



## Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Distr. general  
28 de diciembre de 2009  
Español  
Original: inglés

### Junta de Comercio y Desarrollo

#### Comisión de Comercio y Desarrollo

#### Reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio

#### Segundo período de sesiones

Ginebra, 8 a 10 de diciembre de 2009

## Informe de la Reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio sobre su segundo período de sesiones

Celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 8 al 10 de diciembre de 2009

### Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Resumen del Presidente .....	1–80	2
A. Novedades recientes en materia de transporte y facilitación del comercio.....	5–16	2
B. Determinación de las necesidades de inversión y de las lagunas de financiación .....	17–24	5
C. Fomento de la conectividad por medio de iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado para mejorar el transporte y el tránsito.....	25–45	7
D. Iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado destinadas a promover la facilitación del comercio .....	46–58	10
E. Realización de progresos tangibles en las reformas de la facilitación del comercio: el papel de las plataformas de colaboración, el desarrollo de la capacidad y las contribuciones de la comunidad internacional .....	59–71	13
F. El camino a seguir .....	72–80	15
II. Cuestiones de organización.....	81–84	17
A. Elección de la Mesa.....	81	17
B. Aprobación del programa y organización del trabajo.....	82	17
C. Resultados del período de sesiones.....	83	17
D. Aprobación del informe.....	84	17

#### *Anexos*

I. Programa provisional – Reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio.....	18
II. Participantes.....	19

## I. Resumen del Presidente

1. El segundo período de sesiones de la Reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio, titulado "Iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado para el desarrollo de infraestructura que facilite el comercio y el transporte" se celebró del 8 al 10 de diciembre de 2009, 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 secretaria (TD/B/C.I/MEM.1/5).

2. La reunión proporcionó un foro para el intercambio de experiencias sobre mejores prácticas y enfoques de colaboración entre los sectores público y privado en materia de transporte y 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. Varias delegaciones manifestaron su agradecimiento a la secretaria de la UNCTAD por la organización de tan oportuna reunión de expertos y por la calidad de su contenido, y destacaron la gran importancia que tenía la reunión, en particular para los países en desarrollo sin litoral.

4. La reunión se estructuró en las siguientes cinco sesiones principales:

- a) Novedades recientes en materia de transporte y facilitación del comercio;
- b) Determinación de las necesidades de inversión y de las lagunas de financiación;
- c) Fomento de la conectividad por medio de iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado para mejorar el transporte y el tránsito;
- d) Iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado destinadas a promover la facilitación del comercio;
- e) Realización de progresos tangibles en las reformas de la facilitación del comercio: el papel de las plataformas de colaboración, el desarrollo de la capacidad y las contribuciones de la comunidad internacional.

### A. Novedades recientes en materia de transporte y facilitación del comercio

#### 1. Tendencias mundiales y negociaciones multilaterales

5. Se señala a menudo que los elevados costos de las transacciones y las dificultades administrativas relacionadas con procesos obsoletos y excesivamente burocráticos representan obstáculos más importantes para el comercio que los propios aranceles. La posibilidad de transportar mercancías con rapidez a través de las fronteras reduce los costos de transacción y crea condiciones que benefician a todas las partes. Para los comerciantes entraña niveles más elevados de competitividad, y para los gobiernos procedimientos eficientes y transparentes y una asignación más eficiente de los recursos. Por último, esa situación entraña también costos más bajos para los consumidores y economías en la producción industrial.

6. La facilitación del comercio y del transporte ha adquirido mayor importancia en los últimos años como consecuencia de la evolución mundial de la logística del comercio, caracterizada por tendencias tales como la globalización de los procesos de producción, la adopción de procedimientos de entrega en tiempo ajustado y los adelantos en las tecnologías de la información y las comunicaciones. En respuesta a esas tendencias, los miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC) vienen negociando desde 2004 medidas de facilitación del comercio en el marco de la Ronda de Doha para el Desarrollo. En esas negociaciones, y con miras a los posibles compromisos resultantes, los países en desarrollo están analizando sus necesidades y prioridades en materia de facilitación del comercio y otorgan un grado de prioridad cada vez mayor a las reformas tendentes a la facilitación del comercio.

7. Los compromisos futuros resultantes de las negociaciones de la OMC podrían desbordar la actual capacidad técnica, financiera e institucional de los países en desarrollo y países menos adelantados (PMA). Es importante señalar que los países en desarrollo y los países menos adelantados han aceptado emprender negociaciones sobre la facilitación del comercio con la condición de que se les preste asistencia técnica para el fomento de la capacidad durante las propias negociaciones y para el cumplimiento de los compromisos resultantes. Con ese fin, en el resultado de las negociaciones se tendrá plenamente en cuenta el principio de trato especial y diferenciado para los países en desarrollo y los países menos adelantados.

8. Los miembros de la OMC convienen en que el trato especial y diferenciado debe ir más allá de la concesión de los períodos de transición tradicionales para el cumplimiento de los compromisos. En particular, el alcance y los plazos de la aplicación de los compromisos han de vincularse a la capacidad de aplicación de los países en desarrollo y los PMA. Los países en desarrollo y los PMA no estarán obligados a realizar inversiones en proyectos de infraestructura. El enfoque adoptado en las negociaciones sobre facilitación del comercio consiste en la definición de nuevos parámetros para la OMC, en particular en lo que respecta al trato especial y diferenciado para los países en desarrollo y los países menos adelantados.

## **2. Experiencias recientes de colaboración entre los sectores público y privado**

9. Las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado en materia de infraestructura de transporte son relaciones contractuales a largo plazo para la construcción, la explotación y el mantenimiento de la infraestructura. La participación del sector privado en esas iniciativas puede adoptar diferentes formas. Una entidad pública determina las especificaciones de resultados que ha de cumplir un contratista del sector privado. El modelo más corriente consiste en una sociedad instrumental, que puede ser una empresa conjunta entre el gobierno y el sector privado. Ese modelo presenta diversas ventajas, pues ofrece mayores garantías de pronto cumplimiento de los resultados y de transferencia de conocimientos técnicos específicos con los que no cuentan los organismos públicos. La colaboración entre los sectores público y privado es, pues, una alternativa a las actividades tradicionales de contratación e inversión del sector público; en estas el sector público establecía especificaciones de "insumos", mientras que en las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado lo que especifica el sector público son los "resultados" requeridos.

10. En los últimos tiempos el sector privado ha adoptado un papel más importante en la planificación, el diseño, la explotación y el mantenimiento de servicios públicos. El riesgo se reparte entre las entidades públicas y privadas o se transfiere a la entidad que está en mejores condiciones para gestionarlo. Son cada vez más frecuentes diversas formas de colaboración entre los sectores público y privado tanto en el ámbito de la logística como en el de la facilitación del comercio, sobre todo cuando se trata de la prestación de nuevos

servicios con un grado elevado de complejidad o que utilizan tecnologías modernas de la información y las comunicaciones, como en el caso de sistemas de comercio sin papeles y servicios electrónicos de ventanilla única.

11. Con el fin de que las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado resulten más atractivas para el sector privado, se propuso que los gobiernos crearan dependencias especializadas en colaboración entre los sectores público y privado e impartieran la capacitación pertinente al personal local, que es en principio el que mejor conoce las condiciones concretas en las que se ha de trabajar. Los gobiernos, por su parte, deben tener también un conocimiento general de las entidades pertinentes del sector privado en las esferas de la infraestructura de transportes y los servicios de facilitación del comercio, con el fin de evitar suscribir contratos inadecuados. Para desarrollar las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado, el sector público ha de contar con una serie de conocimientos relativos a las diferentes opciones de colaboración, la especificación de las condiciones de licitación, los procesos de presentación de ofertas, las negociaciones de los contratos y la supervisión de su cumplimiento.

12. Con el fin de poder negociar eficazmente con los asociados del sector privado, es necesario que los organismos públicos se doten de los conocimientos técnicos y la capacidad adecuados para la colaboración entre los sectores público y privado. La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) ha elaborado directrices para la colaboración entre los sectores público y privado y una serie de módulos de "formación de capacitadores". También está creando un Centro de Excelencia sobre colaboración entre los sectores público y privado, con el objetivo principal de asesorar a los gobiernos sobre los aspectos normativos de la colaboración entre los sectores público y privado y la creación de capacidad para la aplicación satisfactoria de esas iniciativas de colaboración.

13. En el ámbito de la facilitación del comercio, la colaboración entre los sectores público y privado puede entrañar la constitución de una sociedad instrumental, por ejemplo para el establecimiento de un servicio de ventanilla única para el comercio internacional. No obstante, las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado pueden adoptar formas menos complejas, como comités institucionalizados de facilitación del comercio o grupos de tarea o grupos de trabajo más informales. Esos grupos de trabajo suelen funcionar como órganos consultivos entre el sector público y el privado. Permiten al sector privado transmitir directamente al sector público sus preocupaciones respecto de las rémoras burocráticas que entorpecen el comercio internacional. También pueden supervisar los avances de las reformas nacionales en materia de facilitación del comercio y elaborar y publicar indicadores al respecto.

14. Los expertos examinaron también la cuestión de la responsabilidad social empresarial, en virtud de la cual las empresas integran en sus actividades comerciales consideraciones sociales y ambientales en formas que resulten a la vez beneficiosas para la actividad empresarial, los objetivos de desarrollo sostenible y la sociedad en general. Ese concepto es impulsado por empresarios que consideran que la empresa no es responsable únicamente ante los accionistas, sino también ante otras partes interesadas, y también lo promueven activamente las Naciones Unidas a través de su Iniciativa del Pacto Mundial. La responsabilidad social empresarial está relacionada con el desarrollo sostenible y otros conceptos tendentes a conciliar beneficios económicos, ambientales y sociales, por lo que puede constituir también un acicate para la participación de las empresas en iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado.

### 3. Novedades regionales

15. Las medidas de facilitación del comercio tienen cada vez más carácter regional. Las organizaciones regionales y subregionales incorporan a sus programas de trabajo cuestiones relacionadas con la infraestructura y los servicios de transporte y los trámites en frontera. Los expertos señalaron que las disposiciones regionales existentes con un objetivo de integración a largo plazo cumplen una función catalizadora de los programas y las iniciativas regionales de facilitación del comercio. Como ejemplo cabe citar el servicio de ventanilla única de la ASEAN (Asociación de Naciones del Asia Sudoriental), que representa un importante compromiso de avance hacia la Comunidad Económica de la ASEAN. Sin embargo, los expertos observaron también que las iniciativas regionales de facilitación del comercio y el transporte podían topar con obstáculos dimanantes de las diferencias lingüísticas, de niveles de desarrollo y de regímenes jurídicos.

16. Los expertos examinaron varios ejemplos de enfoques regionales, como los corredores comerciales y de transporte de la subregión del Gran Mekong, la red de carreteras de Asia, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana, la Iniciativa de la red de carreteras de África, el Programa de Políticas de Transporte del África Subsahariana y la Iniciativa del Corredor Norte-Sur, por citar solo unos pocos. Las iniciativas regionales pueden apoyarse en la existencia de mercados regionales para los servicios de transporte, así como en inversiones transfronterizas, por ejemplo en ferrocarriles, carreteras, puentes y puertos. Las infraestructuras ferroviarias y de carreteras, en particular, tienen una importancia fundamental para el comercio internacional y hacen necesaria una estrecha coordinación y una planificación entre los países vecinos. Asimismo, en lo que se refiere a las vías de navegación interiores, las tareas de dragado y mantenimiento suelen realizarse en el marco de iniciativas de cooperación regional.

## B. Determinación de las necesidades de inversión y las lagunas de financiación

### 1. Inversiones en facilitación del transporte y el comercio

17. Los expertos subrayaron que las inversiones en facilitación del transporte y el comercio promueven la competitividad, lo que a su vez redundaría en un incremento de los volúmenes de comercio y por ende de los ingresos públicos. Sin embargo, muchos países en desarrollo y PMA no cuentan con los recursos financieros ni con la capacidad institucional, humana y técnica necesarios para acometer esas inversiones. Las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado pueden servir para canalizar las inversiones hacia la construcción, la explotación y el mantenimiento de infraestructura de transporte, en particular carreteras, puertos y otros servicios que prestan apoyo al comercio.

18. La infraestructura de transporte desempeña una función fundamental en apoyo del comercio internacional. En África, un importante corredor de transporte financiado por el Banco Africano de Desarrollo enlaza entre sí 15 países. El Banco proporciona asimismo capacitación a expertos locales con el fin de mejorar su capacidad para aplicar proyectos de colaboración entre los sectores público y privado. Solo unos pocos puertos africanos pueden recibir la mayor parte de los envíos destinados a África. Es necesario desarrollar más puertos marítimos de gran calado y mejorar los servicios y las instalaciones en los puertos existentes con el fin de adecuarlos a las normas internacionales. Los puertos africanos padecen también importantes problemas de congestión que tienen más que ver con ineficiencias en la manipulación de la carga que con la capacidad de la infraestructura.

19. Otra importante tarea pendiente para África es el establecimiento de enlaces eficientes de transporte interior. En África las tarifas del transporte por carretera pueden ser varias veces más elevadas que en otras partes del mundo en desarrollo, lo que los expertos atribuyen no a que los costos de transporte propiamente dichos sean mayores en África, sino a los márgenes de beneficio excepcionalmente elevados del sector. Esos márgenes, a su vez, son una consecuencia de la cartelización y de marcos de regulación restrictivos, caracterizados por importantes obstáculos a la entrada en el mercado, normas técnicas inadecuadas y un sistema en el que se asignan los fletes por turno, en particular en el África central y oriental. Ese sistema propicia la creación de grandes flotas constituidas principalmente por camiones viejos en mal estado de conservación. Además, alimenta la corrupción, pues los transportistas pueden incrementar el volumen de carga sobornando a las entidades encargadas de la asignación de los fletes entre los transportistas.

20. Como consecuencia de su escaso volumen de tráfico, la mayoría de las líneas de ferrocarril de África tienen dificultades para alcanzar condiciones de viabilidad económica. La red de carreteras transafricanas cuyo desarrollo está promoviendo el Banco Africano de Desarrollo tiene por objeto mejorar la conectividad dentro del continente. Comprende nueve corredores, pero la mitad de la infraestructura se encuentra en condiciones deficientes y faltan todavía tramos de importancia clave.

21. Los expertos sugirieron la conveniencia de que se destinara una proporción mayor de las inversiones al mantenimiento de la infraestructura de transporte existente en vez de a nuevos proyectos. La participación del sector privado es más frecuente en el sector portuario, mientras que los sectores del transporte por ferrocarril y por carretera resultan menos atractivos por las grandes inversiones necesarias y los largos plazos de recuperación de las inversiones. En África las experiencias de colaboración entre los sectores público y privado han sido por lo general positivas en lo que se refiere a la infraestructura portuaria, pero menos satisfactorias en el caso de las concesiones relacionadas con la infraestructura ferroviaria o de carreteras.

## **2. Déficit de financiación**

22. Los expertos examinaron las dificultades que se encuentran actualmente para obtener la financiación necesaria para proyectos de infraestructura de transporte, como consecuencia de la recesión económica mundial. Se señaló que en coyunturas como la actual el acceso a la financiación se ve limitado por la caída de los ingresos de exportación y de la inversión extranjera y las consiguientes restricciones crediticias. En ese contexto, los expertos debatieron las posibilidades de realizar inversiones anticíclicas que puedan crear puestos de trabajo en un contexto de recesión económica. Las inversiones en infraestructura de transporte, en particular, pueden generar empleo y contribuir a impulsar el crecimiento y a estimular la demanda.

23. La financiación de los proyectos de colaboración entre los sectores público y privado se ha vuelto más difícil desde mediados de 2008, al haber menos bancos dispuestos a facilitar los fondos necesarios. Es posible que se opte por agrupar los proyectos menores, especialmente en las economías pequeñas. Hasta el momento no se tiene constancia de que se encuentren en peligro como consecuencia de la crisis muchos proyectos existentes de colaboración entre los sectores público y privado. Se ha reducido, sin embargo, el número de nuevos proyectos de infraestructura portuaria y aeroportuaria, principalmente como resultado de la contracción del comercio y de las dificultades para obtener financiación.

24. Los expertos destacaron el importante papel de las tecnologías de la información y las comunicaciones y de la transferencia de conocimientos, que son aspectos necesarios de los proyectos de colaboración entre los sectores público y privado. Como ejemplo ilustrativo de ese papel se citaron los modelos de ventanilla única para el comercio internacional basados en la colaboración entre los sectores público y privado.

## **C. Fomento de la conectividad por medio de iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado para mejorar el transporte y el tránsito**

### **1. Obstáculos a la conectividad del comercio y el transporte**

25. Al tratar de acceder a los mercados internacionales, los países en desarrollo sin litoral se enfrentan a costos de transporte más elevados y servicios de transporte menos fiables. Varios expertos ilustraron esas dificultades con datos estadísticos y ejemplos prácticos. Algunos estudios han demostrado que en el África subsahariana los camiones solo están en movimiento por la carretera el 21% de su tiempo, pues el resto se pierde en demoras anteriores a la partida en los puertos de tránsito, trámites de despacho aduanero en las fronteras, puentes de pesaje y controles de policía por el camino.

26. En numerosos estudios recientes se han analizado los obstáculos prácticos al comercio en tránsito. El tiempo de tránsito en los puertos es a menudo mayor de lo necesario, como consecuencia de largos trámites en frontera y de las prácticas comerciales de algunos operadores del sector privado, como agentes comerciales y transitarios de expedición. Las demoras en frontera se deben principalmente a los engorrosos controles, unidos a la carencia de tecnologías de la información y las comunicaciones e infraestructura conexas. Esas ineficiencias crean obstáculos mucho mayores al comercio en tránsito que las carencias de la infraestructura viaria. Como consecuencia de esa situación, los usuarios terminan pagando precios de transporte mucho más elevados que el propio transportista.

27. Las empresas de transporte por carretera de los países en desarrollo sin litoral se enfrentan a menudo a diversos obstáculos técnicos, como límites máximos de carga por eje, así como a incoherencias en la aplicación de las normas y decisiones de los países vecinos en materia de transporte en tránsito. Muchos transportistas son empresas pequeñas o medianas, que no están en condiciones para enfrentarse a las autoridades si consideran injustificada la introducción o aplicación de normas y decisiones.

28. En el caso de un país en desarrollo sin litoral, se calcula que las ineficiencias encontradas a lo largo de los corredores de comercio equivalen al 6,6% del valor de las mercancías transportadas. Las ineficiencias que más influyen en ese costo adicional son, por ese orden, las de los procedimientos previos al envío, el transporte por tierra, las operaciones portuarias y los trámites en frontera.

### **2. Iniciativas de colaboración para el tránsito internacional**

29. También se abordó la cuestión de la mejora de la conectividad de los países en desarrollo sin litoral mediante una estrecha colaboración con sus países de tránsito vecinos. Esa colaboración es fundamental para garantizar el acceso eficiente de los países en desarrollo sin litoral a los mercados regionales e internacionales. En el caso de África, la conectividad de los servicios de transporte con los mercados exteriores puede considerarse un bien público, pues los grandes corredores de transporte conectan a los 15 países sin litoral del continente con sus principales puertos marítimos. Esos corredores de transporte comprenden tanto carreteras como líneas e ferrocarril.

30. Para que resulten comercialmente viables las inversiones en infraestructura de transporte y de tránsito es necesario contar con un volumen mínimo de comercio. Cuando los volúmenes de comercio son bajos, los servicios de transporte son menos frecuentes y hay menos competencia. Las deseconomías de escala imponen costos de transporte más elevados, lo que redundaría a su vez en un descenso del volumen de comercio. Una dificultad que encuentran muchos países en desarrollo sin litoral reside en que en muchos casos el bajo volumen de comercio no justifica económicamente las inversiones en tecnologías e infraestructura en el propio país en desarrollo sin litoral ni en el país de tránsito vecino.

31. Un paso importante para promover la facilitación del comercio y la conectividad del transporte puede consistir en determinar los intereses comunes entre los comerciantes de los países en desarrollo sin litoral y los proveedores de servicios de los países de tránsito vecinos. Los operadores portuarios privados, en particular, pueden convertirse en importantes aliados de los países en desarrollo sin litoral. La gestión de los puertos se encomienda en medida creciente a empresas de orientación comercial o mecanismos de cooperación entre los sectores público y privado, y esos operadores tienen a menudo un interés activo en atraer carga adicional de países sin litoral.

32. También algunas organizaciones regionales contribuyen considerablemente a la facilitación del transporte y el comercio en tránsito mediante acuerdos marco regionales sobre el transporte en tránsito. Una organización regional presentó sus actividades en materia de transporte regional en tránsito, en particular actividades de promoción del transporte multimodal y un proyecto piloto para el establecimiento de una línea ferroviaria interregional.

### **3. Iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado en el comercio y el transporte en tránsito**

33. Las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado en el comercio y el transporte en tránsito pueden proporcionar recursos adicionales para hacer frente al aumento de las necesidades de inversión en servicios de infraestructura. También pueden contribuir a mejorar la eficiencia en la ejecución y el funcionamiento de los proyectos y facilitar el acceso a tecnologías avanzadas. Sin embargo, el éxito de esas iniciativas depende de la eficacia del marco normativo: un mero traspaso de la propiedad al sector privado puede no resultar suficiente para mejorar los resultados, y no todos los mecanismos de cooperación entre los sectores público y privado resultan adecuados para todos los proyectos, pues están sujetos a limitaciones sociales, políticas, jurídicas y de otro tipo. A ese respecto, un representante del sector privado de un país en desarrollo sin litoral expuso el concepto de "diálogo y asociación entre los sectores público y privado".

34. En lo que se refiere a los puertos, las experiencias de diversos países africanos han demostrado que la participación del sector privado puede contribuir a mejorar considerablemente la productividad. La productividad de los cinco puertos principales del África subsahariana que gestionan empresas privadas, medida en movimiento de contenedores por hora, es en promedio tres veces mayor que la de los cinco puertos menos productivos, todos ellos gestionados por el sector público. En el caso de un puerto europeo, se explicó que la reforma laboral y la introducción de la competencia en las principales instalaciones contribuyó a reducir los costos del transporte internacional, lo que tuvo una repercusión mensurable en los niveles de precios del país. En opinión de los expertos, los operadores privados concesionarios de puertos suelen aportar inversiones y conocimientos técnicos específicos que se traducen para las autoridades portuarias en ingresos adicionales, acceso a mejores prácticas y transferencia de conocimientos y tecnología.

35. Entre los resultados positivos de una iniciativa de colaboración entre los sectores público y privado en materia de gestión portuaria se cuentan los siguientes: a) incremento del 24% de la productividad de los camiones; b) descongestión de los puertos y reducción de la congestión viaria; c) supresión de un sistema eficiente en el que era necesario hacer cola para la asignación de los servicios; d) reducción del 20% del costo de los fletes; e) mejora del control del flujo de camiones por los principales corredores de transporte hacia varios pasos fronterizos; y f) reducción del tráfico innecesario de camiones. Esos resultados positivos se lograron gracias a la estrecha cooperación entre los operadores portuarios y los de transporte terrestre. Otro efecto positivo fue la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, como consecuencia de la reducción del consumo de combustible y de la utilización de documentos en papel gracias a la introducción de portales informáticos de información



portuaria. La mejora de los sistemas de transporte y de tránsito redundó también en una mayor seguridad.

36. Los componentes concretos de los sistemas de información y de comunicaciones para el transporte y el tránsito pueden basarse en la Web y ofrecerse en múltiples idiomas. Pueden facilitar la consulta automatizada y manual de datos logísticos detallados relativos a todos los estadios del ciclo de la carga y del movimiento de vehículos. Puedan permitir también la verificación de datos sobre las empresas de transporte terrestre y la disponibilidad de carga mediante la integración con los sistemas mantenidos por la administración de aduanas y otras entidades del sector público. Esos sistemas suelen promover asimismo una mayor transparencia y control entre las actividades sobre el terreno y la administración.

37. Las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado pueden encontrar diversos obstáculos, como falta de apoyo público, estructuras de mercado oligopólicas en el sector del transporte terrestre, capacidad limitada de los operadores en materia de tecnologías de la información y las comunicaciones, y carencias de la infraestructura.

38. Un experto expuso el caso de las negociaciones sobre un acuerdo bilateral de tránsito, en las que participaban por ambos países iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado con el objetivo de promover el interés común permitiendo a las empresas de transporte por carretera de cada país proporcionar servicios de transporte en tránsito por el país vecino.

39. Los países de tránsito son cada vez más conscientes de que las inversiones en la mejora de infraestructura y servicios de transporte pueden generar oportunidades comerciales. Los expertos presentaron ejemplos de iniciativas tendentes a mejorar los servicios de transporte marítimo de cabotaje y el funcionamiento de puertos centrales de distribución de carga. Determinadas iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado, como los proyectos de "construcción, explotación y traspaso" se han traducido en mejoras tangibles del funcionamiento portuario, aunque en algunos casos no haya podido cumplirse el contrato por los elevados niveles de inversión exigidos y los dilatados períodos de recuperación de las inversiones. Una forma de evitar esos fracasos podría consistir en que el sector público realizara las principales obras de infraestructura necesarias con anterioridad al proceso de presentación de ofertas. De esa manera podrían minimizarse los costos para el contratista y se mejoraría la rentabilidad del proyecto.

40. Los países en desarrollo sin litoral también se esfuerzan por ofrecer servicios e infraestructuras de transporte en tránsito, con el fin de sacar más partido a la proximidad de los mercados vecinos y proporcionar servicios de tránsito eficientes a los países limítrofes que comercian entre sí utilizando sus propios servicios logísticos. De las experiencias y estudios de los que se tiene conocimiento se derivan diversos factores positivos que pueden ayudar a los países en desarrollo sin litoral a convertirse en territorios de tránsito eficientes; entre ellos se cuentan el establecimiento de centros logísticos, la renovación del equipo ferroviario, las inversiones en infraestructura de carreteras y el establecimiento de un programa de capacitación y certificación de agentes transitarios de expedición.

#### **4. Utilización de corredores para el tránsito internacional**

41. La mayor parte de las medidas tendentes a facilitar el comercio en tránsito y su transporte son de ámbito bilateral o regional. Un paso positivo para la formulación y aplicación de esas soluciones regionales puede consistir en el establecimiento de "grupos de gestión de corredores"; en África la labor de esos grupos comprende la revisión de varios acuerdos subregionales sobre tránsito por corredores y un protocolo sobre transporte fluvial.

42. Las comunidades económicas regionales contribuyen a la difusión de las mejores prácticas y a la publicación de un compendio de los instrumentos jurídicos existentes. También se ha trabajado recientemente o se está trabajando en estudios sobre especificaciones de carga por eje, programas de fomento de la capacidad, mecanismos de coordinación y medidas de mejora de la seguridad.

43. El corredor de tránsito, que se ha configurado como un objeto de estudio muy importante y un marco para la realización de actividades prácticas tendentes a facilitar el comercio en tránsito y su transporte, permite la adopción de un enfoque sistemático que relaciona entre sí la gestión de las tecnologías, la infraestructura, los servicios, el equipo, los procedimientos administrativos y las prácticas comerciales. El corredor puede analizarse como un sistema de producción que proporciona servicios logísticos, optimizados dentro de la cadena de suministro.

44. Es importante desarrollar marcos institucionales y de regulación que establezcan normas claras y promuevan iniciativas en materia de transporte y de facilitación del comercio, a nivel de corredores o a nivel regional. Lo ideal sería que esas normas de funcionamiento abarcaran el tránsito aduanero y las empresas y actividades de transporte, contribuyendo así al establecimiento de espacios abiertos de mercado de transporte en los que todos los países participantes, ya sean países sin litoral o países costeros, disfruten de las mismas condiciones de acceso a los mercados. Ese tipo de marco de integración funciona ya satisfactoriamente en África oriental y meridional, así como en el Cono Sur.

45. Se considera en general que para conseguir todos esos avances es necesario contar como condición previa con un entorno de confianza y buena voluntad recíprocas. Las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado, cuando tienen éxito, han resultado muy eficaces para generar esta atmósfera de confianza que propicia la colaboración. Así lo demuestran las experiencias de algunos países de Asia y las iniciativas regionales en el marco del Programa de Políticas de Transporte del África Subsahariana.

#### **D. Iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado destinadas a promover la facilitación del comercio**

##### **1. Necesidad de soluciones generales para promover la facilitación del comercio**

46. En muchos países en desarrollo, la documentación comercial y los trámites que entraña el comercio internacional siguen sin estar informatizados. El excesivo número de trámites burocráticos y el hecho de que diversos organismos requieran que se presente en la misma información da lugar a lagunas y errores en los datos y ralentiza la circulación de mercancías en la cadena de suministro. La introducción de las reformas necesarias para simplificar el proceso y de soluciones basadas en las tecnologías de la información y las comunicaciones contribuirá a sincronizar la circulación de mercancías y la documentación comercial. En ese sentido, se ha destacado la importancia de soluciones como los sistemas electrónicos de ventanilla única y documentación comercial, y de los sistemas electrónicos de la comunidad portuaria basados en la Web. Sin embargo, su aplicación es compleja y costosa habida cuenta de que requiere financiación sostenible, además de conocimientos

especializados y servicios específicos. Una forma de obtenerlos es a través de las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado, dado que el sector privado puede transferir conocimientos especializados, servicios y tecnologías de los que carece el sector público. La asistencia técnica y el apoyo al desarrollo de la capacidad para objetivos específicos que prestan los organismos internacionales, como los módulos de formación de capacitadores, son otra forma de mejorar la capacidad local en relación con la facilitación del comercio y el transporte.

47. Otro problema suele ser la sostenibilidad de las reformas relacionadas con la facilitación del comercio. Ello se debe fundamentalmente a la limitada disponibilidad de financiación a largo plazo para institucionalizar los mecanismos de colaboración y para aplicar medidas de facilitación del comercio que requieren tecnologías de la información modernas.

48. Se considera que las plataformas de colaboración para la facilitación del comercio en las que intervienen los organismos gubernamentales competentes y los agentes del sector privado que participan en la facilitación del comercio representan un nuevo instrumento esencial para promover la colaboración entre todas las partes interesadas. Entre las funciones específicas de esas plataformas de colaboración figuran la formulación y la revisión de las posiciones (nacionales) en las negociaciones multilaterales y bilaterales sobre facilitación del comercio. Esas plataformas han demostrado ser fundamentales en particular para definir las necesidades en materia de trato especial y diferenciado y evaluar la asistencia técnica que se precisa para aplicar medidas de facilitación del comercio específicas. Las plataformas también pueden servir como foro de consultas entre los sectores público y privado para la ejecución de proyectos de reforma concretos, como el desarrollo de una ventanilla única para el comercio internacional, los sistemas de gestión de riesgos o los portales comerciales en línea que facilitan información sobre las normas de exportación e importación y los reglamentos y procedimientos.

## **2. La ventanilla única para el comercio internacional**

49. El éxito en el establecimiento de una ventanilla única para el comercio internacional depende de una serie de factores críticos, en particular: a) la voluntad y el respaldo políticos; b) el apoyo de todas las partes interesadas y la puesta en marcha de un mecanismo de coordinación adecuado; c) la definición de la estructura organizativa de la entidad jurídica y los socios estratégicos; d) la determinación del modelo empresarial más adecuado; e) la sensibilización de la opinión pública; f) el ajuste del marco jurídico; g) la realización de un estudio técnico y de viabilidad, que incluya la armonización de datos, el análisis de procesos y la mejora de la infraestructura de tecnologías de la información; y h) la planificación de proyectos piloto en colaboración con las organizaciones internacionales.

50. Los expertos analizaron los modelos empresariales públicos-privados para desarrollar y gestionar una ventanilla única para el comercio internacional. El modelo empresarial público-privado de ventanilla única más común es la entidad comercial que sirve de "sociedad con fines específicos". Normalmente, esa entidad se encarga de desarrollar, gestionar y mantener el sistema de ventanilla única, y proporciona servicios de red con valor añadido y programas de formación.

51. Entre los obstáculos con los que tropieza la aplicación de un sistema de ventanilla única figuran la dificultad para lograr que los encargados de la formulación de políticas se ocupen de esta cuestión tan técnica. Se requiere la participación y coordinación de muchos organismos diferentes, y la falta de conocimientos entre los encargados de la adopción de decisiones y el público en general puede ocasionar retrasos considerables en la ejecución de los proyectos de ventanilla única. El compromiso a largo plazo que es indispensable durante la etapa está a menudo fragmentado y los intereses encontrados hacen que pierda impulso.

52. Para superar esos obstáculos es necesario establecer un equipo básico sólido, y el personal encargado debe tener una visión clara de los objetivos del proyecto. Es preciso establecer unos cauces de comunicación directos y claros que se habrán de mantener durante todo el proceso de aplicación. Habrá que realizar actividades de desarrollo de la capacidad para funcionarios de nivel intermedio. También es importante asegurar que los equipos encargados de la ejecución rindan cuentas de su labor y de los resultados obtenidos.

53. Una posible forma de avanzar hacia el sistema de ventanilla única electrónica consiste en crear una "red de asociaciones" en la que primero se promueve la cooperación entre, por ejemplo, distintas entidades públicas, partes interesadas del sector privado e instituciones académicas. En una segunda etapa se procede a vincular entre sí esas distintas asociaciones y a gestionarlas en el marco de, por ejemplo, un comité nacional de desarrollo logístico.

### **3. Automatización de los datos aduaneros como elemento clave de la facilitación del comercio y la ventanilla única**

54. Las administraciones de aduanas constituyen el núcleo central de la mayoría de los sistemas de ventanilla única. Los sistemas de automatización de los datos aduaneros, como el Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) de la UNCTAD, son un requisito necesario para el buen funcionamiento de la ventanilla única. El sistema facilita la transferencia de datos y documentos electrónicos para los operadores comerciales y de transporte. También contribuye a establecer o mejorar la cooperación entre las aduanas y otros organismos gubernamentales, por una parte, y los operadores del sector privado, por otra. El principal objetivo del SIDUNEA es convertirse en un instrumento que facilite el comercio electrónico.

55. El SIDUNEA es un sistema sólido que ha demostrado que funciona en distintos entornos, incluidos países en desarrollo grandes de ingreso medio, pequeños Estados insulares y países menos adelantados y países en desarrollo sin litoral. En los proyectos de aplicación del SIDUNEA son los países los que controlan el sistema, incluidos los códigos fuente y cualquier otro producto que forme parte del proyecto.

56. Expertos de varios países explicaron cómo se podrían vincular los distintos sistemas automatizados de datos aduaneros, incluido el SIDUNEA, a los sistemas de ventanilla única electrónica que están desarrollando diferentes empresas. El módulo de ventanilla única del SIDUNEA del que se dispondrá próximamente proporcionará una conexión entre un sistema automatizado de datos aduaneros ya existente y los sistemas de otros organismos gubernamentales. Asimismo, facilitará un sistema integrado de gestión de riesgos que pueda ser utilizado por todos los organismos y, por lo tanto, facilitará y agilizará todo el proceso de despacho de aduana.

57. La gestión de riesgos es un componente esencial de todo sistema automatizado de datos aduaneros moderno. Esa gestión puede permitir que las aduanas o los agentes incluyan en las declaraciones imágenes escaneadas. Si la legislación lo permite, también se pueden utilizar firmas electrónicas para firmar las declaraciones. Los sistemas de gestión de riesgos pueden también permitir hacer un seguimiento de la operación de importación, exportación o tránsito, y notificar a los usuarios el estado de sus declaraciones de manera automatizada, por ejemplo, mediante un SMS o un correo electrónico.

58. Entre las funciones de un portal de aduanas en la Web figuran la gestión del acceso al sistema y la transferencia de datos y documentos. El portal permite certificar documentos, generar mensajes XML estándar y gestionar una base de datos de referencia, además de realizar consultas en línea y descargar actualizaciones de los reglamentos.

## **E. Realización de progresos tangibles en las reformas de la facilitación del comercio: el papel de las plataformas de colaboración, el desarrollo de la capacidad y las contribuciones de la comunidad internacional**

### **1. Las plataformas nacionales de colaboración en el contexto de las negociaciones multilaterales**

59. Las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado son la base de la facilitación del comercio. Esas iniciativas de colaboración son necesarias porque la facilitación del comercio no es una cuestión de la que pueda ocuparse exclusivamente el sector público. Sirven de puente entre las necesidades y los intereses de los sectores público y privado al invertir el ciclo de formulación de políticas de manera que los operadores de sector privado ya no se encuentren al final de un proceso lineal en el que se les impongan las decisiones que han tomado otros. Mediante los procesos de consulta, en cambio, ambos sectores contribuyen a definir los objetivos estratégicos y a desarrollar las estrategias nacionales y regionales de integración.

60. Las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado para desarrollar y mantener infraestructuras también requieren un marco institucional que estructure la colaboración en los ámbitos del intercambio de información y de la labor, los recursos y las responsabilidades comunes de los distintos asociados.

61. La colaboración a nivel nacional entre los distintos organismos públicos y el sector privado también se ha convertido en un elemento crucial en el contexto de las negociaciones sobre facilitación del comercio en la OMC. Los países deben organizar a nivel nacional un diálogo con las distintas partes interesadas acerca de sus necesidades y utilizar el debate para desarrollar su posición nacional sobre los temas que se están negociando. Se destacó que las autoevaluaciones sobre facilitación del comercio que más de 86 países en desarrollo han llevado a cabo hasta la fecha en el marco de la OMC han desempeñado un importante papel catalizador en la creación de los grupos de trabajo nacionales sobre las negociaciones relativas a la facilitación del comercio. Los países que han constituido esos grupos consideran que les han permitido mejorar su participación en las negociaciones y la sensibilización de su opinión pública acerca de estas. También han podido actualizar las conclusiones de sus autoevaluaciones cuando se han producido cambios sustanciales en las propuestas en Ginebra. Sin embargo, los grupos de trabajo deben mantenerse mientras duren las negociaciones, lo que resulta más difícil ya que requiere tiempo y el compromiso constante de los diversos participantes. Se señaló que las plataformas nacionales de colaboración también pueden desempeñar un papel importante en la ejecución de proyectos de facilitación del comercio y servir para coordinar las actividades de asistencia técnica y desarrollo de la capacidad en la facilitación del comercio y el transporte.

62. Las plataformas de colaboración para la facilitación del comercio pueden adoptar distintas formas. Se hizo referencia a tres de ellas: los grupos de trabajo nacionales, el enfoque regional con grupos de trabajo nacionales y la coordinación a través de la secretaría regional, y los comités nacionales de facilitación del comercio y el transporte.

63. Se destacaron varios elementos esenciales para que esas plataformas de colaboración tengan éxito: la voluntad política y el apoyo al más alto nivel político, el compromiso de los participantes con los poderes encargados de la adopción de decisiones, un plan de trabajo orientado a la acción y a la obtención de resultados, una corriente ininterrumpida de información, una secretaría o un organismo que desempeñe funciones básicas de secretaría, y la identificación de las esferas que requieran atención prioritaria.

64. Ello significa que hay que evitar duplicar las estructuras ya existentes y las relaciones establecidas. Los grupos de trabajo deben poder vincular su labor a las estrategias nacionales de desarrollo y a los planes de acción conexos, y se deben establecer relaciones estrechas con las organizaciones internacionales que realizan actividades en la esfera de la facilitación del comercio.

## **2. Mecanismos de cooperación regionales**

65. Los expertos indicaron que era posible reforzar la colaboración entre los grupos de trabajo de países vecinos. Ese enfoque transfronterizo puede limitarse a cuestiones específicas o integrarse en los programas de trabajo de las comunidades económicas regionales, que son la base de los procesos de integración.

66. En el caso de una organización regional que promueva la creación de una unión aduanera, los expertos señalaron que una coordinación estrecha facilitaría el análisis de las necesidades y las prioridades en materia de facilitación del comercio y la definición de las posiciones de negociación en la OMC. Sin embargo, esa coordinación regional tiene que basarse en equipos o grupos de trabajo nacionales que funcionen. Por lo tanto, en un principio la secretaría regional prestaría apoyo a la creación y la sostenibilidad de esos grupos de trabajo nacionales, en los que participarían partes interesadas de los sectores público y privado. La ulterior coordinación regional podría aprovechar la experiencia adquirida en el ámbito de otras negociaciones multilaterales y bilaterales.

67. Las condiciones para que la coordinación regional tenga éxito son similares a las necesarias para que lo tengan los grupos de trabajo, a saber, el apoyo político al mecanismo de coordinación, un mínimo de apoyo financiero, por ejemplo, de una organización internacional y, por último, la identificación y la participación de representantes de alto nivel y debidamente motivados de las distintas partes interesadas. Las plataformas de colaboración nacionales y regionales pueden proporcionar orientación normativa, apoyar las reformas encaminadas a facilitar el comercio y ayudar a coordinar los programas de asistencia técnica. En el caso de las economías más pequeñas, en particular, la coordinación regional puede contribuir a superar las desventajas de escala y permitir la formación de agrupaciones.

## **3. Desarrollo de la capacidad y papel de la comunidad internacional**

68. Los países en desarrollo suelen requerir apoyo técnico y financiero para ejecutar proyectos de facilitación del comercio. Ese apoyo, en forma de inversiones, asistencia y desarrollo de la capacidad, puede proceder del sector privado y de la comunidad internacional.

69. El Banco Mundial ha puesto en marcha el Servicio de Facilitación del Comercio como mecanismo de financiación rápida. Ese Servicio permite a los países y a los grupos de trabajo nacionales sobre facilitación del comercio acceder a financiación para llevar a cabo proyectos de facilitación del comercio en esferas tales como los sistemas regionales de tránsito, el desarrollo de la logística, la adopción de parámetros de referencia y la evaluación de las medidas de facilitación del comercio, y la gestión de las fronteras.

70. Varios expertos nacionales mencionaron y reconocieron el apoyo de la UNCTAD a la creación y el mantenimiento de los grupos de trabajo nacionales. Ese apoyo se

mantendrá. Con el fin de mejorar el diseño de las actividades y de adaptarlas a las necesidades de los países en desarrollo, en particular para el mantenimiento de plataformas de colaboración, se invitó a los delegados y a los expertos a participar en el depósito de datos de la UNCTAD y la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas sobre plataformas de colaboración para la facilitación del comercio. El depósito de datos reúne la información recopilada sobre la experiencia de los distintos países en relación con esos mecanismos de colaboración.

71. Por lo que respecta a la cooperación internacional en la esfera del desarrollo de la capacidad, en la reunión también se intercambiaron experiencias sobre el programa de formación TrainForTrade de la UNCTAD, que cuenta con el apoyo de diversos puertos europeos. El programa, que es un buen ejemplo de colaboración triangular, cuenta con la participación de la UNCTAD, países en desarrollo y operadores portuarios del sector privado. Su finalidad es la transferencia de conocimientos especializados, está destinado a gestores de grado medio y superior y abarca todos los aspectos de la administración portuaria moderna, que entraña una combinación de financiación del sector público y servicios de expertos del sector privado.

## **F. El camino a seguir**

72. Varias de las cuestiones que se examinaron en este período de sesiones de la Reunión multianual de expertos se seguirán tratando en el próximo período de sesiones, de conformidad con el mandato convenido. Entre esas cuestiones figuran las medidas para optimizar la contribución de las inversiones, en particular del sector privado, a la facilitación del comercio, prestando especial atención a sus efectos en las redes de transporte internacional y en la eficacia de los servicios de transporte y su contribución a la facilitación del comercio.

73. En el próximo período de sesiones de la reunión multianual se podrá abordar también la cuestión de la utilización de las tecnologías de información y las comunicaciones en la logística, la facilitación del comercio y la seguridad de la cadena de suministro. También podrían examinarse los nuevos problemas que afectan a los costos y a la conectividad de los transportes, prestando especial atención a los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, y la mejora de las infraestructuras de tránsito y transporte y de los servicios conexos en los países en desarrollo que son países de tránsito.

74. En el próximo período de sesiones se debería analizar también el marco normativo y jurídico de la facilitación del comercio y el transporte, así como la aplicación efectiva de los reglamentos y normas convenidos. Además, se debería estudiar la contribución de la UNCTAD a la aplicación efectiva de medidas de facilitación del comercio enmarcadas en la iniciativa de Ayuda para el Comercio, incluidos los compromisos que puedan derivarse de las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio.

75. Aunque, gracias al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT)/OMC y a otros procesos de liberalización, por lo general los aranceles se han reducido, los obstáculos administrativos siguen siendo considerables. Esos obstáculos consisten en unos procedimientos comerciales y trámites burocráticos excesivos, en la falta de transparencia de las normas y reglamentos, en los múltiples controles en la frontera, y en la falta de conectividad de los transportes. Los exportadores y los importadores de economías vulnerables, como los pequeños Estados insulares, los países sin litoral y los países menos adelantados, son los que resultan más afectados. Es fundamental invertir en el desarrollo del transporte y la facilitación del comercio con miras a crear un entorno

comercial coherente, transparente y previsible y a reducir los costos del comercio internacional.

76. Los expertos destacaron la necesidad de identificar las medidas más adecuadas para optimizar la contribución de las inversiones en facilitación del comercio y el transporte a la competitividad y el desarrollo. A ese respecto, las iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado desempeñan un papel vital.

77. En lo referente al tránsito, los expertos manifestaron la esperanza de que la mejora del contenido y la aplicación del artículo V del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio ayudase a los países en desarrollo sin litoral a conectar mejor con los mercados exteriores. Las contribuciones de la comunidad internacional no entrañan necesariamente consecuencias financieras importantes, sino que se centran en la aplicación de los acuerdos multilaterales y regionales vigentes, la adopción de medidas para promover la transparencia y el intercambio de mejores prácticas.

78. Durante la última década, el programa de formación de la UNCTAD TrainForTrade ha realizado actividades destinadas a los operadores portuarios de todo el mundo con el fin de fomentar su papel en el desarrollo económico de sus respectivas naciones. El programa desempeña una función esencial en la mejora de la capacidad de los países en desarrollo mediante el fortalecimiento de sus recursos humanos. En el marco de ese empeño se ha elaborado un modelo de colaboración entre el sector público y el sector privado con algunos puertos europeos que comparten sus conocimientos especializados a través de las Redes de capacitación para operadores portuarios de la UNCTAD en cuatro idiomas para comunidades portuarias de Asia, África y América Latina. El principal objetivo del programa es ayudar a las comunidades de operadores portuarios de los países en desarrollo a promover el desarrollo económico ofreciendo unos servicios eficaces y competitivos que faciliten el comercio. El grupo de expertos recomendó que la UNCTAD siguiera desarrollando en nuevos países las Redes de capacitación para operadores portuarios en el marco de su programa de formación TrainForTrade.

79. La UNCTAD debería seguir apoyando activamente el Programa de Acción de Almaty, que se ocupa de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. En el caso de los países sin litoral, la facilitación del comercio y el transporte de tránsito es un requisito indispensable para acceder a los mercados exteriores; los países de tránsito, por su parte, pueden beneficiarse de las sinergias y las economías de escala que genera el volumen de carga de los países vecinos que transita por sus puertos. Tanto en los países en desarrollo sin litoral como en los de tránsito, la colaboración entre los sectores público y privado puede permitir satisfacer sus necesidades comunes en materia de facilitación del comercio y el transporte.

80. La facilitación del comercio forma parte de las negociaciones multilaterales enmarcadas en el Programa de Doha para el Desarrollo. También aparece cada vez con más frecuencia en los acuerdos comerciales regionales o bilaterales. Para que los países en desarrollo puedan aprovechar al máximo los beneficios derivados de las disposiciones sobre facilitación del comercio y el transporte incluidas en los acuerdos que se negocien, es importante que las partes interesadas de los sectores público y privado intervengan en el análisis de las necesidades nacionales o regionales de facilitación del comercio. La experiencia de los distintos países indica que la UNCTAD debe seguir prestando apoyo a los países en desarrollo y a las organizaciones regionales con miras a poner en marcha iniciativas de cooperación entre los sectores público y privado. Uno de los principales temas abordados en la reunión fue el del papel de esas iniciativas y el entorno institucional en ese contexto.



## II. Cuestiones de organización

### A. Elección de la Mesa

81. En su sesión plenaria de apertura, la Reunión multianual de expertos eligió a los siguientes miembros de la Mesa:

*Presidente:* Sr. Jorge Alfredo **Camaño Easton** (CONALOG)  
*Vicepresidente y Relator:* Sr. Stephen **Fevrier**, Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)

### B. Aprobación del programa y organización de los trabajos

82. 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.1/4). El programa de la reunión fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado para el desarrollo de infraestructura que facilite el comercio y el transporte.
4. Aprobación del informe de la reunión.

### C. Resultados del período de sesiones

83. En su sesión plenaria de clausura, celebrada el miércoles 10 de diciembre de 2009, la Reunión multianual de expertos acordó que la Presidencia resumiría los debates (véase el capítulo I).

### D. Aprobación del informe

84. También en su sesión plenaria de clausura, la Reunión multianual de expertos autorizó al Vicepresidente y Relator a que, bajo la autoridad del Presidente, ultimara el informe tras la conclusión de la reunión.

## Anexo I

**Programa provisional – Reunión multianual de expertos  
sobre transporte y facilitación del comercio**

Martes 8 de diciembre de 2009	Miércoles 9 de diciembre de 2009	Jueves 10 de diciembre de 2009
(10.00 a 13.00 horas)	(10.00 a 13.00 horas)	(10.00 a 13.00 horas)
<b>Sesión plenaria</b> <b>Declaración de apertura</b> <b>Tema 1:</b> Elección de la Mesa <b>Tema 2:</b> Aprobación del programa y organización de los trabajos <b>Presentación del tema 3</b> <b>Sesiones oficiosas</b> <b>Tema 3:</b> Iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado para el desarrollo de infraestructura que facilite el comercio y el transporte	<b>Sesiones oficiosas</b> <b>Tema 3:</b> <i>(continuación)</i>	<b>Sesiones oficiosas</b> <b>Tema 3:</b> <i>(continuación)</i>
(15.00 a 18.00 horas)	(15.00 a 18.00 horas)	(15.00 a 18.00 horas)
<b>Sesiones oficiosas</b> <b>Tema 3:</b> <i>(continuación)</i>	<b>Sesiones oficiosas</b> <b>Tema 3:</b> <i>(continuación)</i>	<b>Sesiones oficiosas</b> Examen del resultado de la reunión <b>Sesión plenaria (clausura)</b> <b>Tema 4:</b> Aprobación del informe de la reunión

## Anexo II

### Participantes\*

1. Participaron en el período de sesiones los representantes de los siguientes Estados miembros:

Alemania	Malí
Angola	Marruecos
Arabia Saudita	México
Argelia	Mongolia
Botswana	Myanmar
Brunei Darussalam	Nepal
Bulgaria	Pakistán
Camboya	Paraguay
Camerún	Qatar
China	República Árabe Siria
Djibouti	República Centroafricana
Egipto	República Checa
Emiratos Árabes Unidos	República Dominicana
Estados Unidos de América	Rumania
Etiopía	Samoa
Federación de Rusia	Senegal
Filipinas	Serbia
Grecia	Sudáfrica
Guatemala	Suecia
Indonesia	Tailandia
Irán (República Islámica del)	Trinidad y Tabago
Irlanda	Turquía
Italia	Uruguay
Jordania	Venezuela (República Bolivariana de)
Kazajstán	Viet Nam

2. Estuvieron representadas en el período de sesiones las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Grupo del Banco Africano de Desarrollo  
 Liga de los Estados Árabes  
 Organización de Cooperación Económica  
 Organización de Estados del Caribe Oriental  
 Unión Aduanera del África Meridional  
 Unión Africana  
 Unión Europea

---

\* Véase la lista de participantes en el documento TD/B/C.I/MEM.1/Inf.2.

3. Asistieron al período de sesiones las siguientes organizaciones de las Naciones Unidas:

Centro de Comercio Internacional  
Comisión Económica de las Naciones Unidas para África  
Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa

4. Asistieron al período de sesiones los siguientes organismos especializados y organizaciones conexas:

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

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

*Categoría general*

Ingenieros del Mundo  
Village Suisse ONG

6. Se invitó a asistir al período de sesiones en calidad de observadora a la siguiente organización:

Unión Internacional de Transportes por Carretera

7. Se invitó a participar en la reunión a los siguientes expertos:

(En orden cronológico de intervención)

Sr. Sorasak **Pan**, Secretario de Estado y Ministro de Comercio de Camboya

Sr. Eduardo **Sperisen-Yurt**, Embajador y Representante Permanente de Guatemala ante la OMC, Presidente del Grupo de Negociación sobre Facilitación del Comercio de la OMC

Sr. Geoffrey **Hamilton**, Jefe de la Sección de Cooperación y Asociaciones de la División de Integración y Cooperación Económicas de la CEPE

Sra. Cristina **Lozano**, Oficial Principal de regulación del comercio de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD), Comercio e Integración Regionales, Banco Africano de Desarrollo

Sr. Sambuu **Demberel**, Presidente y Director Ejecutivo de la Cámara de Comercio e Industria de Mongolia

Sr. Sameer **Mubarak**, Presidente de Nafith Logistics PSC, Jordania

Sr. Jean Kizito **Kabanuka**, Especialista superior en transportes (de categoría superior), Coordinador Regional para África oriental y meridional del Programa de Políticas de Transporte del África Subsahariana, Grupo del Banco Mundial, Nairobi (Kenya)

Sr. Somnuk **Keretho**, Director de Logística Electrónica del Ministerio de Tecnología de la Información y las Comunicaciones y Director del Instituto de Innovación en Tecnologías de la Información de la Universidad Kasetsart, Tailandia

Sr. John **Moore**, Director de la Compañía Portuaria de Dublín (Irlanda)

Sra. Nosiku S. **Myninda**, Profesora de la Universidad de Zambia (por videoconferencia desde Lusaka)

Sra. D. **Nguyen-van Houtte**, Oficial Regional del Banco Mundial (por videoconferencia desde Lusaka)

Sr. Javaid **Mansoor**, Secretario Ejecutivo del Comité Nacional de Facilitación del Comercio y el Transporte del Pakistán

Sr. Stephen **Fevrier**, Agregado Técnico Superior de la Delegación Permanente de la Organización de Estados del Caribe Oriental, Ginebra

---