



# Asamblea General

Sexagésimo tercer período de sesiones

*Documentos Oficiales*

**18<sup>a</sup>** sesión plenaria

Jueves 2 de octubre de 2008, a las 15.00 horas  
Nueva York

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

*En ausencia del Presidente, el Sr. Yáñez-Barnuevo (España), Vicepresidente, ocupa la Presidencia.*

*Se abre la sesión a las 15.10 horas.*

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

### **Tema 52 del programa (continuación)**

#### **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 interino:** Tiene la palabra el Excmo. Sr. Thongloung Sisoulith, Viceprimer Ministro y Ministro de Relaciones Exteriores de la República Democrática Popular Lao.

**Sr. Sisoulith** (República Democrática Popular Lao) (*habla en inglés*): En nombre de la delegación de

Lao, felicito al Presidente de la Asamblea por haber sido elegido para presidir este importante foro.

También encomio al Embajador Yukio Takasu del Japón por la forma eficaz con que facilitó las negociaciones sobre el documento final de esta sesión.

Damos las gracias al Secretario General, Sr. Ban Ki-moon, por su amplio informe sobre la ejecución del Programa de Acción de Almaty. Nos complacen los progresos logrados hasta ahora. Los problemas y las necesidades particulares de los países en desarrollo sin litoral han sido ampliamente reconocidos, y las instituciones regionales e internacionales multilaterales y de desarrollo han otorgado una mayor atención y recursos al establecimiento de sistemas de tránsito eficaces.

Sin embargo, aún queda mucho por hacer para que el Programa de Acción de Almaty sea una realidad. En ese sentido, se requiere la adopción de otras medidas para acelerar el proceso de establecimiento de sistemas de tránsito viables y previsibles a través de la promoción de acuerdos de cooperación regionales y subregionales, de una más estrecha cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos, de reformas de las políticas de tránsito y de la adopción de medidas que faciliten el comercio. Asimismo, es importante proporcionar un mayor acceso a los mercados para los bienes procedentes de los países en desarrollo sin litoral.

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.



A pesar de que se han logrado algunos progresos, el crecimiento económico y el bienestar social de los países en desarrollo sin litoral siguen siendo muy vulnerables a las perturbaciones externas y a los múltiples retos que enfrenta la comunidad internacional: la inestabilidad financiera, la desaceleración económica mundial, el aumento en los precios de los alimentos y de los combustibles y los efectos del cambio climático. Los países en desarrollo sin litoral siguen siendo marginados del sistema comercial internacional debido a sus elevados costos de transacción, que les impiden aprovechar al máximo el comercio como un instrumento de logro de sus objetivos de desarrollo.

El proyecto de declaración infundirá nuevas energías a todos los interesados para que se esfuercen más en pro del cumplimiento de sus respectivos compromisos, de conformidad con lo establecido en el Programa de Acción de Almaty.

Desde su aprobación, el Programa de Acción ha sido plasmado en las estrategias de desarrollo del Gobierno lao. El Comité Nacional de Transporte, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, fue creado para operar como mecanismo de supervisión y de información. Ubicada en forma estratégica en el centro de la emergente Subregión del Gran Mekong, la República Democrática Popular Lao ha cumplido con su firme compromiso de participar activamente en los marcos de cooperación económica de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) y de la subregión.

Para aprovechar los beneficios de los programas de cooperación regional y subregional mientras se promueve el comercio, la inversión y el turismo, el Gobierno procura aplicar una política de transformación gradual de un país sin litoral a una nación comunicada por tierra, con prioridades centradas en el desarrollo de una red de transporte vial y enlaces regionales e internacionales, incluidos enlaces ferroviarios y el mantenimiento y la rehabilitación viales.

En la tercera cumbre de los dirigentes de la Subregión del Gran Mekong, celebrada en Vientiane (República Democrática Popular Lao) en marzo de 2008, los dirigentes de nuestros seis países aprobaron una declaración conjunta de la cumbre y el Plan de acción de Vientiane para el desarrollo de la Subregión del Gran Mekong 2008-2012, bajo el tema “Mejoramiento de la competitividad a través de una mayor conectividad”.

Nuestros dirigentes reafirmaron su compromiso de promover vínculos más estrechos en el ámbito subregional. También se comprometieron a acelerar la construcción y el mejoramiento de las secciones restantes de los corredores subregionales y a ampliar la red de corredores a través de enlaces multimodales, incluido el enlace ferroviario entre Singapur y Kunming.

Para concluir, la República Democrática Popular Lao reitera su compromiso inquebrantable de seguir cooperando con otros países en desarrollo sin litoral y con sus vecinos en el seguimiento de la ejecución del Programa de Acción de Almaty.

Agradecemos sinceramente a todos los donantes la generosa ayuda que han suministrado en los últimos años. Sin embargo, por su capacidad limitada por ser un país en desarrollo sin litoral, la República Democrática Popular Lao espera recibir más apoyo y más asistencia de la comunidad de donantes, incluso del sistema de las Naciones Unidas.

**El Presidente interino:** Tiene la palabra Su Excelencia el Honorable Phandu T.C. Skalemani, Ministro de Relaciones Exteriores y Cooperación Internacional de Botswana.

**Sr. Skalemani (Botswana) (*habla en inglés*):** Botswana celebra la convocación de esta reunión plenaria de alto nivel dedicada al examen de los progresos logrados en la aplicación del Programa de Acción de Almaty para los países en desarrollo sin litoral.

Doy las gracias al Secretario General por su informe claro y exhaustivo sobre la aplicación del Programa de Acción de Almaty. Agradezco también la importante labor que realiza la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo en su papel fundamental de coordinar y promover el programa de desarrollo de grupos de países en situaciones especiales.

Esta reunión se celebra en un momento muy oportuno, especialmente después de las reuniones de alto nivel sobre las necesidades de desarrollo de África y el examen de mitad de período de la aplicación de los objetivos de desarrollo del Milenio. La aplicación efectiva del Programa de Acción de Almaty, que es uno de los catalizadores principales para el logro de los objetivos, hará que surjan oportunidades para el comercio, el crecimiento económico y el desarrollo.

El Programa de Acción de Almaty, aprobado por la Asamblea en agosto de 2003, fue la primera estrategia integral creada a nivel mundial para abordar las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y hacer frente a sus retos. En el Programa se reconocieron las limitaciones que acarrea la falta de rutas adecuadas para el transporte y tránsito y los consiguientes costos elevados del transporte terrestre, que tienen un efecto negativo tanto en la competitividad de las exportaciones de los países sin litoral como en el acceso a los productos de importación. Botswana está haciendo lo que le corresponde para poner en práctica el Programa de Acción de Almaty.

Botswana está situada en el centro de la planicie del África meridional, está circundada por cuatro países, y el puerto más cercano se encuentra a unos 762 kilómetros de distancia. Nuestra situación geográfica supone una desventaja con respecto al acceso de medios menos costosos de transporte.

Si bien no tenemos litoral, somos una ruta principal, con la responsabilidad de facilitar el flujo eficiente y sin obstáculos del tránsito de mercancías. Asumimos con seriedad esa responsabilidad, como se demuestra en los programas que hemos realizado a nivel nacional, bilateral con nuestros vecinos y en el marco de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo (SADC).

En el país hay un tráfico considerable de sur a norte, al igual que de este a oeste. El corredor de Walvis Bay, o corredor trans-Kalahari, atraviesa la parte occidental de Botswana donde convergen Namibia, Botswana y Sudáfrica, mientras que el corredor Durban-Lubumbashi atraviesa el sector donde Botswana se conecta con Zambia, la República Democrática del Congo y Sudáfrica.

En este contexto, Botswana prevé el establecimiento de una sola parada en los puestos fronterizos para evitar demoras en la frontera. Esos puestos beneficiarán a los países adyacentes al reducirse los costos de transporte y el tiempo de tránsito.

Botswana valora muchísimo la asistencia, el apoyo y la cooperación que recibe de los países vecinos costeros y de tránsito. Es sumamente gratificante ver que las importaciones y exportaciones de Botswana pasan sin obstáculo por las carreteras, los ferrocarriles y los puertos de nuestros vecinos. Por lo tanto, es lógico que toda asistencia que se brinde a los Estados costeros y de tránsito para que desarrollen

infraestructuras de transporte eficientes sea trascendental para las rutas de comercio de los países sin litoral. En ese sentido, las gestiones en curso encaminadas a intensificar la cooperación económica y la interacción regional merecen un mayor apoyo financiero y técnico.

Como país en desarrollo, Botswana importa la mayor parte de sus insumos de producción, lo cual, para una economía como la nuestra en la que predomina la actividad minera, equivale a un gran volumen de equipo cada año. Por consiguiente, es vital que dispongamos de rutas de transporte y servicios eficientes para facilitar la circulación de mercancías. Por ello Botswana asigna una enorme importancia a los acuerdos bilaterales y regionales con los que se simplifican, armonizan y homologan las normas de transporte y de tránsito con el fin de reducir al mínimo los costos del comercio y hacer que nuestros productos sean competitivos en los mercados internacionales.

A juicio de mi delegación, existe una necesidad urgente de fortalecer y armonizar las iniciativas y los programas de las comunidades económicas regionales, las Naciones Unidas, las instituciones de Bretton Woods y los bancos de desarrollo, con miras a lograr una sinergia y coordinación adecuadas en sus operaciones, complementando así el Programa de Acción de Almaty.

La asistencia para la rehabilitación de la infraestructura actual es crucial. Con ésta se garantizaría la viabilidad de los corredores de transporte y habría beneficios económicos sostenibles para las comunidades que residen a lo largo de ellos.

Para facilitar aun más la coordinación rápida y eficaz de las actividades comerciales, en la actualidad Botswana tiene previsto ampliar el Aeropuerto Internacional Sir Seretse Khama en Gaborone. El aeropuerto tendrá capacidad para el aterrizaje de aviones más grandes, lo que permitirá el transporte de un mayor volumen de mercancías.

La clasificación de Botswana como país de medianos ingresos supone graves problemas, pues no podemos tener acceso a la asistencia de los organismos donantes. Sin embargo, deberían tenerse en cuenta las circunstancias singulares de los países sin litoral en términos del desarrollo de la infraestructura, pues esto supone grandes limitaciones de capacidad. Por ende, alcanzar los objetivos del Programa de Acción de Almaty seguirá siendo difícil. No obstante, nos

esforzaremos por cumplir nuestros compromisos en asociación y colaboración con nuestros países vecinos.

Para concluir, quiero reiterar nuevamente nuestro apoyo al Programa de Acción de Almaty, el cual, si se aplica a cabalidad, aumentará las oportunidades de comercio para Botswana y, de hecho, fomentará el desarrollo equitativo de la región de la SADC en su conjunto.

**El Presidente interino:** Tiene ahora la palabra Su Excelencia el Honorable Simon Ejua, Ministro de Estado de Obras Públicas y Transporte de la República de Uganda.

**Sr. Ejua (Uganda) (habla en inglés):** Es un gran honor para mí participar hoy en este examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. Como país sin litoral, Uganda celebra esta oportunidad de ser participante.

Los problemas especiales que enfrentan los países en desarrollo sin litoral debido a la falta de acceso territorial e internacional al mar y a los cursos internacionales de agua limitan su ámbito de participación efectiva en el comercio internacional. Por lo tanto, requieren de la cooperación y la colaboración de países vecinos de tránsito para superar los retos que encaran.

El Programa de Acción de Almaty, por el que se establece un marco mundial de cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito, es por consiguiente un componente esencial para sus programas de desarrollo. Es también un esfuerzo importante para responder con eficacia a las necesidades y los desafíos especiales de los países en desarrollo sin litoral y promover su integración en las comunidades económicas regionales y sus asociados.

En Uganda, estimamos que el examen de la aplicación del Programa de Acción de Almaty permitirá hallar soluciones para las dificultades que enfrentan hoy en día los países sin litoral.

El Programa de Acción de Almaty brinda un marco mundial para la creación de sistemas adecuados de transporte y tránsito en los países sin litoral, los países de tránsito y los pequeños países insulares en desarrollo, pues en él se reconoce que para lograr soluciones válidas se necesita un enfoque integrado, a fin de que los desafíos y problemas que enfrentan esos países puedan transformarse en oportunidades.

Como bien saben todos los presentes, una infraestructura inadecuada representa un gran obstáculo para el establecimiento de sistemas de transporte y tránsito tanto en los países en desarrollo sin litoral como en los de tránsito. Para satisfacer esas necesidades es preciso hacer una inversión considerable, establecer alianzas entre el sector público y el privado, crear capacidades, formular nuevas políticas y hacer reformas institucionales según convenga. Eso entraña una colaboración más estrecha de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito con sus asociados para obtener mayores recursos financieros y mayor asistencia en el fomento de la capacidad.

El transporte por carretera es el principal medio de transporte de las importaciones y exportaciones de los países en desarrollo sin litoral. Se necesitan asignaciones importantes de recursos para el mantenimiento y la ampliación de la infraestructura del tránsito por carretera.

Los principales desafíos que enfrenta el transporte internacional por carretera son vehículos antiguos, sobrecarga de los vehículos, empeoramiento de la seguridad vial, falta de infraestructura social a lo largo de los corredores de tránsito, procedimientos engorrosos en el despacho de aduanas y pobre mantenimiento de las carreteras. En los planes de desarrollo de infraestructura subregionales y regionales deberían considerarse como prioritarios los corredores de tránsito que unen a los países en desarrollo sin litoral y las redes de transporte de los países en desarrollo de tránsito y las redes regionales.

Los ferrocarriles desempeñan una función esencial en los sistemas de corredores de tránsito por carretera que unen los puertos marítimos y los países en desarrollo sin litoral. Motivo de gran preocupación es el persistente problema de la falta de equipo, especialmente de locomotoras y vagones, y el mantenimiento deficiente. Una de las prioridades es la necesidad de construir nuevas conexiones ferroviarias y rehabilitar las instalaciones ferroviarias existentes, además de los nuevos mejoramientos tecnológicos y las innovaciones que están siendo objeto de examen.

La eficacia de las operaciones portuarias depende de una infraestructura adecuada y de una buena gestión. Numerosos puertos de mar son importantes cuellos de botella en los sistemas de tránsito debido a una gama de deficiencias materiales y limitaciones operacionales, entre las que se incluyen la mala calidad

de los servicios y las instalaciones de carga, descarga y almacenamiento de la carga en tránsito, los trámites engorrosos para el despacho de aduanas y la autorización de la salida de los cargamentos, y la escasez de mano de obra especializada.

Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían tratar de establecer mecanismos de cooperación a fin de mejorar las instalaciones y los servicios portuarios para las mercancías en tránsito, por ejemplo modernizando las terminales existentes, creando nuevas y simplificando los procedimientos donde corresponda.

Las vías de navegación interior prestan servicios de tránsito a algunos países en desarrollo sin litoral. La eficacia de los servicios de tránsito en dichas vías de navegación necesita una mejor infraestructura, marcos jurídicos adecuados que regulen las operaciones de transporte por ríos y lagos y medidas ambientales y de seguridad más eficientes. Se debería hacer nuevos intentos de rehabilitar y ampliar la infraestructura del transporte por ríos y lagos a lo largo de los corredores que conectan los países sin litoral con los puertos de mar.

Los oleoductos y gasoductos constituyen un medio económico para transportar el petróleo y el gas natural. La planificación y construcción de oleoductos y gasoductos exige una estrecha cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito. Además, las importantes inversiones necesarias para la construcción de gasoductos requieren la aportación de capital del sector privado. Los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito deberían cooperar y coordinarse para construir oleoductos y gasoductos en las rutas más eficaces, adecuadas o cortas, tomando en cuenta los intereses de las partes involucradas.

Confío en que en esta reunión, tras haber hecho balance de los avances logrados hasta el momento y de los desafíos pendientes, se elaboren recomendaciones acerca de acciones y resultados tangibles con el fin de mejorar la aplicación del Programa de Almaty, en pro de la integración beneficiosa de los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito en el sistema comercial mundial.

**El Presidente interino:** Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Iftekhar Ahmed Chowdhury, Asesor encargado del Ministerio de Relaciones Exteriores de Bangladesh.

**Sr. Chowdhury (Bangladesh) (habla en inglés):** En nombre del Grupo de los Países Menos Adelantados, en calidad de su Presidente, quisiera empezar felicitando al Presidente por la celebración de esta reunión de alto nivel para los países en desarrollo sin litoral.

El Secretario General y su Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo son dignos de nuestras alabanzas por las importantes contribuciones aportadas a este evento.

Los desafíos que enfrentan los países sin litoral son enormes. Los países menos adelantados sin litoral son los peor situados. En un mundo muy competitivo, los países en desarrollo sin litoral enfrentan graves limitaciones debido a su escasa base de exportación, falta de acceso al mar, distancia de los principales mercados internacionales, infraestructura de transporte inadecuada y engorrosos procedimientos de tránsito. Siguen enfrentando desafíos insuperables en lo que concierne a la integración de sus economías en el mercado mundial.

Los países en desarrollo sin litoral, además, son en extremo vulnerables ante las crisis externas, que se ven terriblemente amplificadas por el número de desafíos nuevos e incipientes. La crisis alimentaria actual, los altos precios de la energía, el cambio climático y el calentamiento del planeta constituyen una grave amenaza a sus esfuerzos por lograr la erradicación de la pobreza, el hambre, la desnutrición, las enfermedades y el analfabetismo, así como al logro de otros objetivos socioeconómicos.

Los vecinos de tránsito de los países en desarrollo sin litoral son, en su mayoría, economías en desarrollo o nuevas. Ellos también enfrentan retos económicos similares y escasez en recursos e infraestructura. Las necesidades y los desafíos especiales deben ser examinados en detalle. La plena aplicación del Programa de Acción de Almaty reviste una importancia crítica. Estamos de acuerdo con el Secretario General en que

“En las medidas para solucionar los problemas de tránsito deben tenerse en consideración la insuficiencia de infraestructuras, los desequilibrios en el comercio, la organización ineficiente del transporte y la precariedad de los sistemas de gestión, procedimiento, reglamentación e institucionales.” (A/63/165, párr. 77)

Un planteamiento amplio de ese tipo ofrecería un resultado beneficioso tanto para los países en desarrollo sin litoral como para sus vecinos de tránsito.

Debemos intensificar los esfuerzos globales dirigidos a crear sistemas de tránsito viables y previsibles para los países sin litoral y los países de tránsito. Debe garantizarse la construcción, el mantenimiento y el mejoramiento de su transporte, almacenamiento y otras instalaciones relativas al tránsito.

La asistencia oficial para el desarrollo sigue siendo la fuente principal de inversiones en las infraestructuras en desarrollo en los países sin litoral y los países de tránsito. Los asociados para el desarrollo deberían proporcionar asistencia financiera y técnica adecuada de forma previsible para poner en marcha los proyectos de infraestructura de tránsito en dichos países.

Los países sin litoral y sus vecinos de tránsito deben cooperar de manera estrecha y significativa para construir sistemas de tránsito eficaces. A ese respecto, ha ido ganando importancia la cooperación Sur-Sur, incluida la cooperación triangular y regional y subregional.

Para concluir, permítaseme reiterar la solidaridad de los países menos adelantados con los países en desarrollo sin litoral, y el apoyo inquebrantable de Bangladesh. No somos un país de tránsito inmediato; al contrario, ofrecemos tránsito a dos países sin litoral a través de un tercer país.

El Gobierno de Bangladesh siempre se ha mostrado dispuesto a brindar esas instalaciones a los países sin litoral de la región. Estamos construyendo una red ininterrumpida de carreteras en el país. El desarrollo de proyectos de transporte multimodal con carreteras, vías ferroviarias y de navegación supone grandes inversiones. Instamos a nuestros asociados para el desarrollo a que ofrezcan un apoyo adecuado al respecto.

**El Presidente interino:** Tiene ahora la palabra Su Excelencia la Honorable Dora Siliya, Ministra de Comunicaciones y Transporte de Zambia.

**Sra. Siliya (Zambia) (habla en inglés):** Mi delegación felicita al Secretario General por haber convocado esta reunión de alto nivel dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. Como ya han indicado los oradores que me han precedido, el examen supone otra plataforma a fin

de revisar los desafíos inmediatos y a largo plazo que enfrentan los países en desarrollo sin litoral.

Según las estadísticas disponibles, el África subsahariana disfrutó de una balanza comercial positiva y estable durante 2006 y 2007, con exportaciones que contribuyeron a un promedio de un 40% del producto interno bruto (PIB), mientras las importaciones contribuyeron a un 36% en 2006 y a un 38,8% en 2007.

Del mismo modo, en cuanto al desarrollo de las tecnologías de la información y las comunicaciones, en 2006 el servicio de la Internet en la población en África fue de 4,7%. En Asia y en América del Norte, las cifras fueron de 13,7% y 38,7% respectivamente. Por otra parte, en los países en desarrollo sin litoral el servicio de la Internet en 2006 fue de 2,9%. Sin duda, estas estadísticas señalan que el desarrollo de las tecnologías de la información y las comunicaciones de África es el más bajo del mundo, y representa sólo el 3,4% del servicio de la Internet mundial.

En el caso de Zambia, las estadísticas sobre el crecimiento son muy favorables, con un PIB actualmente de 10.900 millones de dólares, lo que refleja un índice de crecimiento de un 5,5% y un PIB per cápita de 920 dólares. Sin embargo, la infraestructura del transporte y las comunicaciones no puede mantener ese desarrollo a largo plazo. Los estudios han arrojado que un mero aumento de un 10% en el servicio de teléfonos móviles puede contribuir en un 2,6% al crecimiento del PIB.

El Gobierno de Zambia comprende el papel importante que desempeña la infraestructura del transporte y las comunicaciones para mantener el crecimiento económico y la creación de riquezas y empleos a largo plazo.

Nuestro problema inmediato radica en no poder dar respuesta de manera rápida y adecuada a los niveles sin precedentes de la actividad económica. Por ejemplo, en nuestro corredor norte-sur ha habido un enorme aumento en la transportación de mercancías, ocasionando una carga en la tesorería para el mantenimiento de carreteras. Esa carga se exagera por el deterioro de la red ferroviaria de 1.200 kilómetros paralela a la principal red vial en ese corredor.

Se estima que se necesitan 100 millones de dólares para rehabilitar la línea de ferrocarril en el corredor norte-sur y 179 millones de dólares más para

el corredor de Dar es Salaam, la vía férrea de la Autoridad de Ferrocarriles de Tanzania y Zambia (TAZARA) que une Zambia a Tanzania y en última instancia a los puertos en la costa oriental de África.

Como país sin litoral, nos vemos de inmediato también frente al problema de la falta de instalaciones fronterizas adecuadas y eficientes, que afecta desfavorablemente la facilitación del comercio. Un buen ejemplo lo es de nuevo nuestro corredor norte-sur, donde en determinados momentos más de 200 camiones esperan el permiso para transportar la carga de los países del sur de Zambia a la República Democrática del Congo. En sus viajes de regreso, los camiones vienen muy cargados de toneladas de cobre.

Mi delegación considera que en el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty debemos volver a definir a los países de tránsito para incluir a algunos países sin litoral, como Zambia, que transportan elevados volúmenes de cargas de tránsito hacia otros países.

Nuestros problemas a largo plazo son numerosos, pero no insuperables. Consideramos que en este examen del Programa de Acción de Almaty se deben elaborar directrices bien definidas y brindar apoyo para ayudar a los países en desarrollo de tránsito y sin litoral a desarrollar sistemas integrados de transporte multimodal.

Por ejemplo, en Zambia actualmente buscamos financiación para realizar estudios de factibilidad para unir la vía férrea de la TAZARA al puerto de Mpulungu en el Lago Tanganyika, y estamos haciendo lo mismo para construir una línea de ferrocarril de 200 kilómetros hasta Lions Den, en Zimbabwe, para poder conectarnos con la ruta más corta posible al mar, es decir, a Beira, en Mozambique. En la actualidad, nuestro acceso más popular al mar es una distancia de poco más de 3.000 kilómetros al puerto de Durban en la República de Sudáfrica.

En nuestro esfuerzo por seguir facilitando el comercio y aumentando la comunicación, hemos tendido hasta la fecha 1.750 kilómetros de fibra óptica por un costo de 48 millones de dólares. Nuestro objetivo es tender otros 10.000 kilómetros de fibra óptica en toda la nación para 2015.

Como país sin litoral rodeado por ocho vecinos, comprendemos que tenemos que trabajar con la región y con el sector privado para aumentar la conectividad y

aprovechar al máximo los ingresos por concepto de inversión en la infraestructura para el transporte y las comunicaciones. Según un estudio reciente, la infraestructura necesaria en el África oriental y meridional costará por lo menos 40.000 millones de dólares al año. Esa inversión será en el desarrollo de las comunicaciones, del transporte y de la energía.

A pesar de nuestros esfuerzos para crear la infraestructura necesaria para facilitar el comercio, los países en desarrollo sin litoral no productores de petróleo, como Zambia, seguirán enfrentando el problema de los elevados costos del transporte, en algunos casos hasta un 50% más, debido al aumento de los precios del petróleo a nivel mundial.

Es sumamente importante que abordemos las cuestiones relativas al programa informático, incluidas las limitaciones institucionales y administrativas, que siguen obstaculizando nuestros progresos. La aplicación de políticas claras debe también ser respaldada por un entorno normativo y jurídico propicio.

Las propias cuestiones que estamos examinando hoy —las comunicaciones y el transporte— han acercado mucho más que antes a las comunidades del mundo, como bien se describe en el libro “The World is Flat” de Thomas L. Friedman. Ese es el motivo por el cual es indispensable que nuestros asociados en la cooperación sigan brindando toda la asistencia necesaria.

Por ejemplo, nuestra visión de Zambia para 2030, en la que prometimos transformar a Zambia de un país menos adelantado a un país de mediano ingreso, contempla nuestra posición geográfica sin litoral como otra posibilidad más de las comunicaciones y de la conectividad de transporte en la región y más allá de ella. La infraestructura desarrollada conlleva eficiencia, generando así ganancias para todos, incluso para nuestros asociados en la cooperación.

Permítaseme concluir expresando la esperanza de Zambia de que en el próximo examen del Programa de Acción de Almaty se compartan entre todos los miembros del Programa más informes positivos de todos los aspectos de la aplicación. Ello será posible no sólo mediante esfuerzos nacionales, como una buena planificación que se corresponda con el proceso de presupuestos, sino también a través del cumplimiento de los compromisos contraídos por nuestros asociados en la cooperación.

**El Presidente interino:** Doy ahora la palabra al Excmo. Sr. Upendra Yadav, Ministro de Relaciones Exteriores de la República Democrática Federal de Nepal.

**Sr. Yadav (Nepal) (*habla en inglés*):** El Programa de Acción de Almaty, convenido hace cinco años, sigue siendo un sólido marco de asociación entre los países en desarrollo sin litoral, los países en desarrollo de tránsito y los asociados desarrollados para superar los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral, que enfrentan dificultades debido a la falta de acceso al mar y a los mercados mundiales. Al reunirnos aquí para realizar el examen de mitad de período de su aplicación, es necesario hacer más para garantizar la ejecución eficaz de todas las actividades con arreglo al Programa de Acción.

En el informe del Secretario General se demuestra que tanto los países en desarrollo sin litoral como los países en desarrollo de tránsito han alcanzado algunos progresos en la aplicación de las medidas concretas convenidas en el Programa de Acción de Almaty. Se han realizado reformas normativas, y se ha concedido prioridad a las cuestiones de transporte de tránsito. Han participado en una asociación para el desarrollo mucho más fuerte en cuanto al desarrollo de la infraestructura para el transporte y la facilitación del comercio, así como en cuanto a la asistencia, al alivio de la deuda y al acceso a los mercados. Ello ha permitido a los países en desarrollo sin litoral, como grupo, registrar un elevado índice de crecimiento anual.

No obstante, los datos globales muestran que los distintos países están en diferentes etapas del logro de la aplicación. Además, los países sin litoral que salen de situaciones de conflicto requieren especial atención y apoyo.

Mi delegación opina que debemos evaluar con realismo los progresos realizados, las lecciones aprendidas y los problemas con que se ha tropezado en la aplicación del Programa de Acción de Almaty y convenir en medidas que permitan acelerar su aplicación. Al hacerlo, debemos centrar nuestra atención en subsanar las deficiencias en el cumplimiento de los compromisos acordados. Asimismo, debemos tener en cuenta los nuevos desafíos que plantean el cambio climático, la crisis alimentaria y energética mundiales y otros embates externos de diversa índole.

Los países en desarrollo sin litoral se han visto injustamente marginados en el mercado mundial debido

a sus desventajas geográficas. Se ven afectados por un insuficiente desarrollo de infraestructura, sistemas de transporte de tránsito congestionados, obstáculos institucionales y restricciones de su capacidad comercial. Como resultado, su eficiencia competitiva sigue siendo débil y vulnerable. Por tanto, al reafirmar su derecho de acceso al mar y su libertad de tránsito por todos los medios de transporte, hace falta elaborar programas especiales para mejorar las instalaciones necesarias que garanticen estos derechos.

El aumento de la asistencia oficial para el desarrollo es decisivo a fin de que estos países financien el desarrollo de su infraestructura. Instamos a la comunidad de donantes a que aumenten su ayuda en apoyo de la inversión pública relacionada con el comercio, de conformidad con las necesidades y prioridades nacionales de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral.

El comercio internacional y la facilitación del comercio son aspectos igualmente significativos para los países en desarrollo sin litoral a fin de mejorar y promover el comercio como motor del crecimiento. Las malas condiciones de las carreteras y del transporte, la dependencia de las exportaciones de productos básicos, los elevados costos del transporte de tránsito y las numerosas restricciones de procedimiento así como las demoras siguen socavando gravemente la eficiencia comercial de los países sin litoral.

Acogemos con satisfacción la iniciativa “ayuda para el comercio” de la Organización Mundial del Comercio y recalamos la necesidad de un mayor nivel de asignación de recursos a esta iniciativa práctica, que se utilicen con eficacia, para desarrollar la logística comercial y las estrategias de diversificación comercial, así como para hacer frente a los costos del ajuste comercial.

A pesar de los esfuerzos mundiales, los datos indican que un total de 31 países sin litoral sólo tienen una participación del 0,61% en las exportaciones mundiales, y del 0,57% en las importaciones mundiales. Teniendo en cuenta esta participación insignificante en el comercio internacional, los países en desarrollo sin litoral tienen derecho a medidas especiales adecuadas y a un trato preferencial con arreglo al sistema de comercio multilateral para garantizarles justicia y previsibilidad al explorar sus oportunidades comerciales competitivas. Por tanto, la comunidad internacional debe prestar apoyo financiero y tecnológico a los



países en desarrollo sin litoral, de manera más previsible y sostenible.

Nepal está plenamente comprometido a adoptar todas las medidas necesarias a nivel nacional para aplicar el Programa de Acción de Almaty. Nepal está inmerso en un proceso de grandes transformaciones políticas y económicas. Nuestros nuevos programas sociales y económicos están destinados a acelerar nuestro progreso socioeconómico. Asimismo, debemos llevar a cabo programas de reconstrucción en la etapa posterior a los conflictos.

Nos hemos centrado en aumentar la productividad agrícola, crear infraestructura rural, aumentar la conectividad vial y crear un entorno industrial de alto crecimiento. El Gobierno, por su parte, está aplicando diversas reformas en las políticas industrial y comercial y en los procedimientos de transporte y aduana.

Necesitamos alianzas firmes y recursos suficientes. En esta coyuntura decisiva, instamos a un apoyo continuo y fortalecido de todos nuestros asociados en el desarrollo a fin de que podamos aplicar plenamente el Programa de Acción de Almaty en el plazo estipulado.

**El Presidente interino.** Doy ahora la palabra al Excmo. Sr. Nurlan Danenov, Viceministro de Relaciones Exteriores de la República de Kazajstán.

**Sr. Danenov** (Kazajstán): Es un gran honor para mí estar aquí hoy participando en esta reunión, que tiene mucha importancia para mi país.

*(continúa en ruso)*

Permítaseme, ante todo, expresar mi gratitud a la Oficina del Alto Representante por haber organizado esta reunión y, en general, por su labor de promoción de los intereses de los países en desarrollo sin litoral.

Encomiamos el proceso preparatorio del examen de mediano plazo, durante el cual tuvieron lugar varias reuniones temáticas sobre temas como la infraestructura del transporte de tránsito en Burkina Faso y la asistencia comercial en Mongolia. También tuvieron lugar tres reuniones regionales de la Comisión Económica de las Naciones Unidas y otras reuniones preparatorias.

Estas reuniones, así como las conclusiones y las recomendaciones que figuran en el informe del Secretario General, proporcionaron una buena base para la evaluación integral del Programa de Acción de

Almaty y la definición de las medidas de seguimiento. Al respecto, debo señalar la importancia del Foro de alto nivel sobre inversiones, celebrado ayer.

Es muy importante que el documento final que adoptaremos sea resultado de un entendimiento común y de un consenso, lo que nos garantiza que la reunión contribuirá a la aplicación exitosa del Programa de Acción de Almaty y a la protección y la promoción de los intereses de los países en desarrollo sin litoral.

Resulta muy alentador que durante los últimos cinco años los países en desarrollo sin litoral hayan logrado progresos considerables al llevar a cabo tareas de conformidad con el Programa de Acción de Almaty.

Lo especialmente importante es que la comunidad mundial ha reconocido las necesidades especiales de los países sin litoral, lo que debe tenerse en cuenta. Debemos admitir que, a pesar de los notables cambios positivos, muchos Estados de ese grupo se siguen viendo perjudicados por los factores que obstaculizan el desarrollo de sus economías, y el hecho de que no están suficientemente integrados en el sistema comercial internacional. Las principales razones son conocidas y se enuncian de manera clara y convincente en el informe del Secretario General.

Kazajstán hace un firme llamamiento a la comunidad internacional para que preste debida atención a la vulnerabilidad económica de los países sin litoral, les garantice igualdad de acceso a los mercados y les ofrezca un apoyo cabal para ayudarlos a superar los obstáculos y los problemas relacionados con su ubicación geográfica.

En ese sentido, consideramos fundamental acelerar el proceso de aplicación práctica de las recomendaciones que figuran en el Programa de Acción de Almaty.

Kazajstán comprende claramente la importancia que revisten los esfuerzos nacionales. Por consiguiente, el Gobierno realiza un trabajo orientado a obtener resultados a nivel nacional para desarrollar la capacidad comercial y el sector del transporte. Ese trabajo abarca la modernización de las instalaciones existentes, el aumento de la orientación comercial de los servicios de transporte y la eliminación de las barreras no físicas y el desarrollo de los cargamentos en tránsito.

Los principales objetivos y parámetros en ese ámbito se reflejan en la estrategia de transporte de Kazajstán para el período que va hasta 2015. En ella se

estipula la ejecución de unos 80 proyectos de inversión para construir y mejorar los aeropuertos, las carreteras y los ferrocarriles, así como el desarrollo de la infraestructura portuaria que es importante a los niveles regional e interregional. Esos proyectos costarán alrededor de 30.000 millones de dólares.

Una de las prioridades es un proyecto de gran envergadura para crear un corredor de tránsito por carretera que enlace a Europa occidental con China occidental. La longitud de la parte de la carretera de Kazajstán, que se puede considerar uno de los tramos de transporte euroasiático, supera los 2.700 kilómetros. El proyecto es respaldado por Rusia y ya se están celebrando conversaciones con China.

Nuestro país está dispuesto a aportar sus propios fondos a los de los inversores. En ese contexto, se le ha confiado un papel importante al Centro de Kazajstán para la Alianza entre los Sectores Público y Privado, empresa mixta. Según los participantes en el séptimo Foro Internacional "TransEurasia-2008" sobre el tema de las perspectivas euroasiáticas de desarrollo de tránsito, celebrado recientemente en Astana, Kazajstán ha reunido en general las condiciones previas básicas para atraer inversiones extranjeras en la infraestructura de transporte.

Al respecto, deseo hacer hincapié en la importancia de lograr una cooperación eficaz de los Estados miembros con las comisiones regionales. En general, nos sentimos satisfechos con la participación y la contribución de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la Comisión Económica para Europa (CEPE) en la ejecución de proyectos importantes que mejoran considerablemente la infraestructura de transporte de la región asiática.

En primer lugar, ello se refiere al Acuerdo Intergubernamental sobre la Red de Carreteras de Asia y al Acuerdo Intergubernamental sobre la Red Ferroviaria Transasiática, que brindan nuevas posibilidades para desarrollar la agricultura y la industria en los países en desarrollo sin litoral y en los países de tránsito en nuestra región.

El proyecto conjunto de la CESPAP y la CEPE para el fortalecimiento de las capacidades institucionales con el objetivo de construir conexiones interregionales en materia de transporte terrestre y terrestre marítimo es también sumamente importante.

Deseo señalar sobre todo la importancia de ejecutar proyectos de transporte en los marcos del corredor de transporte Europa-Cáucaso-Asia y del Programa Especial para las Economías de Asia Central (SPECA). Desde 1998, Kazajstán, como país que preside la cuestión del transporte y el cruce de fronteras, ha venido realizando actividades de gran envergadura en el marco del Grupo de Trabajo del Proyecto. Sus labores garantizan la participación de los países del SPECA para armonizar las legislaciones nacionales, resolver las barreras no físicas al comercio, y coordinar las redes de carreteras y ferrocarriles en la región del SPECA.

Al mismo tiempo, las Naciones Unidas deben prestar mayor atención a los países de Asia Central y Kazajstán, principalmente en cuanto al desarrollo de la capacidad de transporte y de tránsito, debido al papel cada vez mayor que ellos desempeñan para resolver los problemas de seguridad alimentaria y energéticos en la región.

En ese sentido, respaldamos plenamente la iniciativa de la Secretaría de las Naciones Unidas de crear la oficina subregional conjunta de la ESCAP y la ECE para los países de Asia Central, y esperamos que los Estados miembros apoyen la propuesta de Kazajstán de ser sede de esa oficina en Almaty, que estamos convencidos de que aumentará la coordinación de los esfuerzos para alcanzar los objetivos de desarrollo en Eurasia.

Habida cuenta de que ese desarrollo de la infraestructura de transporte es una de las máximas prioridades para los países sin litoral, cabe decir que la mayoría de los Estados en desarrollo en ese grupo requiere de asistencia financiera y técnica. En ese contexto, consideramos importante que el proyecto de documento final contenga un llamamiento a los países donantes y a las organizaciones e instituciones internacionales para que brinden la asistencia técnica y financiera coordinada necesaria, en forma de concesiones y créditos preferenciales, para ejecutar proyectos regionales e interregionales de conformidad con el Programa de Acción de Almaty. Esperamos que ese llamamiento reciba la debida respuesta por parte de todos los que apoyan el Programa de Acción.

Para concluir, reitero que Kazajstán seguirá apoyando activamente las actividades de las Naciones Unidas y sus comisiones regionales para promover los intereses de los países en desarrollo sin litoral, y

adoptará todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación eficaz.

**El Presidente interino:** Doy ahora la palabra al Excmo. y Honorable Sr. Paul Smit, Viceministro de Obras y Transporte de la República de Namibia.

**Sr. Smit (Namibia) (habla en inglés):** Para mí es realmente un gran honor dirigirme a esta sesión plenaria de alto nivel dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty.

Esta sesión nos brinda la oportunidad de examinar los progresos que hemos alcanzado desde nuestra primera reunión, celebrada en Almaty, Kazajstán, hace cinco años. Nos permite también compartir las experiencias, las lecciones aprendidas, las limitaciones enfrentadas en el proceso de aplicación y las posibles vías de abordarlas, así como reiterar nuestro compromiso de satisfacer las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

La delegación de Namibia se suma a la declaración que pronunciará posteriormente Antigua y Barbuda, en nombre del Grupo de los 77 y China.

En la Declaración de Almaty se asigna la responsabilidad principal de crear sistemas de tránsito eficaces principalmente a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. En ese sentido, mi país, Namibia, país en desarrollo de tránsito, en cooperación con los vecinos sin litoral, ha continuado registrando progresos considerables para alcanzar los ideales del Programa de Acción desde nuestra reunión en Almaty. De hecho, nuestro programa de transporte de tránsito comenzó mucho antes de la aprobación del Programa, mediante la creación de las instituciones del corredor de transporte de tránsito.

El Grupo del corredor de Walvis Bay se creó en el año 2000 para administrar y gestionar los corredores de Walvis Bay, formado por el corredor trans-Caprivi, que permite que Zambia se conecte por carretera, a través de Lubumbashi en la República Democrática del Congo y de Bostwana, con Zimbabwe; el corredor trans-Kunene, que une a Namibia con la parte meridional de Angola tanto por ferrocarril como por carretera; y el corredor Windhoek-Luanda previsto para unir por carretera las dos ciudades a través de la parte nordeste de Namibia y la parte sudeste de Angola.

La Secretaría del corredor trans-Kalahari se creó en 2005 para complementar el Grupo del Corredor de Walvis Bay. La Secretaría es responsable de la

administración del corredor trans-Kalahari, que une Namibia a la parte meridional de Bostwana y a Sudáfrica a través de la carretera de Kalahari y más adelante con Mozambique por el corredor Maputo. Las redes meridionales del corredor a la larga unirán a los países sin litoral, de este a oeste, al África meridional.

Entre otros resultados de nuestros esfuerzos para aplicar el Programa de Acción de Almaty figura lo siguiente.

Namibia, Bostwana y Sudáfrica firmaron en noviembre de 2003 un memorando de entendimiento sobre la construcción y administración del corredor trans-Kalahari.

Namibia firmó también con Bostwana, Zambia y Zimbabwe un memorando de entendimiento sobre la gestión y el desarrollo de las instalaciones de puertos secos; a este respecto, las negociaciones sobre los acuerdos de arrendamiento prácticamente están finalizando.

Procedimientos de aduana racionalizados, límites de carga por eje armonizados y períodos de operaciones fronterizas se han introducido en el corredor de trans-Kalahari para acelerar el transporte de tránsito.

Se han hecho considerables inversiones en el puerto de Walvis Bay, entre otras cosas, para introducir mejoras, adquirir equipo moderno de reparación y mantenimiento de embarcaciones fuera del agua, dar mayor calado al puerto, desarrollar instalaciones de puertos secos y llevar a cabo mejoras operativas. El puerto será objeto de nuevas mejoras, a un costo de 1.300 millones de dólares namibianos, suma equivalente a 160 millones de dólares estadounidenses durante el período 2009-2012.

La introducción del concepto de puesto de aduana polivalente en nuestros corredores está siendo objeto de estudio, de conformidad con las disposiciones del Protocolo sobre transporte, comunicaciones y meteorología de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo, y pronto se pondrá en práctica.

Ha comenzado otro estudio de viabilidad en el ferrocarril del corredor trans-Caprivi. El estudio tiene por objetivo facilitar la conexión por ferrocarril entre Zambia y la República Democrática del Congo.

Se instauran mecanismos para construir un puente en el punto de confluencia de los ríos Kasangula y

Zambezi que, a la larga, unirá a Namibia, Botswana y Zambia.

Continúan las conversaciones con la República de Botswana sobre la posibilidad de vincular nuestras cabezas de líneas en el corredor trans-Kalahari, con fondos prometidos del Banco Mundial.

Se han instalado puentes en nuestras rutas de corredor para proteger nuestra infraestructura vial, y Namibia está en proceso de adquirir contenedores a fin de aumentar la eficiencia y la eficacia en nuestros puestos fronterizos.

Permítaseme dejar constancia de la gratitud de mi Gobierno por la cooperación y el apoyo que hemos estado recibiendo de nuestros países hermanos vecinos en nuestro esfuerzo por aplicar la letra y el espíritu del Programa de Acción de Almaty.

En los párrafos 8 y 9 de la Declaración de Almaty, que se explican en detalle en la Prioridad 4 del Programa de Acción de Almaty, se hace hincapié en el importante papel que debe desempeñar la comunidad internacional para proporcionar sustancial asistencia oficial para el desarrollo y otros recursos a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

Pese a los progresos realizados, quedan por superar los siguientes retos: el desarrollo científico y técnico de los recursos humanos; el acceso a recursos financieros asequibles por valor de unos 200 millones de dólares para mejorar nuestras instalaciones de ferrocarril; y el acceso a recursos financieros asequibles por valor de unos 1.000 millones de dólares para ampliar las instalaciones ferroviarias de Namibia a nuestras fronteras. También entra en juego una distancia de aproximadamente 1.000 kilómetros dentro de nuestros países vecinos de Angola, Botswana y Zambia para tener plena conexión.

No obstante, quisiera manifestar en este momento la gratitud de mi Gobierno por la asistencia que seguimos recibiendo de algunos de nuestros socios en la cooperación para concretar los ideales del Programa de Acción de Almaty. Desde 2005, Namibia se ha beneficiado del programa de fomento de la capacidad, facilitado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

Por último, el compromiso y la voluntad política de Namibia para establecer acuerdos funcionales en materia de transporte de tránsito merecen el apoyo financiero y técnico complementario de la comunidad

internacional. Para desarrollar una ruta comercial alternativa para África meridional a través del puerto de Walvis Bay, es preciso desarrollar la infraestructura, por lo cual pedimos respaldo internacional. Atender a las necesidades de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito no puede ni debe recaer sobre esos países únicamente, ya que el fomento del comercio internacional redundará en beneficio de todos nosotros.

**El Presidente interino:** Doy ahora la palabra a la Excma. Sra. María Teresa Infante, Directora Nacional de Fronteras y Límites del Estado de la República de Chile.

**Sra. Infante (Chile):** El Gobierno de Chile participa con entusiasmo en el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty y reafirma su compromiso con sus objetivos, convencido de la importancia de las definiciones adoptadas en la Declaración y en el Plan de Acción.

Este Plan entregó un importante conjunto de conceptos y condujo a nuestros países a realizar evaluaciones y definir estrategias que otorgaran a las políticas nacionales hacia los países en desarrollo sin litoral, una orientación sustantiva. En la consecución de sus objetivos, reiteramos la vigencia del propósito central del Programa de Acción, cual es la de generar asociaciones en torno a los objetivos de desarrollo del Milenio, en la perspectiva de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

Estos objetivos abarcan no solamente los temas vinculados al desarrollo en un sentido amplio y a la reducción de la pobreza como el marco general de referencia, sino que también pretenden generar respuestas a nivel de las relaciones internacionales, a través de las fronteras y para sus habitantes, a fin de ampliar el horizonte en que se insertan los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, y de contribuir a superar limitaciones materiales y técnicas existentes.

Son diversas las áreas en que estas relaciones son puestas a prueba y demandan responsabilidades en los Estados. El Plan de Acción de Almaty postuló objetivos ambiciosos. Una gran mayoría de ellos, tal vez los más sustanciales, se interrelacionan en torno a tres aspectos.

El compromiso de los países de tránsito y sin litoral de actuar en forma cooperativa y con perspectivas de mediano y largo plazo. Temas tales como la búsqueda e implementación de acuerdos más

eficaces para el transporte, la infraestructura, la deuda, el acceso al mercado, no se agotan sólo en la perspectiva de las relaciones económicas, sino que admiten otras formas de relacionamiento donde se trate no solamente de asistencia, sino también de cooperación, comercio y desarrollo.

El fortalecimiento de las capacidades que permiten movilizar recursos financieros y humanos y dar sustentabilidad a las políticas a favor de los países en desarrollo sin litoral, tiene siempre que tener en cuenta sus relaciones con los países en desarrollo de tránsito y la capacidad de generar eficientes coordinaciones entre ellos.

La adecuada priorización de mecanismos internos que contribuyan a la gobernanza para fortalecer esta asociación entre países en desarrollo sin litoral y de tránsito, la integración del sector empresarial y las iniciativas del mundo privado y de la sociedad civil, así como la movilización de recursos nacionales en el marco de políticas consensuadas, nacionales e internacionales, todo ello favorece el proceso de reducción sostenida de vulnerabilidades. Esta perspectiva es complementaria con el esfuerzo que otros foros mundiales y regionales están realizando.

El ejercicio del derecho de acceso desde y hacia el mar y la libertad de tránsito, de conformidad con el derecho internacional, implementada en una serie de tratados internacionales, y los legítimos intereses que corresponden a los países de tránsito sobre la base de sus derechos soberanos, son un importante marco de referencia fundado en el derecho internacional, y al que mi país adhiere plenamente.

En este contexto, el concepto de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, y en particular la identificación de aquellas vinculadas a los temas del tránsito a través de otros Estados, que a su vez poseen derechos y legítimos intereses, es un tema que no puede quedar aislado de los procesos generales antes descritos.

Valoramos especialmente el informe sobre la aplicación del Programa de Acción de Almaty que ha presentado el Secretario General, así como la labor de la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los países menos desarrollados, los países en desarrollo sin litoral y los Estados insulares en desarrollo, que aportan una visión equilibrada y amplia del estado de los temas que hoy día nos convocan.

Las prioridades del Programa de Acción de 2003 en cuanto a políticas de tránsito, el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, el comercio internacional y la facilitación del comercio y las medidas de apoyo internacional, forman parte integral de la política exterior chilena. En torno a estas prioridades, las políticas de Chile en el contexto sudamericano han definido acciones y programas de trabajo específicos con Bolivia y con Paraguay.

Desde que se adoptara el Programa de Acción de Almaty se han definido cursos de acción en el marco sudamericano. En el plano bilateral, debo mencionar, en especial, la agenda que se desarrolla con Bolivia en el marco de un diálogo amplio y sin exclusiones, entre cuyos componentes esenciales se encuentra el trabajo mancomunado para contar con sistemas eficientes de transporte de tránsito, controles fronterizos expeditos y funcionales, cooperación en la prevención del contrabando, la compatibilización entre resguardos ambientales y sanitarios, particularmente en materia de cargas peligrosas, y la implementación de marcos regulatorios útiles, no discriminatorios y la voluntad de perfeccionarlos.

Se encuentran en funcionamiento con Bolivia, esquemas y grupos de trabajo a nivel bilateral, que se han focalizado hacia los temas que permiten una adecuada complementación entre operadores públicos y privados que intervienen en las relaciones de tránsito. Con Paraguay también se aplica el mismo enfoque.

Por otra parte, de los acuerdos originados por la asociación de Chile con el MERCOSUR hace más de una década, se derivaron proyectos que hoy día redundan en beneficios para el acceso hacia el Pacífico de todo el eje de miembros de ese organismo, entregando alternativas a Paraguay como miembro de aquél.

El Gobierno de Chile ha anunciado la decisión de habilitar el puerto de Iquique para el régimen de libre tránsito a favor de Bolivia, conforme a los tratados vigentes, sumándose a Arica y Antofagasta, que tienen un activo movimiento de cargas bolivianas y al funcionamiento del acuerdo para el oleoducto que conecta con Arica, desde hace décadas.

En 2004, se puso en marcha el depósito franco al servicio de cargas provenientes o destinadas al Paraguay, en ejecución de un convenio específico, en consonancia con los procesos activos de integración física en que estos países se encuentran insertos.

Estos lineamientos también se observan en la política de cooperación que lleva adelante la Agencia de Cooperación Internacional y que privilegia los sectores de educación, cultura, salud y superación de la pobreza, entre otros.

La integración física —donde se ponen de manifiesto avances y carencias en materia de conectividad, el uso de infraestructura, los sistemas de transporte, la normativa aplicable y el uso de pasos de frontera— ha constituido una base esencial para comprender el mundo real de las relaciones entre nuestros países sudamericanos.

En materia de transporte ferroviario, mi Gobierno desarrolla acciones destinadas a revitalizar estas vías de comunicación con Bolivia, tanto desde el punto de vista de la infraestructura, como de los pasos de frontera. Chile colabora decididamente en este proceso.

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (IIRSA), impulsada desde 2000, está dando progresivamente sus frutos en cuanto a proporcionar una metodología para la priorización de proyectos, su implementación y la consideración de la sustentabilidad ambiental en los mismos.

Chile participa en una serie de ejes que conectan con el resto de los países del Cono Sur, que están operativos todo el año. Se espera potenciar este proceso, con el respaldo de los organismos de financiamiento internacional, regionales y subregionales, en el marco de la puesta en marcha de la UNASUR, Unión de Naciones Sudamericanas, de forma que exista una perspectiva convergente entre sus objetivos y los compromisos asumidos por los Estados a nivel bilateral y regional.

En el fortalecimiento de este esquema, deben también reflejarse los acuerdos de implementación de los objetivos de desarrollo del Milenio y del Programa de Acción de Almaty.

Esta convergencia se ha dado en el acuerdo presidencial adoptado en diciembre de 2007, para vitalizar el corredor interoceánico central que comprende a Bolivia, Brasil y Chile, uniendo Arica e Iquique a este proceso. El proyecto suma la decisión en favor de la integración física unida a un proceso de crecimiento económico con equidad en los tres países involucrados, que busca apoyar los flujos de

intercambios, facilitando sin temores la circulación de personas.

Los proyectos definidos deben permitir aumentar el comercio dentro de las regiones involucradas, incidir en su crecimiento, en el empleo, en un mejor conocimiento entre los pueblos y en la calidad de vida, puntos destacados por la Excm. Sra. Presidenta de la República de Chile al suscribir la Declaración.

Si bien la integración es un concepto que comienza a materializarse con la construcción de la infraestructura básica, lo que conocemos como una suerte de “corredor”, se expresa realmente cuando llega a iniciativas concretas, porque no hay una integración efectiva al margen de los países vecinos. En Sudamérica, este proceso considera como actores fundamentales a Bolivia y Paraguay, de forma que toda integración en la perspectiva del Programa de Acción de Almaty, debe incluirlos activamente.

Estas materias no pueden verse aisladas del debate sobre los grandes temas del comercio internacional, de bienes y servicios, de forma que los países en desarrollo sin litoral participen plenamente de los beneficios que pueden derivarse de los acuerdos internacionales, del acceso a los mercados, ya que ellos deben superar las eventuales desventajas que se presentan por su menor desarrollo y situación geográfica.

Coincidimos en resaltar el aporte que puede hacer el esquema multilateral de comercio a la efectividad de la libertad de tránsito, a su ejercicio en forma no discriminatoria, sujeta a mecanismos expeditos y transparentes, considerando las circunstancias específicas y los marcos normativos apropiados que involucra el paso por terceros países, especialmente en materia ambiental y sanitaria.

La tarea para los países en desarrollo de tránsito es entonces considerable. Apoyamos por otra parte las reformas y medidas concretas encaminadas a simplificar procedimientos y tramitaciones, de forma que no sean obstáculos en las relaciones con los países sin litoral y constituyan instrumentos eficaces de cooperación.

Es responsabilidad de los organismos internacionales brindar apoyo en su concreción. También recae en nuestros gobiernos entregar los mandatos adecuados para que ellos fortalezcan las capacidades de los países en desarrollo sin litoral y de

tránsito, en el avance de este proceso de asociación y la dotación de adecuada infraestructura.

El horizonte de 2015 está cercano y mi país desea llegar a él habiendo concretado respuestas para cumplir estos objetivos y postulados de la Declaración de Almaty.

Por esto, respaldamos el documento de examen de mitad de período, los compromisos que derivan de las políticas allí expresadas, y nos sumamos al acuerdo general en la materia.

**El Presidente interino:** Doy ahora la palabra al Excmo. Sr. Ts'ele Chakela, Ministro de Obras Públicas y Transporte del Reino de Lesotho.

**Sr. Chakela (Lesotho) (habla en inglés):** Es un gran honor y placer tener la oportunidad de decir algunas palabras sobre el Programa de Acción de Almaty.

Tras una mirada retrospectiva a los cinco años transcurridos desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty, en Kazajstán en 2003, invito a todos los presentes a aplaudirnos por haber elaborado un programa de acción visionario que marcó la pauta para el desarrollo de nuestros países desfavorecidos desde el punto de vista geográfico. Me enorgullece haber participado en el proceso que condujo a su aprobación, incluida la última reunión preparatoria que se celebró aquí.

*Sr. Wolfe (Jamaica), Vicepresidente, ocupa la Presidencia.*

El Programa de Acción tiene siete objetivos y cinco ámbitos prioritarios de políticas —política de tránsito y marco normativo, desarrollo de infraestructura, facilitación del comercio y el transporte, asistencia para el desarrollo y examen de la aplicación— que sirven de base para poder evaluar nuestros progresos.

Se trata sin duda de un desafío de enormes proporciones, al que sólo se puede hacer frente mediante la solidaridad y la cooperación con las comunidades regionales e internacionales. En ese sentido, me referiré a algunas de las iniciativas que ha puesto en marcha Lesotho.

Deseo reiterar algunos de los aspectos que mencioné en 2007 en Uagadugú, Burkina Faso, donde hice un recuento de las medidas que habíamos

adoptado y de nuestros planes en el sector de los transportes.

En virtud de su Comisión mixta de cooperación bilateral, los Gobiernos de la República de Sudáfrica y el Reino de Lesotho han acordado establecer un puesto fronterizo de servicios integrados con el objetivo de facilitar el tránsito rápido de mercancías, servicios y personas entre los dos países y mejorar de esa manera el comercio y acelerar el crecimiento económico.

El Gobierno de Lesotho tiene previsto invitar al sector privado para expresar su interés en que la terminal de contenedores de Maseru se convierta en un puerto seco. Esto se haría de conformidad con la normativa de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo, habida cuenta de la necesidad de ampliar y mejorar el transporte de mercancías por ferrocarril.

El Gobierno de Lesotho está reemplazando el sistema obsoleto de ayuda para la navegación en la Terminal 1 del Aeropuerto Internacional de Moshoeshoe. Las mejoras incluyen la compra de camiones de bomberos para mejorar las condiciones de seguridad del aeropuerto. Dichas actividades se llevan a cabo gracias a la asistencia del Banco Árabe para el Desarrollo Económico de África.

La Unión Europea ha ayudado al Gobierno de Lesotho a rehabilitar 110 kilómetros de carreteras asfaltadas que abarcan zonas tanto meridionales como septentrionales de Lesotho. Estamos en las últimas fases de creación de un organismo de gestión de la red viaria que tendrá autonomía funcional para diseñar estrategias de aplicación propias.

Alentamos a nuestras mujeres a que obtengan capacitación técnica y de ingeniería; en un momento dado, la proporción de ingenieras en nuestro Departamento de Carreteras Rurales era superior a la de ingenieros. Nuestro Fondo de Carreteras es un fondo de segunda generación cuyas estructuras de gobierno son acordes con los regímenes de gobierno.

Sin embargo, entre estos avances prometedores, observamos con preocupación que algunos socios para el desarrollo se centran ahora en la asistencia financiera para el sector social. La interrelación entre todos los sectores de la economía supone un paso en la dirección adecuada hacia la consecución de los objetivos de desarrollo del Milenio.

Acogemos con satisfacción la idea de la ayuda para el comercio, que fue diseñada para ayudarnos a

solucionar los problemas estructurales, y esperamos que pronto esté funcionando, ya que lleva demasiado tiempo en fase de elaboración.

Para concluir, exhorto a los socios para el desarrollo a que cumplan su compromiso de redoblar sus esfuerzos destinados a la provisión de asistencia financiera a los países sin litoral y a los países en desarrollo a fin de que puedan competir a nivel mundial.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Ahora doy la palabra a Su Excelencia el Honorable Shukuru Kawambwa, Ministro de Desarrollo de Infraestructura de la República Unida de Tanzania.

**Sr. Kawambwa** (República Unida de Tanzania) (*habla en inglés*): Deseo dar las gracias al Presidente por haber convocado esta importante reunión de alto nivel sobre el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty, que la Asamblea respaldó hace cinco años. El examen periódico de la aplicación del Programa permite realizar los ajustes necesarios para garantizar el logro de los objetivos acordados.

En Almaty (Kazajstán), en el año 2003 y en consultas posteriores en la Asamblea General, la comunidad internacional reconoció que los elevados costes del transporte de tránsito suponían una barrera aún más infranqueable para los países en desarrollo sin litoral que la mayoría de las tarifas de las naciones más favorecidas. También se reconoció que tanto los países en desarrollo de tránsito como sin litoral deben enfrentarse a grandes retos para participar de manera eficaz en el comercio internacional.

Tanzanía es muy consciente de los retos que supone el hecho de no tener acceso territorial al mar, la lejanía y el aislamiento de los mercados mundiales que sufren los países sin litoral, y se ha esforzado por aplicar las medidas específicas acordadas en el Programa de Acción de Almaty.

Nuestra respuesta fue la elaboración de un plan de acción que se ejecutará para 2010. El plan está vinculado al Programa Visión de Desarrollo de Tanzania hasta 2025, al documento de estrategia de lucha contra la pobreza y, en la actualidad, a la Estrategia nacional de crecimiento y reducción de la pobreza.

Permítaseme relatarles la participación de Tanzania en el Programa de Acción de Almaty desde 2003.

En primer lugar, el sector del transporte es uno de los sectores fundamentales para solucionar el problema de la lejanía de los países sin litoral. La posición geográfica de Tanzania hace que las infraestructuras y los servicios de transporte desempeñen un papel importante a la hora de facilitar el comercio regional e internacional a los seis países fronterizos sin litoral.

Por lo tanto, el objetivo político para el desarrollo de la infraestructura y los servicios de transporte consiste en garantizar que todas las carreteras, ferrocarriles, puertos de mar y puertos interiores que prestan servicios a los países vecinos sin litoral se amplíen y mejoren para facilitar un flujo adecuado de tráfico internacional hacia y desde esos países.

En segundo lugar, la infraestructura actual de transporte de Tanzania incluye rutas por carretera, ferroviarias, aéreas, acuáticas y por conductos. La longitud total de la red de carreteras es de 85.515 kilómetros, que incluyen carreteras principales y regionales. La longitud total del sistema de ferrocarril es de 3.676 kilómetros. La línea central, que tiene 2.706 kilómetros, llegará a los tres países sin litoral de Rwanda, Burundi y Uganda, con conexiones a otros dos países sin litoral.

Contamos con tres puertos marítimos principales —Dar es Salaam, Tanga y Mtwara— y varios puertos de aguas interiores.

También contamos con cuatro aeropuertos internacionales y un oleoducto que se extiende a lo largo de 1.750 kilómetros para transportar crudo desde Dar es Salaam a la refinería de Ndola en Zambia. Se prevé que un gaseoducto de gas natural de 232 kilómetros de longitud llegue hasta los países vecinos en el futuro cercano.

Pese a la considerable red de carreteras y ferrocarriles, la infraestructura de transporte aún es inadecuada. Para subsanar las carencias y alcanzar un desarrollo sostenible de ese sector, en 2003 se aprobó una política nacional de transporte, la cual abarca todos los ámbitos necesarios del sector del transporte para lograr los objetivos sociales y económicos del país a nivel nacional.



Se prevé que el sector del transporte cuente con servicios de transporte seguros y eficaces para el año 2025. La estrategia consiste en mejorar la integración modal, desarrollar corredores de transportes y mejorar el sistema del transporte multimodal, haciendo especial hincapié en la seguridad, el medio ambiente y el acceso tanto para su uso local como para los países vecinos sin litoral.

En el bienio 2007-2008, nuestro Gobierno lanzó un programa de inversión a 10 años para el sector del transporte, con un presupuesto de 6.200 millones de dólares para los cinco primeros años, que pretende lograr mejoras en la infraestructura y los servicios de transporte.

Recientemente, Tanzania negoció una serie de recursos en el marco de la iniciativa Millenium Challenge Account y le fue concedido un total de 698 millones de dólares, un subsidio de los Estados Unidos a cinco años cuyo objetivo es reducir la pobreza, estimular el crecimiento económico y aumentar los ingresos de las familias a través de inversiones concretas en infraestructura en los ámbitos del transporte, la energía y el agua.

De ese subsidio, se asignaron 373 millones de dólares a la infraestructura de transporte, con el objetivo de facilitar el tránsito al unir países vecinos sin litoral y los puertos de mar de Mtwara, Dar es Salaam y Tanga. Esas iniciativas cumplen los requisitos de la Declaración y el Programa de Acción de Almaty.

Los puertos también son parte esencial de la infraestructura para aplicar el Programa de Acción del Almaty. Por lo tanto, la Dirección de Puertos de Tanzania está a punto de completar un estudio sobre los desafíos que enfrenta la interfaz buque/puerto en Dar es Salaam. Esos desafíos incluyen, en primer lugar, la mejora de los servicios de operaciones portuarias; segundo, establecer sinergias entre los transportistas clave y mejorar la eficacia del puerto y la facilitación de su comercio con los países sin litoral; tercero, digitalizar el proceso de despacho de aduanas y acelerarlo para los clientes que pagan tasas; y cuarto, reducir la congestión en el puerto de Dar es Salaam y lograr que los puertos de Tanga y Mtwara cumplan los estándares internacionales exigidos.

Tanzania, Rwanda y Burundi, por medio del Banco Africano de Desarrollo, están realizando un estudio de viabilidad del ferrocarril para unir a los tres

países. El objetivo del área del proyecto es contribuir a la puesta en marcha de un programa de transporte multimodal y multinacional que sea común y eficaz y fomenta la integración económica regional y el desarrollo de las zonas de dichos países con grandes potenciales en el ámbito de la agricultura, la minería, la industria y el comercio. Ese desarrollo ferroviario dará a los países sin litoral acceso a las redes de transporte internacional.

Con el fin de mejorar los servicios ferroviarios en el corredor central de desarrollo, está estudiándose un acuerdo de asociación pública y privada. El Gobierno de la República Unida de Tanzania ha completado la reestructuración de la Empresa de Ferrocarriles de Tanzania mediante una empresa conjunta con RITES Ltd de la India. Se espera que esa nueva iniciativa mejore la eficacia del corredor central de desarrollo, que une los países sin litoral Rwanda y Burundi. Está estudiándose el mismo planteamiento para Zambia por medio de la Autoridad de Ferrocarriles de Tanzania y Zambia (TAZARA).

En aplicación de la Declaración de Almaty, Tanzania, Rwanda, Uganda, Burundi y la República Democrática del Congo han suscrito un acuerdo sobre la creación de un organismo de facilitación del transporte de tránsito en el corredor central dirigido a fomentar los sistemas de transporte de tránsito eficaces y su mantenimiento con el paso del tiempo, en el interés de todas las partes contractuales, con miras a mejorar la accesibilidad y la fiabilidad del corredor central.

Según el componente relativo al transporte de un estudio del Banco Mundial titulado “Diagnóstico de las infraestructuras nacionales en África”, relativo a las carreteras, los ferrocarriles, los puertos, los aeropuertos y el transporte urbano, se calcula que Tanzania tendrá que invertir al menos 12.989 millones de dólares para cumplir los objetivos básicos —establecer estándares de accesibilidad aplicables a los países desarrollados y a los países en desarrollo de medianos ingresos—, de forma que mejore la competitividad de la economía de Tanzania y su cohesión social.

Por lo tanto, la inversión total de aproximadamente 6.000 millones de dólares en un plazo de cinco años por parte del programa de inversiones en el sector del transporte de Tanzania sólo supone el 46% de la aportación necesaria, lo cual implica que Tanzania tendrá que mantener ese nivel de

inversión durante los próximos 10 a 15 años para poder alcanzar los objetivos básicos.

Además, en el informe se indica que Tanzania tendrá que dedicar al menos el 8,4% de su producto nacional bruto para sostener ese nivel de inversión. Por ende, el Gobierno desea invitar al sector privado a aumentar su nivel de inversión en el sector del transporte, ya que en el estudio se apunta que el Gobierno sólo puede aportar a dicho sector el 8,4% del producto nacional bruto, lo cual equivale a 158 millones de dólares al año.

A modo de conclusión, Tanzania considera que los esfuerzos dirigidos a poner en marcha el Programa de Acción de Almaty necesitarán una asociación eficaz entre los países de tránsito y los países sin litoral, por un lado, y una asociación global entre varias partes interesadas internacionales, por el otro. Ese planteamiento reportará beneficios mutuos a todas las partes, ya que una participación más eficaz en el comercio regional e internacional hará que las economías en cuestión se beneficien de las economías de escala.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Yukio Takasu, Jefe de la delegación del Japón.

**Sr. Takasu** (Japón) (*habla en inglés*): Es para mí un enorme placer, en calidad de representante del Japón y de facilitador, intervenir en la reunión de alto nivel dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty.

El Japón ha defendido de manera sistemática la importancia del liderazgo y de las asociaciones como eje central del desarrollo. Según ese principio, un país en desarrollo establece sus prioridades, su dirección y su estrategia de desarrollo y se esfuerza por lograr esos objetivos con un espíritu de liderazgo.

Los países en desarrollo deben asumir la responsabilidad principal en lo que concierne a su desarrollo, pero sus esfuerzos deben complementarse con compromisos sólidos y sostenidos de sus asociados globales. Esa filosofía está bien plasmada en el Programa de Acción de Almaty y debería guiar su aplicación.

Desde la adopción del Programa de Acción de Almaty, numerosos países en desarrollo sin litoral han logrado avances continuos en cuanto a la ampliación de su producto nacional bruto y a la captación de

inversiones directas extranjeras. Esos logros han sido posibles, sobre todo, gracias a las iniciativas de autoayuda de los países en desarrollo sin litoral, a los cuales el Japón transmite su mayor respeto. Sin embargo, cabe subrayar que también se ha avanzado gracias a su cooperación con los países en desarrollo de tránsito, así como a sus asociaciones con países donantes y organizaciones internacionales. Al mismo tiempo, deberíamos recordar que, según se indica en el informe del Secretario General, queda mucho por hacer para poner en marcha de manera eficaz el Programa de Acción de Almaty.

En cuanto al desarrollo económico general de los países en desarrollo sin litoral, el fomento de las exportaciones y la importación de bienes esenciales a precios competitivos revisten una importancia crucial. Debido a la desventaja geográfica de los países en desarrollo sin litoral el mejoramiento de su infraestructura debe ser una prioridad. La única forma de acelerar la economía y fomentar el comercio y la inversión es mediante el desarrollo de la infraestructura adecuada.

Quisiera compartir con la Asamblea algunos ejemplos de la asociación del Japón en cuanto a esas cuestiones en diversas regiones.

Empezaré por África, donde se encuentran muchos de los países en desarrollo sin litoral. Esos países se ven especialmente afectados por los altos costos del transporte y una infraestructura precaria. Hay que reducir la distancia entre los países en desarrollo sin litoral y los mercados mundiales mejorando la infraestructura energética y de transporte y uniendo las redes de carreteras en África, así como mejorando las instalaciones portuarias de los países de tránsito.

Teniendo eso presente, el Japón ha tomado la iniciativa de respaldar la aplicación de su plan de acción a corto plazo para el desarrollo de la infraestructura de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África, así como otros programas de desarrollo de infraestructura a mediano y largo plazo en África.

En primer lugar, este año el Japón acogió la cuarta reunión del Consorcio de la Infraestructura para África. En mayo, el Japón acogió la cuarta Conferencia Internacional de Tokio sobre el Desarrollo de África (TICAD IV), en cooperación con las Naciones Unidas, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Banco Mundial.

En la Conferencia se subrayó la necesidad de centrarse en el desarrollo de una infraestructura de alcance regional. También es gratificante comprobar que por fin hubo consenso entre todos los participantes en cuanto a que debe hacerse todo lo posible por fortalecer la cooperación y fomentar el desarrollo de las redes de carreteras, los puertos y la infraestructura energética como fuerza motriz del crecimiento, utilizando el Consorcio de la Infraestructura para África como plataforma.

Además, el Japón prometió proporcionar a África 4.000 millones de dólares en préstamos en condiciones favorables a lo largo de los próximos cinco años a fin de impulsar proyectos de mejoramiento de la infraestructura regional orientados a atraer la inversión privada necesaria para el crecimiento económico de África.

En la misma ocasión, el Banco Mundial y el Banco Africano de Desarrollo anunciaron que ampliarían la financiación en el orden de 5.000 millones de dólares anuales para que se crearan corredores de transporte y redes de energía durante el mismo período quinquenal. Ese fue un resultado de una iniciativa adoptada en la Conferencia Internacional de Tokio sobre el Desarrollo en África (TICAD IV).

El mejoramiento de la infraestructura de transporte no se debe limitar a la infraestructura física. La infraestructura institucional, como las aduanas, la cuarentena y los procedimientos inmigratorios en las fronteras, también debe ser mejorada.

El Japón amplía su asistencia por conducto del Organismo Japonés de Cooperación Internacional para establecer puestos fronterizos de servicios integrados, que permitirían la realización de todos los procedimientos fronterizos necesarios de una sola vez. Por ejemplo, el Japón ha estado respaldando el establecimiento de un puesto fronterizo de servicios integrados en el puente Chirundu situado entre Zambia y Zimbabwe a través del suministro de diversas formas de asistencia, incluso mediante la creación de un marco legal, la capacitación de personal y la construcción de puentes y otro tipos de servicios fronterizos. En la Cuarta Conferencia Internacional de Tokio sobre el Desarrollo en África, el Japón anunció que prestaría esa asistencia a otros 14 puestos fronterizos de África.

Sin embargo, las mejoras infraestructurales no pueden por sí solas aumentar el comercio y la inversión. Los esfuerzos gubernamentales deben ser

mayores a fin de mejorar el clima de inversiones para atraer al sector privado.

De conformidad con su compromiso con el comercio internacional y la facilitación del comercio, el Japón prometió en la Conferencia que respaldaría los esfuerzos tendentes a duplicar la inversión desde el Japón hacia África. Para dar cumplimiento a ese compromiso, recientemente hemos enviado varias misiones conjuntas del sector público y del sector privado con miras a promover el comercio y la inversión en varios países de África, incluso en países en desarrollo sin litoral como Uganda, Botswana y Etiopía.

Para fortalecer aún más nuestras relaciones con los países menos adelantados de África, estamos abriendo algunas embajadas: este año en Mali, Botswana y Malawi, y el año próximo en Burkina Faso.

El apoyo que presta el Japón a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito va, desde luego, más allá del continente africano. También estamos muy activos en otros lugares del mundo en lo que respecta a la promoción de la cooperación y la integración regionales, que son indispensables para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Nuestro apoyo constante al proyecto de la red asiática de carreteras a través de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico es muy conocido. Asimismo, los países de la región del Mekong trabajan juntos en pro de la integración regional en los tres corredores principales que van de este a oeste y de norte a sur.

En diciembre de 2006, con nuestra asistencia, se inauguró el segundo puente internacional del Mekong, que comunica Tailandia con Lao, obra con la que casi se ha completado el corredor este-oeste. A principios de este año prometimos 20 millones de dólares para facilitar el comercio de mercancías mediante la utilización de ese corredor.

Señalaré unos pocos ejemplos del reciente apoyo que prestamos a otros países en desarrollo sin litoral y de tránsito. En los últimos cinco o seis años hemos suministrado al Afganistán más de 2.500 millones de dólares para proyectos de infraestructura, incluidos un aeropuerto y carreteras importantes. También hemos comenzado a ayudar a construir un aeropuerto internacional en Mongolia, ayudamos a tender una red ferroviaria en Uzbekistán y contribuimos en la

construcción o el mejoramiento de carreteras, puentes y túneles en países como Tayikistán, el Pakistán, Nepal y Bolivia. También hemos enviado al Asia Central a expertos en administración de carreteras y hemos proporcionado equipos para servicios de control aduanero.

Cuando observamos lo que muchos países de Asia, incluso el nuestro, han experimentado en los últimos años, comprobamos que la promoción del comercio evidentemente aporta importantes contribuciones al crecimiento económico. Por consiguiente, es importante considerar la asistencia para el desarrollo desde el punto de vista de cómo se promociona el comercio.

Teniendo eso presente, desde 2005 el Japón ha aplicado la Iniciativa de Desarrollo para el Comercio, cuyo propósito consiste en poner en marcha la Ayuda para el Comercio. La iniciativa tiene por objeto ayudar a los países en desarrollo a adquirir una capacidad exportadora y a beneficiarse en mayor medida del sistema de comercio mundial. Seguiremos prestando a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito asistencia para facilitar la promoción comercial.

Muchos países en desarrollo sin litoral también enfrentan grandes dificultades en la esfera de la adaptación al cambio climático, incluidos el deterioro forestal y la desertificación. En ese sentido, el Japón ha forjado la Alianza contra el calentamiento de la Tierra (Cool Earth Partnership) a fin de ayudar a los países en desarrollo que procuran alcanzar el crecimiento económico mientras reducen sus emisiones de gases de efecto invernadero. De acuerdo con esa iniciativa, hemos prometido 10.000 millones de dólares que serán desembolsados en los próximos cinco años.

Colaboraremos estrechamente con organizaciones internacionales, incluso con los organismos de las Naciones Unidas, en apoyo a los esfuerzos de adaptación que realizan los países en desarrollo que son más vulnerables al cambio climático. Como parte de esa iniciativa, a principios de este año respaldamos el establecimiento del marco conjunto del Japón y del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo para la creación de asociaciones que encaren el cambio climático en África, con arreglo al cual acogeríamos con gran beneplácito propuestas de proyectos concretos de aplicación.

En las negociaciones informales celebradas previamente a esta reunión de alto nivel, realizamos un

examen de la aplicación del Programa de Acción de Almaty. A través de ese proceso, los representantes de los países en desarrollo sin litoral demostraron con claridad un sentido de responsabilidad primordial por su desarrollo. La cooperación con los países en desarrollo de tránsito, los donantes y las organizaciones internacionales es esencial para ese desarrollo.

Llevaremos a cabo nuestros mayores esfuerzos por lograr un equilibrio entre las necesidades de los países en desarrollo sin litoral y la cooperación con los países en desarrollo de tránsito. Tengo la firme convicción de que el proyecto de declaración acordado y que está basado en esas consideraciones tiene un gran valor ya que permitiría que esos países se integraran en mayor medida a la economía mundial y se beneficiaran así del acceso a los mercados mundiales.

En las negociaciones sobre el documento final de esta reunión de examen, como fue el caso cuando el Programa de Acción de Almaty se negoció hace cinco años, el Japón tuvo el honor de prestar servicios como facilitador. El proyecto de documento final, que ahora se titula adecuadamente declaración, se acordó exitosamente tres semanas antes de esta reunión. Esa consecución fue posible gracias a la cooperación de todos los interesados.

Aprovecho esta oportunidad para expresar mi más profundo agradecimiento a todos por su comprensión y cooperación. En particular, agradecemos mucho las valiosas contribuciones del Alto Representante Embajador Diarra y de sus colegas.

Ese logro también constituye una prueba sólida de que la comunidad internacional se ha unido en apoyo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Demostremos el mismo espíritu de cooperación en los próximos cinco años para aplicar fielmente el Programa de Acción de Almaty y las recomendaciones que figuran en la declaración de examen de mitad de período que se aprobará mañana.

La Asamblea puede tener la seguridad de que el Japón está decidido a hacer todos los esfuerzos posibles por ayudar a lograr los objetivos, como firme aliado en el que pueden confiar plenamente los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

**El Presidente interino (habla en inglés):** Ahora tiene la palabra el Excmo. Sr. John W. Ashe, jefe de la delegación de Antigua y Barbuda.

**Sr. Ashe** (Antigua y Barbuda) (*habla en inglés*): El Grupo de los 77 y China acogen con satisfacción la convocación de esta reunión de alto nivel dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty.

El Programa constituye un marco amplio para encarar las necesidades y problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito. El momento para realizar el examen es verdaderamente oportuno, habida cuenta del plazo inminente de 2015 en el que se deben cumplir los objetivos de desarrollo de Milenio.

En la reunión de alto nivel de la Asamblea General celebrada la semana pasada se dejó en claro que no estamos en el buen camino para lograr la mayoría o cualquiera de los objetivos de desarrollo de Milenio. Los países en desarrollo sin litoral se encuentran entre los países que tienen menores probabilidades de cumplir con los objetivos.

El Grupo otorga una gran importancia a los exámenes de alto nivel de la aplicación de los resultados de los documentos emitidos en las principales cumbres y conferencias de las Naciones Unidas. Constituyen el medio a través del cual podemos supervisar los avances en la aplicación que son necesarios para lograr los objetivos.

El Grupo considera que las metas y objetivos de desarrollo internacionalmente convenidos sólo se pueden alcanzar si se centra la atención en las necesidades especiales de los países más vulnerables. El Programa de Acción de Almaty sigue siendo un marco global sólido para las asociaciones mundiales orientadas a encarar las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral. Se deben realizar esfuerzos energéticos para lograr su aplicación plena.

Después de esta reunión de dos días, en la que la comunidad internacional hace balance del progreso conseguido, las experiencias adquiridas y los desafíos encontrados en la aplicación del Programa de Acción de Almaty hasta la fecha, el Grupo de los 77 y China espera que uno de los resultados sea el aumento del apoyo que se brinda a los países en desarrollo sin litoral y a los países en desarrollo de tránsito en sus esfuerzos por afrontar las principales restricciones para desarrollarse. En este sentido, las cinco esferas prioritarias acordadas en el Programa de Acción son críticas.

En este mundo globalizado cada vez más competitivo, el comercio es un medio vital para la integración económica internacional y en esta esfera los países en desarrollo sin litoral son los más desaventajados. Por lo tanto, el hecho de que en la Ronda de Doha para el Desarrollo no se haya abordado el desafío del desarrollo en el comercio internacional tiene mucha importancia para la situación de los países en desarrollo sin litoral.

En ese contexto, el Grupo de los 77 y China desea subrayar lo siguiente.

Primero, las actuales crisis mundiales multidimensionales —alimentos, energía, clima y finanzas— agravarán las dificultades para lograr los objetivos de desarrollo con que se encuentran los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito y condicionarán los esfuerzos nacionales por aplicar el Programa.

Segundo, será necesario adoptar una iniciativa enérgica y dinámica, en particular que todos los asociados para el desarrollo dupliquen los esfuerzos y los recursos que destinan a apoyar a los países en desarrollo sin litoral.

Tercero, el progreso en la aplicación se ve obstaculizado porque sigue habiendo trabas que desde hace tiempo obstaculizan el desarrollo, como las barreras comerciales internacionales, la falta de recursos para invertir en infraestructura y las deficientes medidas de apoyo internacional.

El Grupo de los 77 y China está ahora más convencido que nunca que un sistema de comercio internacional propicio es fundamental para los países en desarrollo sin litoral y que la plena aplicación del Programa de Acción de Almaty es crítica y urgente.

El Grupo recalca la necesidad de que se adopten iniciativas, en particular iniciativas de asistencia al comercio, con el objetivo de disminuir los costos administrativos, financieros y de otra índole que entrafía el comercio y mejorar la competitividad y potenciar la capacidad de producción.

El Grupo también recalca la necesidad de incrementar el apoyo de los asociados para el desarrollo a fin de fomentar y desarrollar la capacidad de los países en desarrollo sin litoral en las negociaciones de la Organización Mundial del Comercio sobre facilitación del comercio, a fin de facultarlos para que

aprovechen toda oportunidad de conseguir un mayor acceso a los mercados.

Al Grupo le preocupa que los países en desarrollo sin litoral, al igual que la mayoría de los países en desarrollo, sigan estando en desventaja competitiva a la hora de atraer la inversión privada a pesar de crear un clima de inversión más atractivo mediante reformas y mejoras políticas para reducir la burocracia, disminuir los costos y mejorar los procedimientos empresariales y los servicios públicos.

Por lo tanto, conviene que se adopten medidas políticas sensatas para facilitar y potenciar el flujo de inversiones, tanto públicas como privadas, hacia los países en desarrollo sin litoral con miras a aplicar plenamente el Programa de Acción de Almaty.

Además, los asociados bilaterales para el desarrollo y las instituciones multilaterales, incluidos los bancos y organismos de desarrollo, deberían redoblar sus esfuerzos para fomentar y facilitar la inversión pública y privada en el desarrollo de infraestructura de tránsito y de transporte en los países en desarrollo sin litoral con medios innovadores, como las garantías de inversión.

El Grupo de los 77 y China desea destacar lo siguiente.

Primero, es preciso ampliar el acceso a las tecnologías avanzadas en los sistemas, servicios y tecnologías de transporte que puedan mejorar la calidad de los productos.

Segundo, es necesario que haya niveles suficientes y previsibles de asistencia oficial para desarrollo. Para ello hará falta, primero, que los países desarrollados cumplan con sus compromisos de proporcionar del 0,15% al 0,20% del ingreso nacional bruto como asistencia oficial para el desarrollo a los países en desarrollo sin litoral. En este sentido, el Grupo apoya firmemente el llamamiento del Secretario General a los países donantes y a las instituciones financieras y de desarrollo internacionales para que apoyen al Fondo Fiduciario que creó para la aplicación del Programa de Acción de Almaty.

La tercera necesidad es la asistencia técnica, incluida la facilitación de la cooperación Sur-Sur, en la construcción, el mantenimiento y el funcionamiento de instalaciones de transporte, almacenamiento y otras instalaciones relacionadas con el tránsito, así como la promoción de programas y proyectos subregionales,

regionales e interregionales relacionados con el transporte.

El Grupo de los 77 y China acoge con beneplácito los esfuerzos de la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo por compilar toda una serie de indicadores macroeconómicos, en particular estadísticas concretas sobre transporte y comunicaciones, para ilustrar el progreso conseguido en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. Pedimos que esta iniciativa se amplíe para que abarque también el desarrollo de un conjunto aceptable de parámetros, además de indicadores macroeconómicos, para supervisar la aplicación eficazmente.

Para concluir, insistimos en que el progreso en la aplicación del Programa de Acción de Almaty forma parte integrante de todos los resultados de las grandes conferencias y cumbres de las Naciones Unidas, incluida la Declaración del Milenio. Pone a prueba nuestra determinación de fomentar una alianza mundial para el desarrollo en nuestros esfuerzos por dar seguimiento al progreso de todos los objetivos de desarrollo acordados internacionalmente.

El Grupo de los 77 y China espera sinceramente que esta reunión de examen de alto nivel convenga más de la necesidad de actuar con urgencia y refuerce las alianzas mundiales en pro de la aplicación del Programa de Acción de Almaty y, en general, de los esfuerzos de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral para lograr sus objetivos nacionales de desarrollo de manera concreta, tangible y mensurable.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Philippe Delacroix, representante de Francia.

**Sr. Delacroix** (Francia) (*habla en francés*): Tengo el honor de hablar en nombre de la Unión Europea. Hacen suya la presente declaración Turquía, Croacia y la ex República Yugoslava de Macedonia, países candidatos; Albania, Bosnia y Herzegovina, Montenegro y Serbia, países del Proceso de Estabilización y Asociación y candidatos potenciales, y Ucrania, la República de Moldova y Armenia.

Ante todo, permítaseme dar las gracias al Presidente de la Asamblea General, al Secretario General y al Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los

pequeños Estados insulares en desarrollo por la organización de esta reunión plenaria de alto nivel dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty.

La Unión Europea quiere asimismo dar las gracias al Sr. Yukio Takasu, Representante Permanente del Japón, por haber facilitado las negociaciones sobre el proyecto de documento final (A/63/L.3\*), que concluyeron el mes pasado. También quiero dar las gracias al Secretario General por su último informe (A/63/165).

El Programa de Acción de Almaty se basa en una asociación entre los países sin litoral, los países de tránsito y los asociados para el desarrollo. Por ello, la Unión Europea desea reafirmar ante la Asamblea General su compromiso a favor de la promoción y la aplicación de las prioridades establecidas en el Programa de Acción de Almaty.

La Unión Europea observa con satisfacción el documento final, que aprobamos. Es equilibrado y completo y llevará a recomendaciones concretas en el marco que ya ha fijado el Programa de Acción de Almaty. Antes de abordar ciertos aspectos que son esenciales para la Unión Europea para asegurar el desarrollo de los países sin litoral y los países de tránsito, permítaseme empezar expresando la satisfacción de la Unión Europea ante los avances realizados en los últimos cinco años. En los países en desarrollo sin litoral se ha registrado, de manera global, aumentos en sus productos nacionales brutos y en la inversión extranjera directa. Para muchos de ellos esos avances son alentadores. Quisiera subrayar tres aspectos en concreto.

En primer lugar, en lo que concierne a la infraestructura, como ya lo han mencionado varios oradores, los países en desarrollo sin litoral padecen limitaciones importantes relacionadas con el problema del desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura. En ese ámbito, la Unión Europea desempeña una función clave, al prestar asistencia financiera y técnica para el desarrollo de la infraestructura de transporte, telecomunicaciones, energía y agua. El año pasado, la Unión Europea aprobó la alianza Unión Europea-África sobre infraestructura con el fin de apoyar los programas que fomenten la interconectividad en África, en particular a favor de los países sin litoral en dicho continente.

La asistencia oficial para el desarrollo desempeña, naturalmente, un papel esencial en cuanto a solucionar la falta de infraestructura. Sin embargo, el sector privado también debe desempeñar un papel decisivo en la financiación de esa infraestructura, ya sea en los países sin litoral o en los países de tránsito. En ese sentido, es esencial fomentar las asociaciones público-privadas, en especial promoviendo la creación de un entorno favorable para las inversiones.

En segundo lugar, las inversiones en el ámbito de la infraestructura facilitan la ampliación del comercio. Los obstáculos aduaneros no deben ralentizar la ampliación del comercio. La reducción de los obstáculos aduaneros y la modernización de los procedimientos de despacho de aduanas existentes fomentan los intercambios de manera natural. Los países sin litoral y los países de tránsito deben trabajar de consuno, de manera que la burocracia no obstaculice los intercambios ni las inversiones. Cabe recordar, tal y como lo ha indicado el Banco Mundial, que la cuarta parte de los retrasos en los intercambios de mercancías es atribuible a la mala calidad de la infraestructura, y que la documentación, las inspecciones, los procedimientos aduaneros —en pocas palabras, las limitaciones reglamentarias— son las causas principales de los retrasos.

Por ello, la Unión Europea financia varios proyectos de modernización aduanera en países en desarrollo sin litoral. Asimismo, la Unión Europea es uno de los principales asociados comerciales del Grupo de Países en Desarrollo sin Litoral. En ese contexto, financia varios proyectos en esos países en el ámbito de la facilitación del comercio.

En tercer lugar, en cuanto a la integración regional, el desarrollo de esos países debe lograrse mediante la cooperación y la integración regionales. Cabe señalar que los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito pertenecen a organizaciones regionales dinámicas que atraen inversiones extranjeras directas con mayor eficacia hacia las redes regionales de infraestructura de transporte de tránsito. La Unión Europea constituye un ejemplo de integración regional que ha contribuido a la expansión económica de varios de sus Estados miembros sin litoral. Otros ejemplos —como la Comunidad Económica de los Estados del África Occidental o la subregión del Gran Mekong— demuestran el interés por fortalecer ese nivel de cooperación.

A fin de aplicar esos aspectos, la Unión Europea hará la parte que le corresponde. Sin embargo, los países sin litoral y los países de tránsito son los primeros responsables de su desarrollo. Para ello, deben unirse y trabajar de consuno de cara a su desarrollo común. La Unión Europea acoge con beneplácito su disposición a asumir esa responsabilidad, como se ha demostrado en la declaración que aprobaremos. En su empeño, pueden contar con la asociación dinámica de la Unión Europea.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra la Sra. Raja Ghannam, Directora General de Cooperación Multilateral del Ministerio de Relaciones Exteriores de Marruecos.

**Sra. Ghannam** (Marruecos) (*habla en francés*): Mi delegación hace suya la declaración pronunciada por el representante de Antigua y Barbuda en nombre del Grupo de los 77 y China.

La delegación de Marruecos acoge con satisfacción la celebración de esta reunión de alto nivel acerca del examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. Quisiéramos felicitar al Jeque Sidi Diarra por su notable labor y sus incansables esfuerzos en pro del éxito de esta reunión y por defender los intereses de los países en desarrollo sin litoral. Mi delegación acoge con beneplácito la movilización que tuvo lugar durante los preparativos de esta reunión y considera que la participación activa de todas las partes interesadas en ese esfuerzo colectivo demuestra que las necesidades de los países sin litoral siguen siendo un motivo de especial preocupación en el programa mundial de desarrollo.

La delegación de Marruecos está convencida de la importancia de este examen de mitad de período, que nos permitirá evaluar los avances logrados en la aplicación del Programa de Acción de Almaty y ponernos de acuerdo en cuanto a las medidas que se han de adoptar para movilizar aún más las asociaciones mundiales a fin de ayudar a los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito en sus tareas de desarrollo económico y social. Los resultados del proceso de examen ciertamente ayudarán a profundizar en los debates relativos a la puesta en marcha de una hoja de ruta para los próximos años, de manera que podamos consolidar los esfuerzos dirigidos a responder a las necesidades concretas de los países en cuestión y a aplicar un marco renovado de cooperación en materia de transporte para dichos países.

La reunión de alto nivel de hoy se celebra en un contexto especialmente difícil para los países en desarrollo sin litoral que enfrentan numerosos desafíos para su desarrollo. Sin lugar a dudas, la aplicación del Programa de Acción de Almaty los ayudará a enfrentar esos desafíos. Los países sin litoral son conscientes de la necesidad de fomentar una política de verdadera apertura interior y exterior, aspecto indispensable para su desarrollo económico. Con ese fin, han puesto en marcha programas de infraestructura vial para unir sus redes de comunicación a nivel subregional y regional, favorecer la circulación de bienes y servicios y fomentar las oportunidades comerciales.

Sin embargo, el fracaso de las negociaciones comerciales de la Organización Mundial del Comercio afectará seriamente a las aspiraciones de esos países en lo que respecta al acceso a los mercados. Ese fracaso representa otra oportunidad que perdieron esos países de fomentar sus exportaciones. De modo similar, además de las dificultades estructurales que obstaculizan sus políticas de desarrollo económico y social, al igual que otros países del Sur, los países sin litoral enfrentan las repercusiones del cambio climático, del acusado aumento de los precios de la energía y los alimentos y de la crisis financiera internacional.

La comunidad internacional debe fortalecer su apoyo a los países sin litoral y los países de tránsito para responder a sus necesidades en cuanto al acceso a los mercados y brindarles recursos financieros adicionales de forma que puedan enfrentar esos desafíos y lograr los objetivos del Programa de Acción de Almaty, cuya aplicación dependerá de la puesta en marcha de asociaciones globales para el desarrollo.

Por su parte, fiel a su papel de promotor de la cooperación Sur-Sur, Marruecos está dispuesto a transmitir su experiencia y sus conocimientos en materia de ejecución de proyectos de infraestructura necesarios para acelerar la aplicación del Programa de Acción de Almaty. En el transcurso de varias conferencias internacionales celebradas en Marruecos —en concreto, la Conferencia Ministerial de los Países Menos Adelantados y la Conferencia de Alto Nivel sobre la Cooperación Sur-Sur— mi país ha señalado a la atención las necesidades concretas de esos países y la necesidad de que haya asociaciones entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito, los países donantes, las instituciones financieras internacionales y el sector privado.



La delegación de Marruecos sigue convencida de que las recomendaciones dimanadas de nuestra reunión acelerarán la aplicación del Programa de Acción de Almaty e impulsarán firmemente los esfuerzos de desarrollo que se realicen en las diversas regiones de los países interesados.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Baki İlkin, jefe de la delegación de la República de Turquía.

**Sr. İlkin** (Turquía) (*habla en inglés*): Me complace hacer uso de la palabra ante la Asamblea General con ocasión de la reunión de alto nivel dedicada al examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty. Aprovecho esta oportunidad para presentar algunas de nuestras opiniones sobre este importante tema.

Resulta evidente que los países en desarrollo sin litoral aún hoy siguen enfrentando graves dificultades. Esas dificultades no se circunscriben a sus limitaciones geográficas y físicas; los países en desarrollo sin litoral también enfrentan algunas deficiencias estructurales. Si bien esas deficiencias no definen plenamente todos los problemas de desarrollo socioeconómico de los países en desarrollo sin litoral, socavan su crecimiento económico.

El Programa de Acción de Almaty constituye un marco sólido para la cooperación internacional encaminada a encarar los retos que afrontan los países en desarrollo sin litoral. Se han registrado progresos considerables en la aplicación del Programa en los ámbitos prioritarios. Sin embargo, debemos proseguir nuestros esfuerzos colectivos para crear asociaciones auténticas entre los países sin litoral y de tránsito a través de programas de integración regional.

Otra importante dimensión en ese sentido consiste en promover una cooperación más estrecha entre los países en desarrollo sin litoral y sus asociados para el desarrollo, que allanaría el camino para el desarrollo de la infraestructura de transporte, la facilitación del comercio y el acceso a los mercados.

El desarrollo económico y el crecimiento de los países en desarrollo sin litoral en general han sido promisorios desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty. Sin embargo, el aumento de los costos de transporte y las cuestiones estructurales persistentes pueden desacelerar esa tendencia positiva.

Permítaseme explicar brevemente el modo en que Turquía cumple la parte que le corresponde en la tarea de abordar los retos que enfrentan los países en desarrollo sin litoral.

En el diccionario de desarrollo, la palabra “puente” tiene varios significados. En el caso de Turquía, la noción de ser un puente ha tenido ante todo una connotación geográfica. La península de Anatolia ha sido el epicentro de importantes rutas comerciales. Empezando por la histórica Ruta de la Seda, Turquía ha sido siempre una vía de estrecha cooperación regional en materia de transporte y, por consiguiente, de promoción del comercio. Aún ahora sigue siéndolo.

Somos conscientes de que el comercio internacional es un motor poderoso para el desarrollo. Eso se aplica a todas las naciones pero, sin lugar a dudas, es fundamental para los países sin litoral. Teniendo esto presente, Turquía se ha comprometido a facilitar los enlaces en materia de transporte entre los países sin litoral de Asia y sus asociados comerciales de Europa. En efecto, con la ejecución de dos proyectos de construcción de vías férreas, se ha completado la conexión ferroviaria entre Europa, el Cáucaso y Asia Central.

Debido a su situación geográfica excepcional, Turquía es también uno de los pocos países miembros tanto de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa como de la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico. Estos dos importantes órganos de las Naciones Unidas mancomunaron esfuerzos para armonizar y, en última instancia, vincular las redes de transporte de los dos continentes más poblados. Turquía ha trabajado de manera proactiva para que este proyecto histórico llegara a ser una realidad.

En ese marco, Turquía forma parte del Acuerdo sobre la Red Vial en Asia, del proyecto de red vial transeuropea de norte a sur y del proyecto ferroviario transeuropeo, y actualmente negocia la ampliación de las redes de transporte transeuropeas para que lleguen hasta su propio territorio. La conclusión de esos proyectos facilitaría aún más el acceso de los países sin litoral a sus importantes asociados comerciales.

Sin embargo, el suministro de instalaciones de transporte es solamente una dimensión de los problemas que enfrentan los países en desarrollo sin litoral. Los países en desarrollo sin litoral deben mejorar sus redes de transporte y también la infraestructura conexas.

Turquía nuevamente cumple aquí una función. Por conducto del Organismo Turco de Cooperación Internacional y Desarrollo, en los últimos tres años Turquía ejecutó directamente o financió parcialmente múltiples proyectos de infraestructura por un costo total de 19 millones de dólares. También hemos impartido varios programas de capacitación y educación para expertos de las repúblicas de Asia Central.

Me complace anunciar hoy la decisión del Gobierno de Turquía de contribuir con 200.000 dólares al Fondo Fiduciario creado para facilitar las actividades de seguimiento de la aplicación del Programa de Acción de Almaty.

Nuestros esfuerzos colectivos destinados a encarar las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral son verdaderamente esenciales para la consecución de los objetivos de desarrollo del Milenio. Seguiremos haciendo todo lo que esté a nuestro alcance para ayudar a los países sin litoral en sus iniciativas de desarrollo.

Para concluir, expreso nuestro cordial agradecimiento al Representante Permanente del Japón, Embajador Takasu, por la diligente labor que ha realizado como facilitador en el proceso de negociaciones sobre la declaración que se aprobará oficialmente al final de nuestra reunión.

Asimismo, expreso nuestro profundo reconocimiento al Secretario General Adjunto y Alto Representante, Embajador Diarra y a su equipo por su trabajo incansable.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Tiene la palabra el Excmo. Sr. R. M. Marty M. Natalegawa, jefe de la delegación de la República de Indonesia.

**Sr. Natalegawa** (Indonesia) (*habla en inglés*): Ante todo, doy las gracias al Presidente por haber convocado este examen de mitad de período dedicado a abordar las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito.

El examen tiene lugar en una coyuntura importante, en la que los Estados Miembros han reiterado su firme compromiso con los objetivos de desarrollo del Milenio. Los 31 países, integrados por 370 millones de personas, a los que nos referimos hoy son un elemento esencial de nuestro compromiso más amplio por lograr los objetivos de desarrollo del Milenio. Por consiguiente, este es un momento

oportuno para reconocer los progresos logrados, pero también para subrayar los desafíos pendientes.

La declaración que se aprobará al final del examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty contiene importantes medidas que, con la ayuda de la comunidad internacional, se podrán adoptar en el futuro para mejorar en mayor medida la cooperación entre los países sin litoral y de tránsito. En ese sentido, mi delegación expresa su pleno apoyo a la aprobación de la declaración.

Indonesia reconoce las necesidades especiales de los países menos adelantados y de los países en desarrollo sin litoral. Los costos elevados del comercio internacional a causa de los costos del transporte y del tránsito han sido una barrera persistente. Aun cuando el mercado mundial se encuentra completamente abierto a los países sin litoral, su participación en el comercio internacional y la competitividad de sus productos se han visto reducidas por la falta de acceso territorial a los puertos marítimos y por una deficiente infraestructura de tránsito. La limitada capacidad de la infraestructura, incluso con acceso territorial a los puertos marítimos, constituye otra dificultad.

El comercio es un motor poderoso del crecimiento y el desarrollo. Por tanto, la participación y la integración de los países en desarrollo sin litoral en el sistema de comercio mundial debe ser el eje de los esfuerzos a escala universal. La plena inclusión de los países menos adelantados y los países en desarrollo sin litoral en la Organización Mundial del Comercio permitirá eliminar su marginación en el comercio internacional.

Desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty, el producto interno bruto de los países en desarrollo sin litoral como grupo creció en casi el 8% anual durante el período comprendido entre 2003 y 2006. Se registró un aumento de las tasas de crecimiento del producto interno bruto como resultado de las exportaciones, particularmente en el caso del petróleo y de otros recursos minerales. Además, el crecimiento económico de los principales países de tránsito ha sido alentador, y los países en desarrollo sin litoral vecinos se han beneficiado de los efectos indirectos.

Pese a estas señales alentadoras, el crecimiento económico y el bienestar social de los países sin litoral siguen siendo vulnerables a las crisis externas. Ello

suscita aún más preocupación, ya que el ingreso per cápita y el índice de desarrollo humano de la mayoría de los países en desarrollo sin litoral se encuentran entre los más bajos del mundo.

Por ende, adoptar medidas de apoyo internacional es una tarea urgente, que entraña un gran esfuerzo para reducir los costos de transporte, mejorar la infraestructura y fortalecer el fomento de la capacidad. Habida cuenta de que la cooperación entre los países sin litoral y sus vecinos de tránsito es fundamental para lograr una solución eficaz de muchos problemas en materia de tránsito, una estrategia eficaz de mejoramiento de los sistemas de tránsito exige, ante todo, la adopción de medidas a nivel regional.

En el marco de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), la Iniciativa para el Programa de Integración de la ASEAN permite orientar y determinar con más precisión los esfuerzos colectivos realizados en la ASEAN para reducir las diferencias en materia de desarrollo entre sus miembros más antiguos y más recientes. La Iniciativa también tiene por objetivo integrar la economía de los miembros más nuevos de la ASEAN en los mercados regionales y mundiales.

Para lograr este objetivo, los dirigentes de la ASEAN hicieron suya, en su reunión en la cumbre celebrada en Phnom Penh en noviembre de 2002, un plan de trabajo para el período hasta 2008 que abarca 203 proyectos. Cabe destacar que algunos de los proyectos, sobre todo los que guardan relación con el transporte, están en consonancia con el Programa de Acción de Almaty.

Indonesia se suma al llamamiento a favor del apoyo internacional para atender a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito. Indonesia reitera su determinación de trabajar de consuno con la comunidad internacional para crear un entorno que allane el camino para fomentar el bienestar de todos los países.

**El Presidente interino:** Doy ahora la palabra al Excmo. Sr. Eladio Loizaga, jefe de la delegación de la República del Paraguay.

**Sr. Loizaga** (Paraguay): En primer lugar, deseo expresar, en nombre de la delegación del Paraguay, la enorme satisfacción al ver al Sr. d'Escoto Brockmann presidir esta reunión plenaria de alto nivel dedicada a

la revisión de mitad de período del Programa de Acción de Almaty, sabiendo que él proviene de uno de los tres grupos vulnerables de esta Organización.

Permítaseme recordar en esta ocasión que, durante el undécimo período de sesiones de la Asamblea General, en febrero de 1957, se aprobó la resolución 1028 (XI), en la cual los Estados Miembros por primera vez

“[reconocían] plenamente las necesidades de los Miembros que no tienen litoral marítimo en lo referente al comercio de tránsito, y que en consecuencia les concedan facilidades adecuadas conforme a la práctica y al Derecho Internacional, teniendo en cuenta las futuras necesidades que resulten del desarrollo económico de los países sin litoral marítimo.”

Pasaron 46 años y sucesivas reuniones de carácter técnico para que, en agosto de 2003, fuera aprobado el Programa de Acción de Almaty con el objetivo de atender las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco global para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países sin litoral y los países en desarrollo de tránsito.

La Declaración de Almaty, que estructuró las necesidades especiales del Grupo de Países en Desarrollo sin Litoral, ha sido el resultado de intensas negociaciones y, sobre todo, la respuesta al llamado que nuestros Jefes de Estado hicieron en el objetivo 8 de la Declaración del Milenio, en la que reconocieron las necesidades especiales y los problemas que enfrenta este grupo de países por la vulnerabilidad que esa situación geográfica les genera. Esto también fue posible gracias a la solidaridad y la comprensión por parte de nuestros hermanos países de tránsito.

Estamos convencidos de que el Programa de Acción de Almaty constituye el marco necesario para la construcción de relaciones más justas y equitativas entre todos los Estados Miembros y los organismos internacionales financieros y de desarrollo, con el objetivo de coadyuvar a la superación de esta desventaja, de tal forma que nos permita insertarnos y participar en los beneficios que pueda traer el acceso a los principales mercados del mundo, así como en la creciente economía globalizada y competitiva.

Con ocasión de la Conferencia de Almaty celebrada en 2003 y con el propósito de aunar

esfuerzos para afrontar los desafíos que el Grupo debía encarar en las futuras negociaciones comerciales, se designó a mi país, el Paraguay, como coordinador del Grupo para cuestiones relativas al comercio y el desarrollo. Consecuente con ese mandato, la delegación paraguaya en Ginebra ha estado trabajando tanto en el ámbito de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) como en el ámbito de la Organización Mundial del Comercio con el objetivo de insertar y defender los intereses del Grupo en el ámbito multilateral del comercio internacional.

Asimismo, en el marco de la UNCTAD, el Grupo tuvo una participación activa en las últimas conferencias, en particular en la UNCTAD XI, que se reunió en San Pablo (Brasil) en junio de 2004, y en la recientemente celebrada UNCTAD XII, llevada a cabo del 20 al 25 de abril del corriente año en Accra (Ghana), en las cuales se logró un importante reconocimiento de la necesidad de tener en cuenta la situación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio internacional y en otras áreas prioritarias.

En la preparación de esta última Conferencia, el Grupo presentó, en el marco del Grupo de los 77 y China, varios párrafos relativos a cuestiones de transporte, infraestructura, facilitación del comercio, inversiones y acceso a los mercados y cooperación técnica, vinculados todos al Programa de Acción de Almaty, que fueron recogidos en el Acuerdo de Accra. En la actualidad la Secretaría de la UNCTAD se encuentra en el proceso de su implementación.

Conviene destacar que, por primera vez, se estableció el mandato de que la UNCTAD asista a los países sin litoral en el tema de las inversiones. Ello permitió que la UNCTAD, conjuntamente con el Banco Mundial y la Cámara de Comercio de los Estados Unidos, organizara el Foro de alto nivel sobre inversiones titulado "Invertir en países en desarrollo sin litoral", que se llevó a cabo el día de ayer en este recinto.

En el marco de la OMC, se desarrollan actualmente las negociaciones de la Ronda de Doha para el Desarrollo, iniciada en 2001 y cuya finalización estaba prevista para 2005. Sin embargo, como es de conocimiento de todos, las dificultades para cumplir el mandato de la Conferencia Ministerial de la OMC han obligado a proseguir las negociaciones.

Conforme a la Prioridad 3 del Plan de Acción de Almaty, que se refiere al comercio internacional y a la

facilitación del comercio, los países en desarrollo sin litoral están concentrando sus esfuerzos principalmente en uno de los capítulos más importantes de la Ronda, que es la facilitación del comercio. Se espera que, como resultado de las negociaciones en dicho campo, los países en desarrollo sin litoral puedan contar con un instrumento internacional que contenga normas de cumplimiento obligatorio y cuyo contenido contribuya a la remoción de obstáculos que traban y encarecen el comercio, para facilitar, en forma más fluida y menos costosa, el tránsito de sus mercancías.

Con el fin de establecer un marco de referencia para su labor en la Ronda y, asimismo, para contar con posiciones comunes acordadas, se organizó la primera Reunión de Ministros responsables del comercio de los países en desarrollo sin litoral, que tuvo lugar en Asunción (Paraguay) en el mes de agosto de 2005. Como resultado de dicha reunión se aprobó la llamada Plataforma de Asunción para la Ronda de Desarrollo de Doha, que hoy constituye un documento básico y fundamental en materia de comercio y facilitación del mismo.

En agosto de 2007 tuvo lugar la segunda Reunión de Ministros responsables del comercio de los países en desarrollo sin litoral en Ulan Bator (Mongolia), que sirvió para la revisión de la Plataforma de Asunción y ajustar los objetivos del Grupo a la marcha de la Ronda de Doha. Los resultados de los trabajos realizados en dicha oportunidad han quedado plasmados en la Declaración de Ulan Bator, en la que nuestros países renuevan su compromiso de trabajar con determinación en la búsqueda de resultados concretos y provechosos en la Ronda de Doha.

Otro tema importante que ocupa a los países en desarrollo sin litoral en la Organización Mundial del Comercio (OMC) es el relativo a los procesos de adhesión al organismo de miembros de nuestro Grupo. En efecto, ocho de los miembros del Grupo están actualmente negociando su ingreso a la OMC, asunto complicado, largo y costoso.

Aprovechamos esta ocasión para reiterar nuestro llamado a los miembros de la OMC para que en las negociaciones de adhesión de los países del Grupo tengan en cuenta su condición y no soliciten concesiones que vayan más allá de sus posibilidades económicas, financieras y de desarrollo.

No podemos dejar pasar esta ocasión sin señalar que, además de las dificultades estructurales del

transporte de tránsito, así como las restricciones para acceder al comercio internacional que enfrentan los países en desarrollo sin litoral, hoy se suman nuevos desafíos que conspiran contra su desarrollo sostenible, como el alto costo del petróleo, la crisis alimentaria, el cambio climático y, más recientemente, la crisis financiera, que podrá tener un impacto mayor en las economías más vulnerables. En consecuencia, es prudente que la comunidad internacional, al adoptar políticas y acciones para paliar estas crisis, tenga en cuenta la particular situación de los países en desarrollo sin litoral.

Conforme al mandato recibido del Grupo y con su constante apoyo, el Paraguay ha puesto todo el esfuerzo necesario en la coordinación de las negociaciones del borrador de la Declaración, que se pondrá a consideración de los Ministros y representantes en esta reunión plenaria de alto nivel. Este documento refleja el estado de implementación del Programa de Acción de Almaty, así como los desafíos y compromisos que aún nos quedan por cumplir en los próximos cinco años.

Permítaseme agradecer al Secretario General, Sr. Ban Ki-moon, el apoyo que desde el inicio de sus funciones como Secretario General diera al Grupo de Países en Desarrollo sin Litoral a fin, por sobre todo, de preservar y fortalecer la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo.

Asimismo, hoy deseo rendir un justo homenaje al Embajador Anwarul Chowdhury, quien fuera el primer Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, por su dedicación a la causa de nuestro Grupo y sus esfuerzos en la concreción del Plan de Acción de Almaty hace cinco años.

También quisiera dejar constancia de nuestro reconocimiento a la labor desarrollada por el Representante Permanente del Japón, Embajador Yukio Takasu, y a su equipo, que, en su condición de facilitador, buscó y logró conciliar las diversas posiciones que nos permitieron arribar en forma consensuada al borrador de la Declaración.

Por último, expresamos nuestro agradecimiento al Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, Embajador Sidi Diarra,

y a su destacado equipo de profesionales por todo el trabajo realizado tanto en el proceso preparatorio para este segmento como en el evento que hoy nos congrega, conforme al mandato que la Asamblea General de nuestra Organización les confiriera.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Hilario G. Davide, jefe de la delegación de Filipinas.

**Sr. Davide** (Filipinas) (*habla en inglés*): Dado que es la primera vez que intervengo en este sexagésimo tercer período de sesiones, quiero empezar felicitando al Presidente por su elección por aclamación, realmente merecida. Después de que en el discurso de apertura del período de sesiones que pronunció el 16 de septiembre definiera claramente la temática que se tratará bajo su dirección, Filipinas confía en que, a la hora de dirigir, aportará ese talante excepcional que llevará al albor de un nuevo día en los esfuerzos de las Naciones Unidas por lidiar con las distintas crisis en las que nuestro mundo está sumido.

Con la fuerza que le infunde su fe, sé que el Presidente, como exhortaba San Pablo en Corintios 1:16, será valiente y fuerte y actuará siempre con amor. Con este espíritu, Filipinas se compromete a cooperar con él y a apoyarlo plenamente en todos sus esfuerzos por llevar a cabo sus nobles planes para las Naciones Unidas.

Filipinas encomia y felicita igualmente al Secretario General, Sr. Ban Ki-moon, por su incisivo y completo informe sobre el Programa de Acción de Almaty en este momento de examen a mitad de período.

Por último, transmito el agradecimiento de Filipinas al Embajador Sidi Diarra, Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, por los esfuerzos incesantes que realiza por cumplir con éxito sus múltiples cometidos, sobre todo el de promover la causa de esos países.

También damos las gracias al Embajador Yukio Takasu, del Japón, por su función crucial a la hora de negociar y facilitar el documento final.

Filipinas se adhiere a la declaración del Grupo de los 77 y China formulada por el representante de Antigua y Barbuda. Sin embargo, quisiera hablar brevemente acerca de algunas de las cuestiones que preocupan a Filipinas en concreto.

Cabe señalar ante todo que el proceso de examen nos brinda la oportunidad de realizar un examen crítico de los logros alcanzados y los desafíos que afrontan los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito en relación con sus respectivos objetivos de desarrollo, incluidos los objetivos de desarrollo del Milenio y los objetivos de desarrollo acordados internacionalmente.

Aunque Filipinas no es un país sin litoral —es un archipiélago con 7.100 islas— la cuestión del acceso de los países sin litoral a los mercados guarda relación con los desafíos a los que se enfrenta Filipinas, dado que sus islas, grandes y pequeñas, separadas a veces por aguas hostiles, también tienen problemas en materia de transporte e infraestructura.

Es cierto que esos desafíos no son tan complicados a la hora de obtener acceso a un tercer país para exportar nuestros productos a los mercados mundiales. Sin embargo, el objetivo general de la integración en la economía mundial a través de la armonización de políticas y la facilitación del comercio es un tema que resulta familiar en los debates de una agrupación similar a la que Filipinas pertenece: el Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico.

La similitud entre los temas de debate del programa de Almaty y los del Foro apuntaron y condujeron a la posibilidad de encontrar puntos de sinergia, cooperación y beneficio mutuo. La aldea global se está reduciendo rápidamente. Los problemas y las crisis en un país afectan directa o indirectamente al resto de los países. El desarrollo, el progreso y la estabilidad en un país debería beneficiar, directa o indirectamente, al resto de los países. En resumen, como se ha dicho, ningún hombre puede ser una isla.

Esto nos lleva a la conclusión de que la lógica y la sabiduría del comercio mundial indican que debemos mirar más allá de los vecinos geográficos inmediatos. Por lo tanto, los intereses más amplios de Almaty deben ir más allá del acceso a las costas. Aunque el programa de Almaty está muy centrado en el proceso de las Naciones Unidas —mientras que el del Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico no lo está— es evidente que si los temas de la facilitación del comercio, la armonización de las políticas y las necesidades en materia de tránsito e infraestructura son de interés común, entonces ello debe generar alguna ventaja para el intercambio de información en cuanto a lo que se debate y lo que se consideran mejores

prácticas en los distintos foros, sobre todo si se tiene en cuenta que algunos miembros del Foro son también países de tránsito de acuerdo con Almaty.

Con esto no trato de propiciar el establecimiento de vínculos oficiales entre los dos foros. Sin embargo, puesto que el conocimiento es poder y el acceso al conocimiento es gratuito, no hay nada negativo en el hecho de estar al tanto de la información que pueda ser útil o aplicable a una situación en particular. En cualquier caso, los beneficios derivados del intercambio de información son incalculables, y si, en última instancia, esto condujera a un proceso de desarrollo de vínculos oficiales entre los dos foros, se habrá alcanzado una nueva dimensión de cooperación para el bien supremo de todos.

Filipinas apoya las conclusiones y recomendaciones contenidas en el informe del Secretario General sobre la aplicación del Programa de Acción de Almaty. Es preciso que se reconozcan las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y, como dije antes y se recomienda en el informe del Secretario General, las organizaciones regionales y subregionales tienen una función que cumplir en la aplicación.

Además, en el informe de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) sobre nuevos problemas en la aplicación del Programa de Acción se presenta un estudio por regiones de los desafíos que existen y los esfuerzos que se realizan en los cinco ámbitos que se han definido como prioritarios. Una vez más, los esfuerzos de la CESPAP y de la Comisión Económica para Europa a fin de proporcionar conocimientos técnicos en materia de comercio sin papel reflejan debates similares que tienen lugar en el Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico.

Las actividades actuales, que se centran en las necesidades de los países en desarrollo sin litoral, dan a los Estados Miembros una visión actualizada de los desafíos aún pendientes, mientras los países en desarrollo sin litoral tratan de encontrar su lugar en un mundo golpeado desde todas direcciones por crisis de proporciones inimaginables, a saber, el cambio climático, la crisis alimentaria y energética y, ahora, la crisis financiera, que se ha visto agudizada por lo que parece ser el fracaso de la estrategia de rescate financiero en los Estados Unidos. Ciertamente, los mercados financieros mundiales están en medio del

caos y de una grave turbulencia. El futuro de la Ronda de Doha para el Desarrollo sigue siendo incierto. Todos estos acontecimientos tristes y lamentables anuncian tiempos extremadamente difíciles y, desafortunadamente, los países en desarrollo sin litoral corren el riesgo de ser los más perjudicados.

En nuestro debate de hoy se deben tener en cuenta estos acontecimientos de mal agüero. Tenemos que trabajar arduamente para velar por que los objetivos de desarrollo del Milenio no queden fuera del alcance de los países en desarrollo sin litoral. Debemos aprender a apreciar la perspectiva general, teniendo en cuenta el modo en que en los debates regionales y subregionales se pueden incorporar las necesidades de los países en desarrollo sin litoral y, de ese modo, formular políticas mutuamente beneficiosas para todos los interesados.

Por último, quisiera que quede constancia en actas de que, al adentrarnos en el examen de mitad de período, Filipinas seguirá brindando su pleno apoyo y su colaboración en la búsqueda de vías para lograr el rápido cumplimiento de los objetivos del gran programa de Almaty.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Piragibe dos Santos Tarragô, representante del Brasil.

**Sr. Tarragô** (Brasil) (*habla en inglés*): Mi delegación hace suya la declaración formulada por Antigua y Barbuda, en nombre del Grupo de los 77 y China.

Agradezco la oportuna convocación de esta reunión para hacer un balance de la aplicación del Programa de Acción de Almaty, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 62/204.

El Gobierno del Brasil es profundamente consciente de la importancia que tiene lograr los objetivos acordados en Almaty, donde establecimos una hoja de ruta para orientar nuestros esfuerzos al prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral que procuran superar los principales obstáculos para su desarrollo económico, obstáculos que, en buena medida, se derivan de su particular situación geográfica.

De conformidad con el Programa de Acción, el Brasil está comprometido a prestar asistencia, en particular, a los países en desarrollo sin litoral que son sus vecinos —el Paraguay y Bolivia— para aplicar las medidas que fueron definidas en las cinco prioridades.

Como país de tránsito, el Brasil está dispuesto a contribuir a la aplicación de esas medidas, en particular por medio de la facilitación del flujo comercial de los países en desarrollo sin litoral hacia los mercados internacionales y desde ellos. Teniendo esto presente, en los últimos años el Brasil ha adoptado varias iniciativas.

Junto con nuestros vecinos de la región, firmamos en 1990 un Acuerdo sobre Transporte Terrestre Internacional, que sienta las bases jurídicas para garantizar el tránsito de mercancías hacia los países en desarrollo sin litoral de nuestra región y desde ellos. Desde entonces, gracias a ese acuerdo, tienen lugar en la región flujos de transporte intensos y activos.

Las iniciativas políticas adoptadas en nuestra región también podrían contribuir a la aplicación del Programa de Acción de Almaty. En particular, la creación de la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR) representa un importante paso hacia el fortalecimiento de una integración regional que impulsará el establecimiento de relaciones más estrechas entre sus miembros en distintos ámbitos, incluso por medio del desarrollo de proyectos de infraestructura física. La UNASUR ya ha creado dos grupos de trabajo —uno sobre la infraestructura regional y otro sobre la integración financiera— cuya labor beneficiará el tránsito hacia los países sin litoral de la región y desde ellos.

El Brasil también forma parte de comités bilaterales sobre supervisión del comercio con Bolivia y el Paraguay, lo que constituye un importante instrumento para la ampliación del comercio. Esto se añade a la celebración de reuniones periódicas a nivel de Viceministros de Relaciones Exteriores.

La financiación es una cuestión clave para el fomento de la integración regional y para el avance de los países en desarrollo sin litoral. Con miras a asegurar la viabilidad de numerosos proyectos de infraestructura, es preciso prestar atención particular a los mecanismos de regulación de los riesgos relacionados con las operaciones crediticias. En este sentido, por medio de programas de crédito para las exportaciones y el aumento del capital en las instituciones financieras regionales, como la Corporación Andina de Fomento, el Brasil ha podido ampliar el apoyo financiero para llevar a cabo obras de infraestructura.

En materia de comercio, en el actual decenio las relaciones del Brasil con Bolivia y el Paraguay han mejorado. A partir de 2002 el comercio en doble sentido entre el Brasil y Bolivia ha aumentado en más del 200%, y el comercio entre mi país y el Paraguay ha aumentado en aproximadamente un 100%.

Un número considerable de empresas brasileñas ha invertido en esos dos países vecinos en muy diversos ámbitos, tales como la agricultura, la ganadería, los productos agroquímicos, los muebles, la metalurgia, las instituciones bancarias, la distribución de combustibles, la energía, la industria textil, la indumentaria y la exploración en materia de petróleo y gas.

De igual manera, y no menos importante, mi Gobierno sustenta la opinión de que en la Ronda de Doha de la Organización Mundial del Comercio los países en desarrollo sin litoral deben recibir un tratamiento que les permita participar de manera más plena en el sistema multilateral de comercio y beneficiarse de su integración al mismo.

Con el propósito de reducir la asimetría existente en los países del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), el Brasil apoyó el establecimiento del Fondo de Convergencia Estructural del MERCOSUR. Desde su creación en 2006, el fondo ya ha financiado 13 proyectos de desarrollo en el Paraguay, por un monto de 48 millones de dólares, en ámbitos tales como la vivienda, las carreteras, el crédito para la pequeña empresa, el desarrollo de capacidad tecnológica y las mejoras de la salud animal.

Además, el Brasil ha prometido apoyo financiero para proyectos viales importantes en Bolivia que mejorarán los enlaces nacionales y facilitarán el tránsito de mercancías del Brasil a los puertos en la costa del Pacífico.

El Brasil y el Paraguay han acordado construir un nuevo puente sobre el río Paraná, a fin de reducir la

congestión que hoy obstaculiza el aumento del flujo de vehículos entre los dos países y hacia los puertos en la costa del Atlántico.

Para concluir, mediante una serie de iniciativas bilaterales y regionales, el Brasil ha demostrado su compromiso con la aplicación del Programa de Acción de Almaty y tiene la intención de continuar haciéndolo. Hemos trabajado de consuno con asociados de la región para generar condiciones que puedan facilitar el desarrollo de nuestros vecinos sin litoral y reducir el desequilibrio actual.

Creemos que los beneficios comerciales, financieros y de transporte que nosotros, los países de tránsito, podemos ofrecer a nuestros países vecinos sin litoral también serán ventajosos para nosotros mismos, ya que dichos beneficios tendrán consecuencias positivas para el desarrollo de nuestra región en su conjunto.

#### **Programa de trabajo**

*El Sr. Yáñez-Barnuevo (España), Vicepresidente, ocupa la Presidencia.*

**El Presidente interino:** Deseo informar a los miembros de que el lunes 6 de octubre la Asamblea General examinará en primer lugar la solicitud del Secretario General (A/63/232) de que se incluya un tema adicional en el programa del sexagésimo tercer período de sesiones, titulado “Magistrados del Tribunal Internacional para el enjuiciamiento de los presuntos responsables de las violaciones graves del derecho internacional humanitario cometidas en el territorio de la ex Yugoslavia desde 1991”.

Posteriormente, la Asamblea examinará el tema 100 del programa, titulado “Memoria del Secretario General sobre la labor de la Organización”.

*Se levanta la sesión a las 18.05 horas.*