



Asamblea General

Distr. general
23 de septiembre de 2003
Español
Original: inglés

Quincuagésimo octavo período de sesiones

Tema 91 f) del programa

Cuestiones de política macroeconómica: resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacional sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito

Resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacional sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito

Informe del Secretario General*

Resumen

Este informe se presenta en cumplimiento de lo dispuesto en la resolución 57/242 de la Asamblea General, de 20 de diciembre de 2002, en que se pidió al Secretario General de las Naciones Unidas que presentara un informe sobre los resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacional sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito. En el informe se examina el 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, y la Declaración de Almaty (véase A/CONF.202/3, anexos I y II). Asimismo se ponen de relieve aspectos importantes del proceso preparatorio que precedió a la Conferencia Ministerial Internacional.

* El documento fue presentado con retraso a los servicios de conferencias sin la explicación necesaria en virtud del párrafo 8 de la resolución 53/208 B de la Asamblea General, según el cual, si se produce un retraso, hay que explicar los motivos en una nota de pie de página.



I. Introducción

1. Según lo dispuesto en la resolución 57/242 de la Asamblea General, de 20 de diciembre de 2002, la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacional sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito se celebró en Almaty los días 28 y 29 de agosto de 2003. El segundo período de sesiones del Comité Preparatorio Intergubernamental tuvo lugar antes de la Conferencia del 25 al 28 de agosto de 2003.

2. En el párrafo 5 de la resolución 57/242, la Asamblea General designó Secretario General de la Conferencia al Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo y le pidió que organizara todos los períodos de sesiones del Comité Preparatorio Intergubernamental.

3. En la misma resolución, la Asamblea pidió al Secretario General que le presentara un informe sobre los resultados de la Conferencia en su quincuagésimo octavo período de sesiones. El presente informe se ha preparado en respuesta a esa petición. En la sección II se facilita una valoración de los resultados de la Conferencia y la sección III contiene una relación del proceso preparatorio que la precedió.

4. El informe sobre la Conferencia Ministerial Internacional, tal como fue aprobado el 29 de agosto de 2003, figura en el documento A/CONF.202/3.

II. Resultados de la Conferencia Ministerial Internacional

5. La Conferencia Ministerial Internacional fue el primer acontecimiento de alto nivel de las Naciones Unidas dedicado a las necesidades y problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral a fin de integrarlos de manera efectiva en la economía mundial mediante el establecimiento de sistemas eficientes de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Participaron en la Conferencia representantes de 82 Estados Miembros de las Naciones Unidas, con muchas delegaciones de nivel ministerial, una delegación de observadores y 24 organizaciones internacionales. La conferencia mundial de alto nivel convocada por la Asamblea General se organizó del modo más eficiente en función de los costos y logró resultados positivos gracias a la plena colaboración y participación de los Estados Miembros y las entidades de las Naciones Unidas. Contribuyó igualmente a su éxito la cooperación y el pleno apoyo del país anfitrión. En la Conferencia se examinaron los sistemas de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y se aprobó por unanimidad el 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 tránsito¹. En el Programa de Acción de Almaty se acordó realizar actividades concretas en cinco esferas prioritarias: cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, comercio internacional y facilitación del comercio, medidas de apoyo internacional y aplicación y examen.

6. Se esperaba que los resultados de la Conferencia Ministerial Internacional impulsaran el reconocimiento y apoyo internacionales en favor de los intentos de encontrar una solución plenamente beneficiosa para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito con el respaldo de sus asociados para el desarrollo.

7. La Declaración² y el Programa de Acción de Almaty ponen de manifiesto el compromiso permanente y firme de la comunidad internacional de atender las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral, tal como se solicitó en la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas³. El objetivo principal del Programa de Acción de Almaty es crear asociaciones para resolver los problemas específicos de los países en desarrollo sin litoral que se derivan de su falta de acceso territorial al mar y de su lejanía y aislamiento de los mercados mundiales. Esa situación ha contribuido a su relativa pobreza, al incrementar considerablemente los costos de transporte y reducir su participación efectiva en el comercio internacional.

8. La finalidad del Programa de Acción de Almaty es crear un nuevo marco mundial para establecer sistemas eficientes de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, teniendo en cuenta los intereses de esos países. El Programa está encaminado a: a) asegurar el acceso al mar y desde el mar a todos los medios de transporte; b) reducir los costos y mejorar los servicios para incrementar la competitividad de sus exportaciones; c) reducir los costos finales de las importaciones; d) resolver los problemas derivados de las demoras y de la incertidumbre en las rutas comerciales; e) establecer redes nacionales adecuadas; f) reducir las pérdidas, los daños y los deterioros de las mercancías en tránsito; g) sentar las bases para el aumento de las exportaciones; y h) mejorar las condiciones de seguridad del transporte terrestre y la seguridad de las personas en los corredores de transporte.

9. La principal característica innovadora del Programa de Acción de Almaty es el interés que presta a las medidas concretas orientadas a la acción que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral y de tránsito con el apoyo de sus asociados para el desarrollo, medidas cuya aplicación sería mensurable y viable. Si se llevan a cabo total y efectivamente las actividades acordadas en la Conferencia Ministerial Internacional relativas a las cinco esferas prioritarias, se facilitará el establecimiento de los sistemas eficientes de transporte de tránsito que son absolutamente necesarios para que los países en desarrollo sin litoral se integren de manera efectiva en el sistema de comercio internacional.

10. Se organizaron tres actos paralelos durante la Conferencia para complementar los objetivos de ésta: una mesa redonda sobre medidas para facilitar el comercio, un foro de alto nivel sobre inversiones y una mesa redonda sobre iniciativas regionales en materia de facilitación del comercio y el transporte. Organizaron dichos actos la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el Banco Mundial y la Comisión Económica para Europa (CEPE), respectivamente. En ellos se decidieron iniciativas y actividades concretas que podrían dar lugar a la creación de nuevas asociaciones innovadoras y más sólidas entre los asociados para el desarrollo oficiales y el sector privado y al establecimiento de nuevas asociaciones internacionales para ayudar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito mediante la creación de sistemas eficientes de transporte de tránsito.

A. Declaración de Almaty

11. El 29 de agosto de 2003, la Conferencia Ministerial Internacional expresó su compromiso político mediante la aprobación de la Declaración de Almaty, que recordaba la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas, en la que los Jefes de Estado y de Gobierno reconocieron las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral y pidieron encarecidamente a los donantes bilaterales y multilaterales que aumentaran su asistencia financiera y técnica a ese grupo de países para satisfacer sus necesidades especiales de desarrollo y ayudarlos a superar los obstáculos impuestos por su situación geográfica mejorando sus sistemas de transporte de tránsito⁴. En la Declaración de Almaty se reconoció que los elevados costos de las transacciones comerciales eran un importante motivo de la marginación de los países en desarrollo sin litoral dentro del sistema comercial mundial. El comercio y el transporte están inextricablemente relacionados. Los costos de transporte son un factor determinante de la competitividad en el comercio internacional. Los Ministros se comprometieron a trabajar para minimizar la actual marginación y promover una integración beneficiosa de los países en desarrollo sin litoral en la economía mundial. Con ese fin, se comprometieron a esforzarse en establecer sistemas eficientes de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

12. Los Ministros reafirmaron el derecho de los países sin litoral a tener acceso al mar y desde el mar y libertad de tránsito a través del territorio de los países de tránsito por todos los medios de transporte, de conformidad con las normas del derecho internacional aplicables. Al mismo tiempo, reafirmaron que los países de tránsito, en ejercicio de su plena soberanía sobre su territorio, tenían derecho a adoptar todas las medidas necesarias para asegurar que los derechos que se reconocen y las facilidades que se otorgan a los países en desarrollo sin litoral no afecten en modo alguno a sus legítimos intereses.

13. En la Declaración de Almaty se reconoció que los costos de transporte excesivos representaban un obstáculo importante y efectivo al acceso a los mercados extranjeros. A este respecto, en la Declaración se tomó conocimiento de la solicitud de los países en desarrollo sin litoral de que en las actuales negociaciones sobre el acceso al mercado de los productos agrícolas y no agrícolas se preste particular atención a los productos de especial interés para esos países.

B. Programa de Acción de Almaty

14. En el 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, se hace referencia a cinco esferas prioritarias, que se explican a continuación.

1. Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito

15. En el Programa de Acción de Almaty se afirma que es importante que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito examinen y revisen sus marcos reglamentarios en materia de transporte de tránsito y permitan una mayor participación del sector privado. Dichos países deberían intentar que los servicios de transporte respondan a las demandas de los usuarios y aumentar la transparencia de los reglamentos de tránsito y de

fronteras. Asimismo, deberían promover la utilización de la tecnología de la información y potenciar los programas de capacitación. En las estrategias y los programas relativos al transporte se deben tener plenamente en cuenta los aspectos ambientales y garantizar el desarrollo sostenible. Todas esas actividades deberían formar parte integrante de un programa de reforma de las políticas y una estrategia de reducción de la pobreza.

16. Los convenios internacionales de transporte y tránsito, así como los acuerdos regionales y bilaterales, son los principales medios de armonización, simplificación y normalización de normas y documentación. Para alcanzar esos objetivos, en el Programa de Acción de Almaty se insta a los asociados para el desarrollo a que concedan gran prioridad a la financiación del transporte sostenible, inclusive mediante asociaciones del sector público y el privado en las que se emplee asistencia oficial para el desarrollo y mediante inversiones privadas en las que se incluya inversión extranjera directa.

17. En el Programa de Acción de Almaty se hace hincapié en medidas concretas que se necesitan para lograr un planteamiento integrado del desarrollo de los sectores del comercio y el transporte, incluida la modernización de las instalaciones actuales y la eliminación de las barreras no físicas al transporte de tránsito. Se necesita fortalecer, con ayuda de la comunidad internacional, el papel de las organizaciones regionales y subregionales. Además, se deberían potenciar los mecanismos institucionales para vigilar la aplicación de los acuerdos alcanzados entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

2. Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

18. En el Programa de Acción de Almaty se reconoce que la falta de infraestructuras es uno de los principales obstáculos para el establecimiento de sistemas eficientes de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Se necesitan infraestructuras de comunicaciones para saber de antemano de qué servicios de transporte se dispone y para que el tránsito proceda con rapidez y sin tropiezos. Para responder a esas necesidades habrá que atraer un nivel de inversión considerable, fomentar la capacidad, elaborar nuevas políticas y emprender una reforma institucional. El porcentaje de los recursos nacionales y de la asistencia oficial para el desarrollo que se dedica al desarrollo de la infraestructura de los países en desarrollo sin litoral es muy limitado. Una condición previa para conseguir atraer inversión privada y proyectos de infraestructura es un marco reglamentario e institucional racional. La cooperación y la integración económicas regionales y subregionales podrían ayudar a superar los problemas de tamaño del mercado, especialmente en los países en desarrollo sin litoral, y atraer inversiones del sector privado para el desarrollo de infraestructuras.

19. Las medidas concretas que se necesita adoptar en el ámbito del desarrollo y el mantenimiento de infraestructuras están relacionadas con la necesidad de asignar un mayor porcentaje de la inversión pública al desarrollo de infraestructuras por medio de la asistencia financiera y las inversiones de donantes, instituciones financieras internacionales y organismos de asistencia para el desarrollo. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían hacer todo lo posible por crear un entorno propicio para la utilización de todas las modalidades de transporte en los servicios de transporte de tránsito a fin de fomentar la competencia. Al mismo tiempo habría que seguir desarrollando la capacidad y los regímenes jurídicos para

las operaciones de transporte que combinan varias modalidades y prestar particular atención a la construcción de las conexiones que faltan. La participación del sector privado debería verse alentada por los asociados para el desarrollo a desarrollar la infraestructura de transporte de tránsito mediante la cofinanciación, la construcción–explotación–traspaso y el desempeño de una función de catalizador para atraer la inversión extranjera directa, así como para facilitar un mayor acceso a los mercados de valores. Además, en los corredores de comercio y transporte deberían promoverse plataformas de asociación entre el sector público y el privado mediante el desarrollo y el uso generalizado de sistemas de gestión y vigilancia comunes basados en la tecnología de la información y las comunicaciones.

20. En el Programa de Acción de Almaty se indicaban además medidas concretas que se necesitaban para desarrollar la infraestructura en todas las modalidades de transporte, incluido el ferroviario, el transporte por carretera, el aéreo, los puertos, las vías de navegación interiores, los oleoductos y gasoductos y las comunicaciones.

3. Comercio internacional y facilitación del comercio

21. En el Programa de Acción de Almaty se reconocía que la principal causa de la marginación de los países en desarrollo sin litoral en el sistema comercial internacional era el elevado costo de las transacciones comerciales. El comercio y el transporte están vinculados indisolublemente. El transporte es un sector clave para el comercio internacional, la integración regional y un desarrollo nacional equilibrado. Los costos excesivos del transporte son un importante obstáculo para acceder a los mercados extranjeros. Los engorrosos trámites de aduanas y de cruce de fronteras, los requisitos de documentación y la insuficiencia de las instalaciones de infraestructura, así como las costosas transacciones bancarias, constituyen importantes fuentes de ineficiencia y de gastos adicionales evitables. Los países en desarrollo sin litoral dependen de los trámites de cruces de fronteras propios y de sus vecinos y del nivel de cooperación bilateral, así como de la cooperación o integración regionales. En este contexto, se tomó debida nota de la solicitud de los países en desarrollo sin litoral de que, en las negociaciones en curso sobre el acceso a los mercados de los productos agrícolas y no agrícolas, se prestara particular atención a los productos de interés especial para los países en desarrollo sin litoral.

22. En el Programa de Acción de Almaty se indicaron medidas concretas para fomentar el comercio internacional y la facilitación del comercio. Entre ellas se incluía acelerar la adhesión de los países en desarrollo sin litoral a la Organización Mundial del Comercio (OMC), teniendo en cuenta las necesidades e intereses especiales de esos países. Los asociados para el desarrollo deberían prestar asistencia al respecto. En virtud de lo dispuesto en el Consenso de Monterrey⁵ y la Declaración Ministerial de Doha⁶, en las negociaciones en curso se debería prestar especial atención a las necesidades e intereses de los países en desarrollo, incluidos los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

4. Medidas de apoyo internacional

23. En el Programa de Acción de Almaty se reconocía que los gastos que traían consigo el establecimiento y mantenimiento de un sistema de transporte de tránsito eficiente eran a menudo de tal magnitud que los países sin litoral y de tránsito no podían enfrentarse por sí solos a esa colosal tarea. Muchos de los países en desarrollo sin litoral figuran entre los países más pobres, y la mayoría de los países de

tránsito son países en desarrollo con recursos limitados. Los asociados para el desarrollo deben desempeñar un importante papel apoyando los programas de fomento del transporte de tránsito. Ese apoyo debe tener plenamente en cuenta los aspectos particularmente vulnerables y las necesidades de desarrollo especiales de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a la hora de prestarles asistencia.

24. En el Programa de Acción de Almaty se hacía hincapié en las medidas concretas que, en el ámbito de las medidas de apoyo internacional, debía adoptar la comunidad internacional, incluidas las instituciones financieras y de desarrollo y los países donantes. Esas entidades deberían ayudar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a enfrentarse eficazmente a sus problemas mediante un entorno externo propicio que les facilite el acceso a las tecnologías relativas a los sistemas de transporte de tránsito y aliente su transferencia. Deberían aumentar la asistencia oficial para el desarrollo, idear modalidades de financiación innovadoras y alentar el aumento de las inversiones extranjeras directas destinadas a la infraestructura de transporte de tránsito. Se debería estimular a los países donantes y las instituciones financieras y de desarrollo multilaterales a proseguir sus esfuerzos encaminados a asegurar el cumplimiento efectivo de los compromisos asumidos en el Consenso de Monterrey.

25. Además, en el Programa de Acción se determinaban esferas prioritarias para la asistencia financiera y técnica, entre las que se contaban las conexiones que faltan en los corredores de transporte de tránsito, rutas económicas alternativas, proyectos de puertos secos, puestos de control fronterizo adyacentes, rehabilitación de la infraestructura de transporte y promoción de la aplicación de las medidas acordadas. Las esferas prioritarias para la cooperación técnica comprenden la promoción de la aplicación de los acuerdos bilaterales, subregionales, regionales e internacionales sobre el transporte de tránsito, la promoción de políticas sociales y orientadas al mercado en relación con el transporte de tránsito y la ejecución de programas de privatización. Hay que promover igualmente los programas de capacitación en aduanas, así como la ampliación de las bases de datos regionales sobre el transporte por carretera.

5. Aplicación y examen

26. En el Programa de Acción de Almaty se insistía en que el éxito en alcanzar los objetivos dependería esencialmente del funcionamiento efectivo de los acuerdos para su aplicación y examen en los planos subregional, regional y mundial. La cooperación bilateral, regional y subregional es el elemento de mayor importancia para el establecimiento de sistemas de transporte de tránsito eficientes y debe promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países sin litoral y de tránsito. Deben establecerse y fortalecerse mecanismos de examen periódico y supervisión de la aplicación de los acuerdos sobre el transporte de tránsito a través del diálogo y la consulta entre los sectores público y privado. El sector privado debe participar activamente en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. En el Programa de Acción se reconoce la necesidad de medidas conjuntas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, sus asociados para el desarrollo, las organizaciones y los órganos del sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales pertinentes, como el Banco Mundial, los bancos de desarrollo regionales, la OMC y la Organización Mundial de Aduanas.

27. Deben organizarse, según proceda, reuniones subregionales con el propósito de estudiar los medios de aplicar eficazmente el Programa de Acción de Almaty. De conformidad con el mandato confiado por la Asamblea General, se invita a la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, al Banco Mundial, a la UNCTAD, a las comisiones regionales y a otras organizaciones internacionales, regionales y subregionales pertinentes a que, según proceda, presten asistencia a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para la organización de esas reuniones subregionales.

28. Se invita a la Asamblea General de las Naciones Unidas a que estudie la posibilidad de llevar a cabo un examen global de la aplicación del Programa de Acción de Almaty en el momento que se considere oportuno, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 57/270 B de la Asamblea General. La Oficina del Alto Representante debería coordinar el proceso de preparación del examen. Se invita a la UNCTAD, al Banco Mundial y a las comisiones regionales a que proporcionen asistencia técnica y sustantiva al proceso. Se pide a la Oficina del Alto Representante que mejore su cooperación y coordinación con las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, en particular las que realizan actividades operacionales sobre el terreno en países en desarrollo sin litoral y de tránsito, para asegurar que se aplique eficazmente el Programa de Acción de Almaty, y que prosiga su labor de promoción con el objetivo de concienciar a la comunidad internacional y centrar su atención en la aplicación de dicho Programa.

III. Proceso preparatorio de la Conferencia

29. La propia organización de la Conferencia fue singular. Además del proceso intergubernamental que se centró en la elaboración del Programa de Acción de Almaty, se prestó especial atención a los procesos regionales de evaluación de los sistemas de transporte de tránsito en África, Asia y América Latina, y a la adopción de una plataforma o un programa de acción regional sobre las medidas destinadas a establecer sistemas de transporte de tránsito eficaces en los planos regional y subregional.

30. En la reunión preparatoria regional de América Latina, que organizó el Gobierno del Paraguay y se celebró en Asunción los días 12 y 13 de marzo de 2003, se aprobó el Programa de Acción de Asunción sobre cooperación en materia de transporte de tránsito en América Latina. En lugar de celebrar una reunión preparatoria intergubernamental, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), en la primera fase de su 59º período de sesiones celebrada el 25 de abril de 2003 en Bangkok, aprobó el Plan de Acción de Asia sobre cooperación en materia de transporte de tránsito. Asimismo, se celebró la reunión de la región de África, en la sede de la Comisión Económica para África (CEPA) en Addis Abeba del 5 al 7 de mayo de 2003, en la que se aprobó el Plan de Acción de África sobre cooperación en materia de transporte de tránsito. En la elaboración del Programa de Acción de Almaty se tuvieron en cuenta los planes de acción regionales.

31. La principal estrategia para el proceso preparatorio de la Conferencia Ministerial Internacional fue la adopción de un criterio participativo y de amplia base. La Oficina del Alto Representante, en aplicación de su mandato de coordinar, promover y movilizar a nivel de todo el sistema de las Naciones Unidas las medidas de apoyo

internacional, dio los pasos necesarios para asegurar que hubiera una participación activa de los organismos pertinentes de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales en el proceso preparatorio. Esas organizaciones designaron centros de coordinación para facilitar el proceso preparatorio de la Conferencia Ministerial.

32. El Banco Mundial participó activamente en los preparativos sustantivos de la Conferencia e incluyó dichos preparativos en el programa de su Foro sobre el transporte de 2003. El informe anual de 2002 titulado “Global Economic Prospects: Making Trade Work for the World’s Poor” también ofrece un análisis general del papel que desempeñan los servicios de transporte en el desarrollo, incluidos los problemas específicos con que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral. El Banco organizó durante la Conferencia un acto paralelo, el foro de alto nivel sobre inversiones (véase el párrafo 10 del presente informe).

33. La secretaría de la UNCTAD también participó activamente en el proceso preparatorio de la Conferencia. En particular, encargó una serie de estudios monográficos sobre los sistemas de transporte de tránsito en Asia sudoriental y central, América Latina y África occidental y oriental y organizó durante la Conferencia un acto paralelo sobre medidas para la facilitación del comercio.

34. Las comisiones regionales desempeñaron un papel directriz en los preparativos sustantivos de las reuniones preparatorias subregionales y regionales. La Comisión Económica para África, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) prepararon evaluaciones sobre los sistemas de transporte de tránsito regional y las medidas para su ulterior desarrollo. La secretaría de la Comisión Económica para Europa organizó un acto paralelo sobre iniciativas regionales para la facilitación del comercio y el transporte.

35. En respuesta a la petición de la Asamblea General de recabar contribuciones voluntarias para facilitar los preparativos de la Conferencia, el Secretario General creó un fondo fiduciario para la preparación de la Conferencia Ministerial Internacional y sus actividades complementarias con el fin de reunir las contribuciones voluntarias. Los Gobiernos de Grecia, Italia, el Japón y Suiza, así como la Comisión Europea y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo hicieron una contribución al fondo fiduciario para la Conferencia Ministerial Internacional. La Dependencia Especial del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo de Cooperación Técnica entre los Países en Desarrollo también contribuyó al mencionado fondo. El Gobierno de Italia ofreció asistencia financiera a la UNCTAD para preparar documentos técnicos sobre los sistemas de transporte de tránsito en distintas subregiones sin litoral.

36. Dado que la Asamblea General había pedido al Secretario General de las Naciones Unidas que iniciara una campaña de información pública, el Secretario General de la Conferencia, con el apoyo del Departamento de Información Pública, realizó dicha campaña. Esas medidas fueron eficaces para señalar a la atención internacional los objetivos de la Conferencia.

IV. Conclusión

37. La Conferencia Ministerial Internacional consiguió promover la solidaridad y las alianzas a nivel internacional con el fin de satisfacer las necesidades particulares de los países en desarrollo sin litoral, tal como se había solicitado en la Declaración del Milenio. La aplicación plena y efectiva de las medidas concretas en las cinco esferas prioritarias acordadas en el Programa de Acción de Almaty facilitará el establecimiento de sistemas eficientes de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, que son estrictamente necesarios para que los países en desarrollo sin litoral se integren de manera efectiva en el sistema de comercio internacional.

Notas

¹ A/CONF.202/3, anexo I.

² A/CONF.202/3, anexo II.

³ Resolución 55/2 de la Asamblea General.

⁴ Resolución 55/2 de la Asamblea General, párrafo 18.

⁵ *Informe de la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo, Monterrey (México), 18 a 22 de marzo de 2002* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.02.II.A.7), cap. I, resolución 1, anexo.

⁶ A/C.2/56/7, anexo.
