



# Asamblea General

Sexagésimo tercer período de sesiones

**17<sup>a</sup>** sesión plenaria

Martes 2 de octubre de 2008, a las 10.00 horas  
Nueva York

*Documentos Oficiales*

*Presidente:* Sr. d'Escoto Brockmann. . . . . (Nicaragua)

*Se abre la sesión a las 10.15 horas.*

## **Reunión plenaria de alto nivel dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty**

### **Tema 52 del programa**

#### **Grupos de países en situaciones especiales**

- b) Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral: resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Internacionales Financieras y de Desarrollo sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito**

**Informe del Secretario General (A/63/165)**

**Proyecto de resolución (A/63/L.3\*)**

**El Presidente:** La Asamblea General, de conformidad con la resolución 62/204, de 19 de diciembre de 2007, iniciará ahora la reunión de alto nivel de dos días de duración sobre el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty.

Como recordarán los miembros, la Asamblea General, en su resolución 62/204, pidió a su Presidente que durante el sexagésimo segundo período de sesiones de la Asamblea convocara a consultas para facilitar la preparación de un documento final del examen de

mitad de período y ultimar aspectos organizativos. A este respecto, en una carta de fecha 29 de septiembre de 2008, informé a los miembros de quiénes iban a ser los oradores en esta sesión plenaria de apertura.

Como también recordarán los miembros, la reunión de dos días de duración consistirá en sesiones plenarias y una mesa redonda.

*(continúa en inglés)*

Me complace sobremanera dar la bienvenida a todos a esta reunión plenaria de alto nivel sobre el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. Durante los próximos dos días centraremos nuestra atención en la ingente labor que se está realizando para asegurar que los países en desarrollo sin litoral tengan sistemas de transporte de tránsito que faciliten su acceso al comercio internacional pese a su aislamiento físico.

A principios de esta semana la Asamblea General concluyó su debate general. Me dio mucha satisfacción que dedicáramos nuestro tiempo y esfuerzo a dos reuniones de alto nivel sobre las necesidades especiales de África y los objetivos de desarrollo del Milenio. Ambas reuniones revistieron particular interés para los países sin litoral. Cabe destacar que nueve de los 14 países en los que el año pasado se registraron los índices de desarrollo humano más bajos son países sin litoral.

Los dirigentes mundiales coincidieron en que la crisis de los mercados financieros del mundo no debe

La presente acta contiene la versión literal de los discursos pronunciados en español y de la interpretación de los demás discursos. Las correcciones deben referirse solamente a los discursos originales y se enviarán firmadas por un miembro de la delegación interesada e incorporadas en un ejemplar del acta, al Jefe del Servicio de Actas Literales, oficina C-154A. Dichas correcciones se publicarán después de finalizar el período de sesiones en un documento separado.



poner en peligro los compromisos de financiación que se hicieron con respecto a África y los objetivos de desarrollo del Milenio. Los representantes de los países en desarrollo sin litoral saben mejor que nadie cuán vulnerables son sus economías a los mercados erráticos y al aumento de los costos del transporte. Prometo hacer todo lo que pueda en mi condición de Presidente de la Asamblea General para garantizar el apoyo permanente de la comunidad internacional a los países sin litoral.

Vivimos en tiempos convulsos, y miles de millones de personas miran hacia las Naciones Unidas con la esperanza de que se cumplan las promesas de seguridad y bienestar que nos han confiado a nosotros.

Al examinar los logros alcanzados desde la Conferencia de Almaty, celebrada en 2003, me alienta observar el papel fundamental y eficaz que desempeñan las Naciones Unidas para la aplicación del Programa de Acción de Almaty.

Las Naciones Unidas se dedican a facilitar las negociaciones y contribuir a la ejecución de los complejos proyectos de desarrollo. El éxito del Programa sólo podrá fortalecer a las Naciones Unidas en momentos en que tratan de aumentar su participación en la elaboración de políticas económicas internacionales.

La Conferencia de Almaty, celebrada en 2003, tuvo el objetivo de forjar alianzas mundiales para atender a las necesidades especiales de los países interesados tratando de poner fin a su continua marginación de la economía mundial de manera centrada, pero integral.

En el consiguiente Programa de Acción de Almaty se esboza claramente un conjunto de prioridades para la adopción de medidas en relación con cuestiones de normativas de tránsito, el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura, el comercio internacional y la facilitación del comercio, así como medidas internacionales de apoyo.

Se han registrado progresos considerables desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty hace cinco años. Gracias a la labor de cooperación, las naciones donantes, varias organizaciones internacionales, regionales y subregionales e instituciones financieras han incrementado su asistencia y apoyo especial a los países sin litoral y a los países en desarrollo y de tránsito.

La decisión de la Asamblea General de convocar la presente reunión dedicada al examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty refleja de por sí el compromiso de la comunidad internacional de ejecutar plena y efectivamente el Programa.

Sin embargo, hay que hacer mucho más para alcanzar el objetivo principal del Programa de establecer sistemas eficientes de transporte de tránsito en todas las regiones sin litoral del mundo.

La realidad geográfica, junto con las graves deficiencias de la infraestructura, al igual que los onerosos procedimientos de cruce de fronteras, siguen siendo impedimentos importantes para el comercio exterior de los países en desarrollo sin litoral.

El fomento de las exportaciones de los países sin litoral se ve seriamente restringido por el alza de los precios del transporte de tránsito. Éstos limitan la gama de posibles exportaciones y de mercados en que los productos pueden intercambiarse de manera competitiva y lucrativa.

En la actualidad, los elevados costos de las transacciones comerciales siguen siendo el mayor obstáculo para el acceso equitativo y competitivo de los países sin litoral a los mercados mundiales.

Este examen de mitad de período es un ejercicio sumamente importante para evaluar los adelantos logrados hasta ahora y determinar lo que se podría mejorar. Será una guía para la segunda mitad del período de aplicación del Programa de Acción de Almaty, a fin de poder ayudar más eficazmente a los países en desarrollo sin litoral a lograr una integración efectiva en el sistema de comercio internacional.

Sabemos que, hasta la fecha, el éxito se ha debido a la diversidad de asociados. Ellos han permitido que se instauren sistemas de transporte de tránsito más eficaces que han beneficiado a los países en desarrollo sin litoral y a sus vecinos de tránsito en todas las regiones del mundo.

La generosidad y el apoyo de los Estados Miembros ha sido y será fundamental para mantener los progresos alcanzados y acelerar el avance en los años venideros. En ese sentido, quiero expresar un especial agradecimiento al Sr. Yukio Takasu, del Japón, por la manera excelente en que ha facilitado el proceso de negociación del documento final, que se espera aprueben mañana los Estados Miembros.

Debemos todos reafirmar en el transcurso de la presente sesión la importancia crucial de estas alianzas, siendo la principal de ellas el sistema de las Naciones Unidas.

*(continúa en español)*

Tiene ahora la palabra el Secretario General.

**El Secretario General** *(habla en inglés)*: La semana pasada convoqué a una reunión de alto nivel sobre los objetivos de desarrollo del Milenio. Aprovechamos la ocasión para analizar cuáles habían sido los progresos en cuanto a los objetivos. He dado la voz de alarma de que se termina el plazo para cumplir los compromisos que se han asumido con el mundo en desarrollo.

La respuesta ha sido unánime. Los gobiernos, las fundaciones, los grupos de la sociedad civil y los empresarios se han unido. Logramos forjar nuevas alianzas y preparar nuevos planes de acción para avanzar con mayor rapidez. Generamos promesas sin precedentes de asistencia para los pobres del mundo. Todavía no se conocen las cifras definitivas, pero el total puede ascender incluso a unos 16.000 millones de dólares. Ahora estoy más esperanzado de que los objetivos de desarrollo del Milenio se alcancen en 2015.

Hoy hacemos un llamado de alerta respecto del Programa de Acción de Almaty. Tengo la expectativa de obtener una respuesta similar que suscite esperanza.

Hay demasiados países en desarrollo sin litoral que distan de alcanzar los objetivos de desarrollo del Milenio. Según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, se trata de 10 de los 20 países con un nivel mínimo de desarrollo humano.

Es fundamental que los países en desarrollo sin litoral aumenten el volumen de sus exportaciones para lograr los objetivos de desarrollo del Milenio. En la actualidad, los 31 países en desarrollo sin litoral en el mundo captan menos del 1% del comercio mundial de mercancías.

El peor obstáculo para el incremento de esta proporción es el altísimo costo del transporte. En algunos países en desarrollo sin litoral los costos del transporte pueden superar el 70% del valor de la exportación. Esto se ha convertido en una barrera para el comercio aún mayor que los aranceles. Es evidente

que necesitamos poner un mayor empeño en la cooperación internacional.

Se han registrado algunos progresos alentadores en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. Muchos países están mejorando sus normativas de transporte de tránsito. Así se está facilitando a los países sin litoral el uso de los puertos y las carreteras de los países vecinos. La facilitación del comercio también ha reducido los costos de las empresas.

Es necesario esforzarse mucho más en la esfera del desarrollo de la infraestructura. Las carreteras y los ferrocarriles siguen siendo inadecuados. En muchos puertos se utilizan equipos obsoletos para el manejo de la carga. Tenemos que recabar un mayor apoyo internacional para poder mejorar la infraestructura.

En la Cumbre del Milenio celebrada en septiembre de 2000 se asumió el compromiso de atender a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral. En el Programa de Acción de Almaty se plasma ese compromiso en acciones concretas.

Las Naciones Unidas apoyan el Programa de Acción de Almaty a través de su colaboración con los países para que desarrollen redes integradas de transporte, modernicen las operaciones aduaneras, aumenten la capacidad para las negociaciones sobre comercio y desarrollen indicadores para evaluar los progresos. Estamos formando alianzas con instituciones financieras y con bancos regionales de desarrollo para realizar nuestras actividades.

Los logros hasta la fecha han sido alentadores. No obstante, necesitamos que todos los asociados cumplan plenamente sus compromisos para que haya un adelanto significativo. Aprovechemos el éxito de la reunión de alto nivel sobre los objetivos de desarrollo del Milenio como una inspiración para este examen.

**El Presidente:** La Asamblea escuchará ahora un discurso del Presidente de Mongolia, Excmo. Sr. Nambar Enkhbayar.

**El Presidente Enkhbayar** *(habla en inglés)*: Me complace hacer uso de la palabra en la sesión inaugural de la reunión de alto nivel de la Asamblea General dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty.

Encomio decididamente el liderazgo del Secretario General, Sr. Ban Ki-moon, en la promoción

de las actividades del sistema de las Naciones Unidas relativas a nuestros esfuerzos concertados para ejecutar el Programa. Mongolia también expresa su agradecimiento al Alto Representante, Sr. Jeque Sidi Diarra, y su Oficina por la coordinación coherente de todas las actividades preparatorias antes de esta reunión de alto nivel.

En los próximos dos días entablaremos un debate amplio para hacer balance de los progresos logrados hasta la fecha al avanzar en la ejecución del Programa de Acción de Almaty, a fin de intercambiar las lecciones aprendidas y definir las medidas futuras para acelerar su realización abordando las limitaciones que todavía persisten.

Es gratificante observar que en los últimos años los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, con el apoyo de sus asociados para el desarrollo, han logrado algunos progresos en las cinco esferas prioritarias del Programa. Han intensificado sus esfuerzos encaminados a la reforma de las políticas, principalmente la liberalización de los servicios de tránsito y transporte; la ampliación del acceso a las convenciones internacionales pertinentes; la creación de corredores regionales de transporte intermodal y la armonización de normas y estándares comunes.

La comunidad internacional ha llegado a reconocer mejor que los elevados costos del transporte de tránsito constituyen una barrera más importante que los aranceles que imponen los países más favorecidos a los países en desarrollo sin litoral. Como consecuencia de ello, es alentador que se reconozcan mucho más las necesidades especiales de esos países y que los asociados para el desarrollo estén más comprometidos con el desarrollo de la infraestructura del transporte y la facilitación del comercio, así como con la asistencia, el alivio de la deuda y el acceso a los mercados.

Las instituciones multilaterales y de desarrollo y las organizaciones regionales también tienden a prestar mayor atención y recursos a la creación de sistemas de tránsito eficaces. Todo ello es alentador y debe consolidarse más con miras a la aplicación plena y efectiva del Programa.

Los últimos años han sido favorables, hasta cierto punto, para el desarrollo económico general y el crecimiento de los países en desarrollo sin litoral como grupo. Según el informe del Secretario General (A/63/165), el producto nacional bruto de los países en desarrollo sin litoral creció prácticamente en un 8%

anual en el período 2003-2006. También se observó cierto aumento de la inversión extranjera directa durante el mismo período. Además, en 2006 más del 90% de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral pudieron acceder a los mercados de los países desarrollados libres de impuestos, lo que supuso un aumento significativo con respecto al 70% de 2003.

Pese a esos hechos positivos, los países en desarrollo sin litoral siguen enfrentándose a los desafíos considerables intrínsecamente vinculados a su desventaja geográfica. En el último decenio, el porcentaje de las exportaciones mundiales que nos corresponde fue inaceptablemente malo —muy inferior al 0,6%— y la mayoría de las exportaciones fueron de productos básicos.

En nuestro caso, los costos del transporte de tránsito a través de Rusia y China ascendieron a más del 8% de nuestro producto nacional bruto. Por consiguiente, con miras a promover un acuerdo subregional general para armonizar los reglamentos de tránsito y reducir los costos del transporte de tránsito, Mongolia ha entablado un Acuerdo Marco Tripartito sobre el Transporte de Tránsito con sus dos vecinos. El proyecto de acuerdo se acordó en principio, y ahora seguimos negociando los anexos.

Una vez concluido, el acuerdo ofrecerá un marco jurídico para sistemas eficaces de tránsito a Mongolia y a través de ella, al ofrecer libertad de tránsito por todos los medios de transporte y promover la simplificación, la armonización y la normalización de las aduanas, los procedimientos administrativos y la documentación.

La cooperación subregional y regional y la integración de los países en desarrollo sin litoral y de sus vecinos de tránsito son importantes para la solución efectiva de los problemas relativos al tránsito transfronterizo y al transporte de tránsito. En este contexto, nos complacen las iniciativas regionales encaminadas a promover el desarrollo de las redes de transporte de tránsito por ferrocarril y carretera, principalmente los Acuerdos relativos a la Red de Carreteras de Asia y la Red Ferroviaria Transasiática, de los que Mongolia ya es Estado parte.

La marginación constante de los países en desarrollo sin litoral del sistema de comercio internacional impide que puedan aprovechar plenamente el comercio como instrumento para el cumplimiento de los objetivos de desarrollo del Milenio. Es desalentador que en el Informe sobre

Desarrollo Humano (2007-2008) del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) se revelara que 10 de los 20 países que ocupaban los puestos más bajos del índice de desarrollo humano eran países en desarrollo sin litoral. Su situación está empeorando todavía más con las actuales crisis mundiales alimentaria, energética y financiera.

En este sentido, tenemos que aprovechar esta oportunidad para examinar la ejecución del programa destinado a investigar nuevos modos de responder urgentemente a esos desafíos de desarrollo mundiales, tanto los existentes como los emergentes.

Un aumento de la asistencia internacional para la diversificación de las exportaciones, el desarrollo de infraestructura, el fortalecimiento de las capacidades institucionales y un mejor acceso a los mercados son esenciales para los países en desarrollo sin litoral. Como los altos costos de las transacciones son la principal causa de la marginación de esos países del sistema de comercio internacional, en nuestra opinión, en las negociaciones en curso sobre el acceso a los mercados de los productos agrícolas y no agrícolas debe prestarse especial atención a los productos procedentes de los países en desarrollo sin litoral.

Además, las negociaciones para la facilitación del comercio, sobre todo la parte relativa al artículo V del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), brindan una oportunidad para establecer normas aplicables a nivel internacional, que son sumamente necesarias. En este sentido, reitero mi propuesta anterior, que expresamos en la reunión temática de Ulaanbaatar celebrada el año pasado, de estudiar la posibilidad de negociar un acuerdo independiente y multilateral sobre las cuestiones que abarca el artículo V del GATT relativo a la libertad de tránsito.

La reunión de Ulaanbaatar sobre el comercio y la facilitación del comercio y la reunión de Burkina Faso sobre el desarrollo de la infraestructura son una parte importante de los preparativos de fondo para el período previo a este examen de mitad de período. Deduzco que la Oficina del Alto Representante está preparando las publicaciones sobre el resultado de estas reuniones temáticas.

Con miras a lograr la mayor eficacia posible en nuestros esfuerzos coordinados encaminados a la promoción de los intereses de los países en desarrollo sin litoral, principalmente la aplicación plena y

efectiva del Programa de Acción de Almaty, propuse recientemente la creación de un grupo de estudios y ofrecí Ulaanbaatar para albergarlo. Me complace que esta iniciativa haya contado con el apoyo activo de nuestros compañeros del grupo.

También abrigamos la esperanza de que los órganos pertinentes del sistema de las Naciones Unidas y las instituciones financieras internacionales, junto con nuestros asociados para el desarrollo, se encarguen de que opere eficaz y efectivamente.

En cuanto a la ejecución del Programa de Acción de Almaty en nuestro país, Mongolia ha introducido varias medidas innovadoras para elaborar un marco político y para la promoción de la alianza entre el sector público y el sector privado. A instancias más, este año se aprobó la Estrategia Nacional de Desarrollo basada en los objetivos de desarrollo del Milenio, un modelo general de desarrollo a mediano y largo plazo. La Estrategia convierte el desarrollo humano y la modernización de la infraestructura en una prioridad clave para que Mongolia se convierta en un país de medianos ingresos antes de 2021.

Asimismo, un Comité Nacional de Facilitación del Comercio y del Transporte, que empezó a operar en 2005, tiene el mandato de actuar como coordinador nacional para la ejecución del Programa. Está compuesto por representantes del Gobierno, el sector privado, el sector académico y las organizaciones no gubernamentales para velar por una alianza de base amplia.

Además, con la participación activa de todas las partes interesadas, Mongolia ha elaborado un programa para el desarrollo del sector, llamado Tránsito Mongolia, que incorpora todas las prioridades del Programa y los objetivos específicos de Mongolia. Por consiguiente, creemos que la creación de un mecanismo institucional designado junto con el plan de acción pertinente sienta una base sólida para la ejecución efectiva del Programa. Además, el compromiso activo de los inversores, tanto extranjeros como nacionales, y la comunidad empresarial local ayudan a movilizar mejor los recursos necesarios, tanto financieros como humanos.

Por último, quisiera hacer hincapié en el papel crucial de la cooperación regional e interregional para velar por la ejecución efectiva del Programa. En este sentido, mi delegación suscribe plenamente las disposiciones conexas del proyecto de documento final

que se aprobará al término de nuestra reunión de examen.

Encomiamos los esfuerzos considerables que realizan los órganos de las Naciones Unidas, sobre todo los de la Oficina del Alto Representante, para coordinar actividades en todo el sistema encaminadas a la ejecución del Programa. También reconocemos el importante trabajo y el apoyo de nuestros asociados para el desarrollo, tanto bilaterales como multilaterales, como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), las Comisiones Regionales, el Banco Mundial y los bancos regionales de desarrollo.

Deseo a la Asamblea que el examen sea satisfactorio y dé resultados productivos.

**El Presidente:** Doy las gracias al Presidente de Mongolia por la declaración que acaba de formular.

Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Hamed Diane Semega, Ministro de Equipamiento y Transporte de Malí.

**Sr. Semega (Malí) (*habla en francés*):** En calidad de Ministro de Equipamiento y Transporte de Malí y jefe de la delegación maliense, deseo transmitir los saludos fraternales del Sr. Amadou Toumani Touré, Presidente de la República de Malí y Presidente del Grupo de Países en Desarrollo sin Litoral.

En nombre de los 31 países miembros de nuestro Grupo, permítaseme también saludar al Sr. Choummaly Sayasone, Presidente de la República Democrática Popular Lao, quien dirigió con gran denuedo y aptitud las actividades del Grupo desde su creación en 1994. Durante su mandato conseguimos resultados sin duda positivos; en este sentido, basta recordar el papel valioso y determinante que desempeñó en la aprobación del Programa de Acción de Almaty.

Quisiera igualmente dar las gracias al Presidente de Kazajstán, Sr. Nursultan A. Nazarbayev, cuyo país auspició la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Internacionales Financieras y de Desarrollo sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, una reunión histórica, cuyas recomendaciones quedaron recogidas en lo que desde entonces llamamos el Programa de Almaty.

El Grupo de Países en Desarrollo sin Litoral expresa su agradecimiento al Embajador Chowdhury, como Secretario General Adjunto saliente encargado de los países en desarrollo sin litoral, por su compromiso constante y su total dedicación al cumplimiento de la complicada misión que se le había encomendado, así como por la pertinencia de sus numerosas iniciativas.

Por último, quisiera transmitir mis cálidas felicitaciones a mi compatriota el Embajador Jeque Sidi Diarra por la noble misión que el Sr. Ban Ki-moon le confió.

El examen del Programa de Acción de Almaty que nos disponemos a realizar a mitad del período previsto tiene lugar cinco años después de que se aprobara en virtud de la resolución 58/201, de 23 de diciembre de 2003.

La problemática del desarrollo debe analizarse en el marco de la globalización de las economías. Los países en desarrollo sin litoral no son una excepción. Al contrario, la mayoría de ellos quedan excluidos del comercio internacional y los que participan en él están en gran medida a merced de las vicisitudes de la economía mundial.

Creo que vale la pena que hoy exponga brevemente las graves limitaciones que la geografía impone a nuestros países en su lucha por el desarrollo económico y social.

Daré algunas cifras, que servirán para exponer claramente la situación. Los 31 países en desarrollo sin litoral abarcan el 12,5% de la superficie del planeta, con 16,3 millones de kilómetros cuadrados, y tienen una población de 370 millones de habitantes, es decir el 5,5% de la población mundial, que se calcula que supera los 6.000 millones. En cambio, sólo generan el 2% del producto mundial bruto. Su característica fundamental es que están lejos del mar, lo que tiene por consecuencia directa unos costos de transporte excesivos. Así, Kazajstán es el país sin litoral más distante del mar, y el puerto más cercano al que puede acceder está a 3.750 kilómetros. Es cierto que existen disparidades entre los distintos países en desarrollo sin litoral, entre los cuales hay algunos que son productores y exportadores de petróleo.

La deuda externa de los países en desarrollo sin litoral es cada vez más insostenible. En cuanto al comercio exterior, su competitividad se ve gravemente afectada por todo lo que tiene que ver con el transporte

y el tránsito. Al tener pocos recursos para la exportación, lamentablemente su capacidad de oferta es limitada y poco diversificada, lo que en general va en detrimento de sus productos. Una de las consecuencias para los países en desarrollo es una deficiencia notoria de su infraestructura física, que a menudo es demasiado costosa para desarrollarse con cargo a sus presupuestos.

Una última cifra: en los países en desarrollo sin litoral los costos de transacción relacionados con el transporte ascienden a un promedio que oscila entre el 15% y el 25%, es decir, cerca del doble que en los países de tránsito y más del triple que en los países desarrollados.

Partiendo de esos hechos, cabe señalar que los desafíos que afrontamos jamás habían sido tan complejos como ahora, con las tres crisis que han estallado en cadena, en particular en los últimos dos años, incluida la crisis financiera internacional. Si ya de por sí han afectado gravemente a los países desarrollados y a otros países en desarrollo menos frágiles, es fácil imaginar hasta qué punto esas crisis hacen tambalear hasta las bases socioeconómicas y políticas de los países en desarrollo sin litoral.

Si la comunidad internacional no reacciona de manera más decidida y consecuente, los sacrificios que hemos hecho los países en desarrollo sin litoral, junto con nuestros asociados, habrán sido en vano. Los resultados positivos que ha conseguido esa categoría de países desde hace más de un decenio, sobre todo en materia de reestructuración y adaptación de sus economías a las exigencias de la globalización, se echarán a perder.

Hemos venido aquí, a la reunión de examen de mitad de período, a fin de explicar los grandes temores que tienen nuestros países para que la comunidad internacional se movilice. El empeoramiento de la situación en nuestros países incumbe a todos, principalmente a los países desarrollados, así como, en menor medida, a los países emergentes.

En su informe de 13 de agosto de 2007, el Secretario General señaló que:

“El examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty es una actividad importante encaminada a determinar, entre otras cosas, lo que se ha logrado, lo que pudo haberse hecho de mejor

manera y cómo la segunda mitad del período de aplicación puede utilizarse eficazmente para avanzar en la consecución del objetivo último de prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral.” (A/62/226, párr. 23)

Con la globalización que se afianza cada día más, los países deben ser cada vez más competitivos para sacar el mayor partido al sistema de comercio multilateral, a través de la Organización Mundial del Comercio (OMC). En las normas de la OMC se prevén instrumentos que permitan a los países en desarrollo prepararse mejor para la competencia mundial.

A título de ejemplo, quiero mencionar el trato especial y diferenciado que, más allá de la concesión de plazos de transición para llegar al nivel adecuado, permitirá la concesión de un plazo de aplicación de la asistencia técnica y de fortalecimiento de las capacidades de los países en desarrollo sin litoral.

En este sentido, en nombre del Grupo de Países en Desarrollo sin Litoral, queremos agradecer sinceramente al Banco Mundial y a la OMC que hayan apoyado a los países en la aplicación de una metodología de autoevaluación de la situación de cada país. El análisis de la situación de cada país permitirá notificar el tiempo necesario para la aplicación de sus obligaciones y sobre todo la asistencia técnica y el fortalecimiento de las capacidades necesarias.

También deseo dar las gracias a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) por la creación del grupo de negociaciones de los países en desarrollo sin litoral y por el fomento de sus capacidades para que los expertos nacionales se familiaricen con los mecanismos de negociaciones sobre comercio.

La sesión de hoy también me brinda la oportunidad de dar las gracias, por su apoyo constante, a todo el sistema de las Naciones Unidas, en particular al Secretario General, cuyo apoyo a través de diferentes intervenciones ha contribuido a fomentar la aplicación del Programa de Almaty.

También doy las gracias a la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, a la que el Secretario General, Sr. Ban Ki-moon, encomendó la organización de este examen y la coordinación de la labor preparatoria, y la felicito por la claridad y la eficacia de sus actividades.

Para concluir, quisiera citar un dicho africano: cuando dos elefantes luchan, es la hierba de la sabana la que sufre. En el contexto de la globalización, es cierto que el Programa de Acción de Almaty no es una varita mágica, pero, si se aplica de manera cabal y activa, los países en desarrollo sin litoral podrían evitar convertirse en la hierba aplastada del solar de la globalización, ya que les permitirá participar en la competencia económica mundial. Eso sería justo.

**El Presidente:** Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Pranab Mukherjee, Ministro de Relaciones Exteriores de la India.

**Sr. Mukherjee** (India) (*habla en inglés*): El Programa de Acción de Almaty ha permitido reconocer claramente las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral, en particular la necesidad de recibir un apoyo internacional sostenido para hacerles frente.

Es igualmente importante entender que, para que una solución sea eficaz, deben tenerse en cuenta las limitaciones y los desafíos que afrontan los países en desarrollo de tránsito que son vecinos de países en desarrollo sin litoral.

En cualquier caso, nuestro examen demuestra que el mal radica efectivamente en los pormenores de la aplicación.

A pesar de sus esfuerzos bienintencionados, los países en desarrollo sin litoral no han podido aprovechar al máximo el crecimiento mundial que se ha registrado desde Almaty y muchos de ellos siguen estando marginados del sistema de comercio internacional.

Todavía no se han modernizado los procedimientos de facilitación del comercio y de tránsito, principalmente debido a la falta de recursos y capacidades propios y de asistencia financiera y técnica.

Por lo tanto, no es coincidencia que, de los 31 países en desarrollo sin litoral, 16 sigan figurando entre los países menos adelantados. Las actuales crisis alimentaria y energética mundiales han agravado aún más sus problemas.

Por lo tanto, es indispensable que aprovechemos esta ocasión para evaluar verdaderamente las dificultades de aplicación del Programa de Acción de Almaty.

En varios informes de las Naciones Unidas y otros órganos se determina claramente que la falta de recursos es uno de los principales obstáculos para la aplicación del Programa de Acción de Almaty.

Los proyectos de infraestructura para el transporte de tránsito entrañan grandes inversiones y largos períodos de preparación, habitualmente con niveles bajos de beneficios y un riesgo comparativamente elevado.

Por supuesto, se hace difícil atraer las inversiones del sector privado, en particular en países en los que el propio sector privado no está muy desarrollado.

Por lo tanto, la asistencia oficial para el desarrollo es fundamental para la financiación a largo plazo. Sin embargo, lamentablemente, la asistencia oficial para el desarrollo destinada al sector del transporte ha disminuido en los países en desarrollo sin litoral.

Además, el desarrollo de la infraestructura debe complementarse con sistemas eficaces de almacenamiento y gestión logística y redes integradas de información y comunicación. También hace falta una integración fluida de la infraestructura de transporte de los países sin litoral con la infraestructura de transporte de tránsito de los países en desarrollo por los que se transita, así como con cualquier corredor especial de transporte de tránsito. El transporte intermodal también debe fomentarse. Para todo ello, hace falta una asistencia financiera y técnica importante, así como el fomento de la capacidad.

Los propios países en desarrollo de tránsito afrontan muchos problemas de desarrollo. Aun así, incurren en costos adicionales al proporcionar instalaciones para el transporte de tránsito a los países sin litoral, incluso cuando hay zonas de sus propios países que están tan alejadas del mar como las de los países sin litoral. Aunque los países en desarrollo de tránsito enfocan todo esto con un espíritu de cooperación y amistad, también ellos necesitan más apoyo internacional.

Hay otros tipos de asistencia previstos en el Programa de Acción de Almaty que también se han visto limitados. El alivio de la deuda no se ha traducido en recursos adicionales, ya que buena parte de la deuda ya estaba pendiente de pago. La transferencia de tecnología no se ha hecho efectiva. Debemos poner en marcha un mecanismo dinámico que promueva la



transferencia de tecnología en condiciones favorables y preferenciales.

Mejorar el comercio internacional de los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito es fundamental para su desarrollo. En este sentido, hace falta un entorno internacional propicio. Los países en desarrollo deben proporcionar un mayor acceso a los mercados para los productos de interés especial de los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito. El principio general de dispensar un trato especial y diferencial sigue siendo un imperativo categórico.

Las cuestiones relacionadas con el comercio y el tránsito están íntimamente relacionadas. El mejoramiento de la facilitación del comercio, la eficiencia del control aduanero y la simplificación de la documentación y los procedimientos del comercio internacional requieren asistencia técnica y financiera.

Además debemos tener presente que hay importantes variantes regionales en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, y no todas las soluciones valen para todos los casos. Las iniciativas bilaterales, cuando procede, también pueden resultar fundamentales.

El hincapié que se ha hecho en los desafíos que afrontan los países en desarrollo sin litoral ha puesto de manifiesto que hay regiones dentro de algunos países en desarrollo que tienen dificultades para acceder a los mercados mundiales debido a la geografía o a las fronteras políticas. Esta dificultad de acceso al mar y el carácter remoto de los mercados internacionales les plantea desafíos similares a los que afrontan los países en desarrollo sin litoral. Convendría reconocer la necesidad y pedir la cooperación para satisfacer los requisitos especiales de tránsito de las regiones sin litoral de un país.

Mantenemos excelentes lazos históricos con nuestros vecinos sin litoral y consideramos sumamente importante que se sigan fortaleciendo esos lazos, en particular a través de la cooperación en cuestiones relativas al transporte de tránsito. Además, hemos contribuido a los esfuerzos de desarrollo de otros países en desarrollo sin litoral y países en desarrollo de tránsito en el marco de la cooperación Sur-Sur.

Con los países sin litoral que tienen frontera con nosotros tenemos acuerdos especiales de cooperación

bilateral para facilitar el tránsito de sus mercancías a través de la India.

Las iniciativas regionales para mejorar la conectividad del tránsito y el comercio intrarregional son igualmente prioritarias para nosotros. También colaboramos con nuestros vecinos sin litoral en alianzas financieras para el desarrollo de la infraestructura y les brindamos apoyo técnico, económico y fomento de la capacidad.

Esperamos que este examen de mitad de período revitalice la aplicación del Programa de Almaty, en particular la disposición relativa al aumento de la asistencia de la comunidad internacional.

Antes de concluir, quiero dar las gracias al Sr. Jeque Sidi Diarra, Secretario General Adjunto y Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, así como a su equipo por la excelente labor que están llevando a cabo y por sus esfuerzos por hacer de esta reunión de examen un éxito.

**El Presidente:** Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Hans Winkler, Secretario de Estado de Asuntos Europeos e Internacionales de Austria.

**Sr. Winkler (Austria) (*habla en inglés*):** Ante todo, deseo agradecer sinceramente la oportunidad de dirigirme a la Asamblea en este debate sobre los países en desarrollo sin litoral, que considero no sólo oportuno sino también de importancia crucial.

A pesar de los progresos reales conseguidos en la aplicación de los objetivos de desarrollo del Milenio, sobre todo en materia de reducción de la pobreza, siguen siendo los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares los que se ven afectados más negativamente. Debemos dedicarles una atención primordial, tal como se señala en los informes pertinentes sobre la aplicación y de los objetivos de desarrollo del Milenio y los progresos al respecto.

En el año 2008 tuvieron lugar una serie de acontecimientos importantes en el ámbito de la cooperación para el desarrollo con participación a nivel político, incluso de numerosos Jefes de Estado y de Gobierno. Asistí personalmente al decimosegundo período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y al Foro de Alto Nivel sobre la Eficacia de la Ayuda, ambos celebrados

en Accra a principios de este año, lo que confirmó que el grupo de Estados a que nos referimos requiere, de hecho, nuestra atención especial.

Recuerdo asimismo las cumbres de la Asamblea General sobre África y sobre los objetivos de desarrollo del Milenio, celebradas hace algunos días, a las que asistieron el Presidente Federal de Austria y el Canciller Federal de Austria.

Además, estamos preparando la Conferencia Internacional de seguimiento de la financiación para el desarrollo encargada de examinar la aplicación del Consenso de Monterrey, que se celebrará en Doha desde finales de noviembre hasta principios de diciembre.

Todas estas reuniones de alto nivel serían inútiles si no desembocaran en la adopción de medidas concretas. Por tanto, ha llegado el momento de que aumentemos de manera sustancial nuestros esfuerzos comunes que tanto los países desarrollados como los países en desarrollo debemos realizar para que todos los países y pueblos del mundo puedan alcanzar los objetivos de desarrollo del Milenio.

Austria considera que el Programa de Acción de Almaty es un hito en el reconocimiento de las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral. Nuestro objetivo común debe ser integrarlos de manera eficaz en la economía mundial. Ello es una condición previa para poder erradicar la pobreza y alcanzar los objetivos de desarrollo del Milenio.

A mitad de camino en la aplicación del Programa de Acción de Almaty debemos evaluar dónde nos encontramos en nuestros esfuerzos por apoyar a los países en desarrollo sin litoral para que puedan superar sus limitaciones en materia de desarrollo.

Un total de 31 países en desarrollo sin litoral en todo el mundo siguen enfrentando graves limitaciones en sus esfuerzos por lograr los objetivos de combatir la pobreza y elevar el nivel de vida de su población. De acuerdo con el Índice de Desarrollo Humano 2007-2008, ocho de los 12 países con el Índice de Desarrollo Humano más bajo no tienen litoral, 10 países sin litoral están en la categoría de los que tienen un bajo índice de desarrollo humano, y ninguno de los países sin litoral no europeos pertenece a la categoría de países con un alto índice de desarrollo humano.

Una de las razones por las cuales los indicadores de desarrollo económico y humano de los países sin litoral por lo general son mucho peores que los de sus vecinos marítimos es su dependencia de las rutas de tránsito de otros países para tener acceso a los mercados de ultramar.

Los países en desarrollo sin litoral del África al sur del Sáhara se ven especialmente afectados. El aislamiento de los mercados mundiales, la infraestructura deficiente, los problemas de comunicación y las demoras en el ámbito de la logística aumentan de manera considerable los costos para las compañías africanas e imponen una carga adicional a sus economías. El aumento de los gastos que sufraga el sector privado, en particular en las esferas del transporte y de la energía, es enorme, eliminando cualquier ventaja comparativa que estos países podrían tener, como los bajos costos de mano de obra.

Permítaseme hablar sobre la experiencia de Austria como país predominantemente montañoso sin litoral y que se encuentra en el centro de Europa. Nuestra situación geopolítica después de la segunda guerra mundial —en la frontera entre dos sistemas políticos y económicos diferentes— fue un obstáculo para la integración comercial y económica. La caída del Muro de Berlín y la eliminación de la Cortina de Hierro en 1989, el ingreso de Austria en la Unión Europea desde 1995 y la ampliación de la Unión Europea hacia Europa oriental dieron a Austria oportunidades económicas y un bienestar sin precedentes para su población.

Nuestro ejemplo demuestra que no sólo se trata del entorno económico y social apropiado, sino también de las condiciones geopolíticas propicias para poder fomentar la integración y la cooperación regionales. Hoy, como miembro de la Unión Europea, Austria tiene acceso a todos los puertos de los Estados miembros de la Unión Europea a través de las carreteras, los ferrocarriles y la navegación interior. El tránsito y el acceso a los puertos del Mar Negro están garantizados en virtud de la Convención del Danubio, que regula y garantiza el libre tránsito en el Danubio.

Durante la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que tuvo lugar de 1973 a 1982, Austria presidió el grupo de los llamados países con una posición geográfica desventajosa, la mayor parte de ellos países en desarrollo sin litoral. Al ocupar ese cargo, Austria representó los intereses de

esos países, centrándose principalmente en la investigación sobre la utilización de los recursos marinos, la representación en las entidades de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la cuestión de los derechos de tránsito y el acceso al mar.

La integración europea nos resultó muy útil. La planificación conjunta de los servicios y las rutas de transporte, así como la asistencia financiera colectiva para apoyar los proyectos en el sector de la infraestructura, permiten combatir los efectos negativos del tráfico de tránsito para el medio ambiente.

Debido a su propia historia y experiencia, Austria centra su cooperación para el desarrollo con otros asociados de países en desarrollo sin litoral, como Burkina Faso, Uganda, Etiopía, Bhután, Moldova y la

ex República Yugoslava de Macedonia. Se hace especial hincapié en el apoyo al desarrollo de la infraestructura regional en el África al sur del Sáhara y en la contribución al Fondo Fiduciario de la Unión Europea y África para la Infraestructura.

A partir de nuestra propia experiencia y debido a que esto se sustenta en estadísticas y hechos, quisiera destacar la importancia de la integración regional. Nunca se insistirá en ello lo suficiente. Proporciona seguridad y paz e impide crisis mediante la estabilidad política y económica y un marco jurídico comunes, que constituyen los requisitos básicos para el tránsito y el libre acceso al mar.

Sr. Presidente: Teniendo esto presente, concluyo deseando a usted y a todos una reunión exitosa.

*Se levanta la sesión a las 11.15 horas.*