sustitución de medios de transporte menos eficientes por otros más eficientes (por ejemplo, carretera por ferrocarril); y c) reducción de la intensidad de las emisiones de cada uno de los modos de transporte.

47. El representante del Ministerio de Desarrollo Rural del Gobierno de la India propugnó, como enfoque innovador para reforzar la infraestructura logística, el establecimiento de redes micrologísticas locales. Las infraestructuras logísticas desempeñaban un papel crucial en el desarrollo del comercio y el crecimiento económico de un país. Sin embargo, para aprovechar mejor el potencial económico de los países en desarrollo, cuyo comercio dependía en gran medida de productos primarios, era necesario centrar la atención, en vez de en el concepto de conectividad, en el desarrollo de esas redes micrologísticas, con objeto de integrar el lugar de producción con los mercados nacionales, regionales e internacionales. Las redes micrologísticas podían desarrollarse a través de modalidades de asociación público-privada, habida cuenta de la mayor viabilidad comercial de los proyectos consolidados, que podían ser ejecutados por un consorcio privado a través de sociedades instrumentales. Se expuso más detalladamente la experiencia de la India para ilustrar el modelo utilizado para promover las redes micrologísticas y las asociaciones entre público-privadas. En conclusión, se instó a la UNCTAD a que profundizara la base de conocimientos en esas dos esferas fundamentales del transporte y de la logística y entablara un diálogo significativo con los países en desarrollo.

48. El representante del Banco Mundial formuló algunas observaciones en relación con la perspectiva cambiante del transporte en todo el mundo, el comercio, la sostenibilidad y el papel central del transporte en el logro de los objetivos generales de desarrollo. Se expusieron los cinco pilares estratégicos del Banco Mundial, consistentes en la necesidad de: a) superar los obstáculos para promover el crecimiento de los países más pobres; b) impulsar el desarrollo de las regiones supranacionales del mundo; c) fomentar la competitividad; d) proporcionar bienes públicos regionales y mundiales; y e) abordar los problemas especiales de los Estados frágiles. En este contexto, el Banco Mundial publicó en 2008 su Estrategia de Transporte para 2008-2012, que contenía directrices estratégicas para un "desarrollo del transporte... seguro, claro y asequible" basadas en esos cinco pilares. La estrategia respondía a la sustitución de meras consideraciones de ingeniería por un enfoque socioeconómico más amplio que reflejara los beneficios más generales del transporte y tuviera en cuenta los costos externos, en particular los que afectaban a los pobres. De las nuevas directrices estratégicas se derivaban diversas conclusiones, a saber, la necesidad de: a) promover la infraestructura viaria; b) promover el transporte urbano; c) promover el transporte para el comercio internacional; y d) contener las emisiones del transporte para reducir los costos externos. A la luz de la creciente preocupación por los efectos del cambio climático, era importante tener en cuenta asimismo los costos en términos de tiempo y de fiabilidad. Las tendencias de la producción de bienes hacían que adquirieran creciente importancia la velocidad y la fiabilidad del transporte, amenazadas ambas por la creciente frecuencia y severidad de los fenómenos meteorológicos extremos. El proceso de adaptación debía anticiparse a esos costos de tiempo y fiabilidad para que el transporte pudiera servir de motor del comercio y del desarrollo.

49. En general, en los debates que siguieron a la presentación del Banco Mundial se destacaron las estrechas relaciones entre la energía, el cambio climático y los costos de transporte, y se indicaron las correspondientes consecuencias para el comercio internacional y el desarrollo. La secretaría de la UNCTAD ya había abordado algunas de esas cuestiones en el marco de su labor reciente en esa esfera.

50. En el debate se subrayó que el Banco Mundial había promovido acuerdos regionales sobre transporte, referentes en particular al transporte ferroviario en África y en el Asia Central. En cuanto a la labor relativa a las repercusiones del cambio climático en los costos de transporte, en particular desde la perspectiva de los países en desarrollo sin litoral, el Banco Mundial había realizado diversos estudios, por ejemplo en Etiopía y Mozambique. Entre los incentivos potenciales para que los países en desarrollo sin litoral aplicaran "políticas de transporte ecológicas", se indicó como factor importante la posibilidad de construir infraestructuras de transporte que favorecieran modos de transporte de bajas emisiones con miras a obtener futuras ventajas comparativas desde el punto de vista de los costos de transporte, ante el aumento previsto de los precios del petróleo y del carbón. Sobre la cuestión de la viabilidad y las ventajas de la inversión de los países de tránsito en el transporte por ferrocarril, se señaló que, aunque las condiciones locales variaban, el Banco Mundial se guiaba por la norma general de que el transporte por ferrocarril constituía una buena oportunidad económica y un modo de transporte competitivo cuando se trataba de largas distancias. La cooperación entre los países, en particular los países de tránsito/costeros y los países sin litoral, ofrecía grandes posibilidades de obtener excedentes que, si se distribuían equitativamente, podían beneficiar a todos. El Banco Mundial seguía decidido a apoyar a los países en sus esfuerzos por desarrollar sus políticas y sistemas de transporte, incluidos sus planes maestros nacionales.

51. En el debate, en el que se abordaron todas las cuestiones planteadas durante la reunión, los expertos destacaron que las políticas de facilitación del comercio y la utilización de sistemas automatizados como el SIDUNEA, al igual que la aplicación de técnicas de gestión de los riesgos y la interoperabilidad de las soluciones basadas en tecnologías de la información, eran medidas importantes que podían mejorar la eficiencia y fiabilidad de las cadenas mundiales de suministro. Ese resultado solo podía alcanzarse mediante la intensificación de la cooperación nacional, regional y mundial entre las administraciones de aduanas, otros órganos nacionales conexos y las organizaciones internacionales competentes. Para aplicar con éxito sistemas aduaneros eficientes era imprescindible contar con una infraestructura de telecomunicaciones adecuada. Se recomendaba centrar la atención en esa y otras condiciones que hacían posible la utilización de tecnologías avanzadas.

52. Los expertos examinaron asimismo la importancia de los acuerdos regionales de transporte y facilitación del comercio para la interconexión de las redes de transporte nacionales. Convenía que se proporcionaran a la comunidad internacional ejemplos de buenas prácticas en lo referente a ese tipo de acuerdos con el fin de que los países pudieran aprender de la experiencia acumulada. Al diseñar los acuerdos regionales de transporte debía tenerse en cuenta el papel fundamental del sector ferroviario. El desarrollo de redes ferroviarias transnacionales dependía en medida muy importante de acuerdos en el plano político, que entrañaban decisiones en materia de financiación de los ferrocarriles, armonización técnica y controles en frontera. Todos los organismos que intervenían debían adoptar una perspectiva más amplia en relación con la interoperabilidad a fin de agilizar las interacciones entre ellos y facilitar así el transporte, en particular el transporte internacional por ferrocarril.

53. Se consideraba conveniente estudiar asimismo formas de vincular el transporte sostenible con nuevos mecanismos de financiación que promovieran la sostenibilidad, como, por ejemplo, la financiación para la adaptación al cambio climático. Las

organizaciones internacionales, incluida la UNCTAD, debían coordinar sus esfuerzos y estudiar la posibilidad de desarrollar modelos que propiciaran la vinculación entre los proyectos de facilitación del comercio y de desarrollo de la infraestructura de transportes y los donantes y los bancos de inversión, sobre la base de un enfoque armonizado en los planos nacional y regional.

54. Una delegación formuló diversas recomendaciones generales: a) alentar al sector privado nacional y extranjero a invertir en el sector del transporte para promover el comercio regional y mundial; b) realizar un estudio sobre la aplicación del sistema logístico; c) aplicar las normas y reglamentos internacionales en materia de seguridad ferroviaria; d) buscar para el sector del transporte diversas formas de financiación de organizaciones internacionales y regionales, con modalidades que permitieran conjugar la financiación nacional y extranjera; e) proporcionar asistencia técnica para la modernización y el fortalecimiento de la infraestructura y de los servicios de apoyo en los puertos marítimos; f) atraer asociados estratégicos para promover compañías nacionales de transporte marítimo; g) apoyar y financiar la rehabilitación de rutas de navegación fluvial y mejorar su seguridad; h) facilitar financiación para servicios nacionales de transporte aéreo; i) prestar asistencia técnica para actividades de capacitación, rehabilitación y fomento de la capacidad en el sector del transporte; j) apoyar proyectos regionales de transporte al servicio del comercio mundial y regional; y k) buscar financiación para el estudio de planes maestros nacionales de transporte.

55. Además, una delegación manifestó su interés por trabajar con la UNCTAD en relación con las asociaciones público-privadas para el desarrollo del transporte por ferrocarril y por vías de navegación interiores, así como en la esfera de la financiación sostenible, con miras a promover el transporte ambientalmente sostenible. Otra delegación subrayó la necesidad de una mayor coordinación para la financiación y el desarrollo de la infraestructura regional de transporte. Para construir redes integrales de transporte era necesaria la cooperación entre los países a lo largo de los corredores de transporte. Por último, se solicitó asistencia de la UNCTAD para el desarrollo de las infraestructuras en los países sin litoral y se resaltó la necesidad de mejorar la conectividad con los países vecinos.

56. La delegación del Paraguay, que presidía el grupo de los países en desarrollo sin litoral en Ginebra, destacó la importante labor realizada en los diferentes períodos de sesiones de la Reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio y pidió que se prosiguieran las actividades de la UNCTAD en esa esfera, atendiendo tanto al mandato tradicional de la UNCTAD como a la necesidad de que la UNCTAD abordara las cuestiones nuevas que podían afectar a los países en desarrollo sin litoral, como las del desarrollo del transporte sostenible, las repercusiones del cambio climático en el transporte y sus costos, y la necesidad de abordar las cuestiones relacionadas con la seguridad del transporte mediante la utilización de tecnologías de la información avanzadas.

II. Cuestiones de organización

A. Elección de la Mesa

57. En su sesión plenaria de apertura, celebrada el miércoles 7 de diciembre de 2011, la Reunión multianual de expertos eligió la siguiente Mesa:

Presidenta: Sra. Fatima Al Ghazali (Omán)

Vicepresidenta-Relatora: Sra. Martha Moreno (Paraguay)

B. Aprobación del programa y organización de los trabajos

58. También en su sesión plenaria de apertura, la Reunión multianual de expertos aprobó el programa provisional del período de sesiones (véase el documento TD/B/C.I/MEM.1/10). El programa de la reunión fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Retos y opciones de política para el transporte y la facilitación del comercio.
4. Informe de la reunión.

C. Resultado del período de sesiones

59. En su reunión plenaria de clausura, celebrada el viernes 9 de diciembre de 2011, la Reunión multianual de expertos acordó que la Presidencia prepararía un resumen de los debates (véase el capítulo I).

D. Aprobación del informe

60. También en su sesión plenaria de clausura, la Reunión multianual de expertos autorizó a la Vicepresidenta-Relatora a que, bajo la autoridad del Presidente, ultimara el informe tras la conclusión de la reunión.

Anexo

Participantes*

1. Asistieron a la reunión de expertos representantes de los siguientes Estados miembros de la UNCTAD:

Afganistán	Kazajstán
Alemania	Kirguistán
Angola	Lesotho
Arabia Saudita	Liberia
Argelia	Malasia
Bahrein	Malawi
Belarús	Malí
Benin	México
Botswana	Namibia
Cabo Verde	Nepal
Camerún	Nigeria
Chile	Omán
Costa Rica	Países Bajos
Croacia	Paraguay
Djibouti	Qatar
España	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Estados Unidos de América	República Democrática del Congo
Etiopía	República Democrática Popular Lao
Federación de Rusia	República Dominicana
Francia	Rwanda
Gabón	Sri Lanka
Guinea-Bissau	Sudán
Haití	Suecia
India	Uganda
Irán (República Islámica del)	Zimbabwe
Iraq	
Jordania	

2. Estuvo representado en la reunión de expertos el observador de:

Kosovo (región administrativa de las Naciones Unidas, resolución 1244 (1999) del Consejo de Seguridad)

3. Estuvieron representadas en la reunión de expertos las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Banco Asiático de Desarrollo
 Consejo de Cooperación de los Estados Árabes del Golfo
 Grupo de Estados de África, el Caribe y el Pacífico
 Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
 Organización Intergubernamental de Transporte Internacional por Ferrocarril
 Unión Europea

* Véase la lista de participantes en el documento TD/B/C.I/MEM.1/Inf.4.

4. Estuvieron representadas en el período de sesiones las siguientes organizaciones de las Naciones Unidas:

Centro de Comercio Internacional UNCTAD/OMC
Comisión Económica para Europa
Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
Departamento de Asuntos Económicos y Sociales

5. Estuvieron representados en el período de sesiones los siguientes organismos especializados y organizaciones conexas:

Banco Mundial
Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
Organización Mundial del Comercio

6. Estuvieron representadas en el período de sesiones las siguientes organizaciones no gubernamentales:

Fundación Al-Hakim

7. Se invitó a participar en la reunión de expertos a los siguientes panelistas (por orden de intervención):

Sr. Simon **Bennett**, Director de Relaciones Exteriores de la Cámara Naviera Internacional

Sr. Philippe **Crist**, Administrador e investigador superior del Centro Conjunto de Transportes de la OCDE y el Foro Internacional del Transporte

Sr. Oliver Alexander **D'Oleo Seiffe**, abogado de la Dirección General de Aduanas de la República Dominicana

Sr. Solomon **Kasa**, Secretario General de la Asociación de Transportistas de Carga de Tanzania

Sr. Yashwin **Bhoola**, consocia de Letsema, Sudáfrica

Sra. Sharmila **Chavaly**, Directora Ejecutiva de la Dirección de Ferrocarriles del Gobierno de la India

Sra. Elizabeth **Tamale**, Comisionada Adjunta del Ministerio de Comercio, Industria y Cooperativas de Uganda

Sr. David **King**, analista de identificación de carga de la Oficina de Inteligencia y Coordinación de Investigaciones, Administración de Aduanas y Protección de Fronteras de los Estados Unidos

Sra. Carina **Dixon**, consultora de Newmarket Partners Limited

Sr. Sam **Toyota**, Director de sistemas de información y tecnología, Dirección General de Impuestos de Rwanda

Sr. Idris Elmi **Doubed**, Asistente del Director de Aduanas, Dirección de Aduanas e Impuestos Directos de Djibouti

Sr. Mohammad **Malyar Jabarkhel**, Director del proyecto del SIDUNEA y de tecnologías de la información del Departamento de Aduanas, Ministerio de Hacienda del Afganistán

Sr. Joakim **Reiter**, Embajador y Representante Permanente de Suecia ante la OMC

Sr. Mario **Matus**, Embajador y Representante Permanente de Chile ante la OMC

- Sra. Amani **Musaad**, Jefa de la Dependencia de la OMC y Coordinadora de facilitación del comercio, Ministerio de Comercio Exterior del Sudán
- Sr. Binod **Prasad Acharya**, Secretario Adjunto de la División de Comercio Internacional, Ministerio de Comercio y Abastecimiento de Nepal
- Sr. Zephania **Muhigi**, Jefe de la División de Operaciones sobre el Terreno del Departamento de Servicios de Aduanas, Dirección General de Impuestos de Rwanda
- Sr. Thomas **Hamlin**, asesor técnico sobre energía, transporte y cambio climático de la División de Desarrollo Sostenible, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas
- Sr. Arvind **Mayaram**, funcionario de los Servicios Administrativos de la India (IAS), secretario adjunto y asesor financiero del Ministerio de Desarrollo Rural, Gobierno de la India
- Sr. Andreas **Kopp**, economista principal sobre transporte del Departamento de Transporte, Agua y Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Grupo del Banco Mundial
-