

La primera conferencia sobre la cooperación con los países en desarrollo sin litoral

FRANCESC GRANELL TRÍAS*

La primera «Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de representantes de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la cooperación en materia de Transporte de Tránsito» (Almaty, Kazajstán, 28-29 agosto 2003), constituye un nuevo hito en la cooperación al desarrollo a favor de un subgrupo de 30 países sin litoral especialmente débiles y desaventajados en el contexto de las relaciones económicas internacionales y que cuentan con una población total de 320 millones de habitantes. Sus conclusiones y Plan de acción ponen de relieve el esfuerzo que ellos, sus vecinos para tránsito y la Comunidad Internacional deben asumir y llevar a cabo para hacerles vencer los «handicaps» que limitan su progreso.

Palabras clave: relaciones económicas internacionales, cooperación internacional, países en desarrollo, comercio internacional, ayuda al desarrollo, Naciones Unidas, UNCTAD, OMC.

Clasificación: JEL 019.



COLABORACIONES

1. Introducción

Aunque la fatiga de los donantes ha hecho que la idea de que los dividendos de la paz derivados del fin de la Guerra Fría podrían aplicarse a reducir la brecha entre los países ricos y pobres dichos dividendos no se ha concretado si se tienen presentes las cifras de la Ayuda Oficial al Desarrollo publicadas por la OCDE (1). Al propiciar la primera Conferencia a favor de los países en desarrollo sin litoral, las Naciones Unidas han querido lanzar una señal fuerte respecto a la debilidad de tales 30 países como ya antes había hecho respecto a dos categorías de países especialmente desfavorecidos dentro de la economía internacional:

los 49 Países Menos Avanzados y los 44 Países Insulares en Desarrollo.

En el caso del desarrollo de los países sin litoral es importante, además, la cooperación que pueda establecerse entre ellos y sus países vecinos con acceso al mar: un total de otros 34 países también en desarrollo, que cuentan con una población total de 3.521 millones de habitantes (entre ellos se encuentran China y la India).

2. La libertad de tránsito en el comercio internacional

Para los países sin litoral, la libertad de tránsito es esencial para poder acceder al transporte marítimo a través de sus vecinos. En realidad hay una serie de países europeos sin salida al mar que figuran entre los países más desarrollados del mundo gracias a que no encuentran mayores difi-

* Catedrático de Organización Económica Internacional de la Universidad de Barcelona.

(1) COMITE D'AIDE AU DEVELOPPEMENT DE LA OCDE (2003): *Cooperation au développement, Rapport 2002*, Les dossiers du CAD, volumen 4, número 1.

cultades en sus relaciones con el resto del mundo en base a un buen entendimiento con sus países vecinos de tránsito. Con ello la realidad europea muestra el camino respecto a la libertad de tránsito cara al comercio internacional entre países en desarrollo.

Ya los artículos CVIII a CVXVI del Acta Final del Congreso de Viena establecían, en 1815, que las potencias respetarían la libertad de circulación sobre los ríos navegables y cooperarían para que el comercio se desarrollara sobre ellos. Consecuencia de aquello es que se constituyeron las Comisiones fluviales del Rin, el Neckar, el Mosela, el Mosa y el Escalda (2) reputadas por los tratadistas sobre Organización Económica Internacional como los primeros ejemplos de cooperación pacífica entre países soberanos con respeto a unas normas centrales establecidas de común acuerdo.

El mismo espíritu de libertad fue recogido en el Acta General de la Conferencia de Berlín de febrero de 1885 para favorecer el desarrollo del comercio y de la civilización en ciertas regiones de África y asegurar a todos los pueblos la libre circulación del Congo y el Níger mediante la creación de sendas comisiones y el establecimiento de reglas precisas para la mejor gestión del tráfico en estas cuencas fluviales.

El Tratado de Versalles incluía, en el artículo 23 del texto por el que se creaba la Sociedad de Naciones, un mandato explícito: «se tomarán las disposiciones necesarias para asegurar y mantener la libertad de las comunicaciones y del tránsito» (3). A tal efecto Barcelona acogió la primera Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito en marzo-abril de 1921 donde se adoptaron varios tratados referidos a la libertad de tránsito, a las vías navegables internacionales y al derecho de los países sin litoral a tener buques con pabe-

llón propio (4). Muchas de las estipulaciones de los cuatro Tratados de Barcelona de 20 de abril de 1921 están aún en vigor y Malawi, por citar un ejemplo, introdujo una ratificación en 2003.

El principio de la libertad de tránsito en el comercio internacional es recogido por el artículo V del GATT —ahora incorporado a la OMC (5)— y, en Europa, viene completado por unas cincuenta convenciones para facilitar los trámites aduaneros, el transporte multimodal y de contenedores y la colaboración entre países vecinos. En otras partes del mundo los esfuerzos para asegurar la libertad de tránsito tienen una aplicación bastante reducida por la idea fuertemente arraigada en muchos países subdesarrollados de que las concesiones y las armonizaciones a favor de sus vecinos o de organizaciones económicas regionales constituyen una inaceptable pérdida de soberanía.

3. El trato específico a los países sin litoral

Los países sin litoral, definidos simplemente por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar como los que no tienen costa marítima (6) no recibieron en principio un trato especial en el sistema internacional.

Esta indiferencia no era consecuencia de un olvido fortuito sino de tres causas fundamentales:

a) La teoría neoclásica del comercio internacional pensaba que tales Estados encontrarían acomodo en el juego de ventajas comparativas definitivas de la división internacional de trabajo por más que vieran deteriorada su relación real de intercambio como consecuencia de tener que rebajar sus precios FOB de exportación para absorber el sobrecoste del transporte y vieran aumentados sus precios CIF de importación por el mismo motivo (7).

b) Los Estados independientes sin costa fueron muy pocos hasta que se iniciara el proceso de



COLABORACIONES

(2) Texto del Acta final del Congreso de Viena y los tratados de Berlín y el Pacto de la Sociedad de Naciones que se citan mas adelante en PEREIRA, JC y MARTINEZ-LILLO, PA (1995): Documentos básicos sobre historia de las relaciones internacionales 1815-1991, Madrid, Editorial Complutense.

(3) ALVAR, M.F. (1936): La Gran obra de la Sociedad de Naciones, palabras de D. Salvador de Madariaga, Madrid, J.M. Yagues

(4) *Académie Diplomatique Internationale: Dictionnaire Diplomatique*, París, 1933.

(5) UNCTAD: Freedom of Transit: Obligations and implications of Article V of the GATT, Doc. UNCTAD/LDC/MISC. 84 de 15 agosto 2002.

(6) United Nations Convention on the Law of the Sea concluded at Montego Bay, Jamaica, on 10 December 1982.

(7) MACKELLAR, L; WORGOTTER, A y WORZ, J (2000): *Economic Development Problems of Landlocked Countries*, Viena, Institute for Advanced Studies, Transition Economic Series, número 14.

independización de las colonias a finales de los años cincuenta y principios de los sesenta y hasta que la desaparición de la antigua URSS y la antigua Yugoslavia añadió nuevos miembros a este «club especial».

c) La geografía económica fue considerada una asignatura menor en los estudios de economía hasta hace relativamente poco y no hay duda de que la cuestión de los países enclavados sin costa responde en principio a cuestiones geográficas.

La Naciones Unidas mostraron su primera preocupación respecto a las necesidades específicas de los países sin costa en una resolución de la Asamblea General de 1957 en que se invitaba al resto de países miembros a reconocer tales necesidades (8). En aquel momento eran solamente cinco los países no europeos independientes sin litoral: Afganistán, Bolivia, Laos, Nepal y Paraguay.

Poco después, la preocupación por los problemas de tránsito para el comercio exterior de los países sin litoral era objeto de una Convención de las Naciones Unidas (9) y a partir de entonces la Comunidad Internacional ha ido tomando conciencia de que los países sin litoral son, mayoritariamente, países subdesarrollados que requieren de una atención especial y que los países de tránsito que los rodean y les condicionan su salida al mar, son, también, países subdesarrollados que también la requieren.

Por si esto fuera poco se da la circunstancia de que más de la mitad de los países subdesarrollados sin costa pertenecen al grupo de los países menos avanzados que, como se sabe, reciben un trato especial por parte de Naciones Unidas, las agencias de desarrollo y los principales donantes (10).

Consecuencia de ello es que ya en el punto 6 de la Estrategia Internacional para el Segundo decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo aprobada en 1970 se establecía que se deberían poner en marcha medidas especiales a favor de los

países sin costa (11) y el artículo 25 de la Carta de las Naciones Unidas sobre los Derechos y Deberes de los Estados de 1974 insistía en ello (12).

En el artículo 27 de la Declaración sobre la Cooperación Económica Internacional de 1990 se repite la misma preocupación (13).

Las sucesivas ediciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo y los trabajos de su Consejo de Comercio y Desarrollo han hecho referencia a la problemática de los países enclavados (14). En el Secretariado de la UNCTAD, en Ginebra, existe un departamento específico encargado de los Países Menos Avanzados (PMA), los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (SIDS) y los Países sin Litoral. El Secretario General de las Naciones Unidas ha nombrado un Alto Representante para estos tres grupos de países con rango de Secretario General Adjunto y sede en Nueva York. Esta dualidad de estructuras Ginebra-Nueva York crea algunos problemas de coordinación bien conocidos.

Todas las grandes conferencias de Naciones Unidas del decenio de los noventa así como las Conferencias de Monterrey sobre Financiación del Desarrollo de marzo de 2002 y de Johannesburgo sobre desarrollo sostenible hicieron repaso a los avances tras un decenio de la Conferencia de Río de 1992 sobre Desarrollo y Medio Ambiente (UNCED). Asimismo, se han ocupado de la problemática de los países sin litoral en sus respectivos planes de acción si bien no ha sido hasta la Conferencia de agosto de 2003 de Almaty cuando la temática de los países sin litoral se aborda de manera global.

Un antecedente referido específicamente a los problemas de comercio de tránsito de los países sin litoral fue la Conferencia celebrada al respecto en

(8) Resolución 1028 (XI) de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 20 de febrero de 1957.

(9) *Convention on Transit Trade of Landlocked States* done at New York on 8 July 1965.

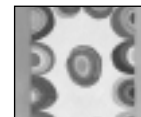
(10) GRANELL, F: *La Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre los países Menos Avanzados*, en Boletín Económico de Información Comercial Española, número 2.694, 4-17 junio 2001.

(11) *International Development Strategy for the Second United Nations Development Decade* approved on 24 October 1970. Puede consultarse el texto en United Nations: International Instrument of the UN adopted by the General Assembly of the UN 1945-95, Sales Number E.96.1.15

(12) *Charter of Economic Rights and Duties of States* approved on 12 December 1974. Texto en la recopilación citada en la nota 11.

(13) *Declaration on International Economic Cooperation*, in particular the Revitalization of Economic Growth and Development of the Developing Countries

(14) GRANELL, F: La X Sesión de la UNCTAD. Boletín Económico de Información Comercial Española, número 2.646 del 13 al 19 de marzo de 2000.



COLABORACIONES

Nueva York en junio-julio de 1995 que adoptó un *Global Framework for Transit Transport Cooperation between landlocked and Transit Developing Countries and the Donor Community* (15). Dicha Conferencia constituyó la base del seguimiento que se ha producido en la UNCTAD tanto en sucesivas reuniones de expertos (16) como en las reuniones de su Consejo de Comercio y Desarrollo.

Una vez asumidas las conclusiones de la III Conferencia sobre los PMA (Bruselas 2001), entre las que destacaba la creación de un Alto Representante para los PMA, los SIDS y los Países en Desarrollo sin Litoral, las Naciones Unidas decidieron convocar la Conferencia de Almaty por Resoluciones 56/180 y 57/242 de la Asamblea General nombrándose secretario de la misma al Embajador Anwarul K. Chowdhury en su calidad de Alto representante para las tres categorías de países mas vulnerables. La aceptación de la invitación para Almaty requirió *vencer las reticencias* iniciales sobre los valores democráticos de este nuevo país en transición que es Kazajstán.

La familia de Naciones Unidas asumía así la necesidad de sensibilizar al mundo sobre los problemas de los países sin litoral y de encontrar vías para estimular el ritmo de crecimiento de tales países.



COLABORACIONES

4. Los países en desarrollo sin litoral

Esta categoría de países en desarrollo no ha recibido el mismo nivel de atención que los PMA quizás porque el «fatalismo geográfico» había pesado en demasía.

Cuando las cuestiones de subdesarrollo han comenzado a enfatizar los aspectos institucionales y de gobernanza las cosas han cambiado y se ha llegado a ver que si una docena de países europeos sin litoral figuran entre los más desarrollados del mundo (17) algo habría que hacer para

(15) *United Nations Conference on Transit Trade of Land-locked countries*, New York, 7 June-8 July 1995, Doc. TD/TRANSIT/10.

(16) UNCTAD: Sixth Meeting of Governmental Experts from Landlocked and Transit developing Countries and Representatives of Donor Countries and Financial and Development Institutions. New York 23-27 June 2003, Doc. TD/B/LDC/AC.1/19.

(17) Los doce países desarrollados europeos sin litoral son: Suiza, Austria, Hungría, Eslovenia, Eslovaquia, Rep. Checa, Moldova, Luxemburgo, Andorra, Liechtenstein, San Marino y Vaticano.

CUADRO 1
LOS 30 PAISES EN DESARROLLO SIN LITORAL

| | Población estimada (millones de habitantes) |
|--|--|
| Europa [1]: | |
| Antigua Republica Yugoslava de Macedonia | 2,1 |
| Africa [15]: | |
| Bostwana | 1,6 |
| Burundi* | 6,7 |
| Burkina Fasso* | 10,9 |
| Chad* | 7,5 |
| Etiopia* | 62,8 |
| Lesotho* | 2,1 |
| Malawi* | 10,8 |
| Mali* | 10,9 |
| Niger* | 0,5 |
| Republica Centro Africana* | 3,5 |
| Rwanda | 8,3 |
| Swaziland | 10,2 |
| Uganda* | 21,5 |
| Zambia* | 9,9 |
| Zimbabwe | 11,9 |
| Asia [5]: | |
| Afghanistan* | 25,9 |
| Bhutan* | 0,8 |
| Mongolia | 2,6 |
| Nepal* | 23,4 |
| Rep. D. Laos* | 5,1 |
| Repúblicas centroasiáticas de la Antigua Unión Soviética [7]: | |
| Armenia | 3,8 |
| Azerbaiján | 7,9 |
| Kazajstán | 16,1 |
| Kyrgyzstan | 4,7 |
| Tadjikistan | 6,2 |
| Turkmenistán | 4,8 |
| Uzbekistán | 24,6 |
| Latinoamérica [2]: | |
| Bolivia | 8,1 |
| Paraguay | 5,4 |

* Los países que pertenecen al grupo de Países Menos Avanzados: 16.
Fuente: UNCTAD y Banco Mundial.

hacer salir a los países subdesarrollados sin litoral de su mala situación actual.

Los treinta países en desarrollo sin litoral son los que figuran en la Cuadro 1. Representan una población total de 320 millones de habitantes y el 7 por 100 de la renta global de todos los países en desarrollo. Son, pues, una «minoría» dentro del sistema internacional si bien sus problemas deben tomarse en la perspectiva de sus relaciones con sus países vecinos que configuran un grupo de 34 países (16 de Africa, 7 de Asia del Sur y del Este, 7 de Asia Central y Europa Oriental y 4 de América Latina) con una población total de nada menos que 3.521 millones de habitantes entre los que se encuentran los «monstruos demográficos» China e India.

Veinte de los treinta Países sin Litoral figuran en la lista de los países de bajos ingresos según la

clasificación del Banco Mundial y 16 de ellos pertenecen al grupo de los Países Menos Avanzados de acuerdo con los criterios establecidos por las Naciones Unidas.

Teniendo en cuenta que los países sin litoral reciben un tratamiento específico en el marco del Acuerdo de Cotonou que liga a los países de la Unión Europea y al Grupo de Países de África, Caribe y Pacífico (ACP) es útil recordar que los 15 países africanos de los 30 países sin litoral están incluidos entre los beneficiarios especiales para países enclavados de las ayudas del Fondo Europeo de Desarrollo incluidos en la lista del Anexo VI del Acuerdo de Parteneriario ACP-UE de Cotonou (18).

El mayor de los países subdesarrollados sin litoral es Etiopía que entró en tal categoría cuando Eritrea se le desgajó en 1993 tras el referéndum que puso fin a 30 años de Guerra Civil y que dejó en manos del nuevo pequeño país, de solo 120.000 kilómetros cuadrados, y 4 millones de habitantes, los puertos de Asab y Masawa. Etiopía, con más de 60 millones de habitantes y más de 1 millón de kilómetros cuadrados quedaba convertido así en un país sin litoral, situación que adquirió tintes dramáticos cuando los dos países entraron en una dispendiosa guerra que además de los desorbitados gastos militares está forzando a cuantiosas inversiones de infraestructura para que el país pudiera recibir ayuda alimentaria en tiempos de hambruna o para que el comercio de Etiopía pudiera llegar al mar a través del pequeño Djibouti. En un ejemplo de cómo la política puede deteriorar la situación económica de una zona ya de por sí atrasada con anterioridad.

Entre los grandes países en desarrollo sin litoral están también las nuevas repúblicas centroasiáticas y este-europeas desgajadas de la antigua Unión Soviética (como es el caso de Kazajstán —país huésped de la Conferencia de Almaty— que se declaró independiente de la URSS en octubre de 1990 y se configuró como nuevo país en diciembre de 1991, cuenta con 2,7 millones de kilómetros cuadrados y casi 17 millones de habitantes) así

como un Estado de los resultantes de la división de la antigua Yugoslavia.

También figuran una serie de países africanos que alcanzaron su independencia a principios de los años sesenta tras años de colonialismo en que se vertebró su sistema de transportes pensando en la evacuación de sus materias primas hacia los mercados europeos a través de puertos que formaban parte del imperio colonial de sus antiguas metrópolis: Malí a través de los puertos de Abidján en la Costa de Marfil, de Conakry en Guinea o de Dakar en Senegal; Níger a través del Puerto de Cotonou en Benin; Uganda a través del puerto de Mombasa en Kenia o de Tanga en Tanzania; Rwanda a través de Dar es Salaam en Tanzania o de Mombasa en Kenia; Bostwana a través de Durban en Sudáfrica; Burundi a través del puerto de Matadi en la República Democrática del Congo, etcétera.

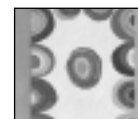
Solamente doce de estos países sin litoral tienen poblaciones de 10 o más millones de habitantes: Etiopía, Afganistán, Uzbekistán, Nepal, Uganda, Kazajstán, Zimbabwe, Burkina Fasso, Malí, Malawi, Níger y Zambia. El más pequeño de ellos es Bután que no alcanza el millón de habitantes.

Mirándolo en sentido inverso debe decirse que 9 de los veinte países más pobres del mundo de acuerdo con el Atlas del Banco Mundial son países sin litoral.

Nueve de entre los países en desarrollo sin litoral carecen de trenes que puedan aliviar su problema de tránsito a través de países vecinos con acceso al mar (19). Esto no quiere decir —por descontado— que el sistema ferroviario del resto de estos países esté en condiciones idóneas para hacerles más fácil vencer su alejamiento de las costas.

5. Los «handicaps» de los países en desarrollo sin litoral

La realidad geográfica, el alejamiento de las costas, la necesidad de tránsito a través de países a veces hostiles, una especialización productiva y



COLABORACIONES

(18) ACP-EU Partnership Agreement signed in Cotonou on 23 June 2000, in force on 1 April 2003. Texto disponible en el SUPLEMENTO DEL COURIER ACP-UE de Septiembre 2000.

(19) Carecen de sistema ferroviario: Afganistán, Bhután, Burundi, Chad, Republica centro Africana, Rep. D. de Laos, Nepal, Níger y Ruanda.

exportadora basada en materias primas de escasa elasticidad renta en el comercio internacional, la pérdida de tiempo para los trámites aduaneros respecto a países vecinos y los corredores de transporte, la escasa capacidad para atraer inversores extranjeros en el ámbito de la expedición y las telecomunicaciones, la falta de acuerdos aduaneros o la escasa operatividad de los suscritos, las dificultades de reparación de vehículos por la inexistencia de empresas especializadas o de piezas de recambio, el tráfico transfronterizo ilegal, los problemas de visados para el movimiento de personas, las dificultades de obtención de la documentación aduanera y de tránsito, la corrupción en las inspecciones, los elevados riesgos existentes, la escasez de infraestructuras de transporte terrestre y aéreo y la inadecuación de los recursos humanos y financieros disponibles son algunos de los *handicaps* que los países sin litoral o los organismos internacionales han detectado tras los trabajos técnicos emprendidos (20).

Si bien la mayoría de los donantes y de las agencias internacionales de desarrollo han tenido en el sector transporte un punto focal para su ayuda a los países sin litoral bien por encima de la mayoría de otros sectores (21), no es menos cierto que los países sin litoral soportan promedios del 13 por 100 de sus ingresos por exportaciones respecto al pago de los costes de transporte y seguro —según los cálculos efectuados en base a los anuarios de balanzas de pagos del Fondo Monetario Internacional— lo cual supone el doble de los costes que por esos conceptos están teniendo que soportar los países desarrollados. Ello es consecuencia de los inconvenientes de la mediterraneidad, la lejanía a los puertos, la falta de economías de escala y la falta de capacidad de diálogo con las conferencias marítimas que determinan el precio de los seguros y fletes en el



COLABORACIONES

(20) UNCTAD (Trade and Development Board): Report of the Meeting of Governmental Experts from Landlocked and Transit Developing Countries and Financial and Development Institutions held at United Nations Headquarters, New York, from 24 to 26 August 1999, Doc. TD/B/46/6.

(21) STONE, JI: Infrastructure Development in Landlocked and Transit Developing Countries: Foreign Aid, Private Investment and the Transport Cost Burden of Landlocked Developing Countries, Documento UNCTAD/LDC/112 presentado a la quinta reunión de Expertos gubernamentales celebrada en New York en Julio-agosto 2001.

| CUADRO 2 COSTES DE FLETE Y SEGURO COMO PROPORCION DE LAS EXPORTACIONES DE BIENES Y SERVICIOS DE DETERMINADOS GRUPOS DE PAISES (cifras en miles de millones de dolares, año 1998) | | | |
|--|------------------|---------------|------|
| | Fletes y Seguros | Exportaciones | % |
| PVD sin litoral | 3.118,2 | 24.134,9 | 12,9 |
| Todos los PVD | 108.051,9 | 1.332.792,5 | 8,1 |
| Países desarrollados | 274.288,4 | 4.729.183,8 | 5,8 |

Fuente: UNCTAD.

comercio internacional de mercancías en función de toda una serie de criterios económicos y de seguridad (22). El Cuadro 2 recoge una estimación del sobreprecio que están padeciendo los países en desarrollo sin litoral en base a los cálculos efectuados por la UNCTAD (23).

Por si esto fuera poco los países sin litoral no resultan atractivos para las inversiones de las empresas multinacionales industriales lo cual hace que el grado de transformación de la economía que podría derivarse del impacto de la inversión externa directa sea reducido. De acuerdo con los datos de la UNCTAD en el periodo 1992-2001 los países sin litoral recibieron un flujo promedio anual de inversión internacional directa de 13 dólares *per capita*, cifra que fue de 254 para los SIDS, 5 para los PMA, 36 para el resto de los Países en Desarrollo (PVD) y 488 para los Países Desarrollados.

6. El plan de acción de la Conferencia de Almaty

Como culminación de los trabajos lanzados por la decisión de Naciones Unidas de Convocar la Conferencia de Almaty (Resolución 56/180) y de la aceptación de la oferta de acogida por parte de Kazajstán y nombramiento de Secretario de la misma (Resolución 57/242) la Conferencia ha podido aprobar un Programa de Acción tras conciliar los deseos de los países en desarrollo sin lito-

(22) GRANELL, F: La Exportación y los Mercados Internacionales, Barcelona, Hispano Europea, sexta edición, 1989.

(23) UNCTAD Challenges and Opportunities for further improving transit systems and economic development of landlocked and transit developing countries, Report presented by Rubens Ricupero, Secretary General of UNCTAD to the International Ministerial Conference of Landlocked and Transit Developing Countries and International Financial and Development Institutions on Transit Transport Cooperation, Almaty, Kazakhstan, 25-29 August 2003, Documento UNCTAD/LDC/2003/8.

ral que querían que se hablara de un Programa para establecer Partenariados con el objetivo de hacer frente a las especiales necesidades de los Países en Desarrollo sin litoral y los países de tránsito que preferían se le calificara de «nuevo cuadro global» para la cooperación en el transporte de tránsito para países en desarrollo sin litoral y los de tránsito.

Al texto se llegó teniendo en cuenta los trabajos emprendidos por la UNCTAD con anterioridad (24) y los resultados de las reuniones de las dos sesiones del Comité Intergubernamental de Preparación (PREPCOM) celebradas en Nueva York en junio de 2003 y en Almaty la víspera de la Conferencia Ministerial (25-27 de agosto de 2003). También se tuvieron en cuenta los trabajos expuestos por las agencias de desarrollo en la reunión Interagencias que tuvo lugar el 5 de junio de 2002 en Nueva York y las reuniones previas preparatorias subregionales de Africa (Addis Abeba, 5-7 mayo 2003), Asia (Bangkok, 23 abril 2003) y Latinoamérica (Asunción 12-13 marzo 2003).

El diálogo intergubernamental encabezado por el italiano Benedetto Francese (reacuérdesse que Italia ostenta la presidencia del Consejo de la UE en el segundo semestre de 2003 en que se celebra la Conferencia) y bajo la batuta del Secretario de la Conferencia y Alto Representante de las Naciones Unidas para los PMA, SIDS y Países en Desarrollo sin Litoral, Embajador Chowdhury, ha permitido establecer un Plan de Acción que, aprobado por la Conferencia, se convierte a partir de ahora en la piedra angular sobre la que deben basarse los partenariados entre los países pobres sin litoral y sus vecinos y sobre los que deben cimentarse los apoyos externos que se puedan instrumentar desde los donantes bilaterales, las agencias de desarrollo o los organismos internacionales mundiales o regionales a favor de hacer la vida de los países sin litoral mucho más fácil que la que han tenido hasta ahora (25).

(24) UNCTAD (2002): Specific Actions related to particular Needs and Problems of Landlocked developing Countries: Preparatory Process for the International Ministerial Meeting on Transit Transport Cooperation, UNCTAD/A/57/340.

(25) Almaty Programme of Action of the International Conference of Landlocked and Transit Developing Countries and Donor Countries and International Financial and Development Institutions on Transit Transport Cooperation.

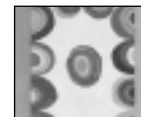
Como decía el Director general adjunto de la UNCTAD en el lanzamiento de la primera PREPCOM, los retos actuales del sistema internacional exigen que estos países sin litoral se adapten a la división internacional del trabajo y esto va mucho más allá de la simple mejora de los sistemas de transporte: industrialización con organización del *just-in-time* o la subcontratación, mejora de los sistemas aduaneros, mejora de los esquemas de integración y cooperación regional, armonización de normas técnicas entre Estados vecinos, ayuda y financiación pública y privada externa, etcétera (26) con la mirada puesta en facilitar la consecución de los objetivos planteados por la comunidad de naciones en la Declaración del Milenio (27).

En este sentido la formulación de Partenariados de transporte de tránsito entre países sin litoral y países vecinos con el soporte de los organismos regionales de integración, los organismos internacionales y los donantes aparece como un reto significativo que debe pasar por la definición de las políticas apropiadas por los propios países implicados respecto a la construcción, explotación y mantenimiento de carreteras, ferrocarriles, puertos, vías marítimas fluviales, oleoductos, transporte aéreo y comunicaciones en general.

El programa de acción define también la necesidad de impulsar las medidas facilitadoras del comercio y del comercio de tránsito tanto a nivel global por la OMC —teniendo en cuenta las perspectivas de la Ronda de Doha— como a nivel de los organismos regionales de integración entre países en desarrollo y nuevas líneas de financiación para promover el establecimiento de infraestructuras fijas y móviles, la formación de personal calificado y la creación de capacidades de producción y transporte para que los países en desarrollo afectados por toda esta problemática pue-

(26) FORTIN, C: Statement of the Deputy-Secretary General of UNCTAD to the First Session of the Intergovernmental Preparatory Committee of the International Ministerial Conference on Transit Cooperation, New York, 23 June 2003.

(27) Los Objetivos de Desarrollo del Milenio para reducción de la pobreza, mejora de la educación y la salud, fueron aprobados por la Asamblea Extraordinaria de las Naciones Unidas celebrada a nivel de Jefes de Estado y de Gobierno en septiembre del 2000. Vienen avalados por la firmas de los entonces 189 países miembros de Naciones Unidas.



COLABORACIONES

dan participar plenamente de los beneficios de su integración progresiva en la economía mundial con las producciones adecuadas y los mecanismos e infraestructuras necesarias.

A partir de estos objetivos ambiciosos de esta primera Conferencia, el Sistema de Naciones Unidas —como ocurre en todas las Conferencias onusianas de este tipo— se pone en marcha para analizar anualmente los avances que se vayan realizando en la ejecución del Plan de acción aprobado en Almaty, haciéndose una llamada a todas las Agencias del Sistema de Naciones Unidas y a todos los donantes a que se apliquen a ello.

7. Mirando al futuro

Dentro de cinco años el Sistema Internacional se dará cita para ver si los resultados de la Conferencia se han quedado en solo buenas palabras o si Almaty habrá conseguido la apertura de nuevas vías de cooperación económica internacional a favor de un grupo de países que están entre los más pobres y necesitados del mundo y que no pueden adaptarse a la privatización y liberalización característica de la cooperación internacional actual (28) basada, aún y a pesar de los intentos para definir una «nueva estructura financiera internacional», en los principios del Consenso de Washington pese a los resquemores que su aplicación irresponsable ha suscitado en los círculos altermundialistas que defienden que otro mundo

(28) GRANELL, F (2003): Los países mas pobres y vulnerables ante la privatización de la cooperación al desarrollo y la liberalización comercial, en COSTAS, A y CAIRO, G (Coord): Cooperación y Desarrollo: Hacia una agenda comprensiva para el desarrollo, Madrid, Pirámide.

es posible (29) y que han hecho acto de presencia en Almaty a través del limitado *forum* ONG que se ha celebrado, y entre quienes, desde dentro del sistema, ven que una cooperación internacional como la que ha tenido lugar hasta ahora deja a muchos países en la cuneta del progreso (30).

Como siempre en estos casos deberán ser los propios países en desarrollo afectados por la vulnerabilidad de su enclavamiento los que deban asumir las políticas internas que faciliten su crecimiento superando sus problemas de gobernanza aunque, los donantes internacionales externos deberían involucrarse mas positivamente cara a la búsqueda de los objetivos y líneas de acción pactadas en Almaty.

La Quinta Conferencia Ministerial de la OMC en Cancún (10 al 14 de septiembre) en que se pasará revista a los avances posibles en la Ronda de Doha respecto al trato especial y diferencial para los países atrasados (31) y la primera parte de la Cumbre Mundial sobre la Sociedad de la Información que debe celebrarse en Ginebra del 10 al 12 de diciembre de 2003, nos darán la pauta de hasta qué punto las conclusiones de Almaty van a empezar con buen pie su andadura internacional.

(29) SAMPEDRO, JL *et al* (2003): Un mundo para todos: Otra globalización es posible, Barcelona, Icaria; STIGLITZ, JE (2003): El malestar de la Globalización, Madrid, Santillana y DIAZ SALAZAR, R ((ed) (2003): Justicia Global: las alternativas del Foro de Porto Alegre, Barcelona, Icaria para INTERMON- OXFAM.

(30) Es significativo, a este respecto, que uno de los capítulos del Informe Anual del Comité de Ayuda al Desarrollo de la OCDE referido a Cooperación al Desarrollo en 2002 (Les dossiers du CAD, 2003, Volumen 4, número 1) lleve por título «Por una mundialización sin excluidos».

(31) UNCTAD (2003): Developments on Key Issues in the Doha Work Programme, Background note presented to the Second LDC Trade Ministers' Meeting, Dhaka, 31 May 2003, Doc LDC-II/2003/2.



COLABORACIONES