



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

Distr. general
7 de noviembre de 2013
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
Primer período de sesiones
Ginebra, 22 a 24 de octubre de 2013

**Informe de la Reunión multianual de expertos
sobre transporte, logística comercial y facilitación
del comercio acerca de su primer período
de sesiones**

Celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 22 al 24 de octubre de 2013

GE.13-51645 (S) 291113 031213



* 1 3 5 1 6 4 5 *

Se ruega reciclar 



Índice

	<i>Página</i>
I. Resumen de la Presidencia.....	3
A. Sesión de apertura.....	3
B. Un decenio de innovaciones en las soluciones para el transporte de tránsito.....	4
C. La tecnología en el transporte de tránsito para el comercio de los países en desarrollo sin litoral.....	6
D. Los acuerdos de tránsito en corredores.....	7
E. Sistemas de transporte eficaces	10
F. El camino a seguir	11
G. Debate general abierto.....	12
H. Sugerencias sobre futuras contribuciones de la UNCTAD.....	14
II. Cuestiones de organización.....	15
A. Elección de la Mesa.....	15
B. Aprobación del programa y organización de los trabajos.....	15
C. Resultado del período de sesiones	16
D. Aprobación del informe.....	16
Anexo	
Participantes.....	17

I. Resumen de la Presidencia

1. El primer período de sesiones de la Reunión multianual de expertos sobre transporte, logística comercial y facilitación del comercio, titulado "La innovación en el transporte y la logística con miras al examen del Programa de Acción de Almaty en 2014", se celebró del 22 al 24 de octubre de 2013 en cumplimiento de la decisión adoptada por la Junta de Comercio y Desarrollo en su 27º período extraordinario de sesiones y del mandato aprobado al respecto. Los expertos tuvieron ante sí el documento TD/B/C.I/MEM.7/2 preparado por la secretaría.
2. La reunión sirvió de foro para debatir algunos problemas específicos relativos a los servicios de transporte que afrontan los países en desarrollo sin litoral al intentar conectarse con los mercados mundiales. Participaron expertos de ministerios de comercio y transporte, autoridades aduaneras y representantes del sector privado, instituciones académicas y organizaciones internacionales y regionales.
3. Se celebraron cinco sesiones oficiosas sobre las siguientes cuestiones:
 - a) Un decenio de innovaciones en las soluciones para el transporte de tránsito;
 - b) La tecnología en el transporte de tránsito para el comercio de los países en desarrollo sin litoral;
 - c) Los acuerdos de tránsito en corredores;
 - d) Sistemas de transporte eficaces;
 - e) El camino a seguir.

A. Sesión de apertura

4. La Directora de la División de Tecnología y Logística recordó que, desde su creación, la UNCTAD había prestado especial atención a los problemas de los países en desarrollo sin litoral. La ayuda que la UNCTAD les prestaba se había puesto aún más de relieve en el contexto de las negociaciones sobre facilitación del comercio celebradas bajo los auspicios de la Organización Mundial del Comercio (OMC) (organizaciones del anexo D).
5. Recordando el objetivo del Programa de Acción de Almaty y observando la labor sustantiva realizada desde su aprobación y los logros alcanzados hasta la fecha, la oradora destacó que para mejorar la integración de esos países en las redes de comercio internacional hacían falta con carácter prioritario sistemas de transporte, comercio y facilitación adecuados que funcionaran bien. En cumplimiento de la resolución 66/214 de la Asamblea General, que preveía la celebración de una conferencia de examen global decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty en 2014, diversos países en desarrollo habían colaborado con representantes de países en desarrollo sin litoral y países de tránsito en el proceso de examen y se habían celebrado varias reuniones regionales de examen. En este contexto, la Directora señaló que el actual período de sesiones de la Reunión multianual de expertos constituía una de las contribuciones de la UNCTAD al proceso de examen decenal.

B. Un decenio de innovaciones en las soluciones para el transporte de tránsito

6. La Directora de la División de Transporte de la Comisión Económica para Europa (CEPE) instó a los países a que se adhirieran a los marcos jurídicos pertinentes de las Naciones Unidas relacionados con el transporte, en particular los 58 instrumentos que se ocupaban del transporte terrestre. Era importante que hubiera un nivel básico de armonización para garantizar la eficiencia de los movimientos transfronterizos mediante la adhesión al Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras (1982). No había ningún obstáculo en particular a la adhesión de los países en desarrollo a esos instrumentos jurídicos. Cabía destacar la necesidad de un objetivo de desarrollo sostenible específico en materia de transporte. Recordando que los problemas a que se enfrentaban los países en desarrollo sin litoral eran también problemas de desarrollo, y consciente de que las exigencias de sostenibilidad eran cada vez mayores, la Directora instó a los países, incluidos los expertos presentes en la reunión, a que movilizaran a las autoridades y los negociadores nacionales para que plantearan esta cuestión en los foros internacionales de negociación pertinentes, como el Grupo de Trabajo Abierto de la Asamblea General sobre los Objetivos del Desarrollo Sostenible en su período de sesiones de enero de 2014. A este respecto, un experto dijo que el nuevo objetivo de desarrollo sostenible en materia de transporte tendría que reflejar todos los modos de transporte, mientras que otro quiso aclarar la forma en que los expertos participantes en la reunión podían ayudar a lograr ese objetivo.

7. La facilitación del comercio tenía aspectos relacionados tanto con el transporte como con las aduanas. Era igualmente importante lograr un nivel básico de infraestructura y servicios, garantizar la conectividad internacional y la liberalización del tránsito e incorporar la tecnología de la información y una gestión innovadora. Para facilitar el comercio transfronterizo, era fundamental reforzar la cooperación a todos los niveles y mostrar una firme voluntad política. En cuanto al futuro del Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975), los retrocesos a corto plazo percibidos representaban sin embargo una oportunidad para introducir mejoras a largo plazo en el sistema TIR. En el espíritu de los preparativos para el Programa de Acción de Almaty, la Directora de la División de Transporte de la CEPE propuso que la UNCTAD y su organización consideraran la posibilidad de trabajar juntas para presentar una publicación conjunta que recomendara el uso a nivel mundial de la nueva metodología de la Comisión para medir y comparar el desempeño de los corredores.

8. El representante de la Misión Permanente del Paraguay ante las Naciones Unidas hizo una exposición sobre el Plan Maestro de Transporte y el Plan Nacional de Logística de su país. El primero tenía por objeto ordenar el desarrollo de la infraestructura y los servicios de transporte y logística, mientras que el segundo estaba destinado a racionalizar los procesos e incrementar las oportunidades para los exportadores. El objetivo último de ambos planes era reducir los costos de transporte y garantizar la competitividad del Paraguay en el mercado internacional. Los dos planes se relacionaban y complementaban entre sí a través del componente de la infraestructura, así como en los pilares de los servicios y la logística. El Plan Maestro de Transporte, que se basaba en un calendario de 20 años, se centraba en dónde (infraestructura) y cómo (servicios) tenía lugar el transporte, así como en el objeto del transporte, a saber, la carga (pilar de la logística). Entre otros problemas logísticos, se citaron la concentración de los flujos de carga y la necesidad de mejorar la integración multimodal y diversificar los corredores logísticos, así como de integrar al Paraguay en las redes de los países vecinos. También era importante modernizar la planificación y gestión y abordar algunos aspectos institucionales. En lo que respecta al alcance del plan, el orador señaló que era fundamental establecer iniciativas de

cooperación y acuerdos con los países vecinos (por ejemplo, zonas de libre almacenamiento y acuerdos de transporte fluvial con la Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, el Brasil, Chile y el Uruguay). Además, se habían puesto en marcha proyectos con el sector privado para orientar las inversiones hacia puertos de países de tránsito vecinos.

9. El representante del Organismo encargado del transporte de tránsito en el corredor de África Central describió el marco jurídico e institucional en que se había establecido el Organismo. A fin de promover sistemas eficientes de transporte de tránsito, así como la competitividad mundial de las partes contratantes, el Organismo, que ofrecía un mecanismo de colaboración innovador en el ámbito del transporte de tránsito, se había establecido gracias a la cooperación entre los interesados y los Gobiernos de Burundi, la República Democrática del Congo, la República Unida de Tanzania, Rwanda y Uganda. Dirigida por su órgano rector, tenía por misión garantizar, entre otras cosas, la disponibilidad del corredor, la fiabilidad de sus infraestructuras y servicios, la competitividad de sus costos, la coordinación y armonización de sus procedimientos y la previsibilidad de los costos y los tiempos de tránsito.

10. Entre los principales logros alcanzados desde que el corredor comenzara a funcionar en 2010 cabía citar, por ejemplo, la participación del sector privado en el órgano rector, la introducción de comités consultivos y la reducción de las demoras en los puertos y los bloqueos de carreteras. Un experto preguntó cómo podía conciliarse la libertad de tránsito con los problemas de seguridad de la región, incluido el comercio ilegal de minerales y algunas especies en peligro de extinción. En su respuesta, el orador señaló que era esencial la cooperación en los países, en particular con la policía nacional, así como la utilización de soluciones tecnológicas, como los sellos electrónicos. En respuesta a preguntas sobre la financiación de la red vial y el nivel de pavimentado de las carreteras, dijo que había dos sistemas de financiación, a saber, las contribuciones de los asociados para el desarrollo de la Comunidad del África Oriental y los impuestos sobre los combustibles. Si bien se necesitaban más recursos para pavimentar las rutas secundarias, el pavimento de las principales arterias y carreteras que se conectaban con el corredor estaba en buen estado.

11. En su intervención, el representante del Ministerio de Transporte de Azerbaiyán describió la estrategia nacional de transporte de tránsito de su país y su objetivo de posicionarse como centro de transporte internacional de Asia Central. La situación geográfica estratégica de Azerbaiyán tenía un considerable potencial para el transporte de tránsito y ofrecía condiciones favorables para el establecimiento de servicios de logística. En consecuencia, el país había ejecutado o estaba planificando varios proyectos a gran escala relacionados con el transporte y el tránsito, como el proyecto de ferrocarril Baku-Tbilisi-Kars y la modernización de su infraestructura ferroviaria. Una ventaja añadida de Azerbaiyán era su adhesión a instrumentos jurídicos internacionales pertinentes como el Convenio TIR, su utilización de la ventanilla única y su aplicación progresiva de las principales directivas de la Unión Europea. A fin de aumentar las oportunidades de tránsito y la competitividad del corredor de transporte internacional entre el Este y el Oeste, se habían puesto en marcha dos proyectos globales, TRACECA y Viking. Otras iniciativas eran la construcción de un nuevo puerto marítimo internacional y de un túnel bajo el canal del Bósforo. También se estaban realizando obras de renovación y construcción en la red de carreteras. Sin embargo, los "conflictos latentes" impedían el funcionamiento de algunas conexiones de transporte y podían obstaculizar el aprovechamiento de todo el potencial de Azerbaiyán para el transporte de tránsito.

12. Un experto destacó la necesidad de adoptar una perspectiva del desarrollo más amplia al examinar los problemas que afrontaban los países en desarrollo sin litoral e indicó que una de las formas de avanzar podía consistir en la creación de un centro de estudio internacional sobre los países en desarrollo sin litoral y en una mayor voluntad política de las autoridades de mayor nivel.

C. La tecnología en el transporte de tránsito para el comercio de los países en desarrollo sin litoral

13. La secretaría presentó el Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) de la UNCTAD, que funcionaba como un sistema multifuncional y transaccional integrado que abarcaba todo el proceso de despacho de aduana y todos los tipos de procedimientos aduaneros. El SIDUNEA era compatible con cualquier sistema externo de otros organismos nacionales, países vecinos u organizaciones regionales y podía funcionar como un sistema de ventanilla única aduanera. El sistema era objeto de constantes actualizaciones —la última versión se llamaba "SIDUNEA Mundo". A nivel nacional, el sistema podía implantarse con un enfoque modular, con elementos como la gestión de riesgos interinstitucional, la compatibilidad, la ventanilla única y el seguimiento, y podía adaptarse a las necesidades locales. El enfoque del SIDUNEA se basaba en la formación y el empleo de las capacidades locales para implantar el sistema con la asistencia técnica y el *software* proporcionados por la UNCTAD. Se trataba de factores esenciales para asegurar la autosuficiencia de los usuarios del SIDUNEA y su funcionamiento autónomo sin apoyo externo.

14. Un representante del Centro de excelencia para la mejora de la cadena de suministros de la Universidad de Derby (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) hizo una exposición sobre las ventajas de la identificación por radiofrecuencia (RFID). Se trataba de un soporte de datos, por ejemplo un código de barras, para la identificación y el seguimiento automáticos mediante etiquetas que emitían radiofrecuencia adheridas a objetos como mercancías o contenedores y objetos similares en la cadena logística y de transporte. La tecnología se utilizaba en una amplia gama de industrias. Su principal ventaja era que mejoraba la visibilidad y la trazabilidad de las etapas de la cadena de suministro al minimizar la intervención manual y los errores y así ahorrar costos y reducir pérdidas. Estos sistemas podían garantizar una captura de datos automática sobre grandes volúmenes de mercancías.

15. Un experto del Centro estatal de ventanilla única para el comercio exterior del Ministerio de Economía de Kirguistán presentó el sistema de ventanilla única para la facilitación del comercio en su país. La ventanilla única podía definirse como un mecanismo que permitía a las partes en operaciones de comercio y de transporte presentar, por medios manuales o electrónicos, información y documentos normalizados por un único conducto o punto de entrada, cumpliendo de este modo todos los requisitos comerciales, por ejemplo los requisitos reglamentarios para las operaciones de importación, exportación y tránsito. El sistema de ventanilla única se venía implantando gradualmente en el país desde 2006 para reducir la duración y los costos asociados principalmente a los procedimientos de importación y exportación, adoptar un enfoque uniforme y eliminar así los procedimientos repetitivos y poco transparentes. El orador dio ejemplos de los problemas de la implantación de la ventanilla única, como la resistencia de los organismos reguladores, los disturbios políticos en Kirguistán y la carencia de los conocimientos de tecnología de la información necesarios por parte de los organismos pertinentes. Se estaba planificando la implantación de un sistema de gestión de la calidad para subsanar esa deficiencia.

16. El representante del Ministerio de Transporte e Infraestructura de Nicaragua hizo una exposición sobre el Tránsito Internacional de Mercancías Aduaneras (TIM). Se había aprobado en el marco del Mercado Común Centroamericano, integrado por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, y con la participación de Panamá. El TIM establecía procedimientos para las operaciones internacionales de tránsito aduanero terrestre en la región, incluidas las obligaciones y responsabilidades de los transportistas, así como el uso de una declaración normalizada. En 2003 se puso en marcha un proceso de

modernización a fin de garantizar un procedimiento normalizado para el intercambio de los datos electrónicos de la declaración de tránsito.

17. Se detectaron los siguientes problemas en la aplicación del TIM:

a) La infraestructura física en los pasos fronterizos era insuficiente para garantizar la fluidez del transporte, a lo que se agregaba la falta de coordinación entre organismos en las fronteras;

b) Había procedimientos paralelos y repetitivos en muchos de los diferentes regímenes de reglamentación;

c) No todos los corredores de transporte se habían integrado en el TIM, lo que daba lugar a procedimientos adicionales;

d) Había una falta de transparencia y de difusión de información sobre los reglamentos y procedimientos.

18. Con respecto a la infraestructura de los pasos fronterizos, un experto propugnó el uso de corredores rojos y verdes para facilitar los flujos.

19. Durante la posterior sesión de preguntas y respuestas, los participantes debatieron y aclararon varios aspectos relativos a las diversas intervenciones.

20. La representante de la UNCTAD proporcionó más información sobre las funciones del SIDUNEA, como el control del movimiento de mercancías, la presentación directa de declaraciones por los comerciantes, la firma electrónica, la gestión de la carga, el cálculo de los derechos y su compatibilidad con sistemas externos. Según varios expertos, el sistema SIDUNEA sería de gran utilidad para los países miembros de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central, que preveían intercambiar datos aduaneros una vez que dispusieran de los sistemas de telecomunicaciones necesarios.

21. Los participantes también abordaron las ventajas de la RFID y los aspectos técnicos y financieros de su aplicación en las operaciones a gran escala, como las de tránsito nacional y regional. La tecnología requería una infraestructura de lectores de RFID instalados en los lugares en que debían recabarse los datos. La RFID podía vincularse, por ejemplo, a sistemas mundiales de determinación de posición para seguir aumentando las posibilidades de seguimiento y de intercambio de datos.

22. Los participantes en la reunión tomaron nota de la propuesta de un experto de reforzar el apoyo a los países en desarrollo sin litoral mejorando aún más la coordinación con el Grupo de los 20 y la asistencia prestada por este y estableciendo un grupo de amigos que se ocupara de cuestiones que afectaban a los países en desarrollo sin litoral, como el transporte y la logística.

D. Los acuerdos de tránsito en corredores

23. El representante de la Autoridad de coordinación del transporte de tránsito del corredor septentrional hizo una exposición sobre este corredor multimodal, que abarcaba carreteras, ferrocarriles, oleoductos y gasoductos y vías navegables interiores. Era una de las rutas de transporte más concurridas y más importantes de África Oriental y Central. Los considerables costos y retrasos del transporte seguían siendo uno de los principales obstáculos al crecimiento del comercio internacional e intrarregional en la región. Aproximadamente un 37% del total de los costos de logística de los países sin litoral del corredor septentrional eran atribuibles a los costos del transporte por carretera. Según las estimaciones, los retrasos en el corredor septentrional se cifraban en 800 dólares diarios por camión, lo que aumentaba el costo de las transacciones comerciales en la región. A fin de

hacer frente a esos problemas, la Autoridad del corredor había puesto en marcha varias iniciativas:

- a) La creación de un corredor de transporte fluido e inteligente caracterizado por la armonización y racionalización de las políticas y el marco jurídico de transporte y facilitación del comercio y por la creación de oportunidades para la inversión del sector privado y su participación en el corredor;
- b) La puesta en marcha de un proyecto de puestos fronterizos de una sola parada y un observatorio del transporte (sistema basado en la Web) para supervisar el desempeño del corredor;
- c) El establecimiento de un sistema de intercambio de documentación y datos entre las autoridades tributarias, denominado RADDEX;
- d) El establecimiento de ventanillas únicas electrónicas;
- e) La introducción de sistemas electrónicos de seguimiento de la carga;
- f) La migración al SIDUNEA Mundo.

24. El orador puso de relieve la necesidad de mantener alianzas para el desarrollo de infraestructura inmaterial y material, reforzar el transporte y la facilitación del comercio, promover la inversión del sector privado, elaborar una base de datos sobre comercio intrarregional, fomentar las capacidades y mantener la voluntad de las organizaciones regionales de armonizar sus políticas y reglamentos.

25. Asimismo, describió el corredor central multimodal, su alcance y los problemas que planteaba. Entre los principales problemas, cabía citar la deficiencia del sistema ferroviario, así como de la infraestructura periportuaria, que provocaba congestión en las vías de acceso a los puertos; la necesidad de normalizar las tolerancias de las básculas y de adoptar un enfoque integrado para el establecimiento de las normas y reglamentos; y los casos de sobrecarga por los camioneros y de múltiples paradas de camiones a lo largo del corredor.

26. Se habían puesto en marcha varias iniciativas de facilitación del comercio a lo largo del corredor central. En la República Unida de Tanzania, Rwanda y Burundi se estaba ejecutando a título experimental un proyecto de la UNCTAD, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la Comisión Económica para África para el fomento de la capacidad de las autoridades de control y los operadores de transporte de tránsito. El proyecto preveía la aplicación del conjunto de instrumentos de gestión del proceso de transporte transfronterizo y de tránsito de la UNCTAD y la CESPAP, que incluía una metodología de agrupación y una metodología sobre la relación tiempo/costo-distancia para ayudar a determinar y cuantificar los cuellos de botella que debían resolverse en los procesos de transporte y promover soluciones de colaboración y medidas de facilitación.

27. También se habían puesto en marcha las siguientes iniciativas:

- a) Establecimiento de un Observatorio del corredor central de transporte para vigilar electrónicamente el desempeño del corredor y generar indicadores e informes de desempeño sobre el corredor central;
- b) Creación de estaciones de inspección de una sola parada en el corredor central para reducir el tiempo y los costos y reforzar la seguridad vial;
- c) Realización de un estudio de seguridad vial para el transporte comercial en el corredor central gracias a la cooperación entre los operadores de transporte por carretera y las autoridades públicas;

d) Desarrollo del Proyecto de transporte intermodal y ferroviario de Tanzania, que propiciaría una distribución más racional del transporte entre carretera y ferrocarril.

28. En conclusión, el orador destacó la importancia de la iniciativa del Gobierno de Tanzania, a saber, el plan "Grandes resultados inmediatos", en que se formulaban recomendaciones para toda la cadena de suministro del corredor central. Uno de los objetivos del plan era aumentar la capacidad del puerto de Dar es Salaam a 5 millones de toneladas para 2015.

29. Varios expertos debatieron sobre la importancia de adoptar un marco institucional adecuado (autoridad de gestión del corredor) y el uso de instrumentos de supervisión y evaluación (como los observatorios del transporte) para determinar soluciones que contribuyeran a reducir los costos y las demoras del transporte y mejoraran la fiabilidad de los servicios de transporte y la logística de tránsito. Un experto destacó la necesidad de aumentar las exportaciones y promover flujos de carga más equilibrados a fin de reducir los costos del transporte.

30. En su intervención, un representante de la Société Navale Guinéenne presentó una iniciativa del Gobierno de Guinea para aumentar comercio de tránsito entre Guinea y Malí. Pese a que Conakry era el puerto más cercano a Malí, gestionaba un porcentaje muy bajo de la carga de ese país. Guinea estaba mejorando sus infraestructuras (puertos y carreteras) para aumentar su cuota del mercado de tránsito. El Gobierno de Guinea estaba colaborando con inversores privados para construir un ferrocarril entre Conakry y Malí antes de 2016. Había cedido 250 acres a empresas navieras para que establecieran zonas de tránsito para la carga de Malí y un puerto seco a las afueras de Conakry a fin de evitar la congestión de camiones, pero necesitaría ayuda de organizaciones internacionales como la UNCTAD para crear una logística competitiva que atrajera la carga de tránsito de Malí.

31. Un representante de la Administración de Aduanas del Senegal hizo una exposición sobre la ejecución y apertura de la ruta de tránsito entre Dakar (Senegal) y Malí, país sin litoral. Alrededor del 60% del comercio de Malí pasaba por el corredor entre Dakar y Bamako y se regía por el Convenio sobre el tránsito de mercancías por carretera. El Convenio detallaba normas técnicas y requisitos operativos, como la suspensión de derechos e impuestos y otras medidas y prohibiciones a lo largo de la ruta establecida, y sobre la base de un único documento aduanero. La Comunidad Económica de los Estados de África Occidental había aprobado el Convenio en 1982. El sistema se basaba en un fondo de garantía *ad valorem* de una tasa del 0,5% del valor de costo, seguro y flete de las mercancías.

32. En su intervención, un representante del Ministerio de Comercio e Industria del Chad describió la situación de su país en la Comunidad Económica y Monetaria de África Central¹ y la Comunidad Económica de los Estados del África Central². Para tener acceso al mar, el Chad atravesaba el Camerún para acceder al puerto de Douala, que se encontraba a 1.700 km de la capital, Nyamena. Era la ruta más corta y segura, que también ofrecía la posibilidad de utilizar transporte multimodal al usar el ferrocarril en el Camerún (884 km) y luego el transporte por carretera. Las alternativas eran pasar por Nigeria (1.900 km) hasta el puerto de Lagos y también los puertos de Cotonou (Benin) y Lomé (Togo). Alrededor del 80% de las exportaciones del Chad eran de algodón y un 80% de todas las importaciones y exportaciones viajaban por carretera.

¹ Camerún, Chad, Gabón, Congo, Guinea Ecuatorial y República Centroafricana, con una población total de 43 millones de personas.

² Angola, Burundi, República Democrática del Congo y Santo Tomé, con una población total de 135 millones de personas.

33. La cooperación regional estaba contribuyendo a resolver algunos de los problemas de los países de África Central. El 1 de enero de 2014 entraría en vigor la libre circulación de personas en toda la Comunidad Económica y Monetaria de África Central. Además, se había puesto en marcha una iniciativa regional para instalar fibra óptica en el Chad, el Camerún y Guinea Ecuatorial y estaba previsto ampliarla a todos los miembros de la Comunidad.

34. Otros adelantos tecnológicos eran la utilización del sistema mundial de determinación de posición por los transportistas para seguir y controlar el movimiento de las mercancías, la automatización generalizada de los procedimientos aduaneros, la mayor transparencia sobre los costos del transporte y la recodificación de las irregularidades en los corredores.

35. Los ingresos procedentes de los hidrocarburos habían permitido al Chad realizar importantes inversiones en infraestructura vial. Gracias a ello, la red de carreteras pavimentadas había aumentado de 1.600 km en 2006 a 2.200 km en 2013. En total, el Chad contaba con 7.000 km de carreteras.

E. Sistemas de transporte eficaces

36. Un representante de la Autoridad Portuaria de Tailandia destacó en su intervención los progresos realizados por los puertos tailandeses para convertirse en el centro de transporte marítimo de Asia en lo que respecta al nivel de cumplimiento de las normas internacionales. La intervención se centró en particular en el caso de la carga con destino y origen en la República Democrática Popular Lao, que transitaba por Tailandia.

37. En otra intervención, un representante del Ministerio de Comercio y Suministros de Nepal expuso medidas encaminadas a facilitar el comercio y reducir los costos y el tiempo de tránsito. Consistían, entre otras cosas, en fomentar la capacidad, crear un organismo nacional de facilitación del comercio, normalizar los protocolos y racionalizar los procedimientos.

38. En el debate posterior se abordaron cuestiones relacionadas con la ventanilla única, la función de los seguros y las instituciones de gestión de los corredores de tránsito. En relación con la decisión de la secretaria de la Comunidad Económica de la ASEAN³ de lograr la integración de los mercados de capitales de la región para 2015, se consideraba que la iniciativa de ventanilla única de la ASEAN era esencial para facilitar el comercio.

39. Al reflexionar sobre los progresos realizados por los países de la región en la aplicación de la iniciativa, los participantes en la reunión señalaron que la función de los seguros era fundamental por su influencia en los plazos y el costo del comercio transfronterizo. A menudo había demoras en la carga y descarga de las mercancías debido a las especificaciones y condiciones establecidas en las pólizas de seguros. Dado que el costo de esas demoras solía ser considerable, los participantes estudiaron posibles soluciones, como la armonización de las especificaciones, y debatieron sobre las condiciones de los seguros. Algunos participantes expresaron interés en las consideraciones que un país debía tener en cuenta al decidir si debía o no establecerse una institución de gestión de un corredor de tránsito entre un país sin litoral y los países de tránsito vecinos.

40. En sus intervenciones, los representantes del Ministerio de Asuntos Económicos de Bhután y del Ministerio de Comercio de Burundi describieron diferentes iniciativas de facilitación del comercio que se estaban llevando a cabo en sus respectivos países. Por ejemplo, en los últimos años ambos países habían emprendido importantes reformas en

³ Asociación de Naciones del Asia Sudoriental.

materia de automatización de las aduanas. Burundi estaba tratando de migrar desde el SIDUNEA ++ al SIDUNEA Mundo. En Bhután, los progresos en la aplicación del Programa de Acción de Almaty dependían en gran medida de la buena voluntad de la comunidad internacional y del aumento de la asistencia financiera y técnica a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El apoyo de la UNCTAD en este proceso mediante los tres pilares de su mandato seguía siendo fundamental.

41. En el debate posterior, algunos expertos dijeron que era importante abordar los problemas de transporte y facilitación del comercio a nivel regional. Otros se centraron en la importancia de lograr un equilibrio entre las inversiones materiales (infraestructura) e inmateriales (creación de capacidad, tecnología de la información y las comunicaciones) en facilitación del comercio y transporte. Otros expertos abordaron los problemas que afrontaban los países sin litoral, como los elevados costos de las importaciones y exportaciones; la falta de fiabilidad, previsibilidad y frecuencia del transporte; y la falta de solidaridad y cooperación de los países de tránsito. Una delegación dijo que la falta de diversificación de las exportaciones afectaba a muchos países en desarrollo sin litoral, lo que dificultaba su participación en el comercio internacional.

42. Se necesitaba fomento de la capacidad y formación para todos los tipos de interesados que intervenían en el comercio internacional. La secretaria de la UNCTAD mencionó sus esfuerzos para ayudar a los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo a subsanar esa deficiencia. Habló de un proyecto sobre planes nacionales de aplicación de las medidas destinadas a facilitar el comercio. Varios expertos de África hicieron sugerencias sobre casos de países que podían incluirse en futuras actividades de la UNCTAD, como el caso del Níger y las mejores prácticas llevadas a cabo en la Comunidad del África Oriental.

F. El camino a seguir

43. En su intervención, la Directora de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo destacó la atención que la UNCTAD dedicaba a las cuestiones relativas a los países en desarrollo sin litoral. Recordó la premisa del Programa de Acción de Almaty: utilizar auténticas asociaciones de colaboración entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y sus asociados para el desarrollo y entre los sectores público y privado en los planos nacional, bilateral, subregional, regional y mundial para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a superar los problemas derivados del hecho de no tener litoral. Según un estudio reciente de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, el comercio de los países en desarrollo sin litoral solo representaba el 61% del volumen del comercio de los países con litoral, mientras que sus gastos de transporte eran un 45% superiores a los de una economía con litoral representativa, lo que implicaba que seguía siendo fundamental mejorar el transporte y la facilitación del comercio para reducir los elevados costos del transporte y el comercio en esos países.

44. Los preparativos para la celebración de la Conferencia de Examen Global Decenal en 2014 estaban bien encaminados en las tres principales vías: la vía intergubernamental, la vía interinstitucional de las Naciones Unidas y la vía del sector privado. En lo que respecta a la primera vía, se habían celebrado una reunión preparatoria del examen en la región euroasiática en Vientián en marzo de 2013 y una reunión regional preparatoria del examen en África en Addis Abeba en julio de 2013; la reunión regional preparatoria del examen en América Latina se celebraría en Asunción los días 18 y 19 de noviembre de 2013. A nivel nacional, los países en desarrollo sin litoral habían presentado informes nacionales como contribución directa a los preparativos regionales y mundiales. La vía intergubernamental

culminaría con dos reuniones del comité preparatorio a fin de redactar el documento final para su examen y aprobación por la Conferencia.

45. En las actividades organizadas antes de la Conferencia en el marco de la vía interinstitucional se habían destacado los principales problemas y necesidades de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral que debían incorporarse en el nuevo programa de acción. Era esencial mejorar las capacidades productivas de los países en desarrollo sin litoral mediante la prestación por los asociados para el desarrollo de asistencia financiera y técnica y para el fomento de la capacidad. Los países en desarrollo sin litoral debían tratar de transformar sus estructuras económicas mediante la promoción de industrias competitivas y estructuras de exportación que produjeran productos de mayor valor añadido. En muchas de las reuniones también se había destacado la importancia de la industria de los servicios, la función del sector privado y la creciente importancia de la cooperación regional y Sur-Sur.

46. En general, en las reuniones anteriores a la Conferencia se había propuesto que la nueva agenda para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral no se concibiera como un simple programa sectorial, sino que abordara el desarrollo económico y social, la reducción de la pobreza y el desarrollo sostenible en los países en desarrollo sin litoral sin dejar de centrarse en las cuestiones relativas al comercio internacional, el transporte y el tránsito. La vía del sector privado tenía por objeto asegurar que los agentes del sector privado participaran plenamente en la determinación de propuestas concretas y orientadas a la acción que atendieran los problemas y retos específicos de los países en desarrollo sin litoral en los ámbitos de la facilitación del comercio y el transporte, la inversión y el fomento de la empresa.

47. En lo que respecta a las negociaciones sobre facilitación del comercio que se estaban celebrando en la OMC, sería fundamental que se concluyera prontamente un acuerdo sobre facilitación del comercio en la novena Conferencia Ministerial de la OMC, que se celebraría en Bali (Indonesia) en diciembre de 2013, en particular para los países en desarrollo sin litoral. Estos debían participar activamente en las negociaciones y exigir la aprobación de textos ambiciosos con disposiciones vinculantes.

48. Recordando que la Conferencia de Examen Decenal era una empresa de gran magnitud para todo el sistema de las Naciones Unidas y la comunidad internacional, la oradora pidió que todos siguieran participando activamente en el proceso de preparación de la Conferencia.

G. Debate general abierto

49. Un experto dijo que gran parte del comercio de la República Democrática del Congo pasaba por países vecinos de África Oriental. Con frecuencia, los comerciantes afrontaban problemas en los países de tránsito. Aunque oficialmente no era un país en desarrollo sin litoral, los problemas que afectaban a gran parte de su comercio eran los mismos que los de los países sin litoral. En su respuesta, un experto dijo que el Programa de Acción de Almaty no se limitaba a apoyar a los países en desarrollo sin litoral, sino que también pretendía centrarse en cuestiones conexas, por lo que también beneficiaría a los países con grandes zonas sin litoral, como la República Democrática del Congo. El orador señaló los riesgos que planteaba el comercio ilegal y la necesidad de controlar suficientemente las importaciones, las exportaciones y las operaciones de tránsito.

50. Otro participante dijo que no se debían pasar por alto las inversiones en infraestructuras de logística. Solían ser costosas, y se preguntó en qué medida iniciativas como las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio se ocuparían de esta importante cuestión. En su respuesta, la Directora de la Oficina del Alto Representante para

los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo explicó que, si bien las negociaciones de la OMC no incluían expresamente esa cuestión, muchas de las iniciativas emprendidas en el marco del Programa de Acción de Almaty, sí tenían en cuenta cuestiones relacionadas con las infraestructuras de transporte y de otro tipo.

51. En respuesta a una pregunta acerca de las estimaciones de la OMC sobre la repercusión que un acuerdo sobre facilitación del comercio tendría en el comercio mundial, la secretaria de la UNCTAD dijo que, según las estimaciones de diversas organizaciones, entre ellas la UNCTAD, el costo de los procedimientos asociados al comercio y el transporte internacional oscilaba entre el 3% y el 6% del valor del comercio internacional, siendo esas cifras mucho más altas en el caso de algunos países en desarrollo sin litoral.

52. En referencia al Programa de Acción de Almaty, un experto destacó la necesidad de fomentar la capacidad, en particular en el contexto de las normas regionales y multilaterales relativas a la facilitación del comercio y el transporte. Muchos instrumentos existentes no habían sido aplicados de manera generalizada por los países en desarrollo, en gran medida debido a la falta de conocimiento y de capacidad.

53. Los panelistas expresaron su apoyo a la participación de las comunidades económicas regionales en la aplicación de los instrumentos internacionales existentes y reiteraron la importancia de ratificarlos y aplicarlos.

54. En lo que respecta a la participación de las comunidades económicas regionales en la aplicación de los instrumentos internacionales existentes, varios participantes señalaron que debía haber un marco institucional que garantizara la coordinación de las reformas de la facilitación del comercio, así como la coordinación regional entre los interesados públicos y privados. A modo de ejemplo, los consejos de cargadores africanos habían apoyado iniciativas de transporte marítimo internacional en África. La Unión de Consejos de Cargadores Africanos podía perfectamente ser la organización regional que representara los intereses de los principales interesados en África Occidental y Meridional. El Consejo podía promover la creación de observatorios del transporte en sus países miembros.

55. Un experto, representante del corredor central de África Oriental, propuso que la UNCTAD estudiara sistemas de transporte inteligentes y la forma en que podían implantarse en uniones aduaneras y regímenes económicos integrados a lo largo de corredores de transporte. En ese sentido, otro experto propuso que la UNCTAD elaborara un estudio sobre las mejores prácticas de sistemas de logística y organizara una reunión mundial para el intercambio de las mejores prácticas de aplicación de sistemas de tecnología de la información en la logística internacional y proporcionara asistencia técnica para el establecimiento de un marco jurídico y reglamentario para la prestación de servicios de logística eficaces que ayudaran a los países a formular y aplicar las mejores soluciones. Otro experto puso de relieve la importancia de la infraestructura y los portales de logística, como los puertos y los portales de las comunidades portuarias, así como la creciente presencia de sistemas logísticos electrónicos a nivel nacional y regional y en la cooperación Sur-Sur.

56. Varios participantes dijeron que la UNCTAD debía ayudar a los países en desarrollo sin litoral a hacer frente a la falta de recursos financieros para infraestructuras de transporte. Alentaron a la UNCTAD a que ampliara su labor relativa a la financiación de infraestructuras de transporte. Recordando la propuesta formulada por la Directora de la División de Transporte de la CEPE, varios expertos afirmaron la necesidad de que el transporte fuera reconocido como objetivo del desarrollo sostenible en el futuro y que se aprovechara esa oportunidad para atender las crecientes necesidades del sector y satisfacer sus carencias financieras.

57. Un participante destacó la necesidad de mejorar los marcos institucionales y promover un enfoque coordinado a nivel nacional, regional e internacional en la aplicación de medidas, incluidos nuevos mecanismos de supervisión y evaluación, en que las organizaciones internacionales podían colaborar con las organizaciones regionales y los Estados miembros y fomentar una mejor financiación en el contexto del sucesor del Programa de Acción de Almaty.

58. Era importante definir nuevos mecanismos de financiación y acceder a nuevos medios de financiación como la financiación climática y otros mecanismos del carbono para promover el desarrollo del transporte y la facilitación del comercio. Varios expertos pidieron a la UNCTAD que ayudara a elaborar esos mecanismos y a promover proyectos financiados. Un experto indicó que, aunque la UNCTAD no era un organismo donante, podía desempeñar un importante papel como moderador o coordinador de una reunión mundial sobre financiación de la infraestructura de transporte en el marco de la financiación para el desarrollo, en la que participaran interesados del transporte y agentes financieros para debatir y definir las principales cuestiones relacionadas con las necesidades de financiación y los cuellos de botella existentes en el sector del transporte.

59. En lo que respecta a la función que en Ginebra podían desempeñar las delegaciones en la elaboración de la futura agenda para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, la Directora de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo dijo que la agenda no debía considerarse de manera aislada, sino en el contexto de la agenda después de 2015 y de la necesidad de promover el transporte como objetivo de desarrollo sostenible. El siguiente marco de asistencia de las Naciones Unidas a los países en desarrollo sin litoral debía tener objetivos y responsabilidades claros para todos los asociados, países en desarrollo sin litoral y países de tránsito, así como para la comunidad internacional. Era importante garantizar medios de ejecución, en particular mecanismos de financiación. Las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio eran una oportunidad única para que los países en desarrollo sin litoral siguieran promoviendo su programa de transporte de tránsito y participaran más activamente en el comercio internacional.

H. Sugerencias sobre futuras contribuciones de la UNCTAD

60. En general, los expertos coincidieron en destacar el papel que la UNCTAD debía seguir desempeñando en materia de investigación y análisis, difusión y promoción del intercambio de experiencias positivas, así como en la prestación, cuando procediera, de asistencia técnica a los países que la solicitaran. Las numerosas solicitudes podían agruparse en las siguientes esferas en que la UNCTAD debía ayudar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito:

a) Soluciones tecnológicas e innovadoras aplicadas a los sistemas de transporte de tránsito. Cabe citar, entre otras, los sistemas de seguimiento del tránsito basados en tecnología de la información, la facilitación por adelantado de información sobre el tránsito, los acuerdos sobre el nivel de los servicios entre los interesados en el tránsito, y las disposiciones públicas y privadas que se formularían, financiarían y pondrían en práctica sobre las infraestructuras y los servicios de tránsito.

b) Sistemas de reglamentación, organización y gestión que permitieran el funcionamiento eficaz de los corredores de tránsito considerándolos los marcos institucionales más apropiados. En este contexto, los programas de fomento de los recursos humanos y de las capacidades institucionales, así como la recopilación de datos por

observatorios del transporte, eran especialmente útiles para la formulación de disposiciones de transporte de tránsito sostenibles adaptadas, de última generación e innovadoras.

c) Iniciativas de integración y cooperación regionales para examinar y perfeccionar las políticas y estrategias de tránsito a fin de asegurar la atención más efectiva de las necesidades de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, como se refleja en los ejemplos existentes de las mejores prácticas regionales que todos los países podían seguir activamente.

d) Investigación y asistencia técnica para promover mecanismos de financiación eficaces, incluidas alianzas público-privadas, teniendo en cuenta las necesidades específicas de los países en desarrollo sin litoral a fin de atraer a las instituciones financieras internacionales, los donantes y el sector privado para financiar el transporte, en particular proyectos de infraestructura.

e) Normas multilaterales reforzadas que facilitarían aún más el tránsito y el comercio internacional para los países en desarrollo sin litoral.

61. En cuanto a la inclusión de estas categorías de cuestiones en un futuro marco de asistencia de las Naciones Unidas a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, los participantes en la reunión propusieron con carácter prioritario que se promovieran sistemas de transporte de tránsito sostenible de conformidad con el párrafo 56 h) del mandato de Doha (TD/L.427/Rev.1).

62. Esa ayuda para que los países en desarrollo sin litoral logran sistemas de transporte de tránsito sostenibles se vería considerablemente facilitada si los expertos tomaran todas las medidas necesarias para movilizar a sus negociadores nacionales a fin de que el transporte se considerara un sector que merece atención específica y financiación propia, no solo como vector de otros sectores. El establecimiento del Grupo de Trabajo Abierto sobre Transporte como parte del Grupo de Trabajo Abierto sobre los Objetivos del Desarrollo Sostenible, que tendría lugar en Nueva York (Estados Unidos de América) en enero de 2014, ofrecería una oportunidad fundamental para apoyar al sector del transporte en sus esfuerzos para que se reconociera al transporte la condición de objetivo del desarrollo sostenible independiente.

II. Cuestiones de organización

A. Elección de la Mesa

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

Presidente: Sr. Andrei Popov (Belarús)

Vicepresidente-Relator: Sr. Arsène N. Omichessan

B. Aprobación del programa y organización de los trabajos

64. En su sesión plenaria de apertura, la Reunión multianual de expertos aprobó el programa provisional del período de sesiones que figura en el documento TD/B/C.I/MEM.7/1. El programa de la reunión fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.

3. La innovación en el transporte y la logística con miras al examen del Programa de Acción de Almaty en 2014.
4. Aprobación del informe de la Reunión.

C. Resultado del período de sesiones

65. En su sesión plenaria de clausura, celebrada el jueves 24 de octubre, la Reunión multianual de expertos convino en confiar a la Presidencia la preparación de un resumen de los debates (véase el capítulo I).

D. Aprobación del informe

66. También en su sesión plenaria de clausura, la Reunión multianual de expertos autorizó al Vicepresidente-Relator a que, bajo la autoridad de la Presidencia, ultimara el informe tras la conclusión de la reunión.

Anexo

Participantes^{4 5}

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

Afganistán	Kazajstán
Angola	Kirguistán
Arabia Saudita	Libia
Azerbaiyán	Madagascar
Belarús	Marruecos
Benin	México
Bhután	Nepal
Brasil	Nicaragua
Burkina Faso	Nigeria
Burundi	Países Bajos
Camerún	Pakistán
Chad	Paraguay
Chile	República Centroafricana
Côte d'Ivoire	República de Moldova
Cuba	República Democrática del Congo
Ecuador	Senegal
Emiratos Árabes Unidos	Sierra Leona
España	Sri Lanka
Estados Unidos de América	Tailandia
Filipinas	Túnez
Francia	Turquía
Georgia	Ucrania
Guatemala	Uzbekistán
Indonesia	Yemen
Iraq	Zimbabwe

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

Comisión Económica Eurasiática
 Unión de Consejos de Cargadores Africanos
 Unión Europea

3. Estuvieron representados en el período de sesiones los siguientes órganos, organismos y programas de las Naciones Unidas:

Centro de Comercio Internacional
 Comisión Económica para Europa
 Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo
 Organismo Internacional de Energía Atómica

⁴ Este anexo refleja la asistencia de los Estados miembros, observadores, organizaciones y otros organismos inscritos para el período de sesiones.

⁵ La lista de participantes figura en el documento TD/B/C.I/MEM.7/INF.1.

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

Banco Mundial
Organización Mundial del Comercio

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

Categoría general

Asociación Mundial de Antiguos Pasantes y Becarios de las Naciones Unidas
Consumer Unity and Trust Society International
