



**Conférence  
des Nations Unies  
sur le commerce  
et le développement**

Distr.  
GÉNÉRALE

TD/B/46/7  
20 septembre 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT  
Quarante-sixième session  
Genève, 18 octobre 1999  
Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire

AUTRES QUESTIONS RELATIVES AU COMMERCE ET AU DÉVELOPPEMENT  
a) MESURES SPÉCIALES POUR FAIRE FACE AUX BESOINS ET AUX  
PROBLÈMES PARTICULIERS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT  
SANS LITTORAL

Rapport d'activités du secrétariat de la CNUCED

**Résumé**

Le coût très élevé de leur commerce international entrave considérablement le développement économique des pays en développement sans littoral. En dépit d'efforts continus pour améliorer les systèmes de transport en transit dans les pays en développement, beaucoup reste à faire pour remédier aux graves déficiences des infrastructures matérielles et éliminer de multiples obstacles non matériels. Dans la mesure où 17 des pays en développement sans littoral sont aussi classés par l'Organisation des Nations Unies dans la catégorie des pays les moins avancés et où la plupart des pays de transit sont eux-mêmes des pays en développement confrontés à de graves difficultés économiques, dont des problèmes d'infrastructure dans le secteur des transports, les pays donateurs et les institutions de financement et de développement ont un rôle capital à jouer en fournissant l'assistance financière et technique nécessaire pour améliorer les systèmes de transit.

Comptant parmi les pays les plus pauvres, de nombreux pays en développement sans littoral et pays en développement de transit ont accès aux mécanismes de financement à des conditions libérales proposés par des pays donateurs et des institutions financières pour le financement de projets d'infrastructure. Toutefois, la diminution générale de l'aide publique au développement a eu de profondes répercussions sur l'investissement dans le secteur des transports. De même, les activités de la CNUCED relatives aux pays en développement sans littoral se sont ressenties de la diminution des ressources mises à la disposition de l'organisation. Au cours des deux dernières années, les domaines prioritaires dans lesquels des résultats concrets ont été obtenus concernent l'aide apportée aux pays pour la rédaction ou la négociation d'accords et d'arrangements bilatéraux et régionaux, et le renforcement et l'expansion de l'informatisation des systèmes d'information sur les transports et les opérations douanières.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
<b>Introduction</b> . . . . .	3
<b>I. Activités de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement</b> . . . . .	4
A. Examen de l'évolution des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit . . . . .	4
B. Aide à la rédaction ou à la négociation d'accords ou d'arrangements bilatéraux ou régionaux de transport en transit . . . . .	5
C. Modernisation et réforme des opérations douanières (SYDONIA) . . . . .	5
D. Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) . . . . .	6
E. Projet sur le transport multimodal, le transport en transit et la facilitation du commerce au Népal . . . . .	8
F. Transport de denrées alimentaires périssables en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale . . . . .	8
<b>II. Mesures prises par des pays, des organisations internationales et des organismes intergouvernementaux en faveur des pays en développement sans littoral</b> . . . . .	9

## Introduction

1. Au paragraphe 1 de sa résolution 52/183, l'Assemblée générale a accueilli favorablement la note du Secrétaire général transmettant le rapport intérimaire du secrétariat de la CNUCED intitulé "Action spécifique en rapport avec les besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral" <sup>1</sup>. Au paragraphe 15 de la même résolution, elle a prié le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'établir, avec le Secrétaire général de la CNUCED, un rapport sur l'application de sa résolution et de le présenter au Conseil du commerce et du développement à sa quarante-sixième session et à l'Assemblée générale à sa cinquante-quatrième session. Le présent rapport a été établi suite à cette demande.

2. Au paragraphe 6 de sa résolution, l'Assemblée générale a pris note des conclusions concertées, des recommandations et des propositions adoptées à la troisième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, tenue à New York du 18 au 20 juin 1997 <sup>2</sup>. Au paragraphe 11, elle a prié le Secrétaire général de l'ONU de convoquer en 1999 une quatrième réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, y compris les organisations et commissions économiques régionales et sous-régionales compétentes, qui seraient chargés d'examiner les progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit, y compris les aspects sectoriels, ainsi que les coûts du transport en transit, en vue d'examiner la possibilité d'arrêter des mesures concrètes. Cette réunion s'est tenue sous les auspices de la CNUCED, du 24 au 26 août 1999, au Siège de l'ONU à New York; le rapport ainsi que les conclusions et recommandations de la réunion sont soumis au Conseil pour examen à sa présente session (TD/B/46/6-TD/B/LDC/AC.1/15).

3. Au paragraphe 13 de la même résolution, l'Assemblée générale a noté avec satisfaction la contribution apportée par la CNUCED à la formulation de mesures internationales visant à résoudre les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral et a instamment prié la CNUCED, notamment, de suivre en permanence le développement des infrastructures, organismes et services de transport en transit, de surveiller l'application des mesures convenues, de collaborer à toutes les initiatives pertinentes, y compris celles du secteur privé et d'organisations non gouvernementales, et de coordonner l'examen des questions interrégionales intéressant les pays en développement sans littoral. Au paragraphe 14, elle a invité le Secrétaire général de la CNUCED à prendre les mesures voulues pour assurer la mise en oeuvre efficace des activités prescrites dans la résolution. Les activités récemment menées par la CNUCED en faveur des pays en développement sans littoral à cet égard sont décrites dans la section I du présent rapport.

4. Au paragraphe 4 de sa résolution, l'Assemblée générale a demandé aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit voisins de

---

<sup>1</sup>A/52/329, annexe.

<sup>2</sup>TD/B/44/7-TD/B/LDC/AC.1/11.

renforcer leurs mécanismes de coopération, et au paragraphe 10, elle a invité les pays donateurs, le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et les institutions financières multilatérales à leur apporter une aide financière et une assistance technique appropriées. Le Secrétaire général de la CNUCED a donc demandé à ces pays et institutions de lui communiquer des renseignements sur les mesures qu'ils avaient prises à cet égard. Ces renseignements sont résumés dans la section II du présent rapport.

5. Au paragraphe 12 de la résolution, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de la CNUCED de mobiliser des contributions volontaires pour financer la participation de représentants de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit à la réunion. Le Secrétaire général de la CNUCED a donc demandé aux pays donateurs et aux institutions financières compétentes une aide financière à cette fin. Le Gouvernement japonais a répondu en versant une généreuse contribution qui a permis à des experts des capitales des pays en développement sans littoral et à des spécialistes de participer à la réunion.

6. Des coûts élevés de transport en transit restent un obstacle majeur qui nuit à la compétitivité commerciale internationale des pays en développement sans littoral. Une grande partie des recettes totales d'exportation et d'importation de ces pays est absorbée par des frais de transport et d'assurance. Des estimations établies d'après les statistiques de la balance des paiements du Fonds monétaire international (FMI) montrent qu'en 1994, les coûts du fret représentaient 4 % environ de la valeur des importations c.a.f. (coût, assurance, fret) dans les pays développés et 7,2 % dans les pays en développement, tandis que la moyenne pour les pays en développement sans littoral était de 14,7 %. Sur le marché des exportations, ces pays ont dépensé en 1994 17,7 % de leurs recettes d'exportation en services de transport et d'assurance, alors que la moyenne pour l'ensemble des pays en développement était de 8,7 %.

## **I. ACTIVITÉS DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT**

### **A. Examen de l'évolution des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit**

7. Pour faciliter cet examen à la réunion d'experts gouvernementaux mentionnée plus haut, la CNUCED a réalisé des analyses approfondies, régionales et sous-régionales, de l'évolution récente du secteur du transport en transit dans les pays en développement sans littoral et les pays de transit, assorties de recommandations sur les mesures à prendre <sup>3</sup>. Ces études

---

<sup>3</sup>"Review of progress in the developments of transit transport systems in North-East Asia" (UNCTAD/LDC/100); "Review of progress in the developments of transit transport systems in Southern Africa" (UNCTAD/LDC/101); "Review of progress in the developments of transit transport systems in West and Central Africa" (UNCTAD/LDC/102); "Review of progress in the developments of transit transport systems in Eastern Africa" (UNCTAD/LDC/103); "Selected transport and trade data: landlocked developing countries" (UNCTAD/LDC/104); "Trade and transport facilitation: case study of Mongolia" (UNCTAD/LDC/105).

décrivaient les programmes qui avaient été engagés pour améliorer les systèmes de transport en transit et portaient plus particulièrement sur les incidences des procédures et des documents de transit sur les coûts de transport; elles décrivaient aussi les nouvelles politiques de transport en transit adoptées ou mises en oeuvre par différents pays. Ces études ainsi que les contributions des commissions économiques régionales ont servi à l'établissement du rapport du secrétariat destiné à la réunion (TD/B/LDC/AC.1/13).

**B. Aide à la rédaction ou à la négociation d'accords ou d'arrangements bilatéraux ou régionaux de transport en transit**

8. Concernant l'amélioration du cadre juridique des systèmes de transport en transit, le secrétariat de la CNUCED a répondu à un certain nombre de demandes d'assistance émanant d'États membres pour l'élaboration ou la négociation d'accords ou d'arrangements bilatéraux ou régionaux de transport en transit. Un projet d'accord-cadre sur le transport en transit en Asie centrale a été négocié et signé par les États membres de l'Organisation de coopération économique à Almaty (Kazakhstan), le 9 mai 1998. Par ailleurs, conformément au Mémoire d'accord d'Oulan-Bator adopté le 22 mai 1997 par la Réunion consultative sous-régionale des pays sans littoral et de transit d'Asie du Nord-Est, le secrétariat de la CNUCED a soumis pour examen aux Gouvernements de la Chine, de la Mongolie et de la Fédération de Russie un projet d'accord-cadre sur le trafic de transit.

**C. Modernisation et réforme des opérations douanières (SYDONIA)**

9. L'efficacité des formalités douanières contribue beaucoup à la rapidité du dédouanement des marchandises en transit. Des pays voisins ont beaucoup à gagner à utiliser des systèmes douaniers analogues ou compatibles, car cela facilite l'échange d'informations et permet de réduire davantage encore les délais d'attente.

10. En 1997, 126 experts venus de 76 pays, des organismes des Nations Unies, sept organismes intergouvernementaux et sept organisations non gouvernementales ont participé à une réunion sur l'utilisation des technologies de l'information pour une plus grande efficacité des opérations de transit. Les experts sont convenus que la CNUCED devrait mettre au point un module sur le transit dans le contexte du système douanier automatisé (SYDONIA), qui couvrirait toutes les fonctions de contrôle douanier des marchandises en transit, du début à la fin des opérations de transit, y compris la libération des cautions le cas échéant. Cela permettrait de mettre en place un système global de gestion de l'information visant à faciliter le trafic routier légal, à réduire les files d'attente et éliminer les fraudes.

11. La CNUCED a donc conçu un module de gestion du transit douanier baptisé "MODTRS", qui a été incorporé dans la nouvelle version SYDONIA++ et a été diffusé auprès de tous les pays utilisateurs de cette nouvelle version à partir de l'été 1999.

12. La version SYDONIA++ comprend les éléments suivants :

a) Une base de données pour le traitement du grand volume de données qui est engendré par les opérations de transit, qui permet d'établir une information complète;

b) Un réseau de télécommunications pour le transfert de ces données là où elles sont nécessaires, qui garantit la disponibilité de l'information;

c) Un module de sélection pour l'analyse des risques et la recherche des transactions douteuses ou suspectes, afin de garantir la validité et l'exactitude de l'information.

13. Ce système de suivi du transit fonctionne avec la procédure du carnet TIR (transport international routier), qui est utilisée par plus de 40 pays en Europe et en Asie, et avec les documents de transit "T" relevant du document administratif unique (DAU et T1); ces derniers sont largement utilisés en Europe, notamment dans le cadre du Régime commun de transit. Le système fonctionne aussi pour d'autres types de transit, tels que le dédouanement préalable (procédure de première identification) et la décharge à l'exportation.

14. Par ailleurs, le secrétariat de la CNUCED collabore étroitement avec l'Union internationale des transports routiers (IRU) à la conception de la fonction de gestion du carnet TIR et à l'intégration du "SafeTIR" de l'IRU dans le système SYDONIA. L'analyse fonctionnelle a été coordonnée entre les deux organisations dans le respect des dispositions de la Convention TIR.

15. Le module actuel constitue la première étape de la mise en place d'un système global qui permettra d'élargir la fonctionnalité et la portée géographique du système à d'autres régions et pays.

16. Des projets SYDONIA sont en cours ou ont été achevés dans plus de 70 pays dans le monde, dont 14 pays sans littoral et 15 pays de transit. Le développement du SYDONIA a été financé par des contributions des Gouvernements des pays suivants : Allemagne, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Italie, Japon, Norvège, Royaume-Uni, Suède et Suisse, ainsi que du PNUD, de l'Union européenne, de la Banque mondiale, de la Banque de développement des Caraïbes et de la Banque interaméricaine de développement.

#### **D. Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM)**

17. Le SIAM est un système d'information logistique qui vise à améliorer l'efficacité des transports en permettant de localiser les véhicules ou les moyens de transport utilisés, quels que soient les modes de transport (rail, route, navigation fluviale ou lacustre), pendant le transport et aux interfaces (ports, dépôts intérieurs de dédouanement) et d'obtenir des informations avant l'arrivée des marchandises. Il apporte aux entreprises publiques et privées de transport et aux services auxiliaires des données fiables et en temps réel sur les opérations de transport et permet ainsi d'améliorer la gestion courante et la prise de décision. Il est également doté

d'indicateurs de résultats qui aident les gestionnaires à remédier aux carences constatées et à tirer pleinement parti des infrastructures et des équipements disponibles.

18. Une fois installé aux niveaux national et sous-régional, le SIAM pourrait fournir des données aux fins de planification macroéconomique pour une exploitation optimale des différents modes de transport. Il peut jouer un rôle important dans le développement des relations commerciales et le renforcement de l'intégration sous-régionale, car il permet aux entrepreneurs de transport d'obtenir l'information dont ils ont besoin pour accroître leur efficacité, contribuant ainsi à réduire les coûts et les délais de transport.

19. Au cours des deux dernières années, le SIAM a été en partie ou en totalité installé dans divers pays sans littoral et pays de transit, comme suit :

a) **Port Tracker** : Les modules Harbour Master (capitainerie) et Gate Pass (autorisation de sortie) sont en cours d'installation dans les ports de Tema (Ghana), Mombasa (Kenya) et Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie);

b) **Rail Tracker** : À la demande des utilisateurs, des efforts et des ressources considérablement accrus ont été consacrés au développement et à l'application de ce module ferroviaire. Désormais, les marchandises ainsi que le matériel roulant peuvent être localisés sur les réseaux ferroviaires du Bangladesh, du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire, du Cameroun, de la République démocratique du Congo, du Ghana, du Kenya, du Mali et du Sénégal, du Soudan, de l'Ouganda, et de la République-Unie de Tanzanie et de la Zambie (TAZARA). Au Ghana, seul le matériel roulant peut pour l'instant être localisé.

20. Les avantages ci-après pour les compagnies ferroviaires qui utilisent actuellement le module Rail Tracker ont été confirmés à la fois par des sources indépendantes et par les utilisateurs eux-mêmes :

a) Les responsables de l'acheminement des marchandises et autres gestionnaires ont désormais accès à des données détaillées en ligne, qui concernent notamment la localisation des wagons sur le réseau, le nombre de wagons endommagés ou accidentés, les wagons dont le chargement a été effectué depuis plus de trois jours et les wagons qui sont en réparation;

b) Des rapports hebdomadaires ou mensuels destinés aux gestionnaires à divers niveaux de l'administration des compagnies ferroviaires peuvent désormais être établis rapidement; ils fournissent un certain nombre d'informations telles que données hebdomadaires sur les chargements, données corrélées sur les clients et les produits transportés, consommation moyenne de carburant par locomotive et par kilomètre, délais de transit des trains;

c) L'information destinée à la clientèle a été considérablement améliorée. Alors qu'autrefois il fallait de quatre à cinq jours pour fournir à un client des renseignements sur la localisation de ses wagons, cette information peut désormais être donnée instantanément;

d) Des résultats positifs concrets ont été enregistrés concernant la rotation des wagons, le stock de wagons disponibles, les délais moyens de réparation, les frais de location de wagons, etc.;

e) Dans le cas de réseaux interconnectés, la gestion opérationnelle des compagnies ferroviaires des pays de transit et des pays sans littoral a été intégrée en un seul et même système, ce qui facilite le trafic de transit.

21. Le SIAM a été largement financé par la Commission européenne. Toutefois, un financement a également été assuré dans le passé par le PNUD et par la Banque mondiale, ainsi que par des organismes allemands et français de développement.

#### **E. Projet sur le transport multimodal, le transport en transit et la facilitation du commerce au Népal**

22. En mars 1998, la CNUCED et le Gouvernement népalais ont signé un accord portant sur un projet d'assistance technique de la CNUCED pour la promotion du secteur du commerce et des transports au Népal. Aux termes de cet accord, la CNUCED doit exécuter, dans un délai de trois ans, les activités suivantes :

- a) Assistance technique/formation à la facilitation du commerce;
- b) Installation du SYDONIA;
- c) Installation du SIAM.

23. Les activités d'assistance technique de la CNUCED, dont le coût est estimé à 3 millions de dollars É.-U., font partie d'un grand projet de développement des infrastructures (estimé à 28,5 millions de dollars É.-U.) financé par la Banque mondiale; la date d'achèvement prévue du projet est fin 2001.

24. Les activités d'assistance technique de la CNUCED dans le domaine de la facilitation du commerce au Népal comprennent une assistance aux transitaires népalais, la modernisation de la législation des transports et l'actualisation des réglementations d'assurance pour le transport de porte à porte, ainsi que la rationalisation des procédures et la réduction et la simplification des documents commerciaux et des documents de transport. La mise en place du SYDONIA dans les principaux bureaux de douane du pays a commencé en 1996 et sera achevée en l'an 2000, lorsque le nouveau dépôt intérieur de dédouanement de Birgunj entrera en service. Parallèlement, la localisation des conteneurs entre Calcutta et les trois postes frontière sera assurée grâce à une version spéciale du SIAM tenant compte du fait qu'une grande partie de l'acheminement terrestre des marchandises se fait ensuite par la route.

#### **F. Transport de denrées alimentaires périssables en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale**

25. En 1998, la CNUCED a signé un mémorandum d'accord portant sur la fourniture d'une assistance technique pour la logistique et la formation avec le Comité de liaison pour la promotion des fruits tropicaux et des légumes de contre-saison originaires des États ACP (COLEACP). À ce titre, elle a participé à l'organisation et au déroulement de deux ateliers - l'un à Cotonou en octobre 1998, l'autre à Ouagadougou en mars 1999 - où les participants ont

défini les besoins en matière de formation et formulé des recommandations sur la gestion du transport maritime et aérien des produits frais exportés par les pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale, notamment par le Burkina Faso et le Mali, pays sans littoral.

**II. MESURES PRISES PAR DES PAYS, DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES  
ET DES ORGANISMES INTERGOUVERNEMENTAUX EN FAVEUR  
DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL**

26. Les renseignements fournis par les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit, ainsi que par d'autres pays et par des organisations internationales, sur les activités relatives à l'amélioration des systèmes de transport en transit sont récapitulés dans le document TD/B/LDC/AC.1/14. Des renseignements supplémentaires sur les mesures prises par des pays et par des organismes intergouvernementaux ont été fournis à l'occasion des déclarations faites au cours de la réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement.

27. Ces renseignements portaient sur les programmes nationaux, en cours ou envisagés, visant à améliorer les systèmes de transit. Même si des renseignements plus détaillés auraient permis aux participants d'établir des conclusions plus approfondies, l'information reçue donne un aperçu d'ensemble raisonnable de l'évolution, des obstacles, des politiques et des activités aux niveaux national, sous-régional et international dans le domaine des systèmes de transport en transit.

28. Cette information fait ressortir l'importance particulière du développement des services ferroviaires et routiers pour un meilleur fonctionnement du transport en transit. Le développement des infrastructures matérielles reste une préoccupation majeure dans la plupart des pays en développement sans littoral et de transit, qui ont continué d'y consacrer d'importants investissements, en fonction des ressources financières disponibles. Les principales sources d'investissement, sous la forme de dons ou de prêts à des conditions libérales, ont été les partenaires de développement de ces pays, aux premiers rangs desquels les banques régionales de développement, la Banque mondiale, l'Union européenne et le Japon. Des progrès ont été faits concernant divers aspects sectoriels du transport en transit, s'agissant en particulier du développement des ports maritimes et des ports intérieurs et des mesures de sécurité aérienne. Des efforts ont également été faits pour parvenir à un plus large consensus et à une meilleure compréhension quant à certains aspects du commerce de transit aux niveaux national et sous-régional, grâce à l'organisation, principalement sous les auspices d'organisations internationales, de nombreux ateliers destinés aux fonctionnaires gouvernementaux et aux entreprises.

29. Bien que les membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) aient affecté quelques ressources au développement des systèmes de transport en transit, leur assistance financière et leurs investissements étrangers dans le secteur des transports ont été insuffisants, compte tenu du relatif sous-développement des infrastructures matérielles dans la plupart des pays en développement sans littoral et dans

les pays voisins de transit. En moyenne, à peine 9 % du total de l'aide publique au développement accordée par les membres de l'OCDE en 1997 ont été affectés au secteur des transports et des communications dans les pays en développement sans littoral, même si les chiffres varient considérablement d'un pays à l'autre.

30. Récemment, quelques pays ont adopté des politiques et des mesures visant à encourager la participation du secteur privé au transport en transit et à libéraliser les services de transport. Ces mesures devraient améliorer la viabilité commerciale du secteur et la qualité des services, et favoriser une diminution des coûts pour les utilisateurs.

31. L'harmonisation, la simplification et la normalisation des procédures et des documents de transit jouent un rôle essentiel dans l'amélioration des systèmes de transit. Les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit qui ont sensiblement modifié leurs méthodes et leurs pratiques de gestion du commerce et des transports à cet égard ont pu bénéficier d'une diminution notable de leurs coûts globaux de transport.

32. Le trafic de transit est considérablement facilité par les accords et les arrangements bilatéraux et régionaux qui définissent les principes et les modalités du développement des infrastructures de transit, de la gestion et de la maintenance courantes et des procédures de transit. Depuis 1997, un certain nombre d'importants accords bilatéraux ont été signés, dont l'application effective permettrait de réduire encore les retards causés par des obstacles matériels et non matériels. En outre, les accords régionaux sur le transport en transit ont été, dans le contexte de l'intégration régionale, un important vecteur de promotion de la coopération. Dans de nombreux cas, toutefois, l'application de ces accords et arrangements reste insuffisante, en raison de l'absence de mécanismes efficaces de suivi et d'exécution ou du manque de volonté politique de la part des signataires.

33. Au niveau multilatéral, il existe un large éventail de conventions sur le trafic de transit, qui énoncent les principes à appliquer pour promouvoir des systèmes efficaces et fiables de transport en transit. L'adhésion à ces conventions par les pays en développement sans littoral et de transit se fait relativement lentement, même si les commissions économiques régionales, dont la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et la Commission économique pour l'Europe, déploient des efforts particuliers pour promouvoir ces instruments.

34. La mise en place et l'entretien d'un système efficace de transport en transit sont souvent d'un coût si élevé que les pays en développement sans littoral et de transit ne peuvent y faire face sans le soutien - sous la forme de services consultatifs et techniques et de ressources financières - de la communauté internationale des donateurs.

35. Bien que la plupart des organisations financières et économiques internationales n'exécutent pas de programmes visant expressément à répondre aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral en tant que groupe, la plupart de ces pays ont accès à un financement à des conditions très libérales du fait qu'ils figurent parmi les pays les plus pauvres. Les coûts de transport sont un élément prépondérant du commerce

extérieur d'un pays. Il est donc nécessaire de renforcer la capacité des pays en développement sans littoral de participer effectivement à l'économie mondialisée et au système commercial international en améliorant leur accès aux marchés, en y encourageant le transfert de technologie et les investissements étrangers, ainsi qu'en y valorisant les ressources humaines et en y renforçant les institutions.

-----