



Asamblea General

Sexagésimo tercer período de sesiones

19^a sesión plenaria

Viernes 3 de octubre de 2008, a las 10.00 horas
Nueva York

Documentos Oficiales

Presidente: Sr. d'Escoto Brockmann (Nicaragua)

En ausencia del Presidente, el Sr. Enkhbayar (Mongolia), Vicepresidente, ocupa la Presidencia

Se abre la sesión a las 10.05 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 (habla en inglés): Doy la palabra al Excmo. Sr. Park In-kook, Jefe de la delegación de la República de Corea.

Sr. Park In-kook (República de Corea) (habla en inglés): Quisiera dar las gracias al Presidente de la Asamblea General por la oportuna convocación de esta importante reunión. Asimismo, deseo expresar mi

agradecimiento al Secretario General Ban Ki-moon por el detallado informe (A/63/165) que tenemos ante nosotros. Considero que el informe contribuirá a guiarnos por el camino adecuado. Dicho informe resume sucintamente el progreso realizado, las experiencias adquiridas y las dificultades encontradas a la hora de aplicar el Programa de Acción de Almaty. Hace cinco años en Almaty, Kazajstán los participantes en la Conferencia Ministerial Internacional elaboraron una hoja de ruta cuyo objetivo era promover la solidaridad y la asociación internacional para prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral. El documento final de la Conferencia, la Declaración de Almaty y el Programa de Acción de Almaty, reflejó el firme compromiso de la comunidad internacional para atender las necesidades especiales y los retos a los que deben hacer frente los países en desarrollo sin litoral, como se indica en la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas.

En ese sentido, mi delegación toma nota de la evaluación global del Secretario General en el sentido de que durante los últimos cinco años los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, con el apoyo de sus socios para el desarrollo, han logrado un progreso tangible en la aplicación de las medidas específicas acordadas en el Programa de Acción de Almaty.

Como nación que ha luchado contra el yugo de la pobreza durante los últimos decenios, la República de Corea comprende las dificultades de los países en desarrollo sin litoral y se compromete a respaldar sus

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.



esfuerzos por alcanzar un desarrollo sostenible. El nuevo Gobierno de la República de Corea ha hecho de su contribución a la comunidad internacional como socio digno de confianza uno de los pilares de su política exterior. En ese sentido, estamos intensificando nuestro papel en los programas de asistencia oficial para el desarrollo.

Desde el año 2000, nuestra asistencia oficial para el desarrollo se ha triplicado en volumen, al igual que nuestra asistencia a África durante los últimos tres años. Ahora planeamos triplicar nuestra aportación actual a la asistencia para el desarrollo para alcanzar los 3.000 millones de dólares a finales de 2015. Habida cuenta de que la asistencia oficial para el desarrollo sigue siendo la principal fuente de financiación para desarrollar la infraestructura en los países sin litoral, este aumento sin precedentes de nuestro volumen de asistencia oficial contribuirá a ayudar a esos países a superar los impedimentos geográficos y a allanar el camino al crecimiento económico y la prosperidad tangibles.

Desde hace tiempo se considera que el comercio es el motor del desarrollo. La República de Corea lleva tiempo utilizando el comercio como locomotora de nuestro crecimiento económico. Con este telón de fondo, somos conscientes del papel fundamental que puede desempeñar el comercio en el desarrollo de un país. En ese contexto, mi Gobierno ofrece acceso libre de derechos y de contingentes a los países menos adelantados. En la actualidad 16 de los 31 países en desarrollo sin litoral se benefician del programa que ofrece mi Gobierno. También aumentaremos nuestra contribución al Marco integrado para los países menos adelantados y ampliaremos nuestros programas de capacitación sobre las normas y reglamentos de las Organización Mundial del Comercio.

Una infraestructura y unos servicios de transporte eficaces son requisitos previos para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y facilitarán su integración en el sistema comercial internacional y en la economía mundial en general. Sin embargo, aún existen grandes brechas en lo que se refiere a la financiación que no se pueden solucionar sin la participación del sector privado. Para impulsar el flujo de capital privado destinado al desarrollo de las infraestructuras, el año pasado el Gobierno coreano albergó la Conferencia Ministerial sobre alianzas entre el sector privado y el sector público para desarrollar la infraestructura. La Conferencia Ministerial sobre

Transporte celebrada en Corea en 2006 fue otro esfuerzo de mi Gobierno por contribuir a la causa del desarrollo de la infraestructura.

La brecha digital sigue siendo motivo principal de preocupación para los países en desarrollo sin litoral, en los que en 2006 sólo había 2,9 usuarios de Internet por cada 100 habitantes. Si esta brecha continúa creciendo, puede convertirse en un grave obstáculo que prácticamente impedirá a los países en desarrollo sin litoral participar en el sistema económico internacional, que depende cada vez más de las tecnologías de la información y la comunicación. En ese sentido, la República de Corea está dispuesta a contribuir a cerrar la brecha digital compartiendo la tecnología y los conocimientos y la experiencia tecnológicos que han contribuido a que contemos con la mayor concentración de usuarios de Internet con banda ancha del mundo.

En general, este examen de mitad de período demuestra que, si bien se ha logrado algún progreso, aún queda mucho por hacer para cumplir los compromisos que asumimos en el Programa de Acción de Almaty. El desarrollo de los países en desarrollo sin litoral no puede realizarse con los esfuerzos de un solo agente; requiere los esfuerzos conjuntos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, la comunidad internacional y las Naciones Unidas.

Puedo garantizar a la Asamblea que la República de Corea, junto con otros socios para el desarrollo, permanecerá firme al lado de los países en desarrollo sin litoral. Apoyaremos sus nobles esfuerzos por superar los problemas especiales causados por su falta de acceso territorial al mar y su lejanía y aislamiento de los mercados mundiales.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Doy ahora la palabra al Sr. Yao Wenlong, representante de China.

Sr. Yao Wenlong (China) (*habla en chino*): La delegación china desea elogiar la convocación con éxito de esta reunión y hace suya la declaración formulada por el representante de Antigua y Barbuda en nombre del Grupo de los 77 y China. Asimismo, quisiéramos expresar nuestro agradecimiento al Secretario General Adjunto Diarra y a la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo por su labor durante los preparativos de esta reunión.

Desde que comenzara la aplicación del Programa de Acción de Almaty hace cinco años, los países en desarrollo sin litoral han logrado un progreso notable en su desarrollo económico y social, gracias al firme apoyo de la comunidad internacional, incluidos los países en desarrollo de tránsito, y a sus propios esfuerzos infatigables. El informe del Secretario General (A/63/165) demuestra que para los países en desarrollo sin litoral entre 2003 y 2006 el producto interno bruto, las inversiones extranjeras directas y la asistencia oficial para el desarrollo crecieron un promedio anual del 8%, el 11,55% y el 21,4% respectivamente, promedios superiores a los del grupo de los países en desarrollo para el mismo período. Estas cifras demuestran claramente que el Programa de Acción ha desempeñado una importante función en la promoción del desarrollo económico y social de los países en desarrollo sin litoral.

Sin embargo, no podemos ignorar el hecho de que no se ha producido un cambio fundamental en la posición de desventaja de estos países en el sistema económico mundial. Tampoco se ha producido una mejora fundamental con respecto a sus dificultades especiales, como el transporte ineficaz, la infraestructura débil y los elevados costes del comercio. En concreto, desde 2007 han surgido tres problemas persistentes de manera consecutiva en las esferas de las finanzas, la energía y los alimentos que hacen que los problemas de desarrollo a los que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral se agudicen y aumenten la incertidumbre de su desarrollo.

En 2007, los países en desarrollo sin litoral representaban menos del 1% del comercio internacional, constituían la mitad de los 20 países con el índice de desarrollo humano más bajo y 9 de ellos se encontraban entre los 10 países con los costes más elevados por contenedor en el ámbito de las importaciones y exportaciones. Además, las recientes subidas en los precios de la energía han aumentado de manera significativa los costes del transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral. Aún queda mucho camino por recorrer antes de que se puedan cumplir plenamente los objetivos incluidos en el Programa de Acción.

Los países en desarrollo sin litoral deben contar con el consenso de la comunidad internacional para lograr el desarrollo sostenible. Ante las dificultades del desarrollo económico mundial, el hecho de que nos reunamos para realizar el examen de mitad de período

del Programa de Acción de Almaty reviste gran importancia. Debemos aprovechar este examen de mitad de período para evaluar la aplicación del Programa de Acción, establecer las prioridades de nuestra cooperación futura, impulsar el seguimiento de los compromisos pertinentes y prepararse para responder a los nuevos retos del desarrollo. Habida cuenta de todo ello, China propone que la comunidad internacional centre su atención en las siguientes tareas.

En primer lugar, se deben reafirmar los compromisos políticos. El Programa de Acción de Almaty representa la firme determinación y la promesa solemne de la comunidad internacional de ayudar a los países en desarrollo sin litoral y constituye el plan concreto de acción, así como el marco básico de la cooperación para ese propósito. Debemos considerarlo como algo fundamental para promover el espíritu de asociación mundial, cumplir con todos los compromisos asumidos en virtud del Programa de Acción y apoyar de manera integral el desarrollo sostenible de esos países.

En segundo lugar, debemos responder activamente a los desafíos. La aplicación del Programa de Acción debe estar a la altura de estos tiempos. Los organismos internacionales pertinentes deberían evaluar sistemáticamente el efecto y las repercusiones de las nuevas dificultades que enfrentan los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Por su parte, la comunidad internacional debe dedicarse a ayudar a esos dos grupos de países para que puedan afrontar los nuevos retos, tales como el cambio climático, la desaceleración de la economía mundial, los trastornos en los mercados financieros y el alza de los precios de la energía.

En tercer lugar, se debería aumentar la asistencia para el desarrollo. La asistencia al desarrollo constituye un factor esencial en la tarea de ayudar a los países en desarrollo sin litoral a superar los obstáculos que impiden su desarrollo. La comunidad internacional —los países desarrollados donantes en particular— debería frenar esa tendencia observada en años recientes de disminuir en lugar de aumentar la asistencia oficial para el desarrollo. El compromiso de asignar 0,7% de su producto nacional bruto a la asistencia oficial para el desarrollo debe demostrarse rápidamente con acciones, incrementando en efecto la proporción de ayuda oficial para el desarrollo que se destina a la financiación del desarrollo de la

infraestructura y de otros sectores de producción. Se deben seguir aumentando los niveles de financiación de manera sostenida y previsible.

En cuarto lugar, debería haber más condiciones de preferencia en materia de comercio. El comercio es un motor importante para el desarrollo sostenible de los países en desarrollo sin litoral. La comunidad mundial debería abogar enérgicamente por la reanudación lo antes posible de la Ronda de Doha de negociaciones de la Organización Mundial del Comercio y por la pronta concertación de un acuerdo global en el que se refleje realmente el tema del desarrollo. Deben seguirse ampliando la facilitación del comercio y las preferencias a favor de los países en desarrollo sin litoral a través de la asistencia para el comercio, así como de otras medidas, para ayudarlos a fomentar una capacidad comercial que les permita formar parte significativa del sistema de comercio internacional y derivar beneficios de él.

En quinto lugar, hay que reforzar los mecanismos de cooperación. Una buena coordinación de los mecanismos de cooperación constituye la garantía institucional para la aplicación eficaz del Programa de Acción. La comunidad internacional debería seguir fortaleciendo políticas y compartiendo información, promover con dinamismo la cooperación regional y subregional, apoyar vigorosamente la cooperación entre el sector público y el privado y buscar con ahínco mecanismos innovadores de financiación. Entre tanto, la Oficina del Alto Representante debe también seguir promoviendo la cooperación y la coordinación entre las organizaciones internacionales pertinentes y los organismos de las Naciones Unidas.

China es un país en desarrollo y de tránsito, y parte de su territorio tiene las características de un lugar sin litoral. Algunas de nuestras provincias del interior sufren de condiciones naturales peores que las de los países sin litoral. Por consiguiente, China tiene una experiencia directa de cuáles son las dificultades que enfrentan los países en desarrollo sin litoral. China siempre ha dado su firme apoyo a los países en desarrollo sin litoral para sus actividades de desarrollo, ha fomentado activamente la cooperación para el transporte de tránsito, ha aumentado constantemente las medidas concretas de apoyo a favor de esos países y ha cumplido los compromisos contraídos en virtud del Programa de Acción de Almaty.

En la actualidad, China aporta más de un 10% al crecimiento económico mundial, y este efecto se extiende para dar un poderoso impulso al crecimiento económico de los países vecinos sin litoral. China intensifica activamente la cooperación económica en el Asia central, en el Asia nororiental y en la subregión del Gran Mekong. Esa cooperación es beneficiosa para los países en desarrollo sin litoral en Asia. Continuamos también incrementando nuestro apoyo a los países en desarrollo sin litoral de África a través de mecanismos como el Foro de Cooperación entre China y África. En la reunión de alto nivel de las Naciones Unidas sobre los objetivos de desarrollo del Milenio que se celebró la semana pasada, el Primer Ministro Wen Jiabao anunció que estamos emprendiendo seis medidas concretas para brindar asistencia, según nuestra capacidad, a países vecinos en desarrollo, con inclusión de países en desarrollo sin litoral, en las esferas del desarrollo agrícola, la respuesta a la crisis alimentaria, la capacitación de personal, el alivio y la cancelación de la deuda, las preferencias comerciales y la energía.

China continuará aplicando los principios de la consulta entre pares, los intereses y beneficios mutuos y el desarrollo en común para cumplir plenamente y a conciencia con todos los compromisos contenidos en el Programa de Acción y compartir oportunidades de desarrollo con los países en desarrollo sin litoral, en un esfuerzo conjunto por superar los desafíos que plantea el desarrollo.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Giadalla A. Ettalhi, Jefe de la delegación de la Jamahiriya Árabe Libia Popular y Socialista.

Sr. Ettalhi (Jamahiriya Árabe Libia) (*habla en árabe*): Ante todo, deseo expresar nuestro profundo reconocimiento por la celebración oportuna de esta reunión y felicito al Sr. Miguel d'Escoto Brockmann por su elección a la Presidencia de la Asamblea General en su sexagésimo tercer período de sesiones.

Las necesidades especiales y los problemas de los países en desarrollo sin litoral han sido reconocidos por las Naciones Unidas en la Declaración del Milenio (resolución 55/2), así como por otras organizaciones internacionales. Entre ellos se incluye el hecho de que esos países no tienen acceso al mar y se encuentran aislados de los mercados internacionales, lo cual resulta perjudicial para sus esfuerzos de desarrollo,

limitando su capacidad de alcanzar los objetivos de desarrollo del Milenio y de lograr su desarrollo en general. Esto es algo que todos saben bien.

El propósito del Programa de Acción de Almaty es enfrentar los retos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. En el Programa se indica con claridad que la condición de país sin litoral es un reto, y no un destino, y que la solidaridad y la cooperación internacional pueden contribuir a que se superen esas dificultades y esos retos. Muchos países en desarrollo de tránsito que son vecinos de países en desarrollo sin litoral sufren una carga adicional por los requisitos de transporte en tránsito y porque necesitan construir y reforzar la infraestructura de carreteras, contar con programas de mantenimiento y servicio y desarrollar a la vez recursos humanos, junto con los sistemas administrativos y financieros que se precisan para esas instalaciones.

Por lo tanto, crear, fortalecer y mantener un sistema eficaz de tránsito supone un gran desafío para los países en desarrollo sin litoral, así como para otros países en desarrollo. Eso es lo que mi país, Libia, afronta.

Los costos en los que incurren esos países son a menudo superiores a su capacidad financiera y sin duda los asociados para el desarrollo pueden apoyar y reforzar los esfuerzos que hacen esos países para crear medios y sistemas eficaces de transporte de tránsito y para desarrollar los recursos y capacidades humanos necesarios. Sostenemos que la cooperación regional puede ser importante para resolver los problemas relacionados con el transporte de tránsito, ya que lo facilita y lo hace menos costoso a través de la puesta en común de recursos y capacidades, la coordinación, la eliminación de trabas al paso transfronterizo y la garantía de acceso de los productos a los mercados cercanos y exteriores. Es positivo que el desarrollo de la infraestructura básica de transporte de tránsito sea una de las preocupaciones nacionales de los países africanos. También es una de las prioridades estratégicas de desarrollo. Apoyamos las políticas y las iniciativas adoptadas por la Unión Africana, la Nueva Alianza para el Desarrollo de África y las agrupaciones económicas regionales del continente africano, todas las cuales tienen por objetivo reforzar los esfuerzos de esos países y fortalecer la cooperación regional entre sí.

Corroboramos la necesidad de establecer y potenciar sistemas eficaces de transporte de tránsito en África con alianzas eficaces entre los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito en el marco de la integración regional. Instamos a las instituciones financieras internacionales y regionales a que proporcionen más asistencia financiera y técnica. Convendría coordinar esta asistencia para desarrollar la infraestructura del transporte de tránsito y eliminar las carencias que siguen existiendo en las redes de transporte terrestre para conectar a los países sin litoral con el resto de los países africanos y dar prioridad a las necesidades de infraestructura básica en el marco de la asistencia para el comercio. Además, deberían aumentarse los fondos extranjeros de asistencia para el desarrollo destinados a crear dichas estructuras.

Libia cree firmemente en la necesidad de integración africana, por lo que apoya las políticas y las iniciativas tendentes a conectar los países africanos entre sí mediante carreteras y redes, ya que son fundamentales para el desarrollo y la promoción de los sectores de la producción y los servicios en los países sin litoral. Además, activan el intercambio comercial con los demás países del continente, por un lado, y el comercio entre esos países y los mercados internacionales, por el otro.

Por otra parte, mi país ha puesto en marcha un proyecto de gran envergadura llamado la Autopista Al-Qadhafi. En ese sentido, mi país está construyendo carreteras en el desierto hacia los países sin litoral siguiendo dos ejes, uno en Libia oriental y otro en la parte occidental del país. Actualmente estamos dedicando grandes esfuerzos a este gran proyecto. Esos esfuerzos contribuyen a crear oportunidades para la estabilidad económica y social. De esta manera se disminuirán los motivos de la inmigración ilegal y se paliarán los consiguientes riesgos y repercusiones en los planos económico, social y de seguridad.

Para concluir, mi país insiste en la necesidad de apoyar y reforzar los esfuerzos 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, que tienen por objetivo movilizar el apoyo necesario y ayudar a aplicar el Programa de Acción de Almaty. Esta también se considera una de las principales esferas de cooperación entre los países del Sur ya que la mayoría de los países sin litoral y países de tránsito son también

países en desarrollo. Partiendo de esto, el éxito del Programa de Acción contribuirá a aumentar las transacciones entre los países del Sur y fomentará la integración económica en beneficio de todos.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Peter Maurer, Jefe de la delegación de la Confederación Suiza.

Sr. Maurer (Suiza) (*habla en inglés*): Tal vez la geografía sea un desafío, pero no condiciona el destino. Los países en desarrollo sin litoral afrontan obstáculos concretos para desarrollarse que los países con acceso al mar no tienen que afrontar. Sin embargo, a esos obstáculos se les puede hacer frente, tal como lo estamos haciendo con éxito con la Declaración y el Programa de Acción de Almaty. La Declaración y el Programa han contribuido considerablemente a incluir en el debate político las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral. Este examen a mitad de período nos brinda una buena oportunidad de hacer balance del progreso conseguido, analizar las lagunas existentes y determinar qué medidas hacen falta para eliminar estas lagunas. El excelente informe preparado por el Secretario General y sus colaboradores proporciona una serie de ideas que vale la pena que estudiemos.

Quisiera centrarme en algunas de ellas. Primero, en Almaty subestimamos la incidencia indirecta del crecimiento espectacular de las potencias económicas emergentes. Sus mercados proporcionan al menos a algunos países sin litoral una alternativa o un complemento regional a los mercados exteriores. Los efectos negativos de los elevados costos del transporte y la dependencia de un corredor de tránsito viable pueden reducirse considerablemente cuando esos países de crecimiento vigoroso están ubicados en la zona inmediatamente contigua a los países en desarrollo sin litoral. La sofisticación cada vez mayor de esas economías emergentes también debería contribuir a promover a medio plazo la diversificación de la estructura de exportaciones de los países de la región y, por lo tanto, a reducir la dependencia de muchos países en desarrollo sin litoral de los precios sumamente inestables de los productos básicos.

Además, abrigamos la esperanza de que los elevados beneficios que perciben los mercados emergentes gracias a la exportación proporcionarán a los países en desarrollo sin litoral un capital de inversión adicional, lo que facilitará la integración regional

también en el ámbito de los mercados de capital. Las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y el fortalecimiento del comercio Sur-Sur son cuestiones que deben abordarse paralelamente. Aunque es crucial contar con el apoyo constante de todos los asociados para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, también es imprescindible un liderazgo firme de las economías emergentes que estén dispuestas y preparadas para asumir la responsabilidad que les compete en materia de estabilidad y prosperidad económicas internacionales.

Segundo, debemos reiterar la importancia de la libertad de tránsito. En el contexto de las actuales negociaciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre la facilitación del comercio, Suiza y toda una serie de países en desarrollo sin litoral han presentado conjuntamente una propuesta de texto sobre la clarificación y la mejora del Artículo V del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio. Con la propuesta no sólo se pretende fortalecer la libertad de tránsito e imponer disciplina con respecto a las tasas y los costos de tránsito, sino que además se trata de frenar los efectos discriminatorios que los acuerdos regionales o bilaterales sobre tránsito puedan tener sobre el tránsito, entre otras cosas examinando los sistemas de cupos. Un texto ambicioso sobre tránsito en un futuro acuerdo sobre facilitación del comercio de la OMC no es suficiente por sí solo, pero prepara el terreno para la adopción de un conjunto mucho más amplio de medidas concretas destinadas a facilitar el comercio en las cadenas de suministro a fin de establecer rutas de tránsito realmente viables, previsibles y razonablemente económicas.

Tercero, el Programa de Acción de Almaty ha ayudado a unir a una gran variedad de países a los que les preocupan cuestiones similares bajo un único epígrafe: los países en desarrollo sin litoral. Por otro lado, los países de tránsito y los asociados para el desarrollo se han sumado al proceso con un espíritu de colaboración. Sin embargo, aunque el Programa se ha afianzado y goza de reconocimiento, hace falta seguir progresando. Las prioridades y las necesidades de los países en desarrollo sin litoral se han ido diferenciando más. Sus puntos de partida, ventajas comparativas, políticas económicas e infraestructuras de transporte se van desarrollando con el tiempo para responder tanto al mercado mundial como a una mayor integración regional.

Por lo tanto, es importante que organizaciones internacionales como el Banco Mundial y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo sigan trabajando hacia unos indicadores y una supervisión comunes y confiables. Los objetivos y los indicadores confiables ayudan a garantizar que, en cada caso, los recursos limitados se destinen a aquellas esferas en las que más falta hacen. Al proporcionar una base de trabajo objetiva, también facilitan una cooperación bilateral y regional crucial en materia de tránsito y otras cuestiones de facilitación relacionadas con el comercio.

En efecto, la geografía puede ser un desafío, pero no condiciona el destino. Suiza, que también es un país sin litoral, sigue estando profundamente comprometida a ayudar a los países en desarrollo sin litoral a integrarse mejor en los mercados mundiales.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Doy ahora la palabra al representante de Etiopía.

Sr. Alemu (Etiopía) (*habla en inglés*): Permítaseme empezar expresando nuestro agradecimiento sincero al Presidente por haber organizado esta reunión de alto nivel tan importante y oportuna como parte del sexagésimo tercer período de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, en el que ya está demostrando gran eficiencia como Presidente. Mi delegación quiere asegurarse que está dispuesta a brindarle toda su cooperación para ayudarlo a desempeñar con eficiencia sus responsabilidades en este sentido, así como otras responsabilidades derivadas de su importante cargo.

También me gustaría aprovechar esta ocasión para felicitar al Secretario General por su informe detallado y exhaustivo sobre las cuestiones que afectan a los países sin litoral. No cabe duda de que el informe contribuirá considerablemente a estas deliberaciones de examen.

Hemos observado con detenimiento que en el informe del Secretario General se recoge de manera pormenorizada la evolución de la situación en los países en desarrollo sin litoral desde que se puso en marcha el Programa de Acción de Almaty en 2003. Tal como se señala claramente en el informe, hay varios países sin litoral que están dedicando una atención merecida al establecimiento de políticas fundamentales de tránsito, además de dedicarse a desarrollar su infraestructura. Aunque esos países, al igual que todos los demás, se ven negativamente afectados por el aumento de los precios de los alimentos y del

combustible, sus economías también se han beneficiado de esos aumentos repentinos, que por lo demás son negativos.

El hecho de que las necesidades de los países sin litoral estén recibiendo más atención que nunca en muchos foros internacionales es algo que nos tranquiliza. En efecto, su situación singular y las complicaciones que sufren todos ellos, en particular, están cobrando relevancia en el programa de los debates de alto nivel sobre comercio multilateral, como la XII Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo celebrada en abril en Ghana, y la mesa redonda de las Naciones Unidas sobre las necesidades de inversión de los países menos adelantados sin litoral, que se celebró aquí, en Nueva York, anteaayer. Nos animan mucho esas tendencias positivas.

No obstante, a pesar de esos avances alentadores, los países sin litoral siguen afrontando varios desafíos debido a su desventaja geográfica, que condiciona gravemente sus esfuerzos por lograr los objetivos de reducción de la pobreza y mejorar el nivel de vida de la población. Por lo tanto, queda mucho por hacer para movilizar un apoyo concreto que ayude a abordar mejor la difícil situación económica que atraviesan esos países.

Tal como queda claramente reflejado en el Programa de Acción de Almaty, las medidas más importantes que deberían adoptarse para paliar y eliminar las dificultades de los países en desarrollo sin litoral son estrategias realistas y adecuadas, ideadas por esos mismos países. Por supuesto, es igualmente importante que esos países colaboren con los Estados vecinos ribereños para crear sistemas mutuamente beneficiosos y eficientes de transporte de tránsito, aduanas y otras infraestructuras pertinentes. La mayoría de esos Estados ribereños que lindan con países sin litoral también carecen de sistemas de infraestructura eficientes y no gozan de una integración económica regional óptima.

Debido a las distancias geográficas y a unos sistemas de tránsito costosos y engorrosos, los países en desarrollo sin litoral necesitan un acceso especial a los mercados para compensar su posición menos competitiva en el mercado internacional. Necesitan asistencia financiera y técnica en sus iniciativas para crear y poner a punto los grandes sistemas de infraestructura, incluidos, entre otros, los ferrocarriles,

las autopistas y los puertos secos. Necesitan asistencia técnica para modernizar los procedimientos aduaneros de tránsito.

Los países sin litoral deberían contar con todo el apoyo que necesiten para superar las limitaciones sobre la oferta con que se encuentran a la hora de comerciar. Ya es hora de que creemos unas condiciones que fomenten una interacción fluida y armoniosa entre el Programa de Acción de Almaty y la Iniciativa de Ayuda para el Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) para fomentar realmente la capacidad de los países sin litoral, la mayoría de los cuales pertenecen a la categoría de países menos adelantados y sufren inmensas limitaciones en la parte de la oferta.

Los países sin litoral deben seguir abogando por que se aprueben leyes y convenciones internacionales en las que se estipule su derecho a una libertad de tránsito ininterrumpida. Deberían procurar por todos los medios que se mejoren los instrumentos jurídicos internacionales, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los instrumentos del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, en particular por lo que se refiere a la relación de los países sin litoral con sus vecinos ribereños. Para ello, también deberíamos realizar un esfuerzo concertado con otras agrupaciones, como el Grupo de los 77, al que la mayoría de nosotros pertenecemos.

Para coordinar mejor nuestros esfuerzos y evitar una duplicación innecesaria del trabajo, también deberíamos coordinarnos eficazmente con las agrupaciones regionales respectivas de África, Asia y América Latina y solicitarles sus valiosas contribuciones a esa importante empresa. Además, esa colaboración podría ayudar a evitar la posible confusión con otras necesidades similares de dichas agrupaciones.

Etiopía, por su parte, se ha aventurado a adoptar toda una serie de medidas tendentes a asegurar sus ventajas competitivas y comparativas en el ámbito del comercio internacional. Con una estrategia basada en la agricultura y orientada a la exportación, sumada a la importancia que confiere al desarrollo de los sistemas de infraestructura básica que son esenciales para lograr un crecimiento rápido, el país está consiguiendo avances prometedores en ambos frentes. Además, se centra en sacar más rendimiento a la exportación y en

reducir al mínimo las dificultades que plantean las barreras geográficas, apostando por productos de exportación no tradicionales, como las flores, que se pueden transportar fácilmente por vía aérea.

Gracias a la diversificación de sus exportaciones, entre otras cosas, el producto interno bruto de Etiopía ha registrado un crecimiento de dos dígitos en los últimos cuatro años. Ello demuestra el apego de Etiopía a los valores y principios del Programa de Acción de Almaty.

La creación a inicios de este año de una nueva empresa que brinda servicios de puerto seco, la ampliación de la red de carreteras a lo largo y ancho de los principales corredores de tránsito, el mejoramiento del viejo sistema ferroviario, a la vez que se invierte en la construcción de uno nuevo, y la reforma de los sectores de las telecomunicaciones y la energética son algunos de los principales programas nacionales.

Tal como señalamos en la mesa redonda dedicada a la cuestión de la atracción de la inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral celebrada hace dos días aquí en las Naciones Unidas, el Gobierno de Etiopía recaudó y asignó sus propios recursos para financiar la mayor parte de los costos iniciales de todos esos enormes proyectos. Sin embargo, en el espíritu del Programa de Acción de Almaty, esperamos recibir de manera oportuna y apropiada asistencia financiera y técnica de nuestros socios para el desarrollo de manera que podamos contar con más recursos para completar esos importantes proyectos.

Creemos firmemente que en este examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty se hará un recuento adecuado de las experiencias adquiridas en el pasado, con miras a que podamos seguir consolidando las asociaciones mundiales que ya existen para asistir a los países sin litoral en función de sus respectivas situaciones.

En ese sentido, vale la pena subrayar que el resultado de la reunión regional africana para el examen de la aplicación del Programa de Acción de Almaty, celebrada a mediados de junio de 2008 en Addis Abeba bajo los auspicios de la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo y de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África, reflejó el hecho de que si se quiere que la aplicación del Programa de Acción de Almaty sea más

concreta, los órganos interesados como la Oficina del Alto Representante y los mecanismos regionales de financiación deberán ser los primeros defensores de la inversión de nuevos recursos que son esenciales para hacer frente a las necesidades de los países sin litoral. Además, deberán ser los que más contribuyan a esas inversiones.

La reunión regional también hizo hincapié en la importancia de coordinar nuestros esfuerzos con el grupo de los países menos adelantados, con nuestros negociadores en la Organización Mundial del Comercio en Ginebra y, en particular, con grupos regionales como el Grupo de Estados de África, a fin de evitar la duplicación inútil de esfuerzos y conseguir, al mismo tiempo, un equilibrio óptimo en la defensa de nuestros intereses comunes.

El Sr. Abani (Níger) Vicepresidente, ocupa la Presidencia.

Por último, mi delegación desea aprovechar esta oportunidad para asegurarle a la Asamblea que Etiopía hará lo que esté a su alcance para aplicar de manera plena e irrestricta el Programa de Acción de Almaty, así como los resultados de esta importante reunión de examen. Juntos nos esforzaremos por poner en práctica de manera concreta las numerosas ideas y propuestas que han ido apareciendo desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty. Debemos también trabajar de manera coordinada para sacar el mejor provecho de algunos de los resultados positivos que ya hemos conseguido.

El Presidente interino (*habla en francés*): Tiene ahora la palabra el Sr. T. Vance McMahan, representante de los Estados Unidos de América.

Sr. McMahan (Estados Unidos de América) (*habla en inglés*): El documento final del examen de mitad de período y el detallado y amplio informe del Secretario General sobre la aplicación del Programa de Acción de Almaty (A/63/165) nos ofrece una excelente base para nuestras deliberaciones esta semana.

Tomamos nota de que en el documento final y en el informe se reafirma el valor de la cooperación regional y subregional, así como del acceso a los tratados multilaterales, de la reforma de la política de transporte, y de las medidas para facilitar el intercambio comercial que incluyen

“la comercialización y liberalización de los servicios de transporte, así como los medios para mejorar los sistemas de gestión, procedimiento, reglamentación e institucionales y reducir el papeleo excesivo y la tramitación lenta y engorrosa” (A/63/165, párr. 81)

Opinamos que esas reformas son esenciales para la participación eficaz en la economía mundial y para aprovechar plenamente los beneficios de la asistencia internacional.

Actualmente, en 13 países en desarrollo sin litoral los Estados Unidos, por medio de la Corporación para el Desafío del Milenio, provee a las estrategias nacionales de desarrollo con niveles de asistencia sin precedentes, transfiere conocimientos especializados y tecnologías, y colabora en el fomento institucional. Nuestras asociaciones tienen una intención transformativa y aspiran a impulsar el aumento permanente de las tasas de crecimiento económico.

La Corporación para el Desafío del Milenio ha firmado una gran cantidad de acuerdos —llamados pactos— con 10 países en desarrollo sin litoral por un monto superior a 1.900 millones de dólares. En Mongolia, la Corporación está financiando un proyecto valorado en 188 millones de dólares para reconstruir y comercializar el sistema ferroviario nacional. Otro proyecto de 23 millones de dólares apunta al fortalecimiento de la infraestructura jurídica en el ámbito del derecho de propiedad en las cercanías de los centros urbanos mongoles que crecen aceleradamente. Actuando de consuno con el Banco Asiático de Desarrollo, dedicaremos 25 millones de dólares a la creación de una red de capacitación vocacional para más de 30 trayectorias profesionales esenciales para la edificación de una economía urbana y de base industrial.

En Armenia la Corporación para el Desafío del Milenio está dedicando 235 millones de dólares a mejorar el rendimiento económico en la agricultura por medio de la inversión en caminos rurales y sistemas de regadío agrícola. El pacto con Armenia beneficiará directamente a aproximadamente 750.000 personas, lo que equivale al 75% de la población rural.

La Corporación para el Desafío del Milenio también está trabajando en Malí para transformar la producción agrícola, reducir la vulnerabilidad a la sequía y seleccionar cultivos que sean aptos para el procesamiento agrícola y tengan un valor más alto. El

Proyecto de Regadío de Alatona que lleva a cabo el Gobierno por la suma de 235 millones de dólares, financiado por la Corporación, generará 16.000 hectáreas de nuevas tierras cultivables en régimen de regadío. Ese mejoramiento de la infraestructura estará acompañado de programas para mejorar el régimen de tenencia de la tierra, introducir créditos y préstamos agrícolas y mejorar la gestión de los recursos hídricos. Otros 184 millones provenientes de la Corporación se emplearán en la reconstrucción del aeropuerto de Malí a fin de ampliar el acceso del país al comercio.

La iniciativa de la Corporación para el Desafío del Milenio aspira a ayudar a nuestros asociados para el desarrollo a materializar sus prioridades nacionales teniendo como base valores comunes. Los programas de la Corporación tienen como premisa la esperanza de que una vez establecidas las bases de una administración pública que rinda cuentas y un entorno normativo que estimule la actividad económica privada, la inversión en capital humano e infraestructura tendrá un efecto permanente y transformativo sobre el crecimiento económico. Vemos este empeño como una asociación en la que la asistencia externa a gran escala para la creación de infraestructuras y proyectos ambiciosos tendrá éxito porque ya estarán creadas las condiciones para un desarrollo nacional duradero.

La Corporación para el Desafío del Milenio no sustituye nuestra tradicional asistencia a los países en desarrollo sin litoral, sino más bien es un complemento de ella. En 2006, los países en desarrollo sin litoral recibieron un total de 4.300 millones de dólares en asistencia económica de los Estados Unidos, incluido lo aportado por la Corporación. Los Estados Unidos también prestaron asistencia a los países en desarrollo sin litoral para poner en práctica y fortalecer la reforma de la macroeconomía, los negocios y las inversiones. El año pasado, nuestros equipos hicieron recomendaciones a Rwanda, Burundi y Uganda sobre la racionalización de las regulaciones de los negocios.

El Proyecto para el mejoramiento del entorno de negocios, impulsado por la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional en coordinación con el Banco Mundial, asistió a la República Kirguisa en un ambicioso programa de cambio administrativo y simplificación normativa. Como resultado, la República Kirguisa pasó de la posición 99 a la posición 68 en la clasificación que hace el Banco Mundial en *Doing Business* de los países

según el grado de fluidez con que es posible realizar actividades empresariales en ellos y terminó en tercer lugar entre los 10 principales reformadores de 2008.

En la ex República Yugoslava de Macedonia, un programa de colaboración de la USAID con el Gobierno de ese país, creó un sistema de ventanilla única para el registro de los negocios y la documentación aduanal. El tiempo que toma registrar una compañía disminuyó de más de un mes a sólo tres días, y los tiempos de espera en la frontera se redujeron en un 75%.

La Corporación de los Estados Unidos para la Inversión Privada en el Exterior (OPIC) también facilita la inversión en los países en desarrollo sin litoral. Una inversión inicial de la OPIC por un importe aproximado de 15 millones de dólares sirvió para apalancar otros 90 millones aportados por capital africano para la rehabilitación y el mejoramiento del corredor de Nacala en África suroriental. La transacción incluye importantes mejoras en el puerto y contribuirá a poner en funcionamiento un fluido sistema de transporte multimodal que partirá de Mozambique y pasará a través de Malawi y Zambia. La OPIC también ofrece seguros contra riesgos políticos, como en el caso de la cobertura de 142 millones de dólares para el oleoducto Bakú-Tbilisi-Ceyhan, que es el segundo más largo del mundo.

Reconocemos las dificultades que encaran los países en desarrollo sin litoral: el elevado costo del transporte y de los insumos, el consiguiente efecto en la competitividad de las exportaciones y la dependencia de sus vecinos de la región para obtener acceso a los mercados en el exterior. Sin embargo, cabe afirmar que la posición geográfica de los países en desarrollo sin litoral, al ser central, puede resultar siendo una ventaja.

La elaboración de un marco multilateral para la cooperación en materia de tránsito y de comercio, el desarrollo de la infraestructura y enfoques regionales para la solución de problemas deberían servir a los países en desarrollo sin litoral para que estudien la posibilidad de encontrar ventajas comparativas y especialidades rentables en el mercado. A nuestro juicio, el Programa de Acción de Almaty es una iniciativa importante y necesaria que permitirá a los países en desarrollo sin litoral realizar su pleno potencial y alcanzar los objetivos de desarrollo del Milenio de modo sostenible.

El Presidente interino (*habla en francés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Abdullah Hussain Haroon, Jefe de la delegación del Pakistán.

Sr. Haroon (Pakistán) (*habla en inglés*): El Pakistán acoge con beneplácito la convocación de la reunión de alto nivel sobre el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. Consideramos este proceso y su resultado como un paso importante para atender debidamente las necesidades especiales y las inquietudes de los países en desarrollo sin litoral. Confiamos en que este plan tan pertinente se traduzca en un ejercicio valioso para enderezar el rumbo con el propósito de aprender de las experiencias anteriores para guiarnos en nuestra labor futura.

Nos reunimos en una época difícil para llevar a cabo este relevante examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty, orientado a atender las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para esos países. Muy recientemente realizamos otros dos ejercicios de examen igualmente importantes en las Naciones Unidas sobre las necesidades de desarrollo de África y su logro de los objetivos de desarrollo del Milenio. El mensaje de esos eventos de alto nivel ha sido claro. La aplicación plantea la mayor dificultad, y la falta de financiación sigue siendo el mayor obstáculo para la realización de las promesas de desarrollo y el cumplimiento de los compromisos contraídos aquí.

Está surgiendo una emergencia mundial de desarrollo que se manifiesta a través de la crisis triple de los alimentos, el combustible y las finanzas, con lo cual el reto de la aplicación se torna aún más complejo y abrumador, no sólo para los países en desarrollo sin litoral, sino también para sus vecinos de tránsito, que suelen tener estructuras económicas muy similares y encaran igual escasez de recursos.

La adopción de una estrategia eficaz para mejorar los sistemas de transporte de tránsito llega a ser particularmente crítica, tras el alza del precio de los productos básicos y del petróleo. Con una estrategia coherente se podrían obtener economías de escala sustanciales, utilizando el comercio como instrumento para el logro de objetivos de desarrollo al destinar una mayor proporción de comercio mundial tanto a los

países en desarrollo sin litoral como a los países en desarrollo de tránsito.

El Pakistán brinda un firme respaldo a los países en desarrollo sin litoral en su búsqueda de un reconocimiento mayor y más completo de sus necesidades especiales financieras y técnicas. También seguimos comprometidos a ayudarlos, dentro de nuestras limitadas posibilidades, para que superen los enormes obstáculos y se acerquen a la realización de sus metas de desarrollo. Sin embargo, los requisitos que entraña establecer y mantener unos sistemas eficientes de transporte de tránsito son de tal magnitud que los países en desarrollo sin litoral no pueden lograr mucho sin ayuda. Por consiguiente, es indispensable trabajar de manera coordinada para desarrollar políticas y mecanismos capaces de generar los recursos financieros precisos para invertir en los proyectos de infraestructura de transporte. Para poder hacer esas inversiones se necesita una mayor asistencia financiera por parte de los asociados en el desarrollo, los países donantes y las instituciones internacionales financieras y de desarrollo.

De la misma manera, es ahora más importante y urgente que nunca que se concluya sin demora, con resultados satisfactorios orientados al desarrollo, la ronda de negociaciones de la Organización Mundial del Comercio que se celebrará en Doha, y que ésta permita la eliminación de distorsiones en el régimen de comercio mundial brindando un mayor acceso a los mercados, especialmente a los países en desarrollo sin litoral. La continuación del estancamiento en las negociaciones de comercio de Doha es alarmante y genera grave preocupación.

El Pakistán, como país en desarrollo y de tránsito, participa activamente en el proceso del Programa de Acción de Almaty y sigue dedicado a suministrar un acceso fácil, eficiente y rápido a nuestros vecinos sin litoral, especialmente el Afganistán, para ayudarlos a ampliar su comercio internacional. De hecho, promover una conectividad regional y hacer del Pakistán un centro regional de tránsito es parte integral y es un pilar básico de nuestra visión nacional para los sectores del comercio y del transporte. Desde luego, el hecho de que el Pakistán esté situado en el cruce del Asia meridional, central y occidental es muy útil a ese respecto.

Con ese fin, como parte de nuestro programa nacional para formar un corredor de comercio, el

Pakistán no sólo está mejorando y actualizando su infraestructura actual de logística y transporte, sobre todo las carreteras y la red ferroviaria, sino que también ha iniciado la construcción de nuevas redes viales, puertos marítimos, aeropuertos y otras instalaciones conexas. También se están construyendo diversas vías que conducen a Gwadar, un puerto moderno en el oeste del Pakistán. Se ha encargado la construcción del puerto de Gwadar, y así el Pakistán podrá suministrar unas instalaciones portuarias eficientes y eficaces en función de costos para el comercio de tránsito de nuestros vecinos sin litoral, incluidas unas instalaciones más recientes para barcos de carga que están a la altura de cualquier puerto moderno.

En el sector de servicios, el Gobierno del Pakistán está reorganizando todos los procedimientos aduaneros, e inclusive ha iniciado un proyecto de reforma de aduanas. En el programa nacional para el corredor de comercio se incluyen objetivos y plazos definidos que cumplir en todas las esferas críticas, entre ellas la facilitación del comercio.

Antes de concluir, aprovecho esta oportunidad para dar las gracias al Jeque Sidi Diarra, Secretario General Adjunto y Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, al igual que a sus colaboradores, por su excelente labor, la cual ha permitido que nuestras deliberaciones sean productivas y útiles. También deseo dar las gracias al Embajador del Japón Yukio Takasu por su excelente facilitación de las consultas intergubernamentales para elaborar las conclusiones de la reunión de examen de mitad de período.

El Presidente interino (*habla en francés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Zahir Tanin, Jefe de la delegación del Afganistán.

Sr. Tanin (Afganistán) (*habla en inglés*): Me complace dirigirme a la reunión de alto nivel de la Asamblea General dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. Quiero expresar mis agradecimientos al Presidente de la Asamblea General por esforzarse para garantizar el apoyo constante de la comunidad internacional a los países en desarrollo sin litoral. También encomio al Secretario General Ban Ki-moon por su firme liderazgo y dedicación a la aplicación del Programa y expreso mi reconocimiento al Alto Representante Jeque Sidi Diarra

y a su Oficina por su excelente trabajo preparatorio para la reunión.

Desde la adopción del Programa de Acción de Almaty hace cinco años, muchos países sin litoral y de tránsito, con la ayuda de sus asociados para el desarrollo, han logrado algunos progresos en la realización de los objetivos de ese documento. No obstante, debido a una serie de impedimentos que enfrentan los países sin litoral, muchos de ellos, incluido el Afganistán, todavía no han podido valerse del comercio como medio efectivo para alcanzar sus objetivos de desarrollo.

Entre los muchos ámbitos en los que se han registrado avances en el Afganistán, en primer lugar el Gobierno del Afganistán ha ampliado el papel del sector privado para que se invierta en infraestructura de transporte y de tránsito. En el Afganistán hemos creado el Comité Nacional de Facilitación del Comercio y del Tránsito. En ese Comité, representantes públicos y privados analizan los principales procedimientos y políticas de comercio, tránsito y transporte y deciden juntos las medidas pertinentes a adoptar.

En segundo lugar, ha simplificado y normalizado los documentos y formularios que se emplean en las transacciones fronterizas. En tercer lugar, ha adoptado medidas para modernizar los puestos de control fronterizo mediante la automatización, la adquisición de equipos modernos y la construcción de nuevas instalaciones.

En cuarto lugar, en 2007 y 2008, el Gobierno, con la asistencia de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, llevó a cabo encuestas para identificar las dificultades que presenta el tránsito en las zonas de control fronterizo y adoptó procedimientos para subsanarlas.

En quinto lugar, ha iniciado negociaciones con los países vecinos para enfrentar los retos comunes que contribuyen al aumento del costo de los alimentos y servicios en detrimento de los comerciantes y los consumidores. Como resultado, hemos resuelto nuestro problema de larga data con el Pakistán relativo al tránsito y trasbordo de productos frescos del Afganistán a través de la frontera Wagah hacia la India.

En lo que respecta al ámbito prioritario del establecimiento y del mantenimiento de infraestructura del Programa de Acción de Almaty, el Afganistán, en primer lugar, está construyendo nuevas carreteras. En

los últimos siete años, el Afganistán ha reparado o construido casi 7.000 kilómetros de carreteras existentes o nuevas, incluidas la carretera de circunvalación y carreteras secundarias. Para 2010 esperamos finalizar la carretera de circunvalación nacional y conectarla con nuestros vecinos del norte, sur, este y oeste.

En segundo lugar, el Afganistán está construyendo nuevas vías férreas. Como parte de un contrato de una mina de cobre con un consorcio de China, se ha previsto la construcción de un sistema ferroviario que conecte Asia central con Asia meridional a través del Afganistán. El Afganistán también trabaja para conectarse con el ferrocarril transasiático. Además, en la Séptima Reunión Ministerial sobre Transporte y Comunicaciones de la Organización de Cooperación Económica se confirmó que el ferrocarril que conecta Estambul, Teherán e Islamabad atravesará el Afganistán.

En tercer lugar, estamos mejorando nuestra infraestructura aérea. En los últimos años, tres empresas privadas de transporte de pasajeros y dos empresas de transporte aéreo de carga han iniciado sus actividades en el Afganistán. Asimismo, acabamos de concluir la construcción de la terminal internacional de Kabul y el mejoramiento de sus pistas de aterrizaje. También estamos renovando y modernizando siete aeropuertos en otros lugares del país.

En cuarto lugar, estamos mejorando las comunicaciones, lo cual constituye el mayor éxito del Afganistán. En 2002, se estimaba que existían 38.000 líneas terrestres. Hoy, existen casi 6 millones de abonados a teléfonos en el país, así como cuatro proveedores y una inversión de casi 1.000 millones de dólares. A fines de 2009 habremos concluido el tendido de la línea nacional de fibra óptica y la conectaremos a dos países vecinos. El mejoramiento de los servicios de comunicaciones permitirá un mejor control de la información sobre las cargas de productos de importación y de productos de tránsito y una mejor conectividad con la región y el mundo.

En quinto lugar, estamos construyendo conductos y transfiriendo energía eléctrica. El acuerdo de transferencia de gas natural de Turkmenistán al Pakistán y la India a través del Afganistán ya se ha concertado. Además, el mes pasado, Tayikistán, Kirguistán, Afganistán y Pakistán convinieron crear la Secretaría del proyecto de transmisión y comercio de

energía eléctrica de Asia central y Asia meridional en Kabul para acelerar la transferencia de más de 1.300 megavatios de energía eléctrica desde los dos países de Asia central al Afganistán y al Pakistán.

En la esfera de las prioridades de seguimiento y supervisión de acuerdos, el Afganistán también está adhiriéndose a convenios, como el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR, a fin de cumplir las normas y efectuar la reforma de los sectores de carga y de tránsito, así como para dar seguimiento a su condición de miembro de la Federación Internacional de Asociaciones de Transportistas de Carga.

A pesar de esos ámbitos de progreso, el Afganistán ha estado encarando muchas dificultades para cumplir los objetivos del Programa de Acción de Almaty, en particular con el apoyo tan necesario de las comunidades regional e internacional.

En primer lugar, si bien agradecemos el apoyo financiero de la comunidad internacional destinado a mejorar nuestra infraestructura de transporte y de tránsito, una parte importante de los compromisos de los donantes aún no se ha materializado. Además, gran parte de esa ayuda se desembolsa teniendo en consideración los objetivos del Gobierno del Afganistán y del Programa de Acción de Almaty. Por consiguiente, instamos a la comunidad internacional a que aumente su asistencia destinada al Afganistán en las siguientes esferas de prioridad del Programa de Acción de Almaty: ayudar a ampliar nuestras carreteras para completar los enlaces que aún quedan pendientes con la red regional; mejorar aún más nuestras carreteras y mejorar su capacidad de mantenimiento; mejorar nuestros puertos existentes y crear nuevos puertos secos; construir un sistema ferroviario; y modernizar nuestros aeropuertos.

En segundo lugar, desde 2002 el Afganistán ha concertado un notable número de acuerdos bilaterales y trilaterales con la mayoría de nuestros vecinos. El Afganistán se ha unido a la mayoría de las principales organizaciones regionales y continuará trabajando a fin de cumplir los objetivos del Programa de Acción de Almaty en materia de cooperación regional. Lamentablemente, sólo unos pocos de esos tratados se han aplicado debido a una falta de confianza política entre los países de la región o a una falta de capacidad y de infraestructura. En pocas palabras, aún tenemos que recoger los beneficios de esos acuerdos.

Para avanzar, el Afganistán recomienda que se otorgue una atención renovada a las asociaciones regionales e internacionales. El Programa de Acción de Almaty sólo podrá aplicarse a través de esas asociaciones. Ese espíritu se refleja claramente en la Declaración de Almaty. El Programa de Acción de Almaty exhorta a los donantes bilaterales y multilaterales por igual a que aumenten la asistencia financiera y técnica a los países en desarrollo sin litoral, en particular a los que emergen de conflictos. También incluye directrices amplias para los donantes y para la comunidad internacional a fin de que ayuden a los países sin litoral y de tránsito. Además, el Programa alienta a los países desarrollados y en desarrollo a mejorar la cooperación sobre la base de intereses recíprocos. Todo mejoramiento en el comercio con el Afganistán promete grandes beneficios también para los países asociados.

La cooperación económica regional está pasando a ser una parte integral de las estrategias de globalización de casi todos los países vecinos del Afganistán. Como resultado, el Afganistán tiene ahora una posibilidad única de materializar su potencial como puente terrestre entre Asia central, Asia meridional y la región de Asia occidental. Somos conscientes de nuestra responsabilidad de trabajar con nuestros vecinos para establecer políticas y mecanismos institucionales con el fin de traducir ese potencial en proyectos regionales concretos, pero quisiéramos alentar a otros a que trabajen con nosotros a un ritmo similar y con el mismo espíritu.

Mi delegación examinó cuidadosamente el proyecto de documento final del examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty (A/63/L.3), que incluye recomendaciones importantes y exhorta firmemente a la comunidad internacional y a los donantes a aumentar su nivel de apoyo, en particular la asistencia oficial para el desarrollo, a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Alienta a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a que adopten un enfoque proactivo respecto de la cooperación bilateral y multilateral. Si las recomendaciones quedan sólo en palabras impresas, es probable que no seamos testigos de un cambio cualitativo; pero si se llevan a la práctica en forma honesta, seria, eficaz y constructiva, esas recomendaciones pueden mejorar las condiciones de comercio y de tránsito y materializar plenamente los objetivos del Programa de Acción de Almaty.

El Presidente interino (*habla en francés*): Ahora tiene la palabra el Excmo. Sr. Hjalmar Hannesson, Jefe de la delegación de la República de Islandia.

Sr. Hannesson (Islandia) (*habla en inglés*): Celebramos los esfuerzos realizados por el Secretario General para garantizar la preparación eficaz del examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty y le agradecemos su amplio informe (A/63/165) sobre la aplicación del Programa. También doy las gracias al Embajador Takasu, Representante Permanente del Japón, por la excelente labor que ha realizado para facilitar las consultas sobre la declaración (A/63/L.3) que será aprobada al final de esta reunión.

En los años recientes se ha registrado una serie de acontecimientos positivos en los países en desarrollo sin litoral y un crecimiento económico bastante firme. Sin embargo, en el informe del Secretario General se señala que se necesitarán esfuerzos considerables en el futuro inmediato para mejorar la competitividad de los países en desarrollo sin litoral con el fin de reforzar su participación en la economía mundial. Estamos plenamente comprometidos con la aplicación de las cinco prioridades del Programa de Acción de Almaty. Reconocemos que las situaciones específicas de esos países, con su falta de acceso al mar y sus distancias de los mercados mundiales, hacen aún más problemática la erradicación de la pobreza. El año pasado, el 41% de nuestra asistencia bilateral para el desarrollo se dirigió a los países en desarrollo sin litoral de África y otro 30% a importantes países en desarrollo de tránsito de África. Nos preocupa que los países en desarrollo sin litoral sigan acumulando un nivel inconveniente de deuda externa. Islandia es un país que apoya y financia la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados, así como la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral, las cuales han sido importantes para muchos de los países en desarrollo sin litoral.

Se necesita más en materia de financiación para el desarrollo. La próxima reunión en Doha sobre la financiación para el desarrollo será una prueba de la determinación de la comunidad internacional, e Islandia, por su parte, se propone estar entre los principales contribuyentes a la asistencia oficial para el desarrollo, habiendo ya duplicado su presupuesto para la cooperación para el desarrollo en los pasados cuatro años. Continuaremos dirigiendo la mayor parte de nuestra asistencia bilateral para el desarrollo a los países menos adelantados de África, muchos de los

cuales son países sin litoral o importantes países de tránsito.

Las mujeres desempeñan un papel fundamental en el desarrollo y la experiencia nos demuestra que el apoyo para la educación, la salud y las actividades económicas de las mujeres tiene un efecto multiplicador para sus comunidades. Por esa razón, hemos dirigido cada vez más nuestra cooperación para el desarrollo hacia los proyectos específicos de género. Eso se ha hecho por medio de nuestros programas bilaterales en los países aliados y mediante el apoyo a las labores del Fondo de Población de las Naciones Unidas y del Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer.

La ayuda para el comercio, que Islandia apoya, es una iniciativa importante que puede reducir los efectos adversos de la ubicación geográfica de los países en desarrollo sin litoral y debe ser parte de una política de desarrollo más amplia para los países en desarrollo sin litoral. Seguiremos abogando por la mayor liberalización del comercio internacional. El fracaso de la Ronda de Doha para el Desarrollo podría desacelerar la integración de los países en desarrollo sin litoral a la economía mundial. Ello hace aún más urgente que nunca que facilitemos el acceso a los mercados de los artículos que se originan en esos países y asegurar, a todos los niveles, una amplia gama de medidas que faciliten el comercio. Es nuestro deber hacer lo que podamos para compensar los altos costos de tránsito y transporte que enfrentan las empresas en los países en desarrollo sin litoral.

El Presidente interino (*habla en francés*): Doy ahora la palabra al Excmo. Sr. Don Pramudwinai, Jefe de la delegación del Reino de Tailandia.

Sr. Pramudwinai (Tailandia) (*habla en inglés*): Este año marca dos importantes puntos medios: uno se refiere a los objetivos de desarrollo del Milenio y el otro al Programa de Acción de Almaty. La semana pasada, durante el debate general y durante la reunión de alto nivel sobre los objetivos de desarrollo del Milenio, una de las cuestiones que se mencionó a menudo fue la erradicación de la pobreza. Esa cuestión es obviamente muy importante y las Naciones Unidas han dedicado una reunión de mesa redonda sobre esa cuestión particular durante la reunión de alto nivel sobre los objetivos de desarrollo del Milenio.

Durante esas reuniones se mencionó una serie de perspectivas para superar la pobreza y el hambre y una,

entre muchas más, fue la oportunidad, es decir, la oportunidad para conectarse con el mundo y la oportunidad de desempeñar un papel en la comunidad mundial. Es obvio que al dárseles una oportunidad se ayudaría a los países en desarrollo que aún no se encuentran en camino de lograr los objetivos de desarrollo del Milenio para que puedan erradicar la pobreza, asegurar mejores medios de vida y lograr así los objetivos de desarrollo del Milenio para el año 2015. A ese respecto, se destaca la alianza mundial para el desarrollo como un mecanismo para brindar tal oportunidad.

Además de las necesidades de desarrollo de África, que han sido el centro de los debates durante las últimas semanas, también están las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, los cuales merecen la constante atención de la comunidad internacional para asegurar el logro de su oportunidad y potencial. En nuestra condición de vecino de un país en desarrollo sin litoral, somos conscientes del papel que los países de tránsito deben desempeñar. Por ello, reconocemos los esfuerzos realizados por el Secretario General para organizar esta reunión de alto nivel a fin de examinar los progresos alcanzados a mitad de período del Programa de Acción de Almaty, el cual, ciertamente, destaca el papel clave de la alianza entre países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito y otros asociados para generar oportunidades y el acceso a los mercados mundiales y a la conectividad.

Tailandia considera que la oportunidad es importante para asegurar el desarrollo y la prosperidad. Así, Tailandia ha brindado cooperación con relación a los enlaces de transporte a sus países vecinos mediante la cooperación bilateral, subregional y regional, de conformidad con las prioridades establecidas en el Programa de Acción de Almaty.

Para facilitar el tránsito del transporte y eliminar las barreras no físicas, hemos proporcionado privilegios especiales a los países vecinos mediante la exención de impuestos en los artículos comerciales que transitan a través de Tailandia. Bajo la cobertura de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental, los Estados miembros también trabajaron en una serie de acuerdos sobre transporte y comunicación, por ejemplo, el Acuerdo Marco sobre la facilitación del tránsito de mercancías, firmado en 1998, y el Acuerdo Marco sobre Transporte Multimodal, firmado en 2005.

Con respecto a la infraestructura, Tailandia le ha dado gran importancia a la construcción de enlaces de transporte al interior de la región en virtud de varios acuerdos de cooperación regional y subregional. La red de enlaces de transporte facilitará más la integración regional en los ámbitos económico y social, lo que al final alimentará un mayor sentido comunitario entre los países. En la actualidad, la red de autopistas de Asia ha mostrado grandes progresos con el desarrollo de los corredores económicos este-oeste, norte-sur y meridional, con arreglo al marco para la subregión del Gran Mekong. Una vez terminado, el enlace ferroviario entre Singapur y Kunming, con arreglo a la Cooperación para el Desarrollo de la Cuenca del Mekong de la ASEAN, conectará a los miembros de la Asociación con China. En virtud de la Iniciativa del Golfo de Bengala para la cooperación técnica y económica multisectorial, el Banco Asiático de Desarrollo realizó un estudio sobre el desarrollo de la infraestructura y logística del transporte entre Asia meridional y Asia sudoriental para facilitar el comercio y el transporte a través del Golfo de Bengala.

Durante la tercera cumbre de la subregión del Gran Mekong, realizada en la República Democrática Popular Lao, el Primer Ministro de Tailandia propuso iniciativas para circuitos de turismo a fin de estimular la actividad económica por medio del turismo, conectando para ello los lugares del patrimonio cultural e histórico de las ciudades situadas a lo largo de los corredores existentes en la subregión del Gran Mekong. Esta ruta puede complementar destinos turísticos ya existentes en la región de la ASEAN y los del triángulo de crecimiento de Indonesia, Malasia y Tailandia.

En vista de que los corredores económicos de la subregión del Gran Mekong deben estar terminados para el año 2015, Tailandia piensa que sería útil que los países miembros pertinentes de los marcos de cooperación subregional —tales como la Estrategia de Cooperación Económica de Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong, la subregión del Gran Mekong, la Iniciativa del Golfo de Bengala para la cooperación técnica y económica multisectorial y el triángulo de crecimiento de Indonesia, Malasia y Tailandia, junto con sus aliados para el desarrollo— consideraran la cooperación para identificar y acelerar proyectos de conexión que completarían o fortalecerían de manera importante las redes de transporte no solamente al interior de la subregión del Gran Mekong sino más allá

de ella, incluidas Asia meridional y toda Asia sudoriental continental.

En términos bilaterales, Tailandia ha venido proporcionando asistencia financiera a la República Democrática Popular Lao, nuestro vecino sin litoral, así como a Camboya y Myanmar, en proyectos que ayudarán a fortalecer la conectividad del transporte. No obstante, me limitaré al papel de Tailandia en su condición de país de tránsito. Tailandia ha proporcionado asistencia financiera, tanto donaciones como préstamos en condiciones favorables, a la República Democrática Popular Lao para la construcción de la infraestructura de transporte. En materia de desarrollo vial, se ha brindado asistencia para construir una carretera que enlaza Huay Sai-Loung Num Tha en la República Democrática Popular Lao, que es parte de la ruta No. 3 del Corredor Económico norte-sur con arreglo al marco de la subregión del Gran Mekong. Actualmente, examinamos proporcionar asistencia para rehabilitar la ruta No. 11 en Vientiane. En materia de puentes sobre el Mekong, Tailandia trabajó con la República Democrática Popular Lao para utilizar el préstamo del Banco Japonés de Cooperación Internacional para construir el segundo puente sobre el Mekong. Tailandia también ha proporcionado asistencia financiera para construir el tercer puente sobre el Mekong y coopera con China para construir el cuarto puente sobre el Mekong.

Aparte de los progresos alcanzados en el desarrollo vial y de puentes, Tailandia continúa desempeñando un papel activo para fortalecer otros modos de conectividad con la República Democrática Popular Lao. Contribuimos recursos financieros y experiencia para apoyar la construcción de una línea ferroviaria de Nong Kai a Tha Na Lang, que fue completada en abril de 2007. Además, hemos realizado un préstamo en condiciones favorables al proyecto de mejoramiento del puerto de Pakse. Asimismo, ambas partes están trabajando en la evaluación de la rehabilitación del aeropuerto de Savannakhet, que forma parte del proyecto de los corredores económicos Este-Oeste del Banco Asiático de Desarrollo dentro del marco de la subregión del Gran Mekong.

El hecho de brindar oportunidades en lo que respecta a conexiones creará contactos personales directos, que ayudarán a la gente a contar con mejores accesos en los ámbitos económico y social y a mejorar sus condiciones de vida en general. Además, esas conexiones podrían ayudar a colmar la brecha del

desarrollo por medio de la accesibilidad a los mercados globales. Ello permitiría que los países en desarrollo sin litoral obtuvieran más beneficios económicos de la globalización, redujeran la pobreza y alcanzaran los objetivos de desarrollo del Milenio.

Por nuestra parte, Tailandia seguirá apoyando de manera activa el desarrollo de las líneas de transporte a fin de mejorar las condiciones de vida de la población en la subregión del Mekong. En la región Asia-Pacífico, Tailandia agradece los esfuerzos de la Comisión Económica y Social de Asia y el Pacífico de las Naciones Unidas, que es el brazo regional de la Organización, al unir a nuestros miembros en la región y crear oportunidades que hagan posible un mayor acceso a los mercados.

No obstante, queda mucho por hacer. Tailandia también quisiera exhortar a los demás asociados en el desarrollo a que participen en el desarrollo de la conectividad de transporte tanto con asistencia técnica como financiera con respecto al desarrollo de infraestructuras. Hay varios programas y proyectos que todavía necesitan financiación adicional. Además, es imperativo fortalecer la administración, la gestión y el uso sostenible de la infraestructura al tiempo que se toman en cuenta la reducción de costos, el funcionamiento y el mantenimiento, la seguridad, la mitigación de las repercusiones sociales y ambientales y la distribución justa de los beneficios entre la población.

El Presidente interino (*habla en francés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Steve Dick Tennyson Matenje, Jefe de la delegación de Malawi.

Sr. Matenje (Malawi) (*habla en inglés*): Permítaseme empezar felicitando al Presidente por haber convocado esta importante reunión acerca del examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty para los países en desarrollo sin litoral. Asimismo, quisiera dar las gracias al Secretario General por su informe (A/63/165) sobre los avances logrados, las lecciones aprendidas y las limitaciones que surgen en la aplicación del Programa de Acción. Permítaseme, asimismo, dar las gracias al Embajador Yukio Takasu, del Japón, por haber facilitado la elaboración del documento final para esta reunión, así como a la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños estados insulares

en desarrollo por el papel que sigue desempeñando en la aplicación del Programa de Acción.

Malawi es un país sin litoral y un país menos adelantado. Claramente, al igual que otros países en situaciones similares, enfrenta desafíos singulares y arduos. Entre ellos, se encuentran los aumentos en los costos del petróleo, la falta de acceso directo al mar y la lejanía de los principales mercados internacionales, todo lo cual se traduce en costos de transporte prohibitivos y enormes obstáculos para el comercio de importación y exportación de Malawi. A menos que se aborden con urgencia esos desafíos, los países en desarrollo sin litoral, entre ellos Malawi, seguirán careciendo de competitividad en la economía global y la brecha de desarrollo entre ellos y el resto del mundo seguirá ampliándose, dando como resultado su perpetua dependencia de la asistencia extranjera.

El Presidente Bingu Wa Mutharika, de Malawi, dice con frecuencia que un buen amigo es aquel con el que uno camina y no el que lo lleva sobre los hombros, porque cuando uno tropieza, caen los dos. Por consiguiente, instamos a nuestros asociados en el desarrollo, como buenos amigos, a que caminen con nosotros y que no nos lleven sobre los hombros en nuestro periplo hacia la prosperidad y la independencia económicas. Les pedimos que lo hagan ayudándonos a eliminar los obstáculos a nuestras importaciones y exportaciones, de forma que podamos generar la riqueza que tanto necesitamos para reducir la pobreza en nuestro país.

Esa fue precisamente la razón por la cual, en 2003, las Naciones Unidas adoptaron el Programa de Acción de Almaty como reflejo del compromiso de la comunidad internacional a fin de abordar las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral, tal y como se estipula en la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas. El objetivo del Programa de Acción era establecer un nuevo marco global para la cooperación en el transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral. Entre otras cosas, el Programa de Acción está dirigido a garantizar el acceso de los países en desarrollo sin litoral desde y hacia el mar por todos los medios y reduciendo los costos asociados a sus importaciones y sus exportaciones. En la consecución de esos objetivos, un aspecto esencial es que los países en desarrollo tanto sin litoral como de tránsito cuenten con infraestructura de transporte.

En ese sentido, en la estrategia de crecimiento y desarrollo de Malawi se identifica el desarrollo de la infraestructura de transporte como una de las seis prioridades clave del Gobierno para lograr crecimiento económico a mediano plazo. Por consiguiente, el Gobierno de Malawi está trabajando enérgicamente en pro de un sistema de transporte interior multimodal que mejore el transporte ferroviario, aéreo, fluvial y por carretera, con miras a facilitar el comercio nacional y las importaciones y las exportaciones.

En cuanto al transporte por aguas interiores, los Gobiernos de Malawi, Mozambique y Zambia han suscrito un memorando de entendimiento dirigido a diseñar y aplicar el proyecto de vías de navegación conocido como vía fluvial de Shire a Zambezi, que tiene por objeto unir a Malawi, Zambia y el interior de Mozambique con el mar a través del río Shire en el sur de Malawi y a través del río Zambezi en Mozambique, Zambia y Zimbabwe.

Los exploradores y misioneros británicos utilizaron la vía fluvial de Shire a Zambezi como vía de navegación hacia Malawi hace 150 años. En el decenio de 1970 se utilizaba para el transporte de melazas de Malawi al puerto de Chinde, en Mozambique. La idea es reabrir la vía de navegación a fin de reducir de manera importante los costos de transportar las importaciones y las exportaciones y, así, estimular el desarrollo económico en los tres países y más allá. La vía de navegación se utilizaría como complemento de los corredores de transporte existentes a los puertos de Nacala y Beira, en Mozambique, y el puerto de Dar es Salaam, en Tanzania.

El proyecto de la vía de navegación concuerda con el Programa de Acción de Almaty, así como con el Programa de Acción de Bruselas en favor de los países menos adelantados, que tienen por objeto abordar las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y países menos adelantados como Malawi. Además, concuerda con los objetivos de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África, que reconoce el desarrollo de infraestructura como uno de los principales pilares del crecimiento económico y la reducción de la pobreza en África, así como de la reducción de la marginación económica de África. Además de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África, la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo y el Mercado Común para el África Oriental y Meridional apoyan el proyecto de la vía fluvial de Shire a Zambezi como programa prioritario que

necesita integrarse en las redes de transporte por superficie en la subregión y el régimen marítimo del Océano Índico. Por consiguiente, exhortamos a la comunidad internacional a que apoye la iniciativa de la vía fluvial de Shire a Zambezi.

Al hacer balance de los últimos cinco años, exhortamos a las Naciones Unidas a que consideren el proyecto como un ejemplo de los esfuerzos realizados en la aplicación del Programa de Acción de Almaty y a que presten asistencia en la movilización de la financiación para su aplicación. Efectivamente, si bien Malawi reconoce que los gobiernos nacionales tienen la responsabilidad principal del desarrollo económico y social de sus países, también creemos que la comunidad internacional debe velar por el éxito de excelentes iniciativas como el proyecto de la vía fluvial de Shire a Zambezi. Ese proyecto fomentará el adelanto económico de millones de personas en nuestra subregión, la mayoría de las cuales son mujeres, cuya supervivencia depende por completo de la agricultura.

A pesar de que Malawi está de acuerdo en que se han logrado avances tangibles en el ámbito global en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, los países en desarrollo sin litoral siguen enfrentando desafíos. Hay que hacer más, no sólo para proporcionar infraestructura de transporte sino también para ayudar a mejorar las redes de transporte en los países en desarrollo sin litoral. Por consiguiente, apoyamos las recomendaciones formuladas por el Secretario General en su informe, que figura en el documento A/63/165. Entre otras cosas, en el informe se insta a la comunidad internacional a brindar un mayor acceso a los mercados a las mercancías procedentes de los países en desarrollo sin litoral con el fin de mitigar los altos costos de las transacciones comerciales derivados de sus desventajas geográficas, así como mejorar la asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral con el objetivo de garantizar su participación eficaz en las negociaciones comerciales de la Organización Mundial del Comercio.

En ese sentido, deseamos exhortar a la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo a que se ponga al frente para garantizar la aplicación de las recomendaciones del Secretario General.

Antes de concluir, permítaseme dejar constancia del agradecimiento de Malawi por la cooperación que

recibe de Tanzania, Mozambique y Sudáfrica al poner sus puertos a disposición de Malawi. Malawi agradece también a Zambia y a Zimbabwe, países en desarrollo sin litoral, la facilitación del paso de las importaciones y exportaciones de Malawi a través de sus territorios. Esa cooperación es una manifestación de las asociaciones previstas en el Programa de Acción de Almaty. La comunidad internacional no sólo debe alentarla, sino también respaldarla de manera técnica y financiera.

El Presidente interino (*habla en francés*): Doy ahora la palabra al Excmo. Sr. Michel Kafando, Jefe de la delegación de Burkina Faso.

Sr. Kafando (Burkina Faso) (*habla en francés*): Sr. Presidente: Deseo expresar la satisfacción de mi delegación al verlo presidir esta reunión de alto nivel sobre el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. Mi delegación desea también darle las gracias al Secretario General por la excelente organización de este debate y el interés que ha mostrado en las inquietudes de los países en desarrollo sin litoral. Mi delegación acoge también con beneplácito los esfuerzos realizados por el Jeque Sidi Diarra, Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo. Deseamos también sumarnos a la declaración que formulará posteriormente el representante de Malí, en nombre de los países en desarrollo sin litoral, y la declaración formulada en la 18ª sesión por el Presidente del Grupo de los 77.

En el año 2008 se han producido crisis socioeconómicas sin precedentes, en particular en cuanto a los precios del petróleo, el aumento del precio de los productos alimenticios, el aumento del precio de los recursos energéticos y los efectos nefastos de los desastres naturales. Esas crisis han conmocionado la economía mundial, pero han tenido una repercusión más grave en los países en desarrollo sin litoral. El deterioro total o parcial de la infraestructura de transporte y la lejanía geográfica del mar de los países en desarrollo sin litoral son factores responsables de los serios problemas en nuestro comercio como resultado del muchísimo tiempo que se requiere para transportar las mercancías y, sobre todo, el precio prohibitivo del propio transporte, entre otros.

Los problemas inherentes de los países en desarrollo sin litoral son preocupaciones fundamentales

del Programa de Acción de Almaty. Considero que esta reunión es una oportunidad para que la comunidad internacional realice un examen a mitad de período de la aplicación del Programa de Acción. Nos complace que el examen haya aprovechado las conclusiones de las reuniones ministeriales temáticas celebradas en junio de 2007 en Uagadugú sobre el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito y en agosto de 2007 en Ulaanbaatar sobre el comercio internacional y la facilitación del comercio. Esas dos reuniones preparatorias nos han permitido evaluar la ejecución de los elementos fundamentales del Programa, identificar las mejores medidas para enfrentar las consecuencias del aislamiento físico de los países sin litoral y determinar cómo aumentar la competitividad de sus economías.

A mi delegación le complace la pertinencia del tema de esta reunión, que pide a toda la comunidad internacional que examine su papel en la creación de sistemas de transporte de tránsito para aumentar las oportunidades de comercio entre los países sin litoral y el resto del mundo.

La financiación de la infraestructura es de suma importancia para el éxito del Programa de Acción de Almaty. La movilización de inversión en materia de transporte y tránsito requiere la participación del sector privado y de los asociados financieros bilaterales y multilaterales. Una verdadera asociación nacional, subregional, regional e internacional basada en las necesidades concretas de los países sin litoral debería unirnos a través de mecanismos de financiación grandes y previsible para crear y rehabilitar la infraestructura de transporte y tránsito y fortalecer los marcos internacionales para la promoción del comercio.

Mi delegación pide a los países desarrollados, sobre todo a los miembros del Grupo de los Ocho, que participen realmente en el proceso preparatorio de la Conferencia internacional de seguimiento sobre la financiación para el desarrollo, que se prevé celebrar en Doha del 29 de noviembre al 2 de diciembre de 2008 para realizar un examen objetivo de los compromisos contraídos en Monterrey en 2002.

La mitad de los países en desarrollo sin litoral se encuentran en África, donde el nivel de desarrollo de la red vial es el peor del mundo; se encuentra en condiciones dos veces más deficientes que en América Latina y tres veces más que en Asia. Frente a ese

problema, los países africanos han concedido absoluta prioridad a la creación de la infraestructura de carreteras, ferrocarriles y aeropuertos. En la reciente reunión ministerial temática celebrada en Uagadugú se respaldó y alentó la estrategia de desarrollo de infraestructuras de África y se hizo un llamamiento urgente a los inversores públicos y privados por igual para que financien la infraestructura y faciliten el comercio.

El comercio sigue figurando entre las fuerzas motrices más importantes del desarrollo en los países en desarrollo, sobre todo en los países sin litoral. A mi delegación le preocupan los recientes fracasos en las negociaciones comerciales multilaterales celebradas en la Organización Mundial del Comercio. La falta de consenso a ese nivel muestra claramente la marginación de los países en desarrollo pobres en el comercio internacional. Burkina Faso pide la reanudación de esas negociaciones en un espíritu de consenso y solidaridad internacional para crear normas y condiciones justas que favorezcan un comercio equitativo y beneficioso para todos.

El Presidente interino (*habla en francés*): Doy ahora la palabra al Excmo. Sr. Aldo Mantovani, representante de Italia.

Sr. Mantovani (Italia) (*habla en inglés*): Permítaseme comenzar respaldando la declaración formulada por el representante de Francia en la 18ª sesión en nombre de la Unión Europea, cuya Presidencia desempeña actualmente su país.

Italia desea dar las gracias a los países en desarrollo sin litoral y a los países en desarrollo de tránsito por haber preparado este examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty a los niveles nacional y regional. Nos sumamos también a las demás delegaciones para expresar nuestro agradecimiento al Embajador Takasu por haber facilitado exitosamente las negociaciones sobre el proyecto de documento final y al Sr. Cheikh Sidi Diarra, Secretario General Adjunto y Asesor Especial del Secretario General, por el apoyo que su Oficina brindó a todo el proceso de preparación del examen de mitad de período.

Cuando el Parlamento italiano examinó las bases jurídicas de nuestra cooperación para el desarrollo en 1989, incluyó entre sus prioridades la consolidación de los procesos de desarrollo locales en los países más pobres del mundo y la promoción del crecimiento

económico, social y cultural de esos países. Durante 20 años, ese objetivo ha seguido estando en el centro de nuestras actividades. Ese es el motivo por el cual Italia acogió con beneplácito y sigue respaldando la filosofía que condujo a la aprobación del Programa de Acción de Almaty.

En el período comprendido entre 2003 y 2008, la asistencia de Italia para el desarrollo general a favor de los países en desarrollo sin litoral aumentó en un 70%, para un total de aproximadamente 250 millones de dólares. El año pasado aportamos también 50.000 dólares a la organización de las dos reuniones preparatorias celebradas en Ulaanbaatar y Uagadugú.

Los obstáculos que los gobiernos de los países en desarrollo sin litoral y de los países en desarrollo de tránsito deben superar guardan relación no tanto con su ubicación geográfica como con los procedimientos normativos complejos, la falta de cooperación para abordar los retrasos burocráticos y un sector logístico poco desarrollado. En los últimos cinco años se han desplegado grandes esfuerzos, gracias al marco de Almaty, pero aún nos queda un largo camino por recorrer.

La cooperación regional y subregional también es un medio importante para aplicar el Programa de Almaty y las organizaciones regionales y subregionales pertinentes, sobre todo las que realizan actividades operacionales en el terreno, son partes interesadas importantes. Su continuo interés y compromiso es esencial para lograr progresos concretos en cuanto a la aplicación de las cinco prioridades enunciadas en Almaty.

Italia se mantiene dispuesta como siempre a facilitar este proceso. Reafirmamos nuestro compromiso de mejorar el desempeño de nuestra asistencia bilateral en este sector. Al mismo tiempo, constantemente procuramos mejorar los efectos de estas actividades y aumentar su financiación.

Permítaseme mencionar dos importantes medidas adoptadas por Italia para cumplir las metas de Almaty. En primer lugar, hemos hecho una contribución total de aproximadamente 100 millones de euros, suma equivalente a 140 millones de dólares, al Gobierno del Afganistán para la rehabilitación y la reconstrucción parcial de la autopista Kabul-Bamyan. Con esta iniciativa se pretende mejorar de manera sustancial la conexión entre dos ciudades importantes, reduciendo los costos y los períodos de tránsito dentro del

Afganistán y entre éste y los países vecinos. El proyecto también contribuirá a aumentar la capacidad operacional de las instituciones locales a cargo de supervisar la calidad del sistema de transporte extraurbano.

La segunda medida es la rehabilitación de la sección Toledo-Ancaravi de la autopista Oruro-Pisiga en Bolivia, que Italia financió con un crédito en condiciones favorables de 25 millones de dólares. Este proyecto constituye una ampliación importante de la infraestructura vial de Bolivia y llevará el progreso económico tan necesitado a una de las zonas más pobres y de población más esparcida del país.

Italia está dispuesta a alentar a sus asociados multilaterales a que aumenten su participación en esta esfera. Las instituciones financieras internacionales en particular tienen una ventaja comparativa real para prestar a los países en desarrollo sin litoral la asistencia financiera necesaria para respaldar sus costosas inversiones en el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura.

El logro de los objetivos de desarrollo del Milenio requiere la movilización de recursos y los intercambios de experiencias entre todos los asociados, tanto a nivel institucional como privado. Italia está convencida de que el aporte del sector privado es decisivo para desarrollar la infraestructura y la capacidad productiva. Ello debe incrementarse mediante la creación de alianzas entre los sectores público y privado.

La nueva Presidencia italiana del Grupo de los Ocho prestará especial atención a la tecnología de la información y las comunicaciones para el desarrollo. El desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito no se limita a la construcción y el mantenimiento de la infraestructura física, como carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, puertos, oleoductos y otros. Más bien, la infraestructura física debe verse complementada por una organización de almacenamiento y transporte eficiente y moderna, sistemas de gestión logística y redes integradas de información y comunicación.

Colmar la brecha digital, promover la buena gobernanza, intercambiar experiencias y las mejores prácticas y proporcionar la debida capacitación y educación en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito son medidas que están en consonancia con la prioridad 1 del Programa de Acción de Almaty. En este

sentido, Italia promoverá proyectos que fomenten la difusión de instrumentos de gobierno electrónico para mejorar y acelerar los complicados procedimientos burocráticos, por ejemplo en materia de aduana y logística.

Italia tiene sumo interés en examinar con sus asociados el desarrollo ulterior de estas iniciativas y la elaboración de estrategias para su aplicación, que incluyan al sector privado y a todas las principales partes interesadas.

Italia está dispuesta a desempeñar su papel para ayudar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Al mismo tiempo, esperamos que los países en desarrollo sigan asumiendo la titularidad y diseñando políticas nacionales apropiadas en el marco de las iniciativas regionales convenidas. Estamos seguros de que, juntos, lograremos el éxito.

El Presidente interino (*habla en francés*): Doy ahora la palabra al Excmo. Sr. Eshagh Al Habib, representante de la República Islámica del Irán.

Sr. Al Habib (República Islámica del Irán) (*habla en inglés*): Ante todo, permítaseme felicitar al Presidente por haber convocado una reunión tan oportuna. Tengo la certeza de que bajo su competente liderazgo la reunión plenaria de alto nivel dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty logrará un resultado fructífero. Asimismo, doy las gracias al Secretario General Ban Ki-moon por sus observaciones introductorias en la 17ª sesión. También hacemos extensiva nuestra gratitud y reconocimiento a la Secretaría por haber preparado y facilitado un documento para esta reunión.

Las cuestiones relativas al tránsito y al transporte revisten gran importancia, sobre todo en el mundo globalizado de hoy. Se cree que el desarrollo del transporte de tránsito equivale a crecimiento económico, lo que redundará en el alivio de la pobreza, que es la primera prioridad de los objetivos de desarrollo del Milenio. En este sentido, la creación de sistemas de tránsito eficaces y eficientes es la máxima prioridad de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, teniendo en cuenta que la responsabilidad de establecer sistemas de tránsito eficaces recae en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, que tratan de crear condiciones que permitan generar recursos, atraerlos y movilizarlos con eficacia para encarar sus desafíos de desarrollo. No obstante, sus empeños y su cooperación también necesitan el apoyo de los

asociados en el desarrollo y de las organizaciones internacionales y regionales con ánimo de compartir responsabilidades.

Además, reforzar el marco jurídico que rige las operaciones de transporte de tránsito, incluso mediante la aplicación plena y efectiva de los acuerdos bilaterales, subregionales y regionales, permitiría elaborar planes eficaces para alcanzar nuestros objetivos y acelerar el proceso. Por tanto, el Programa de Acción de Almaty constituye un marco fundamental para establecer una verdadera alianza entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y sus asociados en el desarrollo a nivel nacional, bilateral, subregional, regional y mundial.

La República Islámica del Irán ha emprendido numerosas iniciativas, sobre todo el seguimiento y la aceleración de la aplicación del Programa de Acción de Almaty para facilitar el transporte de tránsito y, al mismo tiempo, aprovechar la experiencia adquirida a partir de las iniciativas regionales en materia de infraestructura para fomentar la infraestructura transfronteriza integrada. Este año, el Irán y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico organizaron conjuntamente dos talleres, que se centraron en la facilitación del transporte de tránsito por ferrocarril y carretera. El Irán también está a punto de adherirse al Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia, que tiene por objetivo promover y facilitar el transporte de tránsito para aplicar de manera eficaz las medidas de facilitación del comercio, incluida la ejecución de planes regionales de tránsito en aduana.

Con respecto a la aplicación exitosa de un sistema automatizado para los datos de aduana, el Irán despliega esfuerzos para seguir aplicando ese sistema a fin de facilitar los trámites aduaneros. Asimismo, estamos considerando la posibilidad de negociar y autorizar el establecimiento de zonas francas y puertos marítimos.

En 2008, el Irán también celebró en Teherán un seminario internacional sobre los viajes y el tránsito y el corredor este-oeste, en el cual presentó al mundo la zona de libre comercio de Chabahar y el corredor este-oeste.

Por ser uno de los países en desarrollo de tránsito más importantes, debido a su posición geográfica específica, la República Islámica del Irán acoge rutas de transporte multimodal muy importantes, cuyo

desarrollo y mantenimiento supone grandes desafíos. Si estas preocupaciones y desafíos no se analizan, puede ser que obstaculicen la cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito. Además, el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura requieren que los donantes, las instituciones financieras y los organismos de asistencia para el desarrollo contribuyan con una parte mayor de las inversiones y asistencia financiera.

Para concluir, reconozco que enfrentar los problemas del transporte de tránsito de los países en desarrollo requiere un enfoque holístico e invito a todas las organizaciones pertinentes del sistema de las Naciones Unidas, incluidas las comisiones regionales, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, así como a otras organizaciones internacionales y regionales, a que integren más el Programa de Acción de Almaty a sus programas pertinentes de trabajo, teniendo en cuenta este examen de mitad de período. Los aliento a continuar su apoyo, basándose en sus mandatos, a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, mediante, entre otras medidas, programas de asistencia técnica bien coordinados y coherentes para facilitar el transporte de tránsito y el comercio.

El Presidente interino (*habla en francés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Víctor Zagrekov, representante del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Federación de Rusia.

Sr. Zagrekov (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): La globalización tiene cada vez consecuencias mayores para todos los aspectos de la sociedad mundial. Sin embargo, la distribución desigual de sus beneficios conlleva el riesgo de provocar trastornos sociales y económicos y la división de la economía mundial en zonas de crecimiento y zonas de estancamiento. Sabemos que los países en desarrollo y los países sin litoral son especialmente vulnerables ante tal situación.

A ese respecto, Rusia ha tomado medidas activas para aplicar el Programa de Acción de Almaty, el cual se aprobó hace cinco años y se centra en aplicar un conjunto complejo de medidas para desarrollar el transporte de tránsito. También apoyamos totalmente el establecimiento de un mecanismo para un sistema de transporte euroasiático con base en el Programa de Acción de Almaty. Creemos que ello proporcionará una

plataforma sólida para tratar las cuestiones clave de transporte en el próximo decenio.

De conformidad con el Programa de Acción de Almaty, las medidas que la Federación de Rusia ha tomado en años recientes se han centrado en mejorar la política nacional de transporte con el objetivo de desarrollar embarques de tránsito, fortalecer la infraestructura de transporte de importancia internacional y activar la cooperación con grupos de empresas mediante la ejecución de varios proyectos que incluyen, entre otros, alianzas entre el Estado y el sector privado.

Nuestra guía clave para este esfuerzo ha sido el Programa Federal para el desarrollo del sistema de transporte de la Federación de Rusia y su subprograma para desarrollar la exportación de servicios de transporte, que busca establecer una eficaz infraestructura de transporte que aumente la competitividad del sistema de transporte de Rusia y concrete el potencial de transporte del país.

El Programa incluye medidas para elaborar y ejecutar grandes y complejos proyectos de inversión con el objetivo de desarrollar los corredores principales para el transporte de carga y pasajeros, con el propósito de mejorar la calidad de los servicios de transporte, acelerar las entregas y mejorar la gestión del transporte. El principal trabajo que enfrentamos es facilitar el transporte de carga en contenedores y atraer flujos de tránsito hacia los corredores internacionales de transporte que pasan a través de la Federación de Rusia.

La situación geográfica de Rusia desempeña una importante función para determinar nuestra estrategia de desarrollo y nuestras políticas. Rusia ocupa la porción central del continente eurasiático y estamos destinados a actuar como un puente geopolítico entre los países orientales y occidentales. A ese respecto, participamos activamente en el diálogo internacional sobre cuestiones de transporte, al negociarse éstas tanto en Europa como en Asia.

Apoyamos la ejecución del proyecto general de desarrollo de la infraestructura de los transportes terrestres en Asia de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), que incorpora el desarrollo de la red de carreteras de Asia y el ferrocarril transasiático. La Federación de Rusia es parte en los Acuerdos intergubernamentales que la CESPAP ha formulado sobre las redes de autopistas y

ferrocarriles de Asia y estamos convencidos de que su ejecución llevará a beneficios importantes para los países en desarrollo y los países sin litoral, así como para los Estados en desarrollo de tránsito.

Un elemento importante de la política de transporte que, ciertamente, tendrá un efecto significativo para los países de tránsito sin litoral en Asia central es la adopción en enero de 2008 del plan para un espacio único de transporte dentro de la Comunidad Económica de Eurasia. El plan, en cuya elaboración Rusia desempeñó un papel activo, exige el desarrollo de las capacidades generales de transporte de todos los Estados miembros, la superación de las barreras que dificultan los embarques internacionales, la expansión conjunta del acceso de los navíos de los Estados miembros a los mercados internacionales de transporte y el desarrollo de la infraestructura de transporte. También hemos emprendido periódicos viajes de ensayo de trenes de contenedores que enlazan Europa y Asia. A partir de 2002, tales viajes de ensayo se han llevado a cabo en diversas rutas desde los puertos orientales de Rusia, Mongolia, China, países de Asia central y Kazajstán a las fronteras de Rusia con países de Europa oriental y septentrional. El propósito de esos viajes de ensayo no ha sido solamente demostrar las ventajas de las rutas terrestres con relación a las rutas marinas, sino también encontrar embotellamientos para eliminarlos.

También debemos mencionar un proyecto conjunto entre la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la Comisión Económica para Europa para desarrollar los enlaces euroasiáticos de transporte, que busca identificar las principales rutas de ferrocarriles, automóviles y cursos de agua internos que enlazan a los países de Asia y Europa. El proyecto determinará medios prioritarios para mejorar esas rutas, incluidas las medidas para eliminar brechas y embotellamientos, simplificar las disposiciones relacionadas con el cruce de la frontera, eliminar las barreras y desarrollar maneras de asegurar el empleo ininterrumpido de esas rutas para el transporte de carga entre Europa y Asia.

Se ha dedicado trabajo importante a la nueva iniciativa de transporte por carretera en Eurasia, un proyecto que lleva a cabo la Unión Internacional de Transportes por Carretera que tiene como objetivo proporcionar embarques periódicos entre Asia y Europa.

Para concluir, quiero decir que nos complacen mucho los trabajos realizados por los países y las organizaciones internacionales, especialmente los organismos de las Naciones Unidas, en el marco del Programa de Acción de Almaty. Deseamos confirmar, de nuevo, el compromiso de Rusia con el objetivo principal de ese programa, concretamente, satisfacer las necesidades de los países sin litoral mediante la creación de marcos mundiales para la acción a fin de establecer sistemas eficaces de embarque de tránsito.

El Presidente interino (*habla en francés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Oumar Daou, Jefe de la delegación de la República de Malí.

Sr. Daou (Malí) (*habla en francés*): Para comenzar, deseo saludar la convocación de esta importante reunión. Quiero compartir la experiencia de mi propio país, Malí, en el marco de la aplicación del Programa de Acción de Almaty.

Malí, con siete fronteras terrestres, es el ejemplo perfecto de un país en desarrollo sin litoral. Nuestra lejanía del mar es un obstáculo grave para obtener suministros necesarios y genera costos de transporte que disminuyen el valor y, con ello, la competitividad de nuestros productos de exportación. Nuestra ubicación geográfica también explica la vulnerabilidad de la economía de Malí, especialmente en esta época de crisis.

Con relación al informe del Secretario General del 23 de julio de 2008 (A/63/165), quiero centrarme en las actividades de Malí para aplicar algunas de las prioridades que se mencionan en el informe. En primer lugar, me referiré a las cuestiones fundamentales que se vinculan con la política de tránsito. Quiero destacar que Malí ha adoptado una serie de medidas sustanciales, como mejorar la eficacia de las operaciones de transporte de tránsito y reducir los costos de transporte mediante la ampliación de la capacidad de almacenamiento de los almacenes ubicados en los lugares de tránsito.

Se han adoptado varias medidas, entre ellas un acuerdo de protocolo para el transporte y tránsito marítimo, terrestre y ferroviario de la mercadería de Malí. El país ha organizado también el sector privado en federaciones, incluido el establecimiento del Consejo de Expedidores de Carga de Malí y el Consejo de Transporte por Carretera de Malí.

Pasando al importante ámbito del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transporte y tránsito, Malí ha adoptado una política de promoción de las inversiones privadas en las esferas de equipo y transporte y facilidades de almacenamiento. Hemos realizado trabajos de infraestructura de transporte para aumentar el acceso a todos los puertos de transporte y de tránsito. Asimismo, hemos mejorado nuestra infraestructura de transporte ferroviario y por carretera. A fin de facilitar el comercio, se está aplicando la metodología de autoevaluación establecida por el Banco Mundial y los organismos del sistema de las Naciones Unidas.

En sentido general, si bien se han emprendido las medidas pertinentes, el transporte de tránsito sigue tropezando con algunos obstáculos, entre otros los múltiples puestos de control en las rutas interestatales y numerosas barreras arancelarias y no arancelarias. Todo ello entorpece enormemente el comercio y aumenta los costos generales para el logro de nuestros objetivos.

Otro problema es la insuficiencia de la infraestructura de transporte de tránsito, lo que ha obligado a establecer puestos de inspección adyacentes o conjuntos en las fronteras. Hay deficiencias en la adaptación de los sistemas de información a las mercancías, la capacitación que recibe el personal que trabaja en este sector es insuficiente y la capacidad de almacenamiento de los almacenes de Malí en los puertos de tránsito es baja.

Ante estos numerosos desafíos y obstáculos en el camino hacia el desarrollo, Malí ha adoptado, en el contexto de su declaración sobre la política general de transporte, varias medidas dirigidas a mejorar el sector del transporte, mediante su Proyecto del Sector del Transporte, entre las que cabe citar las siguientes.

En primer lugar, hemos fortalecido las capacidades de desempeño y de gestión del sector reorganizando y fomentando la capacidad local mediante la creación, ya mencionada, del Consejo de Expedidores de Carga de Malí y el Consejo del Transporte por Carretera de Malí.

En segundo lugar, hemos reestructurado las compañías de transporte y hemos revisado el marco institucional y regulador para promover una mayor participación del sector privado. Por último, hemos mejorado y mantenido nuestra prioritaria infraestructura de transporte gracias a la creación del

Comité Nacional de Facilitación del Transporte, el Comité de Seguridad Vial y el Organismo de Seguridad del Tráfico Vial. Además, hemos declarado una Semana Nacional de Seguridad Vial y hemos establecido el programa de Tránsito Vial Interestatal.

Malí sigue convencido de que el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral debe basarse en la cooperación. Por ello, Malí apoya los principales programas de desarrollo del transporte en el marco de la Unión Monetaria y Económica del África Occidental y la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental. La aprobación de un programa para los países sin litoral es una oportunidad que debemos aprovechar a fin de trabajar con nuestros asociados en el desarrollo para encontrar la financiación necesaria para construir y mejorar la infraestructura necesaria para el desarrollo del país.

En este sentido, quisiera recordar el compromiso de mi país de participar en las actividades destinadas a la aplicación del Programa de Acción de Almaty. Este compromiso queda demostrado con nuestra presencia activa en los foros pertinentes y con la aplicación a nivel nacional de todas las recomendaciones del Programa. Por ello, el Presidente de la República de Malí, por intermedio de su enviado especial, el Ministro de Equipamiento y Transporte, ha transmitido sus cálidos saludos a esta Asamblea.

Antes de concluir, quisiera transmitir a todo el sistema de las Naciones Unidas nuestros sinceros saludos y agradecimiento. No puedo dejar de saludar y dar las gracias al Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo por su destacada labor en la coordinación de todas estas actividades en el marco de este examen.

También doy las gracias al Sr. Habib Ouane, Director de la División de África, los Países Menos Adelantados y Programas Especiales, de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, cuyo pertinente análisis y sugerencias serán muy útiles para la puesta en marcha de la segunda etapa del Programa de Acción de Almaty.

Por último, quisiera agradecer muy sinceramente al Japón el valiosísimo papel que ha desempeñado en las negociaciones que hoy nos han permitido lograr progresos en cuanto a la aplicación del Programa.

El Presidente interino (*habla en francés*): Doy ahora la palabra al Excmo. Sr. Maged Abdelaziz, Jefe de la delegación de Egipto.

Sr. Abdelaziz (Egipto) (*habla en inglés*): Ante todo, doy las gracias al Presidente de esta Asamblea General por haber convocado esta importante y oportuna reunión para examinar las necesidades y los desafíos de los países sin litoral y expreso nuestro agradecimiento al Jeque Sidi Diarra, Secretario General Adjunto y Asesor Especial del Secretario General para África y Alto Representante para los países menos adelantados, los países sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, así como a su competente equipo por la excelente labor que realizan y los esfuerzos que despliegan para hacer de esta reunión de examen un éxito.

Egipto se suma a la declaración pronunciada por el Representante Permanente de Antigua y Barbuda en nombre del Grupo de los 77 y China.

El Programa de Acción de Almaty representa un hito importante en el reconocimiento de las necesidades especiales y los problemas de los países en desarrollo sin litoral. El examen de mitad de período nos da la oportunidad de evaluar los progresos logrados hasta la fecha en la aplicación de las cinco prioridades acordadas en el Programa de Acción de Almaty.

En este contexto, deseo poner de relieve algunas cuestiones encaminadas a lograr un aumento de la capacidad de los países en desarrollo sin litoral para convertirse en asociados eficaces en las actividades de desarrollo internacionales. Debe prestarse especial atención a las necesidades de los países en desarrollo sin litoral en las negociaciones comerciales de Doha para fortalecer su función en el sistema comercial internacional y promover sus esfuerzos de desarrollo. También es preciso atraer la inversión privada, incluida la inversión extranjera directa. Al respecto, la participación del sector privado, mediante la cofinanciación, puede desempeñar un papel catalizador.

Egipto acoge con beneplácito la propuesta del Excmo. Presidente de Mongolia de crear en Ulan Bator un grupo de expertos internacionales para incrementar la capacidad analítica de los países en desarrollo que se necesita a fin de aumentar al máximo la eficiencia de nuestros esfuerzos coordinados para aplicar con eficacia el Programa de Acción de Almaty y cumplir

los objetivos de desarrollo del Milenio. En este sentido, instamos a las organizaciones internacionales y los países donantes a que ayuden a hacer realidad esta iniciativa.

También es necesario que los países en desarrollo sin litoral se esfuercen para facilitar la transferencia de tecnologías relacionadas con los sistemas de transporte de tránsito, incluida la tecnología de la información y las comunicaciones. También alentamos el fortalecimiento de la cooperación Sur-Sur y la cooperación trilateral con la participación de los donantes, así como la cooperación entre las organizaciones subregionales y regionales en apoyo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en pro de la aplicación plena y efectiva del Programa de Acción de Almaty.

Habida cuenta de que las crisis mundiales actuales, a saber, las crisis alimentaria, energética, climática, financiera y tal vez otras, hacen más difíciles los desafíos para alcanzar los objetivos de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y limitan los esfuerzos nacionales por promover la aplicación del Programa, se requerirá una iniciativa sólida y dinámica que incluya una duplicación de los esfuerzos y los recursos por parte de todos los asociados en el desarrollo en apoyo de los países en desarrollo sin litoral.

También es necesario aplicar medidas progresivas para ocuparse de los obstáculos de larga data para el desarrollo, como las barreras al comercio exterior, la falta de recursos para invertir en infraestructura y las medidas de apoyo internacional débiles. Alentamos a los países desarrollados a que cumplan sus compromisos de destinar entre el 0,15% y el 0,20% de su producto interno bruto a la asistencia oficial para el desarrollo a fin de mantener un nivel suficiente de asistencia para los países en desarrollo sin litoral.

Egipto siempre ha mostrado su disposición a fortalecer sus vínculos con todos los países en desarrollo y a establecer relaciones basadas en el respeto, el beneficio mutuo y la coexistencia pacífica. En ese contexto, Egipto ha creado dos fondos que forman parte del mecanismo de política exterior del país para apoyar y fortalecer la cooperación Sur-Sur con los recursos existentes. Dichos fondos son el Fondo Egipcio para la Cooperación Técnica en África, que presta asistencia a países africanos, y el Fondo Egipcio para la Cooperación Técnica con la

Comunidad de Estados Independientes, que se ha modificado para incluir a otros países en desarrollo, en concreto países en desarrollo sin litoral. Estamos ampliando las actividades de los fondos en esos países.

Egipto otorga especial atención al papel de los fondos, organizando cursos de capacitación y conocimientos especializados acordes con las necesidades de dichos países y ayudando a consolidar las capacidades y a proporcionar mejores servicios en la aplicación de sus estrategias nacionales de desarrollo. La cooperación trilateral forma parte integral de las actividades de los fondos, junto con la cooperación con varios órganos de las Naciones Unidas y países donantes destinada a mejorar los recursos disponibles para los países en desarrollo, para que de esa manera puedan beneficiarse de los conocimientos técnicos egipcios en varios aspectos. Asimismo, los fondos prestan asistencia humanitaria en respuesta a solicitudes de los órganos de las Naciones Unidas.

Varias empresas egipcias han asumido el liderazgo para dirigir las inversiones en el sector de la infraestructura, en concreto las telecomunicaciones y la construcción, en los países en desarrollo sin litoral, y mejoraremos su papel en la alianza entre el sector público y el sector privado en el sistema egipcio.

Para concluir, Egipto acoge con satisfacción el proyecto de declaración (A/63/L.3), que fue resultado del examen de mitad de período, y desea dar las gracias al Embajador Takasu, del Japón, por sus esfuerzos en ese sentido. Nos comprometemos a continuar fortaleciendo y salvaguardando los intereses del mundo en desarrollo, en particular de los países en desarrollo sin litoral, los países menos adelantados, los pequeños estados insulares en desarrollo y África, habida cuenta de los retos cada vez mayores a los que deben hacer frente los países en desarrollo. Dichos retos requieren la unidad y la solidaridad de las Naciones Unidas en su conjunto.

El Presidente interino (*habla en francés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Armen Martirosyan, jefe de la delegación de Armenia.

Sr. Martirosyan (*Armenia*) (*habla en inglés*): En nombre del Gobierno de la República de Armenia, deseo expresar nuestro sincero agradecimiento a los organizadores de esta reunión plenaria sobre el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. Quisiera reconocer los esfuerzos del Embajador Takasu, Representante Permanente del

Japón, por facilitar las negociaciones del proyecto de documento final (A/63/L.3), que concluyeron el mes pasado.

Un programa tiene éxito en la medida en que se aplica con éxito, y el Programa de Acción de Almaty no es una excepción. Quisiera presentar a la Asamblea los puntos de vista de Armenia sobre algunas de las cuestiones relacionadas con el Programa de Acción. Estamos firmemente convencidos de que la comunidad internacional debe adoptar medidas eficaces para eliminar la aplicación de medidas económicas coercitivas unilaterales, sobre todo contra países en desarrollo sin litoral. Dichas medidas contravienen los principios reconocidos del derecho internacional y, además de socavar el sistema multilateral de comercio, tienen consecuencias negativas para la cooperación económica internacional y regional. Los intereses y las preocupaciones de los países sin litoral se deben tener en cuenta plenamente, y se deben establecer nuevos sistemas de transporte de tránsito, como se estipula en el párrafo 8 del Programa de Acción de Almaty. La formulación o la aplicación de cualquier iniciativa divisoria contravendría el Programa de Acción de Almaty y sólo serviría para exacerbar las tensiones en las regiones inestables, como el Cáucaso meridional.

La cooperación regional y subregional desempeña un importante papel a la hora de solucionar con éxito los problemas concretos del transporte de tránsito. En ese contexto, como se contempla en el Programa de Acción de Almaty,

“es importante el apoyo de los países donantes a los mecanismos de diálogo regional y subregional entre países en desarrollo sin litoral y de tránsito”
(A/CONF.202/3, anexo I, párr. 9)

También creemos que se debe prestar asistencia a los países sin litoral en la esfera de la facilitación del comercio y que se deben aprobar los instrumentos pertinentes en el marco de la Organización Mundial del Comercio.

Con el objetivo de facilitar la aplicación del Programa de Acción de Almaty, quisiéramos presentar varias propuestas que consideramos podrían garantizar la eficacia del programa. Consideramos que es necesario adoptar las siguientes medidas.

En primer lugar, debemos promover el uso y el desarrollo de la infraestructura de transporte existente en los países en desarrollo sin litoral, garantizando su

integración sostenible en los corredores de transporte internacionales y los avances regionales conexos, lo cual a su vez garantizaría el acceso a la alta mar. En segundo lugar, debemos examinar a fondo los intereses de los países sin litoral a la hora de formular planes de desarrollo para vías y puertos marítimos. En tercer lugar, debemos crear las condiciones favorables para que los países en desarrollo sin litoral participen en iniciativas en materia de puertos, infraestructura marítima y vehículos de transporte marítimo. Para aplicar estas propuestas, se debe instar a las instituciones financieras internacionales a que concedan subsidios y préstamos a largo plazo en condiciones favorables a los interesados en promover la consecución de dichos objetivos.

El Programa de Acción de Almaty ha demostrado ser oportuno y amplio. Consideramos que, gracias a los esfuerzos conjuntos, lograremos nuevos resultados tangibles que se evaluarán en el próximo examen de mitad de período.

El Presidente interino (*habla en francés*): De conformidad con la resolución 62/76 de la Asamblea General, de 6 de diciembre de 2007, doy ahora la palabra al observador del Banco Euroasiático de Desarrollo.

Sr. Finogenov (Banco Euroasiático de Desarrollo) (*habla en ruso*): El Banco Euroasiático de Desarrollo es el más joven de la familia de los bancos de desarrollo internacionales. El Banco, creado en 2006 por iniciativa de la Federación de Rusia y Kazajistán, es una institución internacional de financiación que promueve las economías de mercado y el desarrollo económico de sus miembros, fortaleciendo sus vínculos comerciales y económicos mediante las inversiones. El Banco Euroasiático de Desarrollo está abierto a nuevos miembros. Esperamos que Belarús, Armenia y Tayikistán se sumarán a nosotros a finales de este año y que el número de miembros continúe aumentando.

Desde un principio hemos otorgado prioridad en nuestras actividades de inversión al transporte, la infraestructura, la energía, la alta tecnología y otras esferas innovadoras. El Programa de Acción de Almaty, presta una atención especial a estas esferas y su objetivo es ayudar a los países sin litoral, como Kazajistán, Belarús, Armenia, Tayikistán y Kirguistán. El Banco está actualmente examinando proyectos por valor de más de 5.000 millones de dólares y contribuye

con más de 2.000 millones de su costo total. En la esfera de la infraestructura del transporte estamos examinando un proyecto para construir una vía fluvial que conecte al Mar Caspio con el Mar de Azov y el Mar Negro, basado en iniciativas de los Presidentes ruso y kazaka.

El Banco puede también contribuir a crear un corredor entre Europa occidental y China occidental y entre el norte y el sur.

En particular estamos prestando atención a los proyectos ligados al uso de vías acuáticas en Asia central y a la explotación de su potencial hidroeléctrico. El Banco de Desarrollo Euroasiático reconoce la importancia de los recursos hidroeléctricos y en estos momentos está expandiendo su participación en proyectos hidroeléctricos en Asia central en los que tomará en cuenta el equilibrio entre los intereses de estos países y el deseo de dar un impulso adicional a los procesos de integración en ellos.

El Banco actúa presumiendo que cualquier proyecto en este ámbito cuenta con el consenso de los países de la región, teniendo presentes los intereses de los países que están situados a uno y otro lado del recorrido de esos ríos de tránsito. Aquí también estamos utilizando la experiencia en la gestión de las corrientes fluviales que han acumulado varios países y los organismos especializados de las Naciones Unidas. Entre las actividades del Banco reviste una particular importancia la cuestión de la ampliación de sus relaciones como asociado de organizaciones e instituciones financieras internacionales. El carácter de observador en la Asamblea General que obtuvo el Banco de Desarrollo Euroasiático en 2007, nos ofrece una nueva oportunidad de fomentar la cooperación multilateral, de ampliar nuestra participación en el frente internacional y de tener contacto directo con los organismos de las Naciones Unidas y los comités regionales. Entre esas entidades se incluyen el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, Comisión Económica para Europa, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

El esclarecimiento de los intereses mutuos y la ampliación de la cooperación entre los países, las organizaciones nacionales e internacionales y el Banco son de vital importancia. Ello nos da una mejor

oportunidad para coordinar nuestras actividades, ser más eficaces en nuestros proyectos y, al fin de cuentas, mejorar las vidas de los ciudadanos de nuestros países. Estamos dispuestos a trabajar con las Naciones Unidas y con la comunidad internacional en general, para fortalecer el proceso de integración y promover el desarrollo de la zona euroasiática.

El Presidente interino (*habla en francés*): De conformidad con la resolución 48/5 aprobada por la Asamblea General el 13 de octubre de 1993, daré la palabra al representante de la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa.

Sr. Baltés (Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa) (*habla en inglés*): En nombre de Secretario General de la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), deseo expresar mi agradecimiento al Excmo. Sr. Sheik Sidi Diarra, Secretario General Adjunto y Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, por invitarnos a participar en esta reunión plenaria de alto nivel dedicada al examen de mediados de período del Programa de Acción de Almaty.

El Presidente ocupa la Presidencia.

La OSCE es la mayor organización de seguridad regional del mundo y coopera con las Naciones Unidas en virtud de Capítulo VIII de la Carta. Integrada por 56 Estados participantes de Europa, Asia Central y América del Norte, nuestra organización es un instrumento primordial para la alerta temprana, la prevención de los conflictos, la gestión de las crisis y la recuperación después de los conflictos. Si bien nuestra sede con las representaciones permanentes de los Estados y la Secretaría se encuentra en Viena, Austria, también tenemos 19 representaciones sobre el terreno en Europa suroccidental, Europa oriental, el Cáucaso meridional y Asia central.

La Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa, en sentido general, se ocupa de tres dimensiones de la seguridad, a saber, la político-militar, la económica y la del medio ambiente. Por consiguiente, la OSCE aborda un amplio rango de intereses relacionados con las seguridad, incluido el control de armamentos, las medidas relativas al fomento de la confianza y la seguridad, los derechos humanos, las minorías nacionales, la democratización, las estrategias políticas, la lucha contra el terrorismo y

los aspectos económicos y medioambientales de la seguridad. Los 56 países participantes disfrutaron de igualdad de condición y las decisiones son adoptadas por consenso.

Desde 2006, bajo la Presidencia de Bélgica, la OSCE ha puesto particular énfasis en el desarrollo del transporte de tránsito. Su Foro Económico anual de alto nivel, celebrado en mayo de 2006, estuvo dedicado a la transportación en la zona de la OSCE, incluidas las redes de transportación segura y el desarrollo del transporte, con miras a ampliar la cooperación económica y la estabilidad regionales.

En el Foro quedó muy claro que era necesario prestar atención especial a los desafíos que encaraban los países en desarrollo sin litoral participantes en la OSCE, en particular en Asia central, el Cáucaso septentrional y sus regiones adyacentes. En la sesión final, los cinco Estados participantes de Asia central emitieron una declaración conjunta en la que hicieron hincapié en el vínculo indisoluble que existe entre comercio y transporte y enfatizaron que la falta de acceso territorial al mar y los elevados costos de tránsito imponen serias restricciones a su desarrollo socio-económico.

Tomando como base la declaración y las recomendaciones del Foro, los 56 Estados participantes en la OSCE aprobaron, en la reunión del Consejo Ministerial celebrada en Bruselas en diciembre de 2006, la decisión No. 11/06 relativa al diálogo sobre el futuro del transporte en la OSCE. La decisión apoya la aplicación del Programa de Acción de Almaty y da a nuestra organización un mandato firme para continuar sus actividades de cooperación con las Naciones Unidas.

De conformidad con esa aprobación, mi Oficina, junto con la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo y con el apoyo de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, organizó en Dushanbe, Tayikistán, una conferencia sobre el desarrollo del transporte de tránsito transasiático y euroasiático a través de Asia central. Este encuentro reunió a Ministros y altos funcionarios de los ministerios de aduana, transporte y comercio de los países en desarrollo sin litoral de Asia central y el Cáucaso septentrional, así como a altos representantes de las distintas organizaciones

internacionales, algunos de los cuales se encuentran hoy con nosotros.

La conferencia fue un importante paso en el fomento de la conciencia y la ampliación del diálogo político sobre el desarrollo del transporte de tránsito en y a través de Asia central, incluido el Afganistán y Mongolia, y en la realización de un balance de los progresos registrados en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, lo que contribuyó sustancialmente al actual examen de mediados de período.

Luego de las deliberaciones en la conferencia, las delegaciones de Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Afganistán y Mongolia acordaron emitir la declaración conjunta de Dushanbe. En el texto de la declaración se recogen, entre otras cosas, cuestiones claves relacionadas con las políticas fundamentales de transporte de tránsito; el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transporte; y la facilitación del comercio, el tránsito y el transporte, así como las asociaciones públicas y privadas.

Por último, y esto es algo en lo que quiero hacer hincapié, en la declaración conjunta de Dushanbe se subraya la importancia de fomentar las asociaciones, es decir, tanto asociaciones entre los países en desarrollo sin litoral que participan en la OSCE y sus vecinos de tránsito como asociaciones entre los países sin litoral y otros miembros de la comunidad internacional. En lo que respecta al establecimiento de esas asociaciones, la OSCE está dispuesta a desempeñar su papel como catalizador, como plataforma y como foro para reunir a los distintos interesados.

Como seguimiento, la reunión de este año del Foro Económico y Medioambiental, bajo la Presidencia de Finlandia, se centró en la cooperación marítima y en la vías fluviales internas en la zona de la OSCE, en particular en el aumento de la seguridad y la protección del medio ambiente. En ese contexto, examinamos la cuestión del transporte de tránsito y repasamos los desafíos que tienen ante sí los países en desarrollo sin litoral, mejorando de esta manera las conclusiones y recomendaciones de reuniones anteriores.

Permítaseme terminar asegurándoles una vez más que la OSCE seguirá ocupándose de las actividades relacionadas con el transporte. En este sentido, seguiremos desempeñando la función de facilitadores y catalizadores políticos, ofreciéndonos como plataforma para el diálogo y la cooperación entre nuestros Estados participantes y todos los demás interesados. Si bien no

somos una organización técnica de referencia, nuestra Organización está bien colocada sin embargo para despertar la sensibilidad política y fomentar la cooperación transnacional entre los países. El diálogo político y la cooperación regional son los nichos en los cuales la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) puede aportar valor agregado a las estructuras, los procesos y los mecanismos de coordinación ya existentes.

El Presidente: Hemos escuchado al último orador de esta reunión de alto nivel.

La Asamblea adoptará ahora una decisión sobre el proyecto de resolución A/63/L.3*, que lleva por título “Documento final del examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito”.

¿Puedo considerar que la Asamblea desea aprobar el proyecto de resolución A/63/L.3*?

Queda aprobado el proyecto de resolución A/63/L.3 (resolución 63/2).*

El Presidente (*habla en inglés*): Me complace mucho que hayamos concluido esta reunión plenaria de alto nivel sobre el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. En mi condición de Presidente, me produjo gran satisfacción que este examen se realizara en el marco de la Asamblea General.

A lo largo de los dos últimos días, hemos estado evaluando los esfuerzos multifacéticos para asegurar que los países en desarrollo sin litoral cuenten con sistemas eficientes de transporte de tránsito para tener acceso a los mercados internacionales. Hemos adoptado por aclamación la Declaración sobre el examen de mitad de plazo. Es un documento preciso y equilibrado, que proporciona la guía para aumentar la tasa de ejecución de proyectos adicionales.

El centrarnos en programas orientados a la acción que a la vez sean susceptibles de ser medidos y factibles ha dado razones al examen para beneficiar a los países sin litoral y de tránsito por igual. También sirve para inspirar una mayor participación de los donantes en la gama de mejoras necesarias, desde la política de asistencia comercial hasta la infraestructura,

desde la asistencia técnica y financiera hasta la vigilancia y el seguimiento.

En particular, el grupo de alto nivel sobre el papel del apoyo internacional para el desarrollo de sistemas de transporte para aumentar las oportunidades de comercio proporcionó un intercambio dinámico sobre esas complejas cuestiones. Los representantes de interesados de los países sin litoral y de tránsito, países donantes, organizaciones regionales e internacionales e instituciones financieras proporcionaron visiones de las alianzas clave que surgen del Programa de Acción. Agradecemos a todas las delegaciones sus valiosos insumos. Tenemos ahora una evaluación clara de dónde estamos situados después de cinco años de labores.

Las alianzas constituyen uno de los aspectos esenciales de las Naciones Unidas. Considero que las labores orquestadas por el Programa de Acción de Almaty es un buen ejemplo de lo que podemos lograr cuando nos guían directivas claras y un firme liderazgo en el contexto de la cooperación de buena fe. Obviamente, un elemento clave para el éxito de este examen es su énfasis en contar con resultados susceptibles de ser medidos y la importancia de vigilar los progresos en el marco de las cinco declaradas prioridades del Programa.

Como dijeron los líderes de tantos Estados Miembros durante el debate general de las semanas recientes, hay preocupación de que la actual crisis financiera amenace con paralizar el comercio mundial. Una recesión mundial sería doblemente catastrófica para los países menos adelantados, que no son solamente pobres sino igualmente geográficamente aislados.

Repito mi preocupación y mi promesa de que la Asamblea General utilizará toda su autoridad para asegurar que los países donantes cumplan sus compromisos de proporcionar fondos y transferir la tecnología que se necesita. Creo que existe buena voluntad, pero debemos estar atentos al vigilar los progresos en los difíciles meses y años venideros.

Si las alianzas son un aspecto fundamental de las Naciones Unidas, entonces reconozcamos el papel central de la solidaridad para dar asistencia el uno al otro, en condición de aliados y en condición de países. Enfrentamos muchos obstáculos para alcanzar el objetivo común de terminar con la pobreza y compartir la prosperidad entre los pueblos. Las tareas esbozadas en el documento de examen de Almaty son ambiciosas;

pero, inspirados en nuestro sentido de solidaridad con los pueblos de los países sin litoral y sus vecinos, podemos ver que el camino es claro y que las posibilidades no tienen límite.

(continúa en español)

La Asamblea General ha concluido de este modo la reunión de alto nivel dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. La Asamblea General ha concluido así también la presente etapa de su examen del subtema b) del tema 52 del programa.

Se levanta la sesión a las 12.50 horas.