



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

Distr.
GENERAL

TD/B/48/10
TD/B/LDC/AC.1/18
23 de agosto de 2001

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO

INFORME DE LA REUNIÓN DE EXPERTOS GUBERNAMENTALES
DE PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL Y DE TRÁNSITO Y DE
REPRESENTANTES DE PAÍSES DONANTES Y DE
INSTITUCIONES FINANCIERAS Y DE DESARROLLO

celebrada en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York,
del 30 de julio al 3 de agosto de 2001

ÍNDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCIÓN	i - iv	3
I. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES CONVENIDAS	1 - 24	4
II. EXAMEN DE LOS PROGRESOS REALIZADOS EN EL DESARROLLO DE SISTEMAS DE TRÁNSITO EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL Y DE TRÁNSITO (tema 3)	25 - 67	9
III. MEDIDAS ADOPTADAS POR LA REUNIÓN DE EXPERTOS GUBERNAMENTALES Y DECLARACIONES FINALES	68 - 74	18
IV. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN	75 - 78	19

Anexos

I. Asistencia	21
II. Lista de documentos	23

INTRODUCCIÓN

- i) La Quinta Reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de representantes de países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo se celebró en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York del 30 de julio al 3 de agosto de 2001, con arreglo al párrafo 11 de la resolución 54/199 de la Asamblea General.
- ii) En la resolución 54/199 de la Asamblea General se encargó a la Reunión el examen de los progresos realizados en el desarrollo de los sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, incluido el examen de la propuesta formulada en 1999 en la Cuarta Reunión de convocar en 2003 una reunión ministerial sobre cuestiones relativas al transporte de tránsito a fin de asignar la importancia que correspondía a los problemas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.
- iii) Para su examen del tema 3, la Reunión tuvo a la vista el informe preparado por la secretaría de la UNCTAD, titulada "Sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito: últimas novedades y propuestas de futuras medidas" (TD/B/LDC/AC.1/17).
- iv) Además del documento principal (TD/B/LDC/AC.1/17), durante la Reunión se distribuyeron varios documentos de antecedentes y en el idioma o los idiomas en que se habían preparado (véase el anexo II).

I. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES CONVENIDAS

A. Costos del transporte, volumen de las exportaciones y desarrollo sostenible

1. A pesar de ciertos avances positivos en los sistemas de transporte de tránsito, la falta de acceso territorial al mar, agravada por la distancia y el aislamiento de los mercados mundiales y los altos costos y riesgos del tránsito siguen imponiendo graves restricciones al desarrollo socioeconómico global de los países en desarrollo sin litoral. Éstos no han podido beneficiarse cabalmente de las nuevas oportunidades para el comercio y las inversiones que brinda el proceso de liberalización y mundialización. Necesitan mayor ayuda para que puedan integrarse en forma eficaz y provechosa en la economía mundial.
2. La mayoría de los países de tránsito son de por sí países en desarrollo que enfrentan graves problemas económicos, incluida la falta de una infraestructura adecuada de transporte de tránsito.
3. En la Reunión se subrayó la importancia del transporte para el proceso de desarrollo en general y para el fomento del comercio nacional, regional e internacional en particular, que contribuyen apreciablemente al objetivo de erradicación de la pobreza. La infraestructura deficiente y los entornos de política inadecuados redundan en servicios de transporte ineficaces que generan altos costos de transporte, lo que es un importante impedimento a la expansión del comercio, la competitividad y, por ende, el desarrollo sostenible en muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El desarrollo de una red de transporte nacional, regional e internacional coherente, combinado con servicios de transporte eficaces, es fundamental para estimular la actividad económica, abrir zonas productivas en los distintos países y vincularlos con los mercados nacionales, regionales e internacionales.
4. Los gobiernos deben otorgar gran prioridad al sector del transporte formulando y fortaleciendo sus políticas para atraer las inversiones en infraestructura y los servicios conexos. En este contexto, la participación del sector privado tiene un importante aporte que hacer al mejoramiento de la calidad de los servicios de transporte y tránsito, inclusive mediante un marco de alianza entre el sector público y el privado.

B. Desarrollo de la infraestructura

5. Un marco reglamentario eficaz y la creación de un entorno propicio son un requisito previo para el desarrollo de la infraestructura. El desarrollo de la infraestructura, inclusive el perfeccionamiento de las instalaciones existentes, requiere un monto financiero que supera los recursos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. La merma de la asistencia oficial para el desarrollo (AOD) y una financiación privada insuficiente han afectado desfavorablemente los sistemas de tránsito, no sólo en los países en desarrollo sin litoral, sino también en los países de tránsito, ya que la mayoría de ellos son países en desarrollo o menos adelantados que también requieren financiación externa. Es necesario aumentar la AOD y las inversiones privadas.
6. La cooperación y la integración regionales con la participación de países en desarrollo sin litoral y de tránsito pueden acarrear ventajas al mancomunar recursos limitados y lograr las economías de escala necesarias. Hay una diversidad de iniciativas de cooperación regional,

como el proyecto de facilitación del comercio y el transporte en Europa sudoriental y las iniciativas de un corredor de desarrollo y de desarrollo espacial que han echado raíces en el África meridional. Las iniciativas de desarrollo espacial sitúan el transporte en general y el transporte de tránsito en particular en un contexto socioeconómico más amplio que considera el transporte desde una perspectiva integrada. Reconocen la interdependencia del transporte con otros sectores. Por ejemplo, el turismo, la agricultura o la minería no pueden prosperar sin un sistema de transporte adecuado y, a su vez, un sistema de tránsito tiene por fin servir las necesidades de otros sectores económicos y su sostenibilidad depende de demandas provenientes de esos sectores. Por consiguiente, es necesario atraer las inversiones en forma más coordinada para distribuir las entre una amplia variedad de actividades y programas, inclusive la infraestructura del transporte y los proyectos conexos.

7. Las decisiones relativas a proyectos de desarrollo del transporte deben adoptarse en consultas, según proceda, con los interesados competentes. A fin de garantizar una asignación de inversiones adecuada y eficaz al desarrollo de la infraestructura, es fundamental que las autoridades locales y nacionales ejerzan una verdadera titularidad sobre dichos programas y proyectos.

8. Para concluir, los participantes en la Reunión pidieron:

- i) Una inversión de la actual tendencia a la baja de la AOD y la financiación privada para el desarrollo del transporte de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;
- ii) Prestación de asistencia financiera y técnica por los países donantes, el PNUD y las instituciones financieras y de desarrollo multilaterales a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en forma de subsidios o préstamos en condiciones de favor para la construcción, el mantenimiento y el perfeccionamiento de sus instalaciones de transporte, almacenamiento y otras relacionadas con el tránsito;
- iii) La aceleración de reformas en el sector del transporte y otros servicios conexos, inclusive el apoyo a la liberalización del sector del transporte así como la mayor participación del sector privado en la prestación de servicios de transporte;
- iv) Mayor participación de los interesados competentes en la planificación y selección de proyectos de infraestructura;
- v) Financiación destinada expresamente a los elementos faltantes de los corredores de tránsito;
- vi) La introducción de iniciativas regionales en apoyo a proyectos multinacionales e integración regional avanzada;
- vii) El mejoramiento de la gestión de los servicios de infraestructura mediante el fomento de la disciplina empresarial y la instauración de mercados competitivos;
- viii) Un enfoque integrado al transporte, que tenga en cuenta consideraciones físicas, normativas, de procedimiento e institucionales.

C. Facilitación del comercio y el tránsito a fin de reducir los costos
y mejorar la eficiencia en las operaciones de tránsito

9. Los procedimientos de tránsito deben coordinarse con el movimiento físico a fin de asegurar el rápido paso de las mercancías por los países de tránsito. Las formalidades complejas, los múltiples requisitos de documentación y la variación de los procedimientos y los documentos entre los países son importantes fuentes de costos adicionales, que se pueden evitar, y de ineficiencia en el transporte de tránsito. Las medidas de facilitación que apuntan a simplificar, racionalizar y armonizar los procedimientos son un medio para mejorar la calidad del tránsito y eliminar muchos costos de los sistemas de tránsito que se pueden evitar, en particular los costos de tránsito indirectos, como los gastos administrativos en que se incurre para organizar las operaciones de tránsito, las demoras en la entrega y los costos relacionados con las existencias.

10. Las convenciones internacionales y los acuerdos regionales y bilaterales ratificados por los gobiernos son los principales medios para lograr la armonización, simplificación y normalización de las reglas y la documentación. Muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito han adoptado medidas para fortalecer sus acuerdos de cooperación en materia de transporte de tránsito. La comunidad internacional ha jugado un papel importante al prestar apoyo al proceso de reforma de los sistemas y de las normas, pero se requiere mayor asistencia técnica y financiera para ayudar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a fin de que puedan poner en práctica sus acuerdos y arreglos de cooperación.

11. El acceso hacia y desde el mar debe conformarse a los acuerdos y convenciones bilaterales, regionales e internacionales.

12. Muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito han reconocido también que los cambios en la estructura del comercio de tránsito han planteado la necesidad de contar con arreglos institucionales más eficientes en los planos regional y nacional. Una manifestación clara de estos cambios ha sido la mayor participación del sector privado. Aunque las alianzas entre el sector público y el sector privado están aumentando, este proceso se encuentra todavía en la etapa de formación y se necesita apoyo de la comunidad internacional para difundirlo.

13. Las cambiantes características del comercio de tránsito exige mejores conocimientos y aptitudes de los que deben adoptar decisiones, los que cumplen funciones de reglamentación y los responsables de las operaciones cotidianas, y esto se puede lograr impartiendo capacitación, incluida la educación continuada de los profesionales que ya desempeñan esas funciones. La cooperación regional en materia de transporte de tránsito, que comprende la adopción de normas técnicas y reglas comunes, requiere que los gobiernos y el sector privado pongan en práctica nuevas medidas y acciones para cumplir los diversos compromisos asumidos.

14. Al concluir, la Reunión pidió:

- i) El mejoramiento y la aceleración de la puesta en práctica de la cooperación en materia de transporte de tránsito mediante acuerdos y arreglos regionales o bilaterales, de conformidad con las convenciones internacionales;

- ii) La eliminación de las barreras distintas de las físicas que perjudican la competitividad en el comercio desde y hacia países sin litoral y de tránsito;
- iii) La reducción de los aranceles altos, de conformidad con los acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales;
- iv) El establecimiento o fortalecimiento de las asociaciones profesionales y de comercio en los planos nacional y regional;
- v) El fomento y la puesta en práctica de iniciativas regionales sobre facilitación del comercio y sistemas de transporte de tránsito que contribuyan a la integración regional, de conformidad con los acuerdos y las convenciones bilaterales, regionales e internacionales;
- vi) El fortalecimiento de la capacidad de los gobiernos y los organismos conexos para realizar efectivamente la simplificación, armonización y normalización de los procedimientos y los documentos de tránsito, incluida la mejora de los sistemas de tránsito en aduanas mediante reformas estratégicas en la planificación, la política de seguimiento y los reglamentos;
- vii) El fomento de las consultas y el diálogo, de conformidad con los acuerdos bilaterales y regionales entre operadores de tránsito de los sectores público y privado en los planos nacional y regional, con el fin de resolver problemas de tránsito y otros problemas operacionales conexos;
- viii) El suministro de donaciones y financiación en términos favorables para el mejoramiento de la capacidad humana a los niveles de política, reglamentario y operacional.

D. Medidas complementarias

15. Si bien a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito les corresponde la principal responsabilidad en la aplicación de medidas destinadas a fortalecer sus actividades de cooperación y colaboración, la comunidad internacional, incluidas las instituciones financieras y de desarrollo, deben prestar más apoyo para hacer posible que estos países aborden con eficacia sus problemas y necesidades en materia de transporte en tránsito.

16. Numerosos países en desarrollo sin litoral y de tránsito han concertado acuerdos bilaterales y regionales y están realizando esfuerzos para aplicarlos. La comunidad internacional debe prestar apoyo técnico y financiero para acelerar la aplicación de estos acuerdos y arreglos.

17. Las reformas reglamentarias e institucionales emprendidas para modernizar y mejorar el funcionamiento eficaz de los sistemas de transporte en tránsito en los planos nacional y regional deben ser mantenidas por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito correspondientes. La comunidad internacional debe apoyar estos esfuerzos.

18. Se debe alentar la creación de capacidad humana, tanto en el sector público como en el privado. Los asociados para el desarrollo deben alentar la inversión extranjera directa para

contribuir al mejoramiento de las calificaciones profesionales y administrativas del sector privado en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. La AOD debe apoyar la creación de capacidad en el sector público a fin de fomentar el desarrollo económico.

19. La UNCTAD debe prestar asistencia, de conformidad con su mandato, en la aplicación de las recomendaciones precedentes y el Marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito entre los países sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes.

20. Los programas de cooperación técnica de la UNCTAD, incluido el Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) y el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC), que han realizado importantes contribuciones para el mejoramiento de transporte en tránsito en los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito, vecinos a ellos, deben seguir acordando la debida prioridad a este grupo de países, en particular a las regiones que aún no se han beneficiado de tales programas. La UNCTAD debe también emprender nuevos estudios de casos específicos, a petición de los Estados interesados, sobre cuestiones relativas a organización del transporte en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y debe informar sobre ello a la próxima Reunión.

21. La comunidad internacional, con inclusión de los países donantes y las instituciones financieras y de desarrollo, debe fortalecer su apoyo a los proyectos y programas en materia de infraestructura y transporte en tránsito en los planos nacional, bilateral y subregional, en particular mediante el apoyo financiero y técnico adecuado a los puestos fronterizos únicos, así como mediante el mejoramiento de las actuales modalidades de financiación y la introducción de nuevos servicios, tales como la cofinanciación, los préstamos entre bancos y las garantías.

22. La Reunión recomendó que en el año 2003 se convoque una reunión ministerial internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y los países donantes, y representantes de las instituciones internacionales financieras y de desarrollo sobre la cooperación en el transporte en tránsito, a fin de hacer hincapié en la elaboración de sistemas de transporte en tránsito eficaces. Se pide a la secretaría de la UNCTAD que, en cooperación con el Banco Mundial, los bancos regionales de desarrollo y otras organizaciones internacionales y regionales pertinentes, realicen los preparativos sustantivos y de organización para la reunión. Se deben adoptar los preparativos necesarios en los planos subregional y regional, con la participación adecuada de todas las principales partes interesadas, incluido el sector privado. En este concepto, la Reunión acogió con beneplácito el generoso ofrecimiento formulado por el Gobierno de Kazajstán para ser huésped de la Reunión.

23. La Reunión tomó nota con profundo agradecimiento de la generosa contribución financiera formulada por el Gobierno del Japón para la organización de la actual Reunión. Esto había hecho posible la participación de expertos nacionales de países en desarrollo sin litoral y de especialistas, que contribuyeron de manera importante a la calidad de las deliberaciones y al resultado de la Reunión.

24. La Reunión tomó nota con agradecimiento de las aportaciones sustantivas y del apoyo prestado por la UNCTAD y el Banco Mundial.

II. EXAMEN DE LOS PROGRESOS REALIZADOS EN EL DESARROLLO
DE SISTEMAS DE TRÁNSITO EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO
SIN LITORAL Y DE TRÁNSITO
(Tema 3)

Declaraciones de apertura

25. El **Oficial encargado de la Oficina del Coordinador Especial para los Países en Desarrollo Menos Adelantados, sin Litoral e Insulares** declaró abierta la Reunión en nombre del Secretario General de la UNCTAD y dio la bienvenida a los expertos y representantes gubernamentales que participaban en la Reunión.

26. En su declaración de apertura, **Su Excelencia el Embajador Yukio Satoh (Japón), Presidente de la Quinta Reunión de expertos gubernamentales**, dijo que su país concedía una atención muy especial a los países en desarrollo sin litoral e insulares. En ese contexto, el Primer Ministro del Japón había ofrecido una recepción a dichos países durante la Cumbre del Milenio. El Presidente señaló que el mandato de la Reunión establecido en la resolución de la Asamblea General era examinar los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y convocar en 2003 una reunión ministerial sobre cuestiones relativas al transporte de tránsito. Expresó su determinación personal de lograr el éxito de la Reunión y manifestó la esperanza de que los miembros de las delegaciones le prestaran su apoyo con ese fin.

27. En su declaración, el **Oficial encargado de la Oficina del Coordinador Especial para los Países en Desarrollo Menos Adelantados, sin Litoral e Insulares** dio las gracias al Gobierno del Japón por el apoyo financiero prestado, que había permitido la participación de expertos de una serie de países en desarrollo sin litoral y de tránsito en la Quinta Reunión de expertos gubernamentales.

28. Los países en desarrollo sin litoral, que en su mayoría eran los países más pobres, tenían la tasa de crecimiento más lenta y dependían de un número limitado de productos básicos. No han podido aprovechar las nuevas oportunidades comerciales ofrecidas por la liberalización y la globalización. Hace falta desarrollar una infraestructura adecuada de transporte de tránsito y conseguir una cooperación intergubernamental eficaz para integrar a los países en desarrollo sin litoral en la economía mundial.

29. En su calidad de centro de coordinación del sistema de las Naciones Unidas para los países en desarrollo sin litoral, la UNCTAD amplió sus actividades encaminadas a vigilar y facilitar la aplicación del Marco Mundial para la Cooperación en Materia de Transporte en Tránsito entre los países sin litoral y de tránsito. Desde la creación de la Dependencia encargada de los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, la Oficina del Coordinador Especial desempeña un papel importante en conseguir un consenso internacional, promoviendo la divulgación, los acuerdos bilaterales y regionales y la adhesión a las convenciones internacionales. Dijo que los programas de la UNCTAD como el Sistema Aduanero Automatizado para el Acceso, el Control y la Gestión (SIDUNEA) y el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC) tenían por objeto mejorar la eficacia del transporte. La secretaría de la UNCTAD estaba dispuesta a prestar asistencia a los países en

desarrollo sin litoral y de tránsito en la aplicación de los resultados de la presente Reunión, incluidas las propuestas encaminadas a crear sistemas eficaces de transporte en tránsito en esos países.

30. El **Jefe de la Dependencia encargada de los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo** expresó optimismo respecto de un futuro más brillante en la cooperación en materia de transporte en tránsito, a la luz de los últimos e importantes cambios que se habían producido en la percepción, las políticas, los enfoques y las iniciativas, entre otras cosas. El aumento del comercio regional había hecho que la cuestión relativa al tránsito adquiriera importancia para muchos países ribereños. El mejoramiento de los sistemas de tránsito había dejado de ser dominio exclusivo de los gobiernos y se había convertido en una cuestión de importancia para una amplia gama de interesados del sector público y privado, a escala nacional, regional e internacional. La competencia entre todos los modos de transporte estaba fomentando servicios de transporte rentables y fortaleciendo los sistemas de tránsito. Las nuevas modalidades estaban transformando los acuerdos económicos existentes en instrumentos operacionales para el cambio y el desarrollo.

31. Muchos de los procesos mencionados anteriormente se encontraban aún en la etapa de formación y necesitaban del apoyo de la comunidad internacional. Las inversiones del sector privado en la infraestructura no sólo eran provechosas para el inversionista, sino para la economía en su conjunto. Pero las percepciones de los inversionistas respecto de los elevados riesgos que se corrían en muchos países en desarrollo sin litoral y países menos adelantados no alentaban las inversiones del sector privado, de ahí que fuera necesario combinar la participación de los sectores privado y público y aumentar la asistencia oficial para el desarrollo. El orador exhortó a los participantes en la Reunión a que ayudaran a promover el consenso sobre el establecimiento de mecanismos financieros innovadores y el mejoramiento de la capacidad de los que participaban en la formulación de políticas y las operaciones cotidianas relacionadas con la gestión de las inversiones.

32. El **representante del Banco Mundial** señaló que, si bien la liberalización del comercio estaba avanzando ininterrumpidamente, el costo del transporte se estaba convirtiendo en un factor crítico para la competitividad de los países menos adelantados. Con demasiada frecuencia los sistemas de tránsito de los países en desarrollo sin litoral carecían de una infraestructura adecuada, como resultado de una deficiente capacidad institucional y una financiación gubernamental insuficiente.

33. El orador se refirió a tres experiencias extraídas de los estudios y proyectos financiados por el Banco Mundial en el último decenio. En muchos casos, los problemas y las restricciones reglamentarias y en materia de procedimiento revestían una mayor importancia que las deficiencias infraestructurales. En la mayoría de los casos, se necesitaba una visión y un marco estratégicos a escala regional para garantizar que los corredores fueran efectivos y eficientes. La iniciativa para la región del Asia meridional y los protocolos sobre el transporte en la región del África meridional eran buenos ejemplos que debían seguirse. En todos los casos, la asociación entre el sector público y el sector privado desempeñaba un papel fundamental en el proceso de establecimiento de una infraestructura física y el mejoramiento de la reglamentación, los procedimientos y las políticas. Tanto los productores como los consumidores se beneficiaban con el mejoramiento de los sistemas de transporte, si bien los operadores y los usuarios del

transporte eran facilitadores de la actividad empresarial. Los corredores de transporte fomentaban la integración regional y contribuían a que los países en desarrollo tuvieran un acceso cada vez mayor a los mercados mundiales competitivos. El Banco seguiría apoyando la aplicación y profundización de iniciativas de integración regional y centrando la atención en las actividades necesarias para crear mercados integrados.

34. El **Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral** (República Democrática Popular Lao) señaló que, si bien el proceso de mundialización brindaba oportunidades y planteaba retos, los países en desarrollo sin litoral no estaban aún en condiciones de sacar pleno provecho del sistema comercial internacional debido a los elevados costos del transporte. Además, estaban encarando un riesgo cada vez mayor de marginación. Este proceso se veía agravado, además, por los gastos adicionales vinculados al desarrollo insuficiente de la infraestructura, las operaciones ineficientes de tránsito, las considerables demoras en los puertos y en los cruces de fronteras, el mantenimiento de rutas alternativas, el mantenimiento de niveles elevados de inventarios y los costos de almacenamiento.

35. Para encarar estos problemas, los países en desarrollo sin litoral necesitaban establecer una amplia cooperación con la comunidad internacional y recibir su asistencia, a fin de abordar los complejos marcos jurídicos del sistema comercial multilateral, sus efectos sobre el comportamiento del comercio exterior y la competitividad y su participación efectiva en las negociaciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC). La reunión ministerial internacional propuesta sobre cooperación en materia de transporte en tránsito ayudaría considerablemente a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a movilizar un mayor apoyo de la comunidad internacional.

36. El orador expresó la gratitud de los países sin litoral a la UNCTAD por la labor que venía realizando para promover la adopción de medidas concretas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de esos países. Sin embargo, se podría alcanzar mayor progreso en la esfera relativa a la reunión sistemática de datos sobre comercio exterior y los elevados costos del transporte vinculados a ese sector en los países sin litoral. Esos datos estadísticos eran necesarios para poder evaluar convenientemente los problemas y promover soluciones. El orador también acogió con agrado el apoyo ininterrumpido de la Oficina del Coordinador Especial y expresó su esperanza de que el informe de la UNCTAD sobre el funcionamiento de la Dependencia encargada de los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo se presentara a la Asamblea General en su próximo período de sesiones. El Grupo se proponía examinar detenidamente la situación de los recursos y el programa de trabajo de la Dependencia.

37. El **representante de México** señaló que su país apoyaba la propuesta de celebrar una reunión ministerial en 2003 sobre cuestiones relativas al transporte de tránsito. México estaba trabajando con países de América Central en el "Plan Puebla-Panamá" orientado a fortalecer la estructura física desde México a Panamá pasando por Centroamérica. México había ofrecido intercambiar sus experiencias con otros países en desarrollo utilizando la modalidad de la CTPD, en las esferas identificadas en un estudio de la UNCTAD relativo a la infraestructura física, así como a consideraciones financieras, institucionales y reglamentarias.

38. La **representante de la India** señaló que la secretaría de la UNCTAD había preparado documentos de antecedentes que resultaron útiles, pero se preguntó por qué la UNCTAD no había enviado cuestionarios a los gobiernos e instituciones pertinentes, como se había hecho en el pasado, para solicitar información relacionada con el progreso alcanzado en la cooperación en materia de transporte en tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y los países insulares en desarrollo. La cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito era fundamental para dar una respuesta eficaz a las cuestiones relativas al transporte en tránsito. La India había establecido vínculos estrechos e históricos tanto con Bhután como con Nepal y atribuía una alta prioridad al comercio y a las cuestiones relativas al tránsito en sus intercambios bilaterales, a la vez que procuraba proporcionar a esos países opciones multimodales de transporte en tránsito.

39. En virtud del acuerdo bilateral establecido en 1995 entre Bhután y la India, válido hasta 2005, Bhután realizaba libremente exportaciones e importaciones con un tercer país. Disponía de 12 puntos de entrada y salida, que incluían rutas terrestres, ferroviarias, fluviales y aéreas.

40. En enero de 1999, la India y Nepal firmaron un Tratado sobre tránsito, válido por siete años. El tratado ha mejorado y simplificado considerablemente para Nepal los trámites del tránsito de sus mercancías a través de la India. Para el comercio de Nepal con terceros países, el tratado establece 15 rutas de tránsito con Calcuta y Hadia como puertos de destino y de origen. Asimismo se le han brindado a Nepal facilidades para el comercio con terceros países en los puertos de Bombay y de Kandla. Como se indica en el informe de la secretaría de la UNCTAD, los costes de transporte en tránsito para Nepal se cifran tan sólo en un 4,9%, un tercio aproximadamente del promedio correspondiente a los países sin litoral, y casi la mitad del promedio asignado a los países en desarrollo. Esto es el resultado de la estrecha cooperación bilateral entre ambos países, gran motivo de satisfacción para la India.

41. La oradora exhortó a la comunidad internacional a dedicar recursos financieros adicionales y prestar asistencia técnica con miras al fomento de la capacidad en la esfera de la infraestructura física, así como a facilitar servicios mejorados y procesos armonizados entre los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito. En relación con la reunión ministerial que se había propuesto celebrar en 2003, sería necesario que los trabajos preparatorios se realizaran en consulta con los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y que se abordaran las limitaciones y los problemas de una manera integral para que la labor resultara fructífera.

42. El **representante de Mongolia** señaló que se habían alcanzado progresos desde la celebración de la última reunión. Entre los aspectos positivos, mencionó una mayor institucionalización del grupo de los países en desarrollo sin litoral. El orador destacó que se debería atribuir la debida prioridad a los países en desarrollo sin litoral cuando se fortaleciera la Dependencia encargada de los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo. Subrayó la necesidad de que los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito establecieran una cooperación más estrecha. Se debería prestar atención especial no tanto a las cuestiones que los dividían como a los aspectos que podrían producir beneficios mutuos. Era necesario que la UNCTAD incrementara las investigaciones y los análisis de las experiencias positivas y negativas de los países en desarrollo sin litoral en las esferas de la desreglamentación, la liberalización, la privatización y la competencia, como

nuevos instrumentos que conducían a una reducción de los costos y un mejoramiento de la eficiencia. El orador encomió a la UNCTAD por ayudar a los países de la región del Asia nororiental (Mongolia, China y Rusia) a reunirse para establecer un acuerdo marco sobre el tráfico en tránsito. Apoyó la decisión de celebrar una reunión ministerial sobre cuestiones relativas al transporte en tránsito en 2003 en Kazajstán.

43. El **representante del Brasil** señaló que había necesidad de propuestas concretas para la creación de instrumentos financieros innovadores a escala nacional, regional e internacional, tales como el apoyo financiero de instituciones que desempeñaban sus actividades en la región. En el Comunicado de Brasilia, de septiembre de 2000, emitido por la Reunión de Presidentes de países sudamericanos se destacó la importancia de fomentar un enfoque regional para elaborar planes encaminados al desarrollo de la infraestructura. La atención que se prestara a escala regional produciría relaciones sinérgicas en el desarrollo de la infraestructura física. En el Comunicado también se adoptó el concepto de centros de desarrollo regional, que favorecían el fomento de la infraestructura necesaria para el desarrollo económico y social sostenible, y el fomento de un enfoque integrado en las esferas de la energía, el transporte y las comunicaciones.

44. El **representante del Japón** dijo que, con el progreso sin precedentes de las tecnologías de la información, la mundialización ofrecía enormes oportunidades para un mayor comercio internacional propicio y a mucho menor costo. No obstante, sin una adecuada infraestructura de transporte y un entorno que posibilitara la fluidez del transporte en tránsito, el solo desarrollo de las tecnologías de la información no produciría los resultados esperados por los países en desarrollo sin litoral.

45. Era preciso abordar un doble problema, a saber, el desarrollo de la tan necesaria infraestructura y la creación de un medio propicio para un transporte en tránsito más fluido. Para resolver el primer problema eran sumamente importantes el compromiso y el sentido de pertenencia de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El Japón había contribuido a los esfuerzos de construcción nacional de los países sin litoral con donaciones y préstamos en condiciones muy favorables para la construcción de carreteras y puentes, así como para la modernización de puertos y aeropuertos. Con respecto al segundo problema, es decir la infraestructura blanda, a saber, los sistemas de gestión, de procedimiento, regulatorios e institucionales relativos al tránsito necesarios para la utilización eficaz de los bienes, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito debían crear una alianza mutua aun más fuerte. Las subregiones y las regiones tenían mucho que aprender unas de otras, y el Japón podía contribuir a ese proceso de aprendizaje. El Japón apoyaba la idea de celebrar una reunión ministerial en 2003.

46. El **representante de Indonesia** dijo que la mayor competencia a escala mundial había acrecentado la marginación de muchos países sin litoral a pesar de la promesa de las tecnologías de la información y las comunicaciones y de los esfuerzos para limitar sus efectos negativos. El endeudamiento externo había agravado el problema. Se necesitaban nuevas medidas; entre ellas, donaciones financieras y créditos en condiciones muy favorables. Hacía falta también más cooperación regional y subregional, como en la ASEAN, para facilitar la circulación de bienes y personas.

47. El **representante de Kazajstán** dijo que en su región se estaban llevando a cabo muchas actividades para mejorar los problemas de tránsito. Entre ellas, el establecimiento de una base de datos sobre el tráfico, la redacción de un memorando de entendimiento sobre el transporte por carretera en la región, etc. Se pidió al PNUD que apoyara las actividades en curso. Se necesitaba una mayor coordinación entre los países en desarrollo sin litoral. Dijo también que su Gobierno estaba dispuesto a acoger como anfitrión a la reunión ministerial propuesta para 2003.

48. El **representante del Pakistán** dijo que el acceso a los mercados mundiales era un requisito previo necesario para el crecimiento y el desarrollo económicos. En consecuencia, era imperativo que a ningún país del mundo, sin litoral o costero, se le negara el acceso al mercado mundial. El presente grupo de expertos, en sus cuatro reuniones anteriores, también había determinado los problemas fundamentales que afrontaba este grupo de países, y ahora estaba buscando soluciones. Las medidas adoptadas por los organismos pertinentes del sistema de las Naciones Unidas y los asociados para el desarrollo habían progresado lentamente, y las dificultades con que tropezaban esos países seguían siendo enormes. Los recursos para construir la infraestructura necesaria podían suministrarse en forma de una mejor AOD, mayores inversiones, reducción de la carga de la deuda y, lo que era más importante, facilitando un acceso al mercado sin obstáculos para sus productos y servicios.

49. El Pakistán proporcionaba servicios de tránsito a sus vecinos sin litoral. Había firmado y ratificado el Acuerdo entre el Pakistán y el Afganistán sobre el comercio de tránsito en 1965, el Acuerdo de la OCE sobre el comercio de tránsito en 1995, el Acuerdo marco sobre el transporte en tránsito en 1998, y el Acuerdo cuadrilateral sobre el comercio de tránsito, con China, la República de Kirguistán y Kazajstán. También había puesto en marcha una serie de políticas y proyectos eficaces encaminados a desarrollar la infraestructura viaria y ferroviaria del Pakistán y mejorar las instalaciones portuarias. Esperaba que la reunión contribuyera a la consecución de los objetivos de los países interesados.

50. El **representante de la República Democrática Popular Lao** dijo que su país había concertado varios acuerdos con sus vecinos a fin de aliviar sus problemas de tránsito. Mencionó a este respecto los acuerdos bilaterales con China, Viet Nam, Myanmar y Tailandia así como un protocolo en curso con Camboya. Otras medidas eran los estudios de viabilidad y proyectos para crear una red que conectara los diversos corredores y los países de la región. Lamentablemente, si bien había muchos proyectos, no se disponía de medios financieros suficientes para llevarlos a cabo.

51. El **representante del Perú** dijo que para su país, un país de tránsito para el comercio boliviano, era necesario que se establecieran instrumentos financieros en los planos nacional, regional e internacional: mediante programas especiales e innovadores, las instituciones financieras internacionales podían contribuir al desarrollo, el mejoramiento y el mantenimiento de la necesaria infraestructura física. En la región andina, la Corporación Andina de Fomento estaba desempeñando su función. El Perú entendía que la comunidad internacional, y en particular las instituciones financieras, tenían la responsabilidad fundamental de ayudar a los países con desventajas físicas, como los países en desarrollo sin litoral, en sus esfuerzos de integración. A juicio del Perú, era muy importante que en futuras reuniones se adoptara una

declaración política, y las Naciones Unidas podían ser el foro donde se elaboraran mecanismos de apoyo para la integración e indemnización de los países en desarrollo sin litoral.

52. El **representante de Bolivia** dijo que la prioridad en su región era integrar el MERCOSUR y el Grupo Andino. Las medidas adoptadas en los últimos años para modernizar la economía incluían la privatización de los ferrocarriles, los oleoductos y las carreteras. Sin embargo, pese a los muchos esfuerzos, quedaban muchos problemas. Por ejemplo, la creación de corredores parecía haber alentado más las importaciones que las exportaciones. Los simples conocimientos técnicos no parecían ser una solución suficiente para resolver los problemas de tránsito. Siempre se necesitaría más cooperación. Por ende, Bolivia apoyaba la reunión ministerial propuesta.

53. El **representante de China** dijo que su país siempre se había preocupado por los problemas de los países en desarrollo sin litoral. Por ello, había cooperado con sus vecinos sin litoral, para mejorar los sistemas de tránsito de sus bienes, en particular mediante la concertación de acuerdos bilaterales con la República Democrática Popular Lao, Kazajstán, Mongolia y la Federación de Rusia. Encomió a la UNCTAD por la asistencia prestada en la negociación de un proyecto de acuerdo marco sobre el transporte en tránsito entre China, Mongolia y la Federación de Rusia. Su Gobierno no se oponía a la convocatoria de una reunión ministerial en 2003. A ese respecto, pidió una mejor coordinación, ya que se celebrarían muchas reuniones ministeriales.

54. El **representante de Nigeria** dijo que su país era consciente de sus enormes responsabilidades para con sus vecinos sin litoral, a saber, el Chad y el Níger. Nigeria se había adherido a algunos convenios y protocolos internacionales y subregionales sobre la facilitación del transporte en tránsito: la Convención sobre el Comercio de Tránsito de los Estados sin Litoral (Nueva York, 1965), el Convenio de la OMI para facilitar el tráfico marítimo internacional, el Convenio internacional para la simplificación de las formalidades aduaneras y el Convenio sobre el tránsito por carretera entre Estados. Nigeria también había puesto en práctica diversas resoluciones aprobadas en el simposio organizado recientemente por la Organización Marítima para África Occidental y Central (OMAOC) y la Unión Europea. Por último, se estaban planeando o ejecutando varios nuevos proyectos: estaciones de fletamento, enlaces ferroviarios, carreteras, etc.

55. El **representante de Burkina Faso** dijo que los documentos de antecedentes preparados por la UNCTAD eran muy útiles, pero lamentaba la ausencia de documentos sobre el África occidental. Su país se veía muy afectado por su condición de país sin litoral. La Unión Monetaria del África Occidental (UMAO) y la Comunidad Económica de los Estados del África Occidental (CEDEAO) estaban colaborando para mejorar sus sistemas de transporte. Su delegación apoyaba la reunión ministerial propuesta.

56. El **representante de Viet Nam** dijo que los documentos de antecedentes eran de buena calidad y útiles para las deliberaciones de la reunión. Su país había mejorado el corredor este-oeste de su región. No obstante, los escasos recursos financieros y otras limitaciones le impedían hacer más.

57. El **representante del Irán** dijo que había en su vecindad siete países sin litoral. Se habían hecho pocas mejoras en la infraestructura física. La solución tal vez consistiera en un enfoque sectorial. Pidió coordinación entre los donantes, las instituciones financieras y los organismos de

desarrollo. Podría crearse una carretera que uniera Europa con Shanghai. Las redes de telecomunicaciones debían fortalecerse para dar más acceso a la información.

58. El **representante de la República Árabe de Egipto** declaró que la reunión de expertos de los países en desarrollo sin litoral y sus asociados era especialmente importante para los países en desarrollo signatarios de acuerdos comerciales internacionales. Una infraestructura de transportes eficiente hacía posible acceder, a un costo razonable, a los mercados y servicios internacionales. Si bien Egipto gozaba de acceso al mar por el Mediterráneo, el canal de Suez y el mar Rojo, se veía aún confrontado a la tarea de fortalecer sus vínculos terrestres y de otra índole con sus vecinos, lo que entrañaba proyectos costosos. Por ejemplo, Egipto desearía participar en la construcción de una red de ferrocarriles que lo vinculara con Europa pasando por sus vecinos occidentales: Túnez, Libia, Marruecos y hasta España por Gibraltar. El ferrocarril podría continuar hacia el sur por el Sudán. Sería bien recibido todo el apoyo técnico y financiero que se prestara a estos proyectos.

59. Hizo especial mención de proyectos tales como la línea férrea Estern Railway actualmente en construcción y que va a enlazar África con Asia por el canal de Suez por un costo total de 300 millones de dólares, y la carretera internacional que cruza Egipto de este a oeste a lo largo del litoral mediterráneo. Estos proyectos constituirán un corredor importante para viajeros y mercancías a través de Egipto y ayudarán a los países colindantes a reducir a un mínimo sus costos de transporte. Además, hay ahora en marcha muchos proyectos marítimos para fomentar la afluencia del transporte en tránsito a los nuevos puertos situados al noroeste del golfo de Suez y en la banda oriental del canal de Suez. La principal finalidad de estos puertos es facilitar e intensificar el comercio en tránsito por la región mediterránea.

60. El **representante de Côte d'Ivoire** dijo que su país se congratulaba de haber sido invitado por la UNCTAD a participar en la reunión. Mencionó un importante proyecto que podría enlazar por carretera el puerto de San Pedro en Côte d'Ivoire (180 km) con la rica región del sudoeste de Malí.

61. El **representante de Burundi** afirmó que su país tiene tres vías de acceso al mar: el Corredor Septentrional hacia Mombasa con un costo de 235 dólares de los EE.UU. por tonelada métrica, el Corredor Central hacia Dar-es-Salaam, con un costo de 85 dólares por tonelada y el Corredor Meridional hacia Mpulungu en el lago Tanganyika en Zambia, con un costo de 135 dólares por tonelada. Invitó a los donantes a que ayudasen a construir el ferrocarril de los Grandes Lagos que enlazara Kasama con Mpulungu en Zambia, Bujumbura con Cyangugu en Rwanda, con Kasese y Kampala en Uganda y luego con Mombasa (Kenya); rehabilitar el puerto de Mpulungu, prolongar el oleoducto Mombasa-Eldoret en Kenya hasta Kampala, Kigali y Bujumbura; aumentar el número de vagones de ferrocarril y renovarlos en la línea Dar-es-Salaam-Kigoma en Tanzania. El orador apoyó el llamamiento para que se excluyeran las sanciones económicas contra los países sin litoral.

62. El **representante de Nepal** declaró que los países sin litoral se enfrentaban con problemas de desarrollo y de tránsito y transporte de colosales dimensiones. La Declaración del Milenio había reconocido con justicia esos problemas y la necesidad de prestar una atención especial a los países sin litoral. Instó a los donantes bilaterales y multilaterales a que aumentasen la asistencia financiera y técnica a este grupo de países para satisfacer sus especiales necesidades.

La Quinta Reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y representantes de países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo tenía que centrarse en estos obstáculos críticos, a que hacían frente estos países en situación desventajosa. Nepal reconocía el concepto general subrayado en el "Examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito en la subregión de la India, Nepal y Bhután", y apoyaba la convocatoria en 2003 de la reunión ministerial sobre países en desarrollo sin litoral.

63. El **representante de Benin** dijo que su país concedía ciertas facilidades a los países sin litoral que utilizaban el puerto de Cotonú, tales como atracaderos y fondeaderos, la exención del pago de ciertas tasas portuarias y la introducción de un sistema de salvoconductos. Benin agradecería cualquier ayuda de la comunidad internacional y de los donantes para la ampliación del puerto de Cotonú y la modernización de las principales carreteras al servicio de los países de tránsito.

64. El **representante de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo** dijo que la región de la SADC tenía una infraestructura básica de transportes para satisfacer sus necesidades fundamentales. No obstante, el costo del transporte seguía siendo relativamente elevado debido a las grandes distancias a que se hallaban las zonas de producción y el estado defectuoso de los diferentes modos de transporte, junto con retrasos en los puestos fronterizos, los altos costos de los seguros y unos procedimientos de documentación no coordinados. Los Estados miembros de la SADC habían adoptado algunas medidas positivas para resolver o eliminar ineficiencias en las operaciones y para reducir los costos del transporte mediante una serie de reformas, entre otras medidas, la privatización, la armonización de normas y procedimientos y la simplificación de los trámites y la documentación. Los impedimentos en los sistemas de transporte en tránsito habían sido, pues, identificados y se invitaba a los asociados cooperantes a que aportaran las inversiones necesarias para mejorar los sistemas.

65. El **representante de la Organización de Cooperación Económica (OCE)** dijo que en su región existían considerables posibilidades de desarrollo de complementariedades en la esfera del comercio. La armonización de las estrategias regionales para el desarrollo, la reducción de los obstáculos al comercio y el desarrollo de una reglamentación común aspiraban a integrar la región con los mercados mundiales. La coordinación de las actuales redes de transportes y comunicaciones con los corredores mundiales pondría fin al aislamiento de los siete miembros sin litoral de la organización, a saber, el Afganistán, Azerbaiyán, Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán. El reto de construir la infraestructura necesaria estaba más allá de la capacidad de la región, por lo que reclamaba el apoyo urgente de la comunidad internacional.

66. El **representante del Mercado Común para el África Oriental y Meridional (COMESA)** declaró que los 20 Estados miembros de COMESA tenían un importante programa de integración, incluidas una zona de libre comercio iniciada el 31 de octubre de 2000, una unión aduanera con un arancel exterior común para 2004 y una unión monetaria en 2025. COMESA promovía los siguientes proyectos y necesitaba a ese efecto el apoyo de la comunidad internacional: ferrocarril de los Grandes Lagos que abarcase Zambia, la República Democrática del Congo, Burundi, Rwanda, Tanzania y Uganda; el proyecto de Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (ACIS) que abarcaba Burundi, Rwanda, Uganda, Kenya, Tanzania, la República Democrática del Congo, el Sudán, Etiopía, Eritrea y Djibouti.

67. El **representante de la Organización Marítima para África Occidental y Central (OMAOC)** dijo que se había estimado que el costo del tránsito por tierra como porcentaje del coste del transporte por mar respecto de los embarques desde Europa noroccidental a través de algunos puertos de tránsito en la subregión del África occidental y central oscilaba entre el 71 y el 171%. Este era uno de los principales factores que inhibían la integración económica regional y socavaban gravemente la competitividad comercial exterior de los países sin litoral. La OMAOC consideraba que esta cuestión tenía consecuencias relevantes para sus metas a medio y largo plazo de establecer sistemas de transporte multimodal eficientes, estimular las inversiones del sector privado en la prestación de un servicio de cabotaje y, en general, garantizar que la subregión dispusiera de un servicio de transporte marítimo eficiente en relación con su costo. Todos los países sin litoral y de tránsito del África occidental y central eran miembros de la OMAOC y el movimiento de la gran mayoría de su comercio de tránsito comprendía segmentos marítimos. La OMAOC organizó en febrero de 2001 un simposio de tres días de duración que examinó la labor ya realizada y en curso sobre problemas del transporte en tránsito y aprobó un programa de acción respecto de las tareas pendientes.

III. MEDIDAS ADOPTADAS POR LA REUNIÓN DE EXPERTOS GUBERNAMENTALES Y DECLARACIONES FINALES

68. En su sesión plenaria (de clausura), celebrada el 3 de agosto de 2001, la Reunión de expertos gubernamentales aprobó sus conclusiones y recomendaciones convenidas (TD/B/LDC/AC.1/L.7), que se reproducen en el precedente capítulo I.

Declaraciones finales

69. El **Presidente del Grupo de Países en Desarrollo Sin Litoral (República Democrática Popular Lao)** felicitó a los participantes y organizadores por el éxito de la reunión de expertos. Asimismo manifestó su gratitud a las delegaciones por su apoyo y flexibilidad durante la negociación de las conclusiones y recomendaciones convenidas. En particular recalcó la importancia de las recomendaciones en torno a la reunión ministerial de países donantes y países en desarrollo sin litoral y de tránsito, que se va a celebrar en 2003. Dio las gracias al pueblo y al Gobierno de Kazajstán por su generoso ofrecimiento de dar acogida a la Conferencia. Asimismo expresó la esperanza de que todos los interesados participen activamente en los preparativos de la Conferencia y en el propio desarrollo de ésta en 2003.

70. El **representante de Bangladesh** dio las gracias al Gobierno del Japón por la ayuda presentada a esta reunión. En la parte correspondiente del Programa de Acción de Bruselas en favor de los Países Menos Adelantados para el Decenio 2000-2010, también se tuvieron en cuenta las dificultades y los problemas geográficos concretos de los países menos adelantados insulares y sin litoral. Pidió a los participantes en el desarrollo que coadyuven a mejorar la infraestructura física que es indispensable para la eficiencia de las operaciones de tránsito.

71. Bangladesh está dispuesto a apoyar plenamente y cooperar con sus vecinos sin litoral. La creación de un sistema integral de transporte en la región es un aspecto de su política de ulterior consolidación y fortalecimiento de vínculos con sus vecinos y entre los países de la región del Asia meridional. En el seno de la Asociación del Asia Meridional para la

Cooperación Regional (ASAMCOR), el transporte y las comunicaciones están considerados como uno de los sectores prometedores y viables de cooperación para el fomento y el crecimiento del comercio en la región.

72. Bangladesh apoya enérgicamente la propuesta de convocar una reunión ministerial en 2003 sobre las cuestiones del transporte en tránsito.

73. El **representante de Camboya** se congratuló de unirse al consenso y su Gobierno recalcó la importancia de la reunión ministerial de 2003.

74. El **representante de los Estados Unidos de América** manifestó que su país espera que la recomendación de convocar una reunión ministerial en 2003 se lleve a cabo dentro de los recursos presupuestarios existentes.

IV. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

A. Apertura de la Reunión

75. El representante del Secretario General de la UNCTAD y oficial encargado de la Oficina del Coordinador Especial para los Países en Desarrollo Menos Adelantados, Sin Litoral e Insulares declaró abierta la Reunión el 30 de julio de 2001.

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

76. En la primera sesión, celebrada el 30 de julio de 2001, quedaron elegidos los siguientes miembros de la Mesa:

Presidente: Excmo. Sr. Yukio Satoh (Japón)

Vicepresidentes: Excmo. Sr. Alounkeo Kittikhoun (República Democrática Popular Lao)

Excmo. Sr. Mwelwa C. Musambachime (Zambia)

Sr. Enio Cordeiro (Brasil)

Relator: Sr. Munesu Munodawafa (Zimbabwe)

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

77. En la sesión plenaria de apertura, la Reunión aprobó el programa provisional, como sigue:

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

3. Examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, incluido el examen, de conformidad con la resolución 54/199, de la propuesta formulada en la cuarta Reunión, en 1999, de convocar en 2003 una reunión ministerial sobre cuestiones relativas al transporte de tránsito a fin de asignar la importancia que corresponde a los problemas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.
4. Otros asuntos.
5. Aprobación del informe de la Reunión.

D. Aprobación del informe de la Reunión
(Tema 5 del programa)

78. En la sesión plenaria de clausura, celebrada el 3 de agosto de 2001, la Reunión aprobó su proyecto de informe (TD/B/LDC/AC.1/L.6) y autorizó al Relator a que completara el informe a la luz de las actuaciones de su sesión plenaria de clausura.

Anexo I

ASISTENCIA*

1. Asistieron a la reunión los siguientes representantes:

Estados miembros

Alemania	Irán (República Islámica del)
Austria	Italia
Azerbaiyán	Japón
Bangladesh	Kazajstán
Benin	Lesotho
Bhután	Luxemburgo
Bolivia	Malawi
Brasil	Malí
Brunei Darussalam	Malta
Bulgaria	Mauritania
Burkina Faso	México
Burundi	Mongolia
Camboya	Nepal
Camerún	Níger
Chile	Nigeria
China	Pakistán
Côte d'Ivoire	Paraguay
Dinamarca	Perú
Egipto	República Centroafricana
Estados Unidos de América	República Democrática del Congo
Etiopía	República Democrática Popular Lao
Federación de Rusia	República Dominicana
Filipinas	República Unida de Tanzania
Finlandia	Sierra Leona
Francia	Singapur
Gambia	Tailandia
Georgia	Turquía
Ghana	Uganda
Haití	Viet Nam
India	Zambia
Indonesia	Zimbabwe

* La lista de participantes figura en el documento TD/B/LDC/AC.1/INF.5.

Naciones Unidas

Comisión Económica para África (CEPA)

Organismos especializados y organizaciones conexas

Banco Mundial (BM)

Organizaciones intergubernamentales

Comunidad Europea (CE)

Unión de las Juntas de Armadores Africanos (UASC)

Organizaciones subregionales

Mercado Común para el África Oriental y Meridional

Comunidad Económica de los Estados del África Occidental

Organización de Cooperación Económica

Organización Marítima para el África Oriental y Central

Organismo de Coordinación de los Transportes en Tránsito por el Corredor Septentrional

Comisión de Transporte y Comunicaciones del África Meridional

Consultores

Sr. Martin Glassner, Asociación de Derecho Internacional

Sr. Severin M. A. Kaombwe, INFRA AFRICA

Sr. Jack Stone

Anexo II

LISTA DE DOCUMENTOS

Documentos principales

- TD/B/LDC/AC.1/16 Programa provisional y anotaciones
- TD/B/LDC/AC.1/17 Sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito: últimas novedades y propuestas de futuras medidas: informe de la secretaría de la UNCTAD

Documentos de base

- UNCTAD/LDC/110 Review of Progress in the Developments of Transit Transport Systems in South-East Asia - Report prepared by Mr. Philippe Cabanius and Mr. Kammoune Bouaphanh
- UNCTAD/LDC/112 Infrastructure Development in **Land-locked** and Transit Developing Countries: Foreign Aid, Private Investment and the Transport Cost Burden of **Land-locked** Developing Countries - Report prepared by Mr. Jack I. Stone, UNCTAD consultant
- UNCTAD/LDC/113 Review of Recent Progress in the Development of Transit Transport Systems in Latin America - Report prepared by Mr. René Peña Castellón, UNCTAD consultant
- UNCTAD/LDC/114 Review of Progress in the Development of Transit Transport Systems in the India, Nepal and Bhutan Subregion - Report prepared by Chakra Infrastructure Consultants Pvt Ltd UNCTAD consultant
- UNCTAD/LDC/115 Review of Progress in the Development of Transit Transport Systems in Eastern and Southern Africa
- A/55/320 La situación en materia de tránsito en los Estados sin litoral del Asia central y en los países que le son vecinos
- UNCTAD/LDC/Misc.51 Report of the first Negotiating Meeting to consider the Draft Transit Traffic Framework Agreement between the People's Republic of China, Mongolia and Russia
- UNCTAD/LDC/Misc.53 Informe de la primera reunión de consultas sobre los sistemas de transporte de tránsito de la República Democrática Popular Lao
- UNCTAD/LDC/Misc.61 Informe de la segunda reunión de negociación cerca del proyecto de acuerdo marco sobre el tráfico de tránsito entre la República Popular de China, Mongolia y la Federación de Rusia
