



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

Distr. general
14 de noviembre de 2024
Español
Original: inglés

Junta de Comercio y Desarrollo
Comisión de Comercio y Desarrollo
Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte,
Logística Comercial y Facilitación del Comercio
11º período de sesiones
Ginebra, 23 y 24 de octubre de 2024

**Informe de la Reunión Multianual de Expertos sobre
Transporte, Logística Comercial y Facilitación del
Comercio acerca de su 11º período de sesiones**

Celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra, los días 23 y 24 de octubre de 2024



Introducción

El 11º período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio se celebró en el Palacio de las Naciones, en Ginebra, los días 23 y 24 de octubre de 2024.

I. Resumen de la Presidencia

A. Sesión plenaria de apertura

1. La Directora de la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD declaró abierto el período de sesiones. Formularon declaraciones de apertura los representantes de los Estados y las organizaciones siguientes: Camboya, en nombre del Grupo de los 77 y China; Bangladesh, en nombre del Grupo de Asia y el Pacífico; República Dominicana, en nombre de los pequeños Estados insulares en desarrollo; Jamaica, en nombre de la Comunidad del Caribe; Angola, en nombre de los países menos adelantados; y Trinidad y Tabago.

2. En su discurso de apertura, la Directora de la División de Tecnología y Logística destacó la importancia de la reunión con miras a la próxima celebración del 16º período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (XVI UNCTAD). La Directora dijo que los puntos de estrangulamiento marítimos se encontraban en rutas comerciales esenciales, y que las perturbaciones podían afectar considerablemente a las cadenas de suministro; en estas perturbaciones se había centrado el *Informe sobre el transporte marítimo 2024. Navegar por los puntos de estrangulamiento marítimos*. Afirmó que los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados se veían afectados por el aumento de los precios de los productos de primera necesidad, ya que sus economías dependían en gran medida del transporte marítimo. Los retos derivados del cambio climático y los rápidos avances tecnológicos podían dar lugar a oligopolios que agravaran estos impactos. Por último, la Directora señaló la necesidad de seguir debatiendo estas cuestiones, en particular en el período previo a la XVI UNCTAD, así como de redoblar el apoyo a la labor de la UNCTAD de promoción de cadenas de suministro inclusivas.

3. En su discurso de apertura, la Presidencia destacó la importancia de la reunión para avanzar hacia un transporte marítimo resiliente y con bajas emisiones de carbono en medio de múltiples crisis interconectadas. Subrayó que los debates se basarían en los procesos de formulación de políticas clave, incluido el Foro sobre las Cadenas Mundiales de Suministro que se había celebrado en Barbados en mayo de 2024. A modo de conclusión, dijo que los expertos intercambiarían experiencias y mejores prácticas y debatirían el fortalecimiento de la capacidad del sector para sortear las perturbaciones e impulsar una transformación sostenible, en particular en los países en desarrollo, incluidos los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados.

4. La Jefa de la Sección de Transportes de la Subdivisión de Logística Comercial presentó la nota titulada “El transporte marítimo en tiempos de policrisis” (TD/B/C.I/MEM.7/32). Hizo hincapié en la contribución fundamental del transporte marítimo a la resiliencia y la sostenibilidad económicas, y se refirió a los retos que afrontaba el sector, entre ellos los derivados de la pandemia, las tensiones geopolíticas y las perturbaciones, como las que afectaban el canal de Suez, retos que habían repercutido en las cadenas mundiales de suministro, aumentado los fletes y provocado ineficiencias portuarias. Además, las distancias de navegación más largas y los mayores niveles de consumo de combustible habían aumentado las emisiones de dióxido de carbono del sector. Por último, la Jefa puso de relieve la importancia de garantizar la seguridad alimentaria y energética y la contribución de los puertos a la transición energética en el sector del transporte marítimo.

5. Un grupo regional y algunas delegaciones subrayaron el papel esencial del transporte marítimo en el comercio mundial y la vulnerabilidad del sector ante las crisis. Señalaron que los países en desarrollo, en particular los pequeños Estados insulares en desarrollo, los países en desarrollo sin litoral y los países menos adelantados, afrontaban impactos

desproporcionados y costos de transición elevados; y dijeron que, para crear sistemas resilientes, era esencial contar con un apoyo financiero y técnico considerable, incluido el procedente de alianzas público-privadas y la asistencia oficial para el desarrollo. Un grupo regional señaló la necesidad de una transición justa hacia una economía con bajas emisiones de carbono, para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, y de un marco normativo mundial auspiciado por la Organización Marítima Internacional. Subrayó la función de los puertos como centros de energías limpias, e hizo hincapié en la necesidad de apoyar a la gente de mar mediante la formación y el fomento de la capacidad. Otro grupo regional señaló que los elevados costos del transporte aéreo y las limitadas opciones marítimas asequibles obstaculizaban el desarrollo y la integración de los mercados; y que también se buscaban soluciones regionales, entre otros en la Comunidad del Caribe, para impulsar el comercio y la conectividad regionales y reducir la factura de las importaciones de alimentos.

B. El transporte marítimo en tiempos de polícrisis

(Tema 3 del programa)

6. En relación con el tema del programa, la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio celebró siete debates informales.

1. Comprender los retos: presentación del Informe sobre el transporte marítimo 2024. Navegar por los puntos de estrangulamiento marítimos

7. El Jefe de la Subdivisión de Logística Comercial presentó las conclusiones del *Informe sobre el transporte marítimo 2024*, centradas en los retos y las perspectivas de la logística marítima mundial, incluido el importante impacto de las perturbaciones en los puntos de estrangulamiento. En este sentido, el tránsito en el canal de Panamá se estaba recuperando gracias a la mejora de la gestión del agua, mientras que seguía siendo bajo en el canal de Suez, lo que agravaba las perturbaciones del comercio mundial. El desvío de los buques incrementaba los costos del transporte, con el consiguiente aumento de los precios al consumo, especialmente en los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados. Además, había retos relacionados con la creciente urgencia de descarbonizar el transporte marítimo en un contexto de incertidumbre normativa, envejecimiento de la flota mundial y necesidad de buques que utilizaran combustibles alternativos, así como con el registro fraudulento de buques, que afectaba que tenía amplias repercusiones en la seguridad marítima, la contaminación y la gobernanza oceánica mundial. Intervinieron en el primer debate informal: la Segunda Secretaria de la Misión Permanente de Egipto; una Catedrática de la Universidad de Bruselas; y la Directora General de Asuntos Jurídicos de Fyffes International.

8. La primera panelista hizo hincapié en la necesidad de descarbonizar el sector del transporte marítimo, ya que la Organización Marítima Internacional se había fijado como objetivo una reducción del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 y la plena descarbonización para 2050. Señaló que cabía a Egipto, por conducto del canal de Suez, un papel esencial en el comercio marítimo mundial y en las iniciativas de descarbonización, y que el país se proponía encabezar la producción de combustibles verdes, centrándose en el metanol y el hidrógeno, en el marco de la iniciativa Canal Verde. Por último, afirmó que, a pesar de las tensiones geopolíticas que afectaban a la navegación en el mar Rojo, el canal de Suez seguía siendo la ruta comercial mundial más indispensable y eficiente.

9. La segunda panelista insistió en el valor que tenían para los investigadores las ideas contenidas en las sucesivas ediciones del *Informe sobre el transporte marítimo*. Señaló que era preciso hacer análisis de riesgos específicos de los diferentes puntos de estrangulamiento, ya que los impactos variaban considerablemente, y que los retos que planteaba el aumento de las distancias de navegación dificultaban los esfuerzos por reducir las emisiones, en un contexto de escasos pedidos de nuevos buques. Las dudas acerca de la eficiencia de los combustibles alternativos frenaban las inversiones en las infraestructuras necesarias, por lo que se requerían modelos de negocio sostenibles y una legislación a escala mundial que

apoyaran la renovación y la reconversión de las flotas. Afirmó que deberían crearse instalaciones de desguace certificadas, que el intercambio eficaz de datos era importante para fomentar la responsabilidad y promover las soluciones, y que, en ediciones futuras del *Informe sobre el transporte marítimo* podría analizarse el comercio de materiales secundarios y reciclados.

10. La tercera panelista destacó la importancia de la diversidad y la inclusión en el sector marítimo. El importante desequilibrio se ponía de manifiesto en que, mientras que las sociedades estaban divididas casi en partes iguales entre hombres y mujeres, en los puertos, la mano de obra apenas incluía un 18 % de mujeres. Además, las mujeres eran mayoría entre los participantes en los programas de formación, pero solo el 2 % entre la gente de mar. La panelista se refirió a las iniciativas en curso de la Asociación Internacional de Mujeres en el Sector del Comercio y el Transporte Marítimo y propuso, para mejorar la representación de género, el uso de descripciones de puestos neutras en cuanto al género e iniciativas de contratación específicas. Por último, planteó las preocupaciones que suscitaban el fraude, la contaminación de la carga por narcóticos y los costos de la descarbonización del transporte marítimo y la incertidumbre acerca de quién soportaría la carga financiera.

11. Durante el debate posterior, una delegación destacó la determinación de Panamá de superar los retos que afrontaba el canal de Panamá y enumeró las medidas proactivas que se habían adoptado para combatir el registro fraudulento de buques y reforzar la adhesión de Panamá a la gobernanza de los océanos y las prácticas marítimas sostenibles. Otra delegación insistió en la necesidad de encontrar soluciones equitativas, sobre todo en los países en desarrollo que afrontaban dificultades. Entre las principales prioridades figuraban la transferencia de tecnología, el financiamiento y el fomento de la capacidad de conformidad con el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, el acceso a soluciones digitales asequibles y una transición inclusiva y justa hacia un transporte marítimo sostenible y resiliente. La secretaria señaló que los consumidores y otros agentes de las cadenas de valor se veían afectados por el aumento de los costos del transporte. Una panelista afirmó que, dado que los productores de los países en desarrollo afrontaban la competencia de productos de mayor valor, lograr la sostenibilidad podría limitar el acceso a los mercados internacionales y dificultar el equilibrio entre los objetivos ambientales y la viabilidad económica. Otra panelista subrayó la necesidad de una legislación y un financiamiento a escala mundial, para apoyar a los puertos más pequeños y garantizar que las soluciones no se limitaran a los grandes puertos capaces de invertir en tecnologías verdes.

2. Preparar el transporte marítimo y la logística para el futuro: cómo sortear las perturbaciones y aumentar la resiliencia centrándose en los puntos de estrangulamiento marítimos y las redes del transporte marítimo

12. Intervinieron en el segundo debate informal: el Fundador y Director General de Transport Intelligence; la Directora General de Consultoría en Resiliencia Empresarial de Maersk; el Director del Global Shippers Forum; Investigador Principal en Economía y Analista Marítimo de la Autoridad del canal de Suez; el Director Adjunto y Economista de la Autoridad del canal de Suez; y una Oficial de Asuntos Económicos de la Sección de Transportes de la Subdivisión de Logística Comercial.

13. Los tres primeros panelistas hicieron hincapié en la complejidad de las redes de las cadenas de suministro y en la interconexión entre las fuentes de las perturbaciones, así como en las restricciones imprevistas del comercio. Entre las consecuencias de las perturbaciones logísticas cabía citar la menor fiabilidad de los horarios y los desequilibrios entre la oferta y la demanda en el sector del transporte marítimo, el incumplimiento de los plazos de entrega y la pérdida de valor de las existencias, las presiones sobre los flujos de efectivo, especialmente en el caso de las pequeñas y medianas empresas, y los costos adicionales para los transportistas derivados de la relación con los socios de las fases finales de la cadena de suministro. Los panelistas destacaron la importancia de un enfoque integral de la gestión proactiva del riesgo; los planes de contingencia, como otras opciones de abastecimiento y transporte; la eficiencia de la mano de obra; la digitalización, para hacer un seguimiento de la carga y una previsión de la demanda eficaces; infraestructuras y equipos de transporte en buen estado; y una colaboración más estrecha con los proveedores logísticos y otros socios de la cadena de suministro. Señalaron la necesidad de apoyo y coordinación del Gobierno

que debía, entre otras cosas, mantener la capacidad de manipulación de carga de los puertos; dar prioridad al acceso a sus lugares de trabajo de los trabajadores del sector de la logística durante las perturbaciones; reducir impuestos y aranceles para aliviar la presión sobre los flujos de efectivo de las empresas; promover la facilitación del comercio y la inversión en digitalización e infraestructuras de transporte; mejorar el financiamiento del comercio y fomentar la inversión extranjera directa, para desarrollar ecosistemas manufactureros; y promover la diversidad de género y el fomento de la capacidad. Por último, un panelista afirmó que los países que establecían las reglas del comercio internacional debían adoptar políticas justas y equitativas y, probablemente, invertir en los mercados emergentes.

14. Los dos panelistas siguientes se refirieron al impacto de las perturbaciones en el mar Rojo sobre el transporte marítimo mundial, a saber, la reducción del número de buques que cruzaban el canal de Suez, con el consiguiente aumento de la distancia y el tiempo de navegación, el consumo de combustible y las emisiones de carbono. Para mitigar la crisis, la Autoridad del canal de Suez había aplicado políticas de precios flexibles, prestado servicios de emergencia, entre otros de mantenimiento de buques y gestión de residuos, y mantenido la comunicación con las partes interesadas. Por último, los panelistas dijeron que la Autoridad estaba estudiando la posibilidad de ampliar y profundizar el canal, para ayudar a las cadenas mundiales de suministro a sortear los retos actuales.

15. La sexta panelista enumeró los recursos de fomento de la capacidad de la UNCTAD destinados a promover una logística marítima resiliente, incluido un curso y módulos de formación específicos, y una guía para los puertos y las herramientas conexas, disponibles en línea. Destacó el enfoque gradual que promovía la UNCTAD para fomentar la resiliencia de los puertos y las cadenas de suministro marítimo, e hizo hincapié en la necesidad de adoptar a este respecto un enfoque proactivo, basado en la resiliencia desde el diseño, lo que suponía integrar indefectiblemente criterios de resiliencia y gestión del riesgo en los planes y estrategias pertinentes.

16. Durante el debate posterior, varias delegaciones mencionaron los retos que afrontaba el transporte marítimo nacional, en particular las repercusiones de las perturbaciones logísticas, y el papel de la digitalización para garantizar la eficiencia y la resiliencia. Un experto habló de un ejemplo de gobernanza proactiva, entre otros en relación con la normalización de los protocolos de gestión de crisis, pidió ejemplos de mejores prácticas para hacer frente a los retos y elogió los esfuerzos de la UNCTAD por reforzar la capacidad del sector del transporte marítimo mundial. Otro experto detalló las iniciativas de la República Dominicana en materia de desarrollo sostenible y protección del medio ambiente en el transporte marítimo, incluida la inversión en energías renovables. Algunos expertos se refirieron a los objetivos nacionales de convertirse en centros regionales de transporte y logística. Un experto analizó la tecnología de navegación autónoma y la legislación conexas en la Federación de Rusia y los beneficios que podía proporcionar, como la reducción de los costos. Por último, un panelista dijo que los materiales de orientación de la UNCTAD eran herramientas útiles, no solo para los puertos, sino también para otras partes interesadas del sector del transporte marítimo.

3. Aprovechar la logística y los sistemas de transporte sostenibles y resilientes para la seguridad alimentaria

17. Intervinieron en el tercer debate informal: la Jefa de la Sección de Transportes de la Subdivisión de Logística Comercial; un Consejero de la División de Agricultura y Productos Básicos de la Organización Mundial del Comercio; la Directora General de Consultoría en Resiliencia Empresarial de Maersk; y la Administradora Ejecutiva de la Agencia Reguladora de Certificación de Carga y Logística de Angola.

18. La primera panelista presentó un proyecto interdivisional de la UNCTAD destinado a mejorar la seguridad alimentaria aprovechando las políticas comerciales, el transporte y la logística, dirigido a Barbados, el Líbano, Marruecos y Trinidad y Tabago. El proyecto se estaba ejecutando junto con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe y en colaboración con la Comisión Económica y Social para Asia Occidental.

19. El segundo panelista describió las perturbaciones logísticas y económicas mundiales que habían afectado a las corrientes comerciales de productos agrícolas, los precios

mundiales de los alimentos y la seguridad alimentaria, y señaló que el comercio mundial había amortiguado los efectos, sobre todo en los países dependientes de las importaciones. Observó que los factores derivados del cambio climático suponían un riesgo para la seguridad alimentaria futura y que, en este sentido, la continuidad de las corrientes comerciales mundiales, el buen funcionamiento de los mercados alimentarios y agrícolas y la cooperación internacional eran fundamentales para garantizar la disponibilidad de los alimentos, la estabilidad de su oferta y la transparencia del mercado alimentario.

20. La tercera panelista insistió en la importancia de hacer una gestión proactiva del riesgo para reforzar la resiliencia de las cadenas mundiales de suministro de alimentos, entre otras cosas determinando los principales países de abastecimiento y los puntos de estrangulamiento, y realizando una planificación estacional para los períodos de alta demanda, así como una planificación de contingencias sólida, que incluyera rutas alternativas y estrategias a largo plazo para diversificar las fuentes de abastecimiento. Por último, señaló la necesidad de asociarse con proveedores logísticos para aprovechar su experiencia.

21. La cuarta panelista describió proyectos de infraestructura logística en Angola. Hizo hincapié en que dichas infraestructuras, incluidas las plataformas logísticas y las instalaciones de almacenamiento frigorífico, que se basaban en alianzas público-privadas, eran fundamentales para reducir las pérdidas de alimentos poscosecha e integrar a los agricultores locales en las redes comerciales mundiales.

22. Durante el debate posterior, dos expertos elogiaron el proyecto de seguridad alimentaria. Una delegación reiteró la determinación de Marruecos de seguir cooperando con la UNCTAD para establecer una cadena de suministro de alimentos resiliente y promover las alianzas, en particular a través de la cooperación Sur-Sur, en aras del desarrollo sostenible. Un experto subrayó la importancia de la seguridad marítima en el Golfo de Guinea en relación con la seguridad alimentaria, y señaló que futuros estudios podrían centrarse en la concentración en el transporte y la logística y en la necesidad de diversificación, en particular a través de la construcción naval en África. A este respecto, la secretaría presentó un estudio de próxima publicación sobre el transporte marítimo y la logística en África.

4. La descarbonización del transporte marítimo, la transición energética y los puertos: el imperativo de la descarbonización del sector del transporte marítimo y la importancia esencial de una transición justa y equitativa hacia un paradigma de bajas o nulas emisiones de carbono

23. Intervinieron en el cuarto debate informal: una Oficial Técnica de la Subdivisión de Medidas de Protección de la División del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional; el Jefe de la Subdivisión de Logística Comercial; el Asesor Principal sobre Políticas de Descarbonización del Global Maritime Forum; y un Asesor del Micronesian Centre for Sustainable Transport, Londres.

24. La primera panelista expuso la Estrategia 2023 de la Organización Marítima Internacional sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, incluidos los objetivos de reducción, la referencia a una transición energética justa y equitativa y las posibles medidas a mediano plazo que se estaban negociando. Dijo que se había llevado a cabo, en colaboración con la UNCTAD y otros expertos, una evaluación exhaustiva del impacto de las medidas en la flota mundial y en los Estados, en particular en los países en desarrollo, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados.

25. El segundo panelista presentó las principales conclusiones de la evaluación de impacto, según las cuales los costos relacionados con el transporte marítimo y el tiempo de navegación podrían aumentar para 2050. Señaló que los escenarios en los que se preveía una tasa sobre el carbono mostraban un impacto negativo menor. Los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados se verían más perjudicados. Por último, el panelista afirmó que el retraso de las inversiones en combustibles y flotas con bajas emisiones de carbono podría limitar la capacidad de los buques y provocar un aumento de los fletes.

26. El tercer panelista habló de la complejidad de la transición hacia un sector marítimo con cero emisiones. Los combustibles alternativos disponibles eran más costosos y no podían utilizarse a mayor escala. Los esfuerzos de colaboración, las medidas de política equitativas

y el apoyo a las economías vulnerables eran fundamentales para lograr una transición eficaz y justa. El panelista se refirió a las interrogantes acerca de la distribución de los ingresos que generaría un posible mecanismo de tarificación del carbono y afirmó que era necesario prestar un apoyo que fuera más allá de la asignación de los ingresos y abarcara, por ejemplo, fomento de la capacidad y formación.

27. El cuarto panelista detalló el concepto de transición justa y equitativa, que requería una definición clara. Algunos países habían propuesto un marco destinado a aclarar que dicha transición debía promover la equidad, la justicia social, la inclusión tecnológica, la eficacia ambiental y el respeto del umbral de 1,5 °C. El panelista afirmó que los costos de transición eran elevados; que el financiamiento sostenible, la inclusión, la inversión y la formación de la gente de mar eran esenciales; y que, para garantizar que nadie se quedara atrás, era preciso contar con un marco de desembolso justo de los fondos procedentes de un posible mecanismo de tarificación del carbono.

28. Durante el debate posterior, los expertos pusieron de relieve la importancia de la colaboración y del financiamiento estratégico para una transición justa y equitativa, e hicieron hincapié en que los Gobiernos debían atribuir una elevada prioridad al sector marítimo en los planes nacionales pertinentes, para facilitar el acceso al financiamiento, incluido el financiamiento para el clima. Además, la elaboración y aplicación de planes de acción nacionales en el marco de la Organización Marítima Internacional también podrían facilitar el acceso a la ayuda financiera de otras organizaciones. Un grupo regional subrayó que la equidad, la justicia y la inclusión eran fundamentales y que el fomento de la capacidad, el desarrollo de infraestructuras, la inversión, el acceso a financiamiento asequible, la transferencia de tecnología y la adaptación al cambio climático debían estar en primera línea. En cuanto a la movilización de financiamiento para una transición que no socavara la competitividad del transporte marítimo en los países en desarrollo, una panelista sugirió que los ingresos de un posible mecanismo de tarificación del carbono podrían aprovecharse rápidamente con el apoyo de la Organización Marítima Internacional. Por último, los expertos dijeron que las oportunidades asociadas con la transición energética en el sector del transporte marítimo y el rendimiento de la inversión en ese ámbito podrían ser considerables. Tanto el financiamiento adicional como la inversión en la facilitación del comercio, la adaptación al cambio climático y la digitalización podían contribuir a mitigar los costos conexos y a evitar un impacto desproporcionado.

5. Aprovechar el potencial de los puertos para apoyar la transición energética y descarbonizar el transporte marítimo

29. Intervinieron en el quinto debate informal: una Oficial de Asuntos Económicos de la Sección de Transportes de la Subdivisión de Logística Comercial; el Director de Estrategia y Comunicación de la Asociación Internacional de Puertos y Terminales; la Directora de Sostenibilidad de la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur; el Director de Energías Renovables y Sostenibles de Alternative Technology Consult, Accra; y el Director de Optimización de Escalas Portuarias de la Autoridad Portuaria de Tanger Med.

30. La primera panelista destacó la importancia de los puertos en la transición energética en el sector del transporte marítimo, y dijo que los países que contaban con fuentes de energía renovables podían beneficiarse de las oportunidades conexas. Habló del proyecto de puertos inteligentes sostenibles, en cuyo marco la UNCTAD estaba colaborando con Ghana, Mauricio y Marruecos, para aprovechar las oportunidades que ofrecía la transición energética. Por último, señaló que la colaboración y el intercambio de experiencias, incluidas las relacionadas con el financiamiento y los retos técnicos, eran fundamentales.

31. El segundo panelista expuso iniciativas de la Asociación Internacional de Puertos y Terminales y su colaboración con la Organización Marítima Internacional para promover la descarbonización. En 2022, la Organización Marítima Internacional había aprobado una resolución por la que se invitaba a los Estados miembros a que alentaran la cooperación voluntaria entre los sectores portuario y naviero para contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques. El panelista afirmó que entre los ámbitos prioritarios se encontraban el suministro eléctrico en tierra, el intercambio de conocimientos, los incentivos, las soluciones de llegada justo a tiempo, los nuevos

combustibles, una herramienta de preparación portuaria y un programa mundial de sostenibilidad portuaria.

32. La tercera panelista describió los esfuerzos de descarbonización del sector marítimo de Singapur, incluida la electrificación de las terminales portuarias y la promoción de los servicios de repostaje de metanol y amoníaco. Insistió en la determinación de la Autoridad Marítima y Portuaria de impulsar la sostenibilidad, las tecnologías innovadoras, la formación, la seguridad de los nuevos combustibles, las alianzas y la ayuda a las pequeñas empresas para que superaran los obstáculos financieros que afrontaban.

33. El cuarto panelista presentó las iniciativas destinadas a promover la electrificación y la transición energética en Ghana, país en el que el nivel de implantación de las energías renovables seguía siendo bajo. Los puertos del país estaban ensayando combustibles alternativos y otras iniciativas, pero seguían afrontando dificultades, por ejemplo, en relación con el carácter intermitente de algunas energías renovables. El panelista afirmó que era necesario realizar una valoración económica de las opciones energéticas alternativas antes de su adopción, y que el proyecto de la UNCTAD de puertos inteligentes sostenibles podría ayudar a abordar los retos y aprovechar las oportunidades conexas.

34. El quinto panelista habló de la ambición del puerto Tanger Med de alcanzar un objetivo de cero emisiones de carbono para 2030 mediante iniciativas de bajo consumo energético y energías renovables, medidas de eficiencia energética, soluciones de llegada justo a tiempo, la certificación ecológica y la colaboración internacional para obtener financiamiento y conocimientos técnicos. El panelista se refirió a análisis, como el de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades (DAFO) plus, que se utilizaban para evaluar la situación y el progreso del puerto hacia esos objetivos de sostenibilidad y transición energética.

35. Durante el debate posterior, un experto afirmó que, a pesar de los retos normativos, financieros y técnicos, Sri Lanka estaba llevando a cabo diversas iniciativas de energía renovable y había adoptado normas portuarias ecológicas en el puerto principal de Colombo, con el apoyo de alianzas público-privadas y la colaboración internacional. Otro experto expuso los planes de Albania para ecologizar el puerto de Durrës, centrándose en la eficiencia energética y los combustibles alternativos. Un experto informó sobre los planes del canal de Suez de lograr la transición ecológica a más tardar en 2030. Otro hizo hincapié en la importancia del transporte de tránsito para el comercio y el impacto de los costos del transporte en la competitividad y, a la luz de los retos que afrontaban los países ricos en petróleo en la transición a la energía verde, insistió en la necesidad de seguir debatiendo sobre las fuentes de energía limpia y su viabilidad económica, así como sobre el fomento de la capacidad, el financiamiento para el clima y la transferencia de tecnología. La secretaria reiteró la importancia de todos los modos de transporte y aclaró que la labor de la UNCTAD se basaba en una perspectiva de transporte multimodal. Un grupo regional preguntó cómo abordaban los puertos las soluciones unilaterales en materia de energías renovables, ya que estas podrían afectar a su competitividad, y por las ventajas de la certificación de puerto verde. A este respecto, algunos expertos insistieron en la necesidad de evaluar las opciones energéticas alternativas antes de adoptarlas, a fin de determinar su viabilidad económica, y de establecer claramente las fuentes de energía a partir de las cuales se generaba la electricidad, a fin de evitar desplazar el problema del transporte marítimo a otros sectores; y aclararon que la certificación de puerto verde mejoraba la reputación y daba fe del cumplimiento de las normas ambientales.

6. El papel del financiamiento innovador en el apoyo a la transformación del sector

36. Intervinieron en el sexto debate informal: el Jefe de la Subdivisión de Tendencias y Cuestiones relativas a la Inversión de la División de la Inversión y la Empresa; la Jefa de la Sección de Transportes de la Subdivisión de Logística Comercial; el Cofundador y Socio Director de Capital 2050; la Vicepresidenta y Jefa Adjunta de Política Marítima y Asuntos Gubernamentales del Grupo MSC [Mediterranean Shipping Company]; y la Correlatora del Comité Económico y Social Europeo, Bruselas.

37. El primer panelista dijo que la inversión internacional en infraestructuras portuarias había tendido a reducirse durante más de una década, en particular el financiamiento internacional de proyectos, y que actualmente se encontraba estancada. En este sentido, podría resultar útil alinear la inversión portuaria con el crecimiento del sector de la energía verde y la expansión de los servicios de infraestructura impulsados por el auge de la economía digital. El panelista afirmó que el elevado costo del capital podía suponer un reto, pero que una combinación de grupos de inversionistas podría ayudar a reducir los costos del financiamiento, y que era necesario conectar mejor las tendencias en materia de instrumentos financieros sostenibles y la inversión relacionada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible en los países en desarrollo.

38. La segunda panelista describió las herramientas de financiamiento innovadoras que se utilizaban en las finanzas sostenibles, especialmente en el contexto del desarrollo de un sector del transporte resiliente y sostenible. El uso eficaz de esas herramientas requería marcos normativos sólidos, normas de sostenibilidad, mercados de capitales y una perspectiva de colaboración entre las partes interesadas.

39. El tercer panelista hizo hincapié en la cuestión de la competitividad en relación con los costos, ya que los agentes más pequeños debían hacer frente a costos de descarbonización elevados. La inversión de fondos privados y la titulización se estaban haciendo más frecuentes que los préstamos bancarios tradicionales. El uso de créditos de carbono podía incentivar el cambio, ya que permitía compensar los costos de la contaminación y, posiblemente, obtener financiamiento mediante la venta de créditos futuros. Por último, el panelista dijo que se requerían normas internacionales sobre los nuevos combustibles, un mecanismo de tarificación del carbono y seguridad jurídica para las inversiones a largo plazo con miras a garantizar la igualdad de condiciones.

40. La cuarta panelista afirmó que el sector del transporte marítimo adhería firmemente a los objetivos de descarbonización de la Organización Marítima Internacional; y era consciente de la necesidad de contar con normas internacionales comunes sobre los combustibles y de evitar definiciones fragmentarias que exacerbaran la incertidumbre. La rápida adopción de un marco normativo mundial, la certificación de los combustibles, el financiamiento verde, la digitalización, los criterios de sostenibilidad, el apoyo a los puertos como centros energéticos y los mecanismos de fijación de precios eran todos elementos necesarios para aprovechar el potencial de la descarbonización y la transición energética. Por último, la panelista afirmó que podía ser rentable para los países en desarrollo explotar el potencial de producción de energías renovables.

41. La quinta panelista esbozó las principales perspectivas sobre el transporte marítimo y las finanzas sostenibles, y destacó la importancia de los criterios sociales en las inversiones públicas. Los procesos inclusivos de toma de decisiones, que reunían a los Gobiernos, la sociedad civil y el sector privado eran esenciales, y el financiamiento sostenible también debía incorporar criterios sociales. Por último, la panelista afirmó que las condiciones de carácter social en las inversiones públicas y el respeto de los derechos de los trabajadores eran importantes, y que los afectados por la transición, como los trabajadores, debían formar parte del diálogo.

42. Durante el debate subsiguiente, en relación con la pregunta de un experto acerca de ejemplos de alianzas entre los sectores público y privado en los países en desarrollo, compromisos de financiamiento para el clima adquiridos en virtud del Acuerdo de París y el ensayo de nuevos combustibles verdes en los países en desarrollo, la secretaria citó ejemplos de alianzas en los puertos y aclaró que el éxito dependía en gran medida de definir correctamente el reparto de los riesgos entre las entidades públicas y privadas. Algunos panelistas subrayaron que el cumplimiento de los compromisos de financiamiento de la lucha contra el cambio climático se había retrasado debido a otras prioridades políticas o a cambios de Gobierno, y que era preciso mantener la presión y la promoción en este sentido en Foros como la Organización Marítima Internacional. En cuanto a los ensayos de combustibles, señalaron las inquietudes que despertaban la rentabilidad de las inversiones en los países en desarrollo, y dijeron que la seguridad de los combustibles era fundamental. Formular normas en la materia requería investigación, ensayos y cooperación, antes de poder realizar inversiones. También era esencial potenciar la inversión mediante políticas y medidas de reducción del riesgo.

7. Conclusiones, mensajes clave, recomendaciones y ámbitos prioritarios de la labor futura: el papel de la UNCTAD en el fomento de un transporte y una logística sostenibles y resilientes

43. Intervinieron en el séptimo debate informal los siguientes funcionarios de la Subdivisión de Logística Comercial: la Jefa de la Sección de Políticas y Legislación; una Oficial de Asuntos Económicos de la Sección de Facilitación del Comercio; un Oficial de Gestión del Conocimiento de la Sección de Desarrollo de los Recursos Humanos; y la Jefa de la Sección de Transportes.

44. La primera panelista detalló la labor de la UNCTAD en apoyo de un transporte y una logística sostenibles y resilientes. En el Pacto de Bridgetown, los Estados miembros habían declarado que la UNCTAD debería incrementar su apoyo a la elaboración y aplicación de marcos jurídicos y regulatorios adecuados que redujeran el costo de las transacciones comerciales. La panelista se refirió a iniciativas y esferas temáticas de trabajo que sacaban partido de la colaboración y las sinergias entre los tres pilares de la labor de la UNCTAD. Mencionó las evaluaciones de las repercusiones de la pandemia, también en la gente de mar y los contratos comerciales, y la prestación de formación a ese respecto; y las evaluaciones de las repercusiones del cambio climático en los puertos y las infraestructuras de transporte costero, la capacidad de adaptación de los pequeños Estados insulares en desarrollo y los efectos comerciales de los riesgos climáticos.

45. La segunda panelista habló de la labor de la UNCTAD para mejorar la resiliencia y la sostenibilidad de la logística comercial. Subrayó la importancia de la facilitación del comercio para mejorar la preparación y la capacidad de respuesta en tiempos de crisis y perturbaciones, por ejemplo, a través del Sistema Automatizado de Envíos de Socorro de Emergencia. Para concluir, hizo hincapié en la importancia de la colaboración, entre otros en el marco de los comités nacionales de facilitación del comercio, y mencionó otras herramientas e iniciativas clave, relacionadas con la digitalización, las ventanillas únicas, la armonización, la facilitación del comercio climáticamente inteligente y la automatización de las aduanas.

46. El tercer panelista hizo una síntesis del programa de Desarrollo de la Formación en Comercio Exterior (TrainForTrade) y de los esfuerzos destinados a promover la sostenibilidad y la resiliencia de los puertos. Entre las principales iniciativas se contaban actividades de fomento de la capacidad y formación en el marco del programa de gestión portuaria, así como paquetes de formación sobre comercio electrónico y comercio y estadísticas, junto con publicaciones, mediciones del desempeño portuario y el juego Port Endeavour, una herramienta de aprendizaje innovadora que promovía los Objetivos de Desarrollo Sostenible. A modo de conclusión, el panelista detalló los próximos cursos y actividades e insistió en la importancia de la adaptabilidad, la formación y la innovación.

47. La cuarta panelista enumeró algunas de las principales contribuciones de la UNCTAD en el ámbito del transporte de mercancías y la logística sostenibles y resilientes, como un centro de conocimientos que incluía estadísticas sobre transporte marítimo y más de 200 perfiles de países e indicadores clave del desempeño; y programas de asistencia técnica, como los relativos al transporte de mercancías sostenible, puertos inteligentes sostenibles, logística marítima resiliente y gestión de corredores. Por último, la panelista se refirió a nuevas investigaciones y análisis sobre el transporte marítimo en África y a un proyecto de asistencia técnica sobre cadenas de suministro de alimentos sostenibles y resilientes.

48. Durante el debate posterior se abordaron cuatro temas principales. En lo relativo a la comprensión de los retos y la preparación de las cadenas de suministro para el futuro gracias a un transporte y una logística sostenibles y resilientes, los expertos subrayaron que el transporte marítimo y la logística mundiales que vinculaban entre sí las cadenas de suministro afrontaban retos complejos e interconectados. Estos retos se veían exacerbados por las perturbaciones y la volatilidad, incluidos los recientes problemas en los puntos de estrangulamiento marítimos, que se sumaban a los efectos perturbadores y la complejidad de la situación descrita. En este contexto, era vital mejorar la resiliencia, especialmente en los puntos de estrangulamiento, así como la sostenibilidad, también en lo referente a la seguridad alimentaria y energética. El sector debía adoptar un enfoque proactivo del fomento de la resiliencia y la gestión del riesgo, con la participación de todas las partes interesadas. La

cooperación internacional, decisiva para mitigar las perturbaciones, debía centrarse al mismo tiempo en las necesidades particulares de los pequeños Estados insulares en desarrollo, los países en desarrollo sin litoral y los países menos adelantados. En cuanto a la descarbonización y la función de los puertos en el avance de la transición energética del transporte marítimo, los expertos señalaron la creciente importancia de la sostenibilidad ambiental del transporte marítimo y las negociaciones sobre las medidas de reducción a mediano plazo en curso en la Organización Marítima Internacional. Las emisiones mundiales del transporte marítimo internacional seguían aumentando, lo que ponía de relieve la necesidad de adoptar rápidamente medidas respaldadas por un enfoque de la descarbonización y la transición energética del transporte marítimo centrado en el desarrollo. Un marco normativo claro para una transición justa, que hiciera hincapié en los aspectos sociales, la cooperación y la planificación a largo plazo para el futuro de la gente de mar, podía contribuir a reducir la incertidumbre e incentivar decisiones oportunas de inversión en combustibles más limpios, infraestructuras de repostaje y flotas, y garantizar que ningún país, en particular los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados, se quedara atrás. Además, tanto el transporte marítimo como los puertos tenían un papel por desempeñar en el impulso de la transición energética. Los puertos, sobre todo en los países en desarrollo con capacidad para explotar energías renovables, podían convertirse en centros energéticos mundiales, una transformación que ofrecía importantes oportunidades económicas, especialmente a los países en desarrollo. En este sentido, promover la colaboración, la innovación y el intercambio de mejores prácticas, así como llevar adelante evaluaciones del grado de preparación, era esencial para apoyar la función de los puertos de proveedores de energías alternativas. Entre los factores propicios, los expertos destacaron el apoyo financiero, el fomento de la capacidad, la colaboración, las alianzas y las herramientas digitales. Aumentar la resiliencia y la sostenibilidad, adoptar energías más limpias y lograr la descarbonización suponían costos, y los países en desarrollo eran especialmente vulnerables a ese respecto. Los gastos podían ser considerables, y no solo se requerían inversiones financieras, sino también recursos para mejorar las capacidades, las competencias y los conocimientos. Los esfuerzos en este sentido podían dirigirse a movilizar el financiamiento necesario, proporcionar fomento de la capacidad, garantizar la transferencia de conocimientos, permitir el intercambio de tecnología y facilitar la difusión de experiencias y mejores prácticas y la colaboración. El financiamiento y la inversión en el sector del transporte y la logística debían centrarse en proyectos que promovieran la resiliencia, la sostenibilidad y la inclusión. La mejora del acceso al financiamiento para el clima, las iniciativas de facilitación del comercio, las alianzas público-privadas, la digitalización y la cooperación internacional eran factores clave para apoyar a los países en sus iniciativas de fomento de la sostenibilidad y la resiliencia. Asimismo, era importante integrar el apoyo al sector marítimo en las estrategias nacionales de desarrollo, para responder mejor a las exigencias de los mecanismos de financiamiento para el clima. Instrumentos de financiamiento innovadores, como los bonos verdes y azules, podrían utilizarse en mayor medida para salvar la brecha entre los instrumentos de financiamiento sostenible disponibles y las tendencias a la reducción de la inversión en infraestructura en los países en desarrollo, en particular en sectores como los puertos y la logística. Los expertos señalaron la necesidad de reequilibrar al mismo tiempo el riesgo en las alianzas público-privadas, para garantizar una ejecución eficaz. Juntos, estos esfuerzos podrían contribuir a adecuar mejor los mecanismos de financiamiento a los objetivos de resiliencia y sostenibilidad. Por último, en relación con el papel de la UNCTAD, los expertos afirmaron que esta había sido pionera al reconocer la función del transporte y la logística en el funcionamiento del comercio mundial y la vinculación de las cadenas mundiales de suministro. En este contexto, la labor de la UNCTAD esclarecía la interconexión de las cadenas de suministro y el transporte y la logística, y ayudaba a los países en desarrollo a crear cadenas de suministro sostenibles y resilientes. En un contexto en el que los retos se multiplicaban, era fundamental reforzar la labor relacionada con el transporte, la facilitación del comercio y la logística, también mediante la asignación de recursos adicionales. El apoyo de la UNCTAD a los Estados seguía siendo fundamental, habida cuenta de la rápida evolución del panorama del transporte, la logística y las cadenas de suministro, y de los retos que afrontaban las economías vulnerables para integrarse en las redes mundiales de transporte y comercio. Esto era particularmente cierto en el caso de los pequeños Estados insulares en desarrollo, los países en desarrollo sin litoral y los países menos adelantados, que también tenían que hacer frente a unos costos de

transporte desproporcionadamente elevados. Mediante investigaciones con base empírica, datos, recomendaciones de políticas y actividades de fomento de la capacidad y asistencia técnica adaptadas, la UNCTAD seguiría proporcionando a los países, en particular a los pequeños Estados insulares en desarrollo, los países en desarrollo sin litoral y los países menos adelantados, las ideas, los conocimientos, las mejores prácticas, los instrumentos y las estrategias necesarios para mejorar la eficiencia, promover la productividad, hacer frente a las perturbaciones, reducir la vulnerabilidad y apoyar la transición hacia un transporte y una logística más ecológicos, sostenibles y resilientes. Este apoyo resultaba aún más importante a la luz de los retos mundiales interconectados o policrisis y de los resultados del Foro sobre las Cadenas Mundiales de Suministro. El enfoque holístico de la UNCTAD y su apoyo a esos esfuerzos eran vitales y debían reforzarse, para ayudar a que todos los países pudieran participar equitativamente en la transformación del sector marítimo en pro de la sostenibilidad y la resiliencia y recorrer una senda de crecimiento inclusivo y centrado en el desarrollo.

49. La Presidencia presentó las cuestiones clave abordadas durante los debates, destacando el vínculo con los resultados del Foro sobre las Cadenas Mundiales de Suministro. Dijo que en los debates se había hecho hincapié en la necesidad de un enfoque integrado y de puerta a puerta del establecimiento de cadenas de suministro resilientes y sostenibles, fundadas en redes de transporte y logística eficientes, fiables y con bajas emisiones de carbono. Además, se había señalado la importancia de la colaboración y el apoyo de la comunidad internacional, incluidos los Gobiernos, la industria, los agentes financieros y todas las partes interesadas pertinentes, para que los sistemas de transporte de mercancías fueran sostenibles y resilientes en todos los modos de transporte y, en particular, en el sector marítimo. La Presidencia dijo que la reunión había servido para subrayar la importancia de preparar el transporte y la logística para las cadenas mundiales de suministro y el comercio del futuro.

II. Cuestiones de organización

A. Elección de la Mesa (Tema 1 del programa)

50. En su sesión plenaria de apertura, celebrada el 23 de octubre de 2024, la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio eligió al Sr. Sumbue Antas (Vanuatu) como Presidente y la Sra. Soha Mohamed Tharwat Abdelaziz Mansour (Egipto) como Vicepresidenta-Relatora.

B. Aprobación del programa y organización de los trabajos (Tema 2 del programa)

51. También en su sesión plenaria de apertura, la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio aprobó el programa provisional del período de sesiones, que figuraba en el documento TD/B/C.I/MEM.7/31. El programa que se estableció fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. El transporte marítimo en tiempos de policrisis.
4. Aprobación del informe de la reunión.

C. Aprobación del informe de la reunión
(Tema 4 del programa)

52. En su sesión plenaria de clausura, celebrada el 24 de octubre de 2024, la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio autorizó a la Vicepresidencia-Relatoría a que, bajo la autoridad de la Presidencia, ultimara el informe tras la conclusión del período de sesiones.

Anexo

Participantes*

1. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes Estados miembros de la Conferencia:

Albania	Iraq
Angola	Jamaica
Bangladesh	Líbano
Barbados	Madagascar
Brasil	Marruecos
Burkina Faso	Pakistán
China	Perú
Colombia	República Dominicana
Comoras	Samoa
Congo	Singapur
Egipto	Sri Lanka
Emiratos Árabes Unidos	Togo
España	Trinidad y Tabago
Etiopía	Türkiye
Federación de Rusia	Vanuatu
Filipinas	Venezuela (República Bolivariana de)
Gambia	Yemen
Guyana	Zimbabwe
Honduras	

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

Comisión Permanente Intergubernamental de Navegación
Unión Europea

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

Grupo Banco Mundial
Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial
Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
Organización Marítima Internacional
Organización Mundial del Comercio
Unión Postal Universal

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

Categoría general

Cámara de Comercio Internacional
International Network for Standardization of Higher Education Degrees
Organisation Camerounaise de Promotion de la Coopération Économique
Internationale
Village Suisse ONG

* En esta lista figuran únicamente los participantes inscritos. La lista completa de participantes figura en el documento TD/B/C.I/MEM.7/INF.11.

Categoría especial

Asociación Internacional de Mujeres en el Sector del Comercio y el Transporte
Marítimo

Asociación Internacional de Puertos y Terminales

Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados
