



Asamblea General

Distr. limitada
11 de septiembre de 2014
Español
Original: inglés

**Comité Preparatorio Intergubernamental de la
Segunda Conferencia de las Naciones Unidas
sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral
Segundo período de sesiones**
Nueva York, 2 y 3 de octubre de 2014

Proyecto de Programa de Acción para los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024¹

¹ Este documento se presenta con retraso debido a demoras en el proceso intergubernamental de negociación del texto del documento.



I. Introducción

1. Las Naciones Unidas están empeñadas en promover la paz y la seguridad mundiales, el progreso económico y social y los derechos humanos y la dignidad de manera inclusiva y equitativa. En un mundo cada vez más interdependiente y globalizado, es imprescindible que abordemos las perspectivas y los problemas mundiales en un marco integral. La comunidad internacional debe avanzar con miras a garantizar una vida digna para todos y promover el progreso y la prosperidad equitativos dentro de un marco de desarrollo sostenible.

2. Los 32 países en desarrollo sin litoral situados en África, Asia, Europa y América del Sur, que en conjunto tienen una población de alrededor de 440 millones, enfrentan problemas especiales relacionados con la falta de acceso territorial directo al mar, la lejanía geográfica y el aislamiento de los mercados mundiales. Su comercio internacional depende del tránsito a través de otros países. La necesidad de pasar por cruces fronterizos adicionales y la lejanía de los principales mercados, unida a unos procedimientos de tránsito engorrosos y unas infraestructuras inadecuadas, aumentan de forma considerable los gastos totales del transporte y los costos de otras operaciones comerciales, lo que reduce la ventaja competitiva de los países en desarrollo sin litoral, así como su crecimiento económico y, por consiguiente, su capacidad para promover un desarrollo económico sostenido, el progreso humano y social y la sostenibilidad ambiental. La falta de litoral es uno de los factores que más contribuye a la incidencia relativamente alta de la pobreza extrema y a las limitaciones estructurales de los países en desarrollo sin litoral. Esos países, como grupo, se encuentran entre los países en desarrollo más pobres y muchos de ellos también figuran entre los países menos adelantados con capacidades limitadas cuyos ingresos de exportación dependen de un número muy reducido de productos básicos.

3. La colaboración entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito es mutuamente beneficioso para mejorar y mantener de forma constante la conectividad de su infraestructura y las disposiciones técnicas y administrativas de sus sistemas de transporte, aduanas y logística.

4. 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, celebrada en Almaty (Kazajstán) en 2003, aprobó el Programa de Acción de Almaty para abordar las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral. El Programa de Acción puso de manifiesto el firme compromiso de la comunidad internacional de forjar alianzas para superar los obstáculos que afrontan los países en desarrollo sin litoral. Su objetivo es velar por la integración más plena y eficaz de los países en desarrollo sin litoral en la economía mundial mediante la adopción de medidas concretas por parte de todos los interesados en las esferas prioritarias de las cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, comercio internacional y facilitación del comercio, medidas de apoyo internacional y ejecución y examen.

5. El Programa de Acción de Almaty ha contribuido a crear conciencia acerca de las dificultades que enfrentan los países en desarrollo sin litoral a nivel mundial. Se ha observado un aumento de la visibilidad y el reconocimiento de esos países y sus necesidades especiales a nivel internacional y en las Naciones Unidas. Estos figuran

actualmente en el programa internacional de desarrollo. La Asamblea General reconoció la necesidad de abordar los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral en los resultados de las cumbres mundiales de 2005 y 2010 sobre los Objetivos de Desarrollo del Milenio. En el documento final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro en junio de 2012, titulado “El futuro que queremos” (véase la resolución 66/288), se instó a los Estados Miembros y los asociados para el desarrollo, las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, regionales y subregionales pertinentes a acelerar sus actividades para la construcción, el mantenimiento y la mejora de instalaciones de transporte, almacenamiento y otros servicios relacionados con el tránsito en los países en desarrollo sin litoral, incluso para hallar rutas alternativas, completar las conexiones que faltaban y mejorar la infraestructura energética y de las comunicaciones y energía, a fin de apoyar el desarrollo sostenible de los países en desarrollo sin litoral. Si bien se han registrado algunos progresos durante el período que se examina, es necesario un mayor apoyo a nivel mundial en las esferas de la asistencia financiera y técnica.

6. El Programa de Acción de Almaty ha cumplido una función positiva en el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral; sin embargo, es un programa inacabado, ya que esos países tienen un largo camino que recorrer para beneficiarse plenamente de la globalización y lograr un crecimiento económico sostenido e inclusivo, el desarrollo sostenible, la erradicación de la pobreza, la generación de empleo y la transformación estructural.

7. Por lo tanto, existe una urgente necesidad de adoptar un programa de acción decenal integral y orientado a los resultados que integre medidas y mecanismos de apoyo mejores e innovadores para prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral y fortalecer la colaboración entre esos países, los países de tránsito y sus asociados para el desarrollo. El presente proyecto de programa de acción está basado en los imperativos de la equidad y la solidaridad para ayudar a los países vulnerables con impedimentos geográficos a aprovechar los beneficios del comercio internacional, realizar una transformación estructural de sus economías y lograr un rápido, el crecimiento inclusivo y sostenible. Las dificultades, preocupaciones y aspiraciones de los países en desarrollo sin litoral que se abordan en el presente documento deberían recogerse cabalmente en la nueva agenda mundial para el desarrollo, en particular la agenda para el desarrollo después de 2015, los objetivos de desarrollo sostenible y el Programa de Doha para el desarrollo.

II. Examen y evaluación de la aplicación del Programa de Acción de Almaty

8. El crecimiento económico se ha acelerado ligeramente en los países en desarrollo sin litoral desde la adopción del Programa de Acción de Almaty en 2003. Las tasas de crecimiento del producto interno bruto (PIB) de los países en desarrollo sin litoral aumentaron del 4,5% en 2003 al 6,3% en 2013. Sin embargo, hay grandes disparidades entre los países: solo un tercio de esos países tenían una tasa de crecimiento del PIB de más del 6% en 2013. Incluso en esos países, la sostenibilidad de los progresos es motivo de gran preocupación. Además, siguen siendo extremadamente vulnerables a las perturbaciones externas. Los países no se han

recuperado todavía de la crisis económica y financiera de 2007 y 2008. Además, las altas tasas de crecimiento económico no se han traducido en una alta tasa de creación de empleo ni en una rápida reducción de la pobreza extrema. Si bien el PIB *per capita* medio anual de los países en desarrollo sin litoral aumentó de 697 dólares en 2003 a 1.423 dólares en 2012, en dos terceras partes de esos países el PIB *per capita* todavía se sitúa muy por debajo de los 1.000 dólares.

9. En lo que respecta al desarrollo social, los países en desarrollo sin litoral han logrado algunos resultados positivos entre 2005 y 2012. Sin embargo, la mitad de esos países aún se encuentran en el nivel más bajo del índice de desarrollo humano. Algunos países en desarrollo sin litoral han realizado progresos en la escolarización primaria, la paridad entre los géneros en la enseñanza primaria, la representación de la mujer en la adopción de decisiones y la contención de la propagación del VIH/SIDA. No obstante, persisten la pobreza generalizada, un nivel elevado de inseguridad alimentaria y las malas condiciones de saneamiento. En muchos países en desarrollo sin litoral, el nivel relativamente elevado de mortalidad infantil y materna, en comparación con otros grupos de países, sigue siendo uno de los principales problemas en materia de desarrollo humano.

10. Los países en desarrollo sin litoral son vulnerables al cambio climático, que está exacerbando la desertificación y la degradación de la tierra. Estos países se ven afectados de manera desproporcionada por la desertificación, la degradación de las tierras y la sequía, así como por las inundaciones, incluidos los desbordamientos repentinos de lagos glaciares, ya que casi el 50% de las tierras secas a nivel mundial se encuentran en los países en desarrollo sin litoral. De los 29 países en los que por lo menos el 20% de la población vive en tierras degradadas, 14 son países en desarrollo sin litoral.

11. Los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito han puesto en marcha importantes reformas políticas para eliminar los obstáculos físicos y no físicos que dificultan diversos aspectos del transporte de tránsito. Han aumentado la armonización de las políticas, las leyes, los procedimientos y las prácticas de transporte y de tránsito con los países de tránsito. Se han concertado y aprobado para su aplicación varios acuerdos regionales y subregionales de facilitación del tránsito. Algunos países en desarrollo sin litoral y países de tránsito han creado marcos institucionales de apoyo, como organismos o comités de coordinación de transporte y facilitación del comercio y fondos para carreteras, mediante acuerdos de comercio regional, zonas de libre comercio y uniones aduaneras. Se han racionalizado y armonizado los procedimientos en las instalaciones fronterizas, lo que ha aumentado la eficiencia y ha reducido las demoras. Sin embargo, sigue siendo necesario profundizar las reformas, aumentar la eficiencia y eficacia y asegurar que los logros se mantengan.

12. De acuerdo con varios estudios, el número de días que los países en desarrollo sin litoral deben invertir para sus importaciones ha disminuido de 57 en 2006 a 47 en 2014, y el número de días para las exportaciones se ha reducido de 49 a 42 durante el mismo período. Si bien se trata de un logro importante, el número de días invertido por estos países en sus operaciones de importación y exportación sigue siendo casi el doble que en el caso de los países de tránsito, que invierten 27 y 22 días en la importación y la exportación, respectivamente. Los países en desarrollo sin litoral siguen haciendo frente a altos costos del transporte y las transacciones comerciales. Para los países en desarrollo sin litoral, el costo medio de la

exportación de un contenedor asciende a 3.204 dólares, en comparación con 1.268 dólares para los países de tránsito. Del mismo modo, para esos países, el costo medio de la importación de un contenedor asciende a 3.884 dólares, en comparación con 1.434 dólares para los países de tránsito. Esto ha seguido representando un obstáculo importante para los países en desarrollo sin litoral en sus esfuerzos por realizar su potencial comercial. El establecimiento de un sistema de transporte de tránsito seguro, fiable y eficaz sigue teniendo una importancia decisiva para que los países en desarrollo sin litoral puedan reducir los costos de transporte y aumentar la competitividad de sus exportaciones en los mercados mundiales y regionales. En consecuencia, la falta de litoral tiene un enorme efecto negativo en el desarrollo general de los países en desarrollo sin litoral. Se estima que el nivel de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral es en promedio un 20% menor de lo que habría sido de haber tenido litoral.

13. Cada vez se han hecho mayores esfuerzos para desarrollar y mejorar la infraestructura ferroviaria y de carreteras y mantener la infraestructura existente a nivel nacional, subregional y regional. Se están estableciendo puertos secos y puestos fronterizos comunes en todas las regiones. No obstante, a pesar de los progresos realizados, el desarrollo de la infraestructura física sigue siendo insuficiente y constituye un obstáculo importante para la plena realización del potencial comercial de los países en desarrollo sin litoral. En lo que respecta al transporte aéreo, el flete aéreo ha aumentado en algunos países y el número de partidas de vuelos registradas en conjunto aumentó de unas 200.000 en 2003 a cerca de 362.800 en 2013. Entre los importantes problemas que enfrentan los países en desarrollo sin litoral en lo que respecta a la industria del transporte aéreo figuran los enormes recursos que exigen las inversiones en infraestructura y el mantenimiento, la rehabilitación y la sustitución de las flotas antiguas. Esto limita el transporte aéreo de mercancías que tienen un alto valor por unidad o mercancías para las que el tiempo es un factor crucial, como documentos, productos farmacéuticos, artículos de moda, artículos electrónicos y productos agrícolas perecibles y pescado y mariscos.

14. Los países en desarrollo sin litoral han hecho progresos en la mejora de la infraestructura de las telecomunicaciones, en particular la conectividad de Internet y los teléfonos celulares. A pesar de los progresos en la penetración de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC), los países en desarrollo sin litoral están atrasados con respecto a otros países en desarrollo en lo que respecta al acceso a Internet de banda ancha, aunque esa tecnología puede desempeñar un papel esencial para aumentar la conectividad, impulsar la competitividad de las empresas y facilitar el comercio internacional. Entre las prioridades para mejorar las TIC en los países en desarrollo sin litoral figuran la mejora del acceso a redes submarinas internacionales de cables de fibra óptica de alta capacidad para servicios de voz internacionales de bajo costo, acceso a la Internet de mayor velocidad y el establecimiento de redes troncales de gran ancho de banda para conectar a pueblos y ciudades en los países y promover la aplicación de sistemas que permitan a los sectores de transporte, energía y TIC compartir infraestructuras, en colaboración con los países de tránsito.

15. Debido en gran parte a un aumento de los precios mundiales de los productos básicos, el total de las exportaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral aumentó de 44.000 millones de dólares en 2003 a 228.000 millones de dólares en 2013. Las importaciones también han aumentado en cierta medida. Aunque la proporción de las exportaciones de mercancías a nivel mundial que

corresponde a los países en desarrollo sin litoral se ha duplicado en el último decenio, esa proporción todavía sigue siendo muy baja, representando alrededor del 1,2%. Los datos comerciales desglosados indican que el 65% de los ingresos de exportación de mercancías corresponde tan solo a tres países, y en 2013 más de la mitad de todas las exportaciones de mercancías correspondió a dos de ellos. Esto demuestra que los países en desarrollo sin litoral siguen marginados de los mercados mundiales. Además, los países en desarrollo sin litoral dependen en gran medida de la exportación de unos pocos recursos minerales y productos agrícolas de bajo valor a un número limitado de mercados, lo que los hace muy vulnerables a la volatilidad de los precios y la demanda de productos básicos. Esa situación ha causado un creciente desequilibrio comercial y un constante empeoramiento de su relación de intercambio. El problema se agrava aún más debido a la escasa capacidad productiva de los países en desarrollo sin litoral, que limita su capacidad para añadir valor a sus exportaciones de manera significativa o diversificar sus exportaciones y mercados. Alrededor del 20% de los países en desarrollo sin litoral se encuentran actualmente en proceso de adhesión a la Organización Mundial del Comercio (OMC).

16. Los desembolsos de la asistencia oficial para el desarrollo (AOD) a los países en desarrollo sin litoral se duplicaron con creces, pasando de 12.200 millones de dólares en 2003 a 25.900 millones de dólares en 2012. Las cuentas de la AOD representan más del 20% de los gastos del gobierno central en 16 países en desarrollo sin litoral. Sin embargo, la asignación de recursos entre esos países es desigual. Los desembolsos efectuados a países en desarrollo sin litoral en el marco de la iniciativa de Ayuda para el Comercio han aumentado de 3.500 millones de dólares en 2006 a más de 5.900 millones en 2012. Esta iniciativa ha ayudado a mejorar la facilitación del comercio y el desarrollo de la infraestructura relacionada con el comercio. Las asignaciones deben ser más parejas entre los países en desarrollo sin litoral.

17. Los países en desarrollo sin litoral tienen una capacidad productiva limitada y deficiencias estructurales que limitan sus perspectivas de crecimiento y su capacidad para producir de forma eficiente y competitiva. Los problemas de los países en desarrollo sin litoral en el nuevo decenio para el desarrollo deberán abordarse de manera integral para asegurar que puedan llevar a cabo una transformación estructural de sus economías y alcanzar el desarrollo sostenible.

18. Si bien el Programa de Acción de Almaty se ha integrado en cierta medida en las estrategias nacionales de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, es preciso que se integren mejor en las estrategias de desarrollo a nivel nacional, regional y mundial. Las perspectivas y los desafíos de los países en desarrollo sin litoral también deberían integrarse en los programas de los asociados para el desarrollo, en particular en sus estrategias de ayuda, comercio y desarrollo. También es fundamental que los intereses de esos países se reflejen claramente en la agenda para el desarrollo después de 2015 y los objetivos de desarrollo sostenible para su aplicación satisfactoria y para lograr la coherencia en los procesos mundiales.

III. Asociaciones renovadas y fortalecidas para el desarrollo

19. El proyecto de programa de acción para los países en desarrollo sin litoral está basado en los compromisos y la colaboración entre: a) los países en desarrollo sin

litoral y los países de tránsito; b) los países en desarrollo sin litoral y sus asociados para el desarrollo; y c) las organizaciones internacionales y regionales, la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular, el sector privado y otros interesados.

20. El alivio de la pobreza en los países en desarrollo sin litoral y la transformación estructural y el desarrollo sostenible de estos dependen de que cuenten con sistemas eficientes de transporte de tránsito, una enérgica colaboración en materia de desarrollo de la infraestructura de transporte plurimodal y su interrelación, la promoción de un entorno jurídico propicio y los arreglos institucionales, y un firme liderazgo nacional en pro de acuerdos de cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito. La transparencia, la buena gobernanza y los arreglos institucionales eficaces en los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito también desempeñarán un papel muy importante en la promoción de esa colaboración. Esa cooperación debe promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Los esfuerzos nacionales de los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito deben complementarse con una activa movilización de recursos, la cooperación técnica, la adaptación de la tecnología y la mejora de la capacidad, junto con una cooperación mejorada y fortalecida de parte de los asociados para el desarrollo. El apoyo en el plano mundial será fundamental para hacer frente a las enormes dificultades que enfrentan los países en desarrollo sin litoral. La cooperación o la integración a nivel regional y subregional también desempeñarán una importante función para resolver los problemas concretos de los países en desarrollo sin litoral y su capacidad para integrarse en las cadenas de valor mundiales.

21. La comunidad internacional, incluidas las instituciones financieras y de desarrollo, las organizaciones y organismos multilaterales, los países donantes y otros donantes nuevos y emergentes, deberían prestar apoyo financiero y técnico para ayudar a esos países a resolver eficazmente sus problemas y atender sus necesidades en materia de transporte de tránsito. Los asociados para el desarrollo deberían integrar el programa de acción en sus respectivos marcos normativos, programas y actividades nacionales de cooperación, según proceda, para asegurar un apoyo financiero y técnico más eficaz, previsible y específico para los países menos adelantados.

22. El sector privado es una parte interesada importante, y su contribución será fundamental para la ejecución del programa de acción, incluso mediante asociaciones eficaces entre los sectores público y privado.

23. Las organizaciones internacionales y regionales, la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular y otros interesados deben brindar apoyo para garantizar que los países en desarrollo sin litoral puedan superar sus problemas y desarrollar la capacidad para realizar una transformación estructural de sus economías. Es necesario mejorar la gobernanza y aumentar la coherencia de los sistemas monetarios, financieros y comerciales internacionales para asegurar la participación de los países en desarrollo sin litoral en los procesos de adopción de decisiones y en el establecimiento de reglamentos internacionales en consonancia con las aspiraciones de esos países.

IV. Objetivos

24. El objetivo general del nuevo Programa de Acción es abordar de manera más coherente las necesidades y dificultades especiales de desarrollo que enfrentan los países en desarrollo sin litoral como consecuencia de la falta de litoral, la lejanía y las limitaciones geográficas. Por lo tanto, se presta especial atención a la elaboración y ampliación de sistemas de tránsito eficientes y el desarrollo del transporte, la mejora de la competitividad, la ampliación del comercio, la transformación estructural, la cooperación regional y la promoción de un crecimiento económico inclusivo y el desarrollo sostenible para reducir la pobreza, aumentar la resiliencia y, en última instancia, contribuir a convertirlos en países comunicados por tierra.

25. Metas propuestas:

a) Lograr una tasa de crecimiento interanual del PIB de al menos el 7% en los próximos 10 años;

b) Erradicar la pobreza extrema reduciendo el número de personas que viven con menos de 1,25 dólares al día a cero para 2024.

26. Objetivos específicos:

a) Obtener un acceso seguro, libre y eficaz en relación con el costo al mar y desde el mar por todos los medios de transporte, sobre la base de la libertad de tránsito y otras medidas conexas;

b) Reducir los costos de las transacciones comerciales y mejorar los servicios comerciales internacionales mediante la simplificación y normalización de los reglamentos, a fin de aumentar la competitividad de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral y reducir los costos de las importaciones, contribuyendo así a la promoción del desarrollo económico rápido e inclusivo;

c) Desarrollar redes de infraestructura de transporte de tránsito adecuadas y completar las conexiones que faltan entre los países en desarrollo sin litoral;

d) Aplicar de manera efectiva los instrumentos jurídicos bilaterales, regionales e internacionales y fortalecer la integración regional;

e) Promover el crecimiento y una mayor participación en el comercio mundial mediante la transformación estructural relacionada con el desarrollo de la capacidad productiva, la creación de valor añadido, la diversificación y la reducción de la dependencia de los productos básicos;

f) Mejorar y fortalecer el apoyo internacional a los países en desarrollo sin litoral para erradicar la pobreza y promover el desarrollo sostenible.

V. Prioridades para la adopción de medidas

Primera prioridad: Cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito

Segunda prioridad: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

a) Infraestructura de transporte;

b) Infraestructura energética;

- c) Infraestructura de las tecnologías de la información y las comunicaciones.

Tercera prioridad: Comercio internacional y facilitación del comercio

- a) Comercio internacional;
- b) Facilitación del comercio.

Cuarta prioridad: Transformación económica estructural, desarrollo de la capacidad productiva y agregación de valor

- a) Crecimiento económico sostenido e inclusivo;
- b) Agricultura y desarrollo rural;
- c) Desarrollo del sector privado;
- d) Desarrollo del sector de los servicios, incluido el turismo;
- e) Ciencia, tecnología e innovación.

Quinta prioridad: Integración y cooperación regionales

Sexta prioridad: Cuestiones nuevas e incipientes

- a) Cambio climático, desertificación, degradación de la tierra, sequía y desastres;
- b) Fortalecimiento de la resiliencia ante las perturbaciones externas.

Séptima prioridad: Medios de ejecución

- a) Movilización de recursos internos;
- b) Asistencia oficial para el desarrollo;
- c) Ayuda para el comercio;
- d) Cooperación Sur-Sur y cooperación triangular;
- e) Sistema de las Naciones Unidas, instituciones financieras internacionales y bancos de desarrollo multilaterales y regionales;
- f) Inversión extranjera directa;
- g) Creación de capacidad.

Octava prioridad: Ejecución, seguimiento y examen

Primera prioridad: Cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito

27. La libertad de tránsito y las instalaciones de tránsito desempeñan un papel fundamental en el desarrollo general de los países en desarrollo sin litoral. Es importante reafirmar el derecho de acceso al mar y desde el mar de los países sin litoral y la libertad de tránsito a través del territorio de los países de tránsito por todos los medios de transporte y por las rutas más convenientes para el tránsito internacional de conformidad con las normas internacionales aplicables. No se hará distinción alguna que se funde en el pabellón de los buques, en el lugar de origen, en los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino, o en consideraciones

relativas a la propiedad de las mercancías, de los buques o de otros medios de transporte, de conformidad con las normas aplicables del derecho internacional.

28. En el ejercicio de su soberanía sobre su territorio, las normas aplicables del derecho internacional también exigen a los países de tránsito que adopten todas las medidas necesarias para asegurar que los países en desarrollo sin litoral utilicen los derechos y las facilidades de manera fluida y sin trabas, ayudándolos al mismo tiempo a aprovechar plenamente sus capacidades comerciales mediante la reducción de los plazos, los costos y la documentación.

29. Se promoverá la armonización, la simplificación y la normalización de los reglamentos y la documentación con la aplicación plena y eficaz de las convenciones internacionales sobre transporte y tránsito y los acuerdos bilaterales, subregionales y regionales. Las disposiciones bilaterales no serán menos favorables que lo previsto en las convenciones internacionales, normas y mejores prácticas. El acuerdo de la OMC sobre la facilitación del comercio deberá seguir guiando la labor en esa esfera. Los países en desarrollo sin litoral también intercambiarán conocimientos entre sí a fin de que las mejores iniciativas se adapten y reproduzcan en otros países en desarrollo sin litoral. La cooperación en materia de políticas, leyes y reglamentos de tránsito fundamentales entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito vecinos con miras a lograr una solución eficaz e integrada de los problemas del comercio transfronterizo y del transporte de tránsito reviste una importancia decisiva. Esa cooperación debe promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Es necesaria una participación eficaz de las principales partes interesadas, tanto públicas como privadas, para mejorar la facilitación del tránsito. Es importante promover la libertad de circulación de las personas entre los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito mediante el desarrollo y la implementación de sistemas de visados simplificados y armonizados para los conductores que participan en el transporte internacional tanto de carga como de pasajeros.

30. Metas propuestas:

a) Mejorar la velocidad media en los corredores a fin de que la carga de tránsito pueda desplazarse a 300-400 km por cada 24 horas para 2024;

b) Reducir el tiempo medio que se invierte en las fronteras terrestres en un 50% para 2024;

c) Para 2024, mejorar la conectividad intermodal garantizando que las transferencias del transporte ferroviario al vial no tomen más de tres días y las transferencias del puerto al transporte ferroviario o vial no tomen más de seis días.

31. Medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito:

a) Adherirse a los convenios internacionales, regionales y subregionales y otros instrumentos jurídicos relacionados con el transporte de tránsito y la facilitación del comercio, y ratificarlos;

b) Asegurar una aplicación efectiva de las convenciones internacionales y regionales y los acuerdos bilaterales en materia de transporte de tránsito y facilitación del comercio;

c) Mejorar la coordinación y la cooperación de los organismos nacionales encargados de los controles fronterizos y procedimientos existentes entre ellos, y con los respectivos organismos de los países de tránsito. En ese sentido, se alienta a los países de tránsito a que informen a la mayor brevedad posible a los países en desarrollo sin litoral sobre cualquier cambio en los reglamentos y procedimientos que rigen las políticas de tránsito, antes de su entrada en vigor, a fin de que los comerciantes y otras partes interesadas puedan familiarizarse con ellos;

d) Crear un mecanismo bilateral eficaz para superar los problemas o atascos en la aplicación de los acuerdos bilaterales y multilaterales;

e) Promover la simplificación, la transparencia y la armonización de los reglamentos y requisitos jurídicos y administrativos relativos a la facilitación portuaria, todos los modos de transporte de tránsito, los cruces fronterizos, los servicios consulares, los procedimientos aduaneros y la eliminación de puestos de control internos;

f) Desarrollar sistemas de apoyo logístico eficaces mediante la armonización de los incentivos para las operaciones de transporte y tránsito eficientes, promoviendo en lo posible la competencia y la eliminación gradual de las prácticas anticompetitivas, como los cárteles y los sistemas de colas;

g) Asegurar la participación de las asociaciones empresariales de transporte por carretera, ferrocarril y vías de navegación interiores en proyectos de asociación de los sectores público y privado y también implementar iniciativas y prácticas de cooperación en materia de tránsito que han funcionado bien en diferentes regiones del mundo;

h) Colaborar en el intercambio de datos sobre el comercio y el transporte con el fin de que las operaciones fronterizas se realicen de la manera más rápida y eficiente, reduciendo el número de días, el costo y la documentación;

i) Todos los países en desarrollo sin litoral formularán una política nacional de tránsito y la promoverán con el objetivo de establecer un comité nacional de alto nivel que se caracterice por un alto nivel de liderazgo y la participación de todas las partes interesadas;

j) Los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito no mantendrán, procurarán ni aprobarán acuerdos bilaterales que establezcan cuotas u otras restricciones cuantitativas para el tránsito internacional.

32. Medidas que han de adoptar los asociados para el desarrollo:

a) Proporcionar apoyo financiero y técnico a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para aplicar las convenciones y los acuerdos internacionales relativos a la facilitación del tránsito, y para apoyar las iniciativas destinadas a promover la cooperación en materia de tránsito, reducir los costos del tránsito y establecer disposiciones logísticas eficaces;

b) Ayudar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en el establecimiento de regímenes multilaterales de transporte de tránsito sostenibles y eficientes con la participación de interesados de los sectores público y privado, y apoyar el intercambio de las mejores prácticas relacionadas con las experiencias, políticas e iniciativas;

c) Las organizaciones regionales y subregionales deberían ayudar prestando el apoyo técnico y financiero necesario a los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito para aplicar iniciativas que promuevan la cooperación en materia de tránsito.

Segunda prioridad: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

33. El desarrollo de la infraestructura es fundamental para reducir el costo del desarrollo de los países en desarrollo sin litoral. El desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura del transporte de tránsito, las TIC y la infraestructura energética son fundamentales para que esos países puedan reducir los altos costos comerciales, mejorar su competitividad e integrarse plenamente en el mercado mundial. El desarrollo de la infraestructura de tránsito podría mejorarse aún más mediante una auténtica cooperación y asociaciones de colaboración entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y sus asociados para el desarrollo a nivel bilateral, subregional, regional y mundial, incluso mediante asociaciones entre los sectores público y privado.

Infraestructura de transporte

34. A pesar de las mejoras observadas en la infraestructura de transporte de los países en desarrollo sin litoral, la mala calidad y las deficiencias de la infraestructura física siguen siendo importantes obstáculos para el desarrollo de sistemas de transporte de tránsito viables y previsibles. Hay infraestructuras físicas inadecuadas de transporte ferroviario, transporte por carretera, puertos, vías de navegación interiores, oleoductos y transporte aéreo en muchos países en desarrollo sin litoral, y son escasas las normas y procedimientos armonizados, las inversiones transfronterizas y la participación del sector privado. Las conexiones físicas de los países en desarrollo sin litoral con las redes regionales de infraestructura de transporte están muy por debajo de lo que cabría esperar. El desempeño logístico en lo que respecta a la infraestructura de transporte de los países en desarrollo sin litoral es inferior al de otros grupos. Las conexiones que faltan deben establecerse con carácter urgente, y las carreteras, los ferrocarriles y las vías navegables interiores deben mejorarse hasta alcanzar un nivel que garantice el funcionamiento sin trabas de las redes de infraestructura de transporte dentro del país y a través de las fronteras. La mejora y el mantenimiento de las instalaciones existentes son fundamentales. En lo que respecta al transporte multimodal, los ferrocarriles son importantes para los países en desarrollo sin litoral cuyas exportaciones suelen ser productos básicos de gran volumen. Debe promoverse el transporte ferroviario cuando su uso sea viable y ya existan redes ferroviarias.

35. El desarrollo de las redes de transporte interior deberá incluir las infraestructuras auxiliares, como la infraestructura de apoyo de carreteras transitables todo el año, transporte ferroviario e infraestructura ribereña. Esas infraestructuras auxiliares no solo garantizan la seguridad de carreteras y vías ferroviarias, sino que también incluyen a las empresas locales que prestan esos servicios y están ubicadas a lo largo de las redes viales y ferroviarias, con lo que se crean corredores de desarrollo a lo largo de las carreteras y los ferrocarriles de tránsito.

36. La gran cantidad de recursos necesarios para invertir en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura sigue planteando un gran desafío. Esta tarea

exige la cooperación a nivel internacional, regional, subregional y bilateral para proyectos de infraestructura y la asignación de más recursos de los presupuestos nacionales y la promoción de la asistencia internacional para el desarrollo y la financiación multilateral para desarrollar y mantener la infraestructura. El sector privado también debe desempeñar una función importante. También es fundamental explorar la posibilidad de establecer mecanismos innovadores de financiación, como las asociaciones entre los sectores público y privado. Los modelos de asociación entre los sectores público y privado para el desarrollo de la infraestructura son innovadores pero los países en desarrollo sin litoral se ven limitados por la falta de recursos necesarios para financiar el déficit de viabilidad. Además, el sector privado en países en desarrollo sin litoral es pequeño y tienen una capacidad limitada para desarrollar proyectos de infraestructura de gran escala. El papel del sector privado en el desarrollo de la infraestructura debe seguir fortaleciéndose.

37. Metas propuestas:

- a) Duplicar la longitud de las carreteras pavimentadas a nivel nacional en los países en desarrollo sin litoral para 2024;
- b) Para 2024, ampliar al menos en un 20% la infraestructura ferroviaria en los países en desarrollo sin litoral, y establecerla y modernizarla, según proceda;
- c) Para 2024, completar el 100% de las conexiones que faltan en las redes regionales de transporte de tránsito por carretera y por ferrocarril.

38. Medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral y países en desarrollo de tránsito:

- a) Elaborar y aplicar políticas nacionales amplias para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura que abarquen todos los modos de transporte, y asegurar una coordinación eficaz con los países de tránsito en las zonas en las que se entrecruzan las infraestructuras de tránsito;
- b) Colaborar para promover sistemas de transporte sostenibles y resistentes mediante, entre otras cosas: una actualización y un mantenimiento periódicos, el desarrollo de corredores a lo largo de las carreteras de tránsito, el establecimiento de puestos fronterizos comunes y la promoción de economías de escala para los sistemas de transporte mediante el desarrollo del transporte intermodal, puertos secos, depósitos interiores de contenedores, instalaciones de trasbordo y otros centros logísticos;
- c) Trabajar para armonizar el ancho de las vías, cuando sea posible, lo que facilita la conectividad regional, el desarrollo de la capacidad de recarga y la ampliación de los programas de capacitación y programas de intercambio de personal ferroviario;
- d) Promover sistemas multilaterales de permisos para el transporte por carretera y tratar de establecer un transporte por carretera de tránsito y bilateral y libre y de ampliar los sistemas multilaterales de cuotas;
- e) Liberalizar gradualmente, en los planos bilateral, subregional y regional, los servicios de transporte por carretera, teniendo en cuenta las circunstancias concretas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

f) Mejorar el uso de la tecnología de la información y las comunicaciones, inclusive mediante la automatización de los trámites de aduanas y en frontera, en particular las solicitudes para facilitar el despacho de aduanas;

g) Colaborar para aumentar la transparencia y la eficiencia de los procedimientos de fronteras y aduanas en las instituciones a fin de reducir costos y promover el establecimiento de centros internacionales de logística;

h) Asignar un mayor porcentaje de la inversión pública al desarrollo de la infraestructura obteniendo, según proceda, de la ayuda financiera y las inversiones de los asociados para el desarrollo y el sector privado;

i) Formular las políticas y los marcos normativos necesarios para promover la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura y fomentar un entorno propicio para atraer la inversión extranjera directa;

j) Promover las asociaciones entre los sectores público y privado para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transporte y su sostenibilidad;

k) Promover el establecimiento de puentes digitales para conectar las centrales nacionales, de modo que los países que están alejados de los cables marítimos también puedan tener acceso a la banda ancha a un costo asequible y puedan ampliar los sectores de las telecomunicaciones y los servicios conexos a fin de facilitar servicios de telecomunicaciones asequibles, accesibles y de alta calidad.

39. Medidas que han de adoptar los asociados para el desarrollo

a) Ofrecer un mayor nivel de apoyo financiero y técnico para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura en consonancia con las necesidades y prioridades sectoriales y de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, ya que el desarrollo del transporte sigue siendo su problema fundamental;

b) Prestar apoyo a los países en desarrollo sin litoral y países en desarrollo de tránsito para que intercambien experiencias sobre el desarrollo del transporte de tránsito, y alentar a los bancos multilaterales y regionales de desarrollo a que ofrezcan un mayor apoyo a los países en desarrollo sin litoral y países en desarrollo de tránsito para la inversión en el desarrollo del transporte con carácter prioritario;

c) Prestar ayuda a los países en desarrollo sin litoral en el establecimiento de ferrocarriles.

Infraestructura energética

40. Una energía renovable fiable, moderna y asequible tiene un efecto multiplicador en el desarrollo. No es posible lograr un desarrollo rápido y sostenido sin energía, y la dependencia de las fuentes de energía basadas en combustibles fósiles es una fuente importante de vulnerabilidad económica, en particular para los sistemas de transporte. La infraestructura energética es vital para modernizar los sistemas de tránsito, desarrollar los corredores de tránsito y desarrollo, reducir las demoras en el tiempo de tránsito de las remesas de los países en desarrollo sin litoral modernizando las tecnologías de la información y las comunicaciones, y fomentar la capacidad productiva. El acceso a una energía renovable y a tecnologías conexas asequibles y fiables y la eficiencia del uso y la distribución de la energía tendrán una importancia fundamental en la potenciación de la capacidad productiva, que es la clave para conseguir el crecimiento económico sostenido y el desarrollo

sostenible. El acceso a la energía tendrá efectos de gran alcance en la salud, la educación, la modernización y las actividades económicas. Las economías de los países en desarrollo sin litoral muestran una amplia variación de las tasas de electrificación. Aunque en el último decenio se han conseguido logros notables en esta materia, todavía queda mucho camino por recorrer para satisfacer las necesidades básicas de infraestructura energética en la mayoría de estos países. Esos países también reconocen la iniciativa del Secretario General sobre Energía Sostenible Para Todos, que se centra en la forma en que el acceso a la energía, la eficiencia y la promoción de la energía renovable contribuye a la erradicación de la pobreza y al desarrollo sostenible. En este contexto, apoyan los esfuerzos regionales, incluida la creación de redes de centros regionales de energía renovable y eficiencia energética.

41. Meta propuesta:

Para 2024, ampliar y mejorar, según proceda, la infraestructura para el suministro, la transmisión y la distribución de servicios modernos de energía renovable en las zonas rurales y urbanas, con miras a aumentar el suministro *per capita* de energía primaria para los países en desarrollo sin litoral.

42. Medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito:

a) Los países en desarrollo sin litoral formularán políticas energéticas nacionales para promover una energía renovable moderna y fiables con miras a aumentar de forma apreciable las capacidades de producción, comercio y distribución a fin de garantizar el acceso a la energía para todos y la transformación de sus economías;

b) Los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito deberán intensificar su colaboración para promover el comercio transfronterizo y el tránsito de productos energéticos a través de las líneas de transmisión a terceros países.

43. Medidas que han de adoptar los asociados para el desarrollo:

a) Proporcionar apoyo financiero, técnico y tecnológico a los países en desarrollo sin litoral para desarrollar el sector de la energía de conformidad con sus prioridades nacionales;

b) Facilitar la inversión del sector privado y la inversión de los bancos de desarrollo regionales e internacionales.

Infraestructura de las tecnologías de la información y las comunicaciones

44. Las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) contribuyen al crecimiento económico aumentando la productividad de todos los sectores, facilitando la expansión de los mercados más allá de las fronteras para aprovechar las economías de escala, reduciendo los costos, facilitando el acceso a los servicios y contribuyendo a una mayor participación en la gobernanza, la rendición de cuentas y la transparencia. No obstante, los países en desarrollo sin litoral tienen graves problemas para mantenerse a la altura del despliegue de la infraestructura necesaria y de la evolución concomitante de los marcos normativos. Los costos de la conexión de banda ancha como proporción del ingreso nacional bruto son mucho más elevados en los países en desarrollo sin litoral que en los países costeros, que se

encuentran cerca de los cables de comunicación submarinos. Debido al pequeño tamaño de sus mercados, la falta de un entorno regulatorio armonizado a nivel regional también representa un serio obstáculo para obtener servicios de tecnologías de la información y comunicaciones más baratos y una mayor cobertura geográfica.

45. Meta propuesta:

Todos los países en desarrollo sin litoral deberían hacer universal la política de conexión de banda ancha para 2024.

46. Medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito:

a) Los países en desarrollo sin litoral elaborarán una política nacional de conexión de banda ancha con miras a mejorar el acceso a cables internacionales de fibra óptica de alta capacidad y a redes troncales de gran ancho de banda;

b) Los países en desarrollo sin litoral se esforzarán por desarrollar los servicios mediante el desarrollo de la infraestructura de las TIC y su integración en todos los ámbitos pertinentes a fin de promover la competitividad, reducir el tiempo de tránsito y los costos y modernizar las instalaciones aduaneras y de tránsito;

c) Los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito trabajarán de consuno para modernizar las instalaciones de tránsito y transporte y las instalaciones de aduanas y otras instalaciones en frontera utilizando plenamente la capacidad de las redes de TIC.

47. Medidas que han de adoptar los asociados para el desarrollo:

a) Proporcionar apoyo financiero y técnico a los países en desarrollo sin litoral a fin de promover sus políticas nacionales de conexión de banda ancha y desarrollar la infraestructura de banda ancha necesaria, en particular las conexiones con las instalaciones de tránsito y en frontera;

b) Proporcionar asistencia a los países en desarrollo sin litoral para la creación de capacidad a fin de que puedan utilizar la tecnología de satélites a través de medios asequibles y apoyar el despliegue de una gran autopista de la información terrestre para aumentar el acceso y la asequibilidad;

c) Apoyar los esfuerzos encaminados a facilitar el acceso a las TIC y la transferencia de las aptitudes, los conocimientos y la tecnología necesarias para el desarrollo de infraestructura;

d) Promover la asistencia a los países en desarrollo sin litoral para abordar los problemas que plantean la distancia que los separa de los mercados internacionales y la falta de conectividad de las infraestructuras.

Tercera prioridad: Comercio internacional y facilitación del comercio

Comercio internacional

48. Es fundamental lograr una mayor integración de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial y en las cadenas de valor mundiales para aumentar su competitividad y asegurar su desarrollo económico. La estructura de las exportaciones de esos países se caracteriza cada vez más por la dependencia de un número limitado de productos de exportación, en particular productos agrícolas y recursos minerales. Es preciso realizar más esfuerzos para diversificar la producción

y estructura de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral y aumentar su productividad a fin de aprovechar el sistema de comercio multilateral y aumentar la competitividad de sus exportaciones mediante un mejor acceso a los mercados.

49. Con los crecientes vínculos entre el comercio, la inversión y la producción a nivel mundial, las cadenas de valor a nivel mundial representan una proporción cada vez mayor del comercio internacional, lo que abre nuevas oportunidades para muchos países en desarrollo. Los países en desarrollo sin litoral no han podido participar plenamente en las cadenas de valor a nivel regional y mundial. Vincularse a las cadenas de valor mundiales ofrece a los países en desarrollo sin litoral una oportunidad para lograr una mayor integración en los mercados mundiales y convertirse en eslabones importantes de la cadena de producción y distribución. Es necesario duplicar la proporción de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial, lo que puede lograrse promoviendo su competitividad y reduciendo las barreras para el comercio.

50. Los servicios son un importante facilitador de la participación efectiva en el comercio internacional y las cadenas de valor mundiales. Los servicios eficientes aumentan la productividad, reducen el costo de la actividad empresarial y promueven la creación de puestos de trabajo. Algunos servicios son poderosos facilitadores del comercio de mercancías y, por consiguiente, contribuyen a la integración de la economía mundial apoyando las cadenas de valor mundiales. Los países en desarrollo sin litoral deben recibir apoyo para aumentar la participación de los sectores de servicios en sus economías, incluso mediante políticas facilitadoras.

51. Los países desarrollados y los países en desarrollo deberían mejorar las condiciones de acceso a sus mercados para las mercancías procedentes de los países en desarrollo sin litoral. Los bienes producidos por los países en desarrollo sin litoral están sujetos a costos de transporte adicionales, lo que disminuye su competitividad y suele compensarse con una reducción de los ingresos del productor. Por lo tanto, sería conveniente ofrecer a los países en desarrollo sin litoral condiciones preferenciales o mejores de acceso a los mercados. El comercio Sur-Sur registra tasas de crecimiento cada vez mayores, lo que hace de otros países en desarrollo importantes destinos para las exportaciones de los productos de empresas pequeñas y medianas y fuentes vitales de inversión extranjera directa.

52. La inversión extranjera directa es fundamental a la hora de desarrollar el concepto de una cadena de valor mundial: representa el mecanismo más eficaz para la difusión de conocimientos técnicos productivos y capital en todo el mundo y para la creación de riqueza en general. Puede liberar en gran medida el potencial de producción no explotado de los países en desarrollo sin litoral y, al mismo tiempo, abrir nuevos mercados para productos y servicios de alto valor añadido.

53. Las empresas pequeñas y medianas tienen la capacidad para participar en el comercio mundial y el crecimiento económico y constituyen una fuente importante para ellos, ya que actúan como impulsores clave de la innovación, la integración social y el empleo. Por lo tanto, la creación de un entorno propicio hará posible que las empresas pequeñas y medianas participen en el comercio y cumplan su importante función en la construcción de una economía más resistente.

54. El sistema de comercio multilateral continuará las reformas encaminadas a elaborar normas más favorables y orientadas al mercado. La Novena Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio, celebrada en Bali en

diciembre de 2013, aprobó el Acuerdo de Facilitación del Comercio, que aclara y mejora los artículos pertinentes V, VIII y X del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT 1994), con miras a agilizar aún más la circulación, el despacho y la entrega de mercancías, en particular las mercancías en tránsito. Además, la prestación de asistencia técnica y apoyo para la creación de la capacidad está garantizada por el Acuerdo de Facilitación del Comercio. Dicho Acuerdo es importante para promover la facilitación del comercio de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y debería aplicarse con carácter prioritario. Si bien acogemos con beneplácito el Acuerdo, hay que intensificar las negociaciones en el sistema multilateral de comercio a fin de ofrecer un acceso sustantivo a los mercados, reducir las medidas distorsionadoras y mejorar la previsibilidad. Las medidas y barreras no arancelarias deberán abordarse y reducirse al mínimo mediante normas con base científica y orientadas al mercado. Los países en desarrollo sin litoral deben desempeñar una función activa en el proceso para beneficiarse plenamente del sistema de comercio mundial.

55. Metas propuestas:

- a) Tratar de doblar la proporción relativa del comercio mundial que corresponde a los países en desarrollo sin litoral para 2024;
- b) Teniendo en cuenta los aspectos específicos de cada país, prestar apoyo a los distintos países a fin de alcanzar una tasa interanual de crecimiento de las exportaciones de al menos el 10% en el próximo decenio;
- c) A fin de lograr cierto grado de transformación en el contenido de las exportaciones, duplicar el componente manufacturado y de valor añadido de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral para 2024;
- d) Con miras a mejorar la relación de intercambio, tratar de lograr la paridad entre el crecimiento anual de las importaciones y las exportaciones en los países en desarrollo sin litoral para 2024;
- e) Seguir fortaleciendo los lazos económicos y financieros de los países en desarrollo sin litoral con sus vecinos de la región y tratar de aumentar gradualmente la proporción de su comercio intraregional al 40% del volumen total del comercio para 2024;
- f) Prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral para que diversifiquen sus mercados de exportación y productos, con el objetivo de reducir a la mitad los actuales coeficientes de concentración del mercado para 2024;
- g) Asegurar la aprobación de un programa de trabajo de la OMC para los países en desarrollo sin litoral en la Décima Conferencia Ministerial, que se celebrará en diciembre de 2015, y su posterior aplicación;
- h) Concluir todas las adhesiones pendientes de los países en desarrollo sin litoral a la OMC para 2024;
- i) Aumentar las corrientes de ayuda para el comercio proporcionada por los asociados para el desarrollo a los países en desarrollo sin litoral a una tasa de crecimiento anual del 10% en el próximo decenio. La ayuda para el comercio debe proporcionarse en particular a los países en desarrollo sin litoral que cuentan con escasos recursos, enfrentan mayores obstáculos para el comercio o declaran insuficientes ingresos de IED.

56. Medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral:

- a) Formular estrategias nacionales en materia de comercio sobre la base de las ventajas comparativas y las oportunidades regionales y mundiales;
- b) Integrar las políticas comerciales en las estrategias nacionales de desarrollo para aprovechar mejor los beneficios en materia de desarrollo que se obtengan del comercio internacional;
- c) Promover un mejor entorno empresarial para las empresas nacionales e internacionales a fin de integrar a los países en desarrollo sin litoral en las cadenas de valor regionales y mundiales;
- d) Promover políticas para ayudar a las empresas nacionales, en particular las empresas pequeñas y medianas, a cumplir las normas nacionales e internacionales, procurando al mismo tiempo eliminar las medidas no arancelarias y las barreras no arancelarias en los acuerdos regionales y multilaterales;
- e) Aprovechar plenamente los acuerdos comerciales preferenciales a nivel bilateral y regional con miras a ampliar la integración regional y la integración mundial;
- f) Hacer realidad oportunamente el acceso libre de derechos y de contingentes a los mercados de forma duradera para todos los países en desarrollo sin litoral;
- g) Tratar de lograr una reglamentación eficaz y la liberalización de los servicios adaptados a las necesidades de desarrollo;
- h) Fortalecer las asociaciones de colaboración con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el Centro de Comercio Internacional (CCI), la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI) y la Organización Mundial de Aduanas a fin de recibir el mayor apoyo necesario para mejorar su participación en el comercio internacional de bienes y servicios.

57. Medidas que han de adoptar los países en desarrollo de tránsito:

- a) Ayudar a promover el comercio internacional de los países en desarrollo sin litoral mediante la facilitación y la mejora del acceso a los mercados para los productos originarios de esos países;
- b) Alentar las inversiones bilaterales en los países en desarrollo sin litoral para promover la capacidad productiva y comercial de esos países y prestarles apoyo en su participación en acuerdos comerciales a nivel regional;
- c) Garantizar el acceso a los mercados para los productos de los países en desarrollo sin litoral sin barreras no arancelarias;
- d) Los países de tránsito y los países en desarrollo sin litoral llevarán a cabo estudios sobre competitividad en materia de logística y gastos de logística sobre la base de metodologías reconocidas internacionalmente.

58. Medidas que han de adoptar los asociados para el desarrollo:

- a) Proporcionar un mejor nivel de asistencia técnica y financiera a fin de apoyar los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral encaminados a diversificar sus exportaciones, en particular mediante un acceso mejor y preferencial

a los mercados para sus productos, la integración en las cadenas de valor mundiales y regionales y el fomento de la capacidad en la formulación de políticas pertinentes;

b) Garantizar un acceso mejor y previsible a los mercados de bienes y servicios procedentes de los países en desarrollo sin litoral, así como reglas de origen simples, transparentes y adaptados a las necesidades de desarrollo, y considerar la posibilidad de establecer un régimen de acceso a los mercados libre de derechos y de contingentes específico para las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral;

c) Prestar una mejor asistencia técnica en materia de comercio y fomento de la capacidad a los países en desarrollo sin litoral, con miras a mejorar su participación en los procesos de negociación multilateral y adhesión a la OMC, así como la aplicación y el cumplimiento de las normas comerciales multilaterales;

d) Prestar una asistencia eficaz, tanto financiera como técnica, a los países en desarrollo sin litoral para mejorar su capacidad para cumplir los requisitos técnicos, sanitarios y fitosanitarios y de calidad para entrar en los mercados;

e) Los miembros de la OMC deberán facilitar y acelerar la adhesión de los países en desarrollo sin litoral a la OMC. En el proceso de negociación de la adhesión, los miembros de la OMC deberán tener en cuenta las circunstancias específicas de cada país y las necesidades y dificultades especiales relacionadas con la falta de litoral;

f) Los miembros de la OMC deberían poner en marcha un programa específico para los países en desarrollo sin litoral bajo los auspicios de su Consejo General. El objetivo del programa de trabajo es obtener respuestas concretas para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a integrarse en el sistema de comercio multilateral y superar los problemas derivados de su situación geográfica. Ese programa de trabajo debe centrarse principalmente, pero no exclusivamente, en las esferas de la facilitación del comercio, los servicios, la ayuda para el comercio, el comercio electrónico y la adhesión a la OMC;

g) Fortalecer las asociaciones de colaboración con las principales organizaciones de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, como la UNCTAD, la ONUDI, el CCI, la Organización Mundial de Aduanas, entre otras, para mejorar la participación en el comercio internacional de bienes y servicios;

h) Garantizar el acceso a los mercados para los productos de los países en desarrollo sin litoral sin barreras no arancelarias;

i) Transferir las tecnologías adecuadas mediante proyectos de inversión o de asistencia bilateral en términos y condiciones mutuamente acordados para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a ampliar sus procesos de la cadena de valor;

j) Los países en desarrollo sin litoral y los asociados para el desarrollo mejorarán la conectividad y el acceso a las tecnologías de la información y las telecomunicaciones y los sitios públicos de Internet y promoverán el crecimiento del comercio móvil, los programas informáticos suministrados por vía electrónica, la computación en la nube, la protección de datos confidenciales, y la protección de la intimidad y los consumidores;

k) Los países en desarrollo sin litoral y los asociados para el desarrollo promoverán una mejor integración de las empresas pequeñas y medianas en el

comercio internacional mediante el fortalecimiento de las instituciones de apoyo al comercio, el fomento de la competitividad comercial, la creación de espacios para el diálogo entre los sectores público y privado, la promoción de la formación profesional y el fomento de la capacidad empresarial y la creación de conexiones con los mercados a través de las plataformas entre empresas.

Facilitación del comercio

59. Las barreras físicas, las demoras, los puertos y la ineficiencia relacionados con los cruces de fronteras, incluidos los procedimientos aduaneros y los requisitos de documentación, la incertidumbre en los servicios logísticos, la debilidad de las instituciones y la falta generalizada de capacidad humana y productiva siguen haciendo que los costos del transporte sean elevados. Esta es la causa fundamental de que persista la marginación de los países en desarrollo sin litoral. La racionalización y armonización continuadas de los procedimientos y formalidades de aduanas, fronteras y tránsito, así como la transparencia, la gestión eficiente de las fronteras y la coordinación de los organismos que participan en la concesión de autorizaciones del paso tendrán efectos concretos y directos en la reducción del costo de comerciar y estimularán un comercio más rápido y competitivo para los países en desarrollo sin litoral. La mejora de la facilitación del comercio que así se logre contribuirá a que aumente la competitividad de los productos y servicios de los países en desarrollo sin litoral para la exportación.

60. En muchos ámbitos de los países en desarrollo sin litoral, como las instituciones aduaneras y de fronteras, los organismos de transporte de tránsito y los procesos de negociación comercial, la creación de capacidad humana e institucional es insuficiente, lo cual hace que no haya una ejecución efectiva. Para posibilitar que los países en desarrollo sin litoral participen plenamente en las negociaciones multilaterales de comercio y se beneficien de ellas, apliquen eficazmente políticas y normativas encaminadas a facilitar el transporte y el comercio y diversifiquen sus bases de exportación es crucial que se preste una asistencia técnica suficiente y previsible, con carácter prioritario, y se mejoren los servicios logísticos relacionados con el comercio y el tránsito. Los países en desarrollo sin litoral merecen una atención especial en lo referente a la cooperación técnica y la asistencia financiera con arreglo al Acuerdo de la OMC sobre Facilitación del Comercio, que contiene disposiciones relativas a un apoyo financiero y técnico para cumplir diversos compromisos concretos basado en la capacidad particular de cada país en desarrollo.

61. Metas propuestas:

a) Racionalizar los procedimientos de cruce de fronteras, reduciendo las demoras en los puertos y las fronteras en el 50% para 2024. En particular, se simplificarán los requisitos para el tránsito internacional, que se reducirán a fin de consolidar el concepto de libre circulación en todas las etapas del procedimiento de tránsito;

b) Reducir la diferencia existente entre los costos de transacción que afrontan los países en desarrollo sin litoral en comparación con los países de tránsito en el 50% para 2024;

c) Establecer “puestos fronterizos comunes” en todos los corredores de tránsito antes del fin del próximo decenio;

d) Asegurar que, a más tardar en 2024, se haya publicado y actualizado toda la reglamentación, las formalidades y los procedimientos de tráfico en tránsito.

62. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

a) Pedir que el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio entre en vigor con carácter definitivo e instar a todos los miembros de la OMC a que lo ratifiquen, con miras a asegurar que entre en vigor en 2015 y se aplique con arreglo a sus disposiciones;

b) Establecer o reforzar, según corresponda, comités nacionales sobre facilitación del comercio en que participen todos los interesados principales, incluido el sector privado, como instrumento importante para analizar, negociar y cumplir los compromisos de facilitación del comercio a nivel mundial por medio de negociaciones en el marco de la OMC;

c) Aplicar y ampliar las iniciativas de facilitación del comercio, como las inspecciones comunes, las ventanillas únicas de documentación, el pago electrónico, la transparencia y la modernización de los puestos fronterizos y los servicios de aduanas, entre otras cosas;

d) Aplicar efectivamente sistemas integrados de gestión de fronteras y tratar de establecer puestos fronterizos comunes con países en desarrollo sin litoral y de tránsito vecinos que posibiliten la tramitación conjunta de los requisitos jurídicos y normativos, con miras a reducir el tiempo necesario para obtener la autorización de paso en las fronteras, utilizando plenamente al mismo tiempo los instrumentos de facilitación del comercio elaborados por las organizaciones internacionales para crear capacidad nacional;

e) Asegurar la representación plena e inclusiva del sector privado, en particular las alianzas público-privadas y las asociaciones de empresas de transporte, en las iniciativas y políticas de facilitación del comercio, y elaborar las políticas y el marco regulatorio necesarios para promover la participación del sector privado.

63. Medidas que adoptarán los países en desarrollo de tránsito:

a) Asegurar que en todas las zonas pertinentes se elaboren y apliquen iniciativas de facilitación del comercio, incluido el Acuerdo de la OMC sobre Facilitación del Comercio, junto con los países en desarrollo sin litoral;

b) Seguir armonizando, simplificando y estandarizando las reglas, la documentación y los procedimientos de cruce de fronteras y aduanas; aumentar la colaboración y la cooperación entre los diversos organismos aduaneros y de cruce de fronteras de los países fronterizos; promover el uso de procesos electrónicos (transacciones electrónicas), la presentación de declaraciones de aduana antes de la llegada, los sistemas de inspección basados en el riesgo para reducir las inspecciones físicas y los sistemas que permitan a las personas autorizadas que reúnan los criterios prescritos utilizar procedimientos simplificados; mejorar la transparencia, previsibilidad y uniformidad de las actividades aduaneras; aumentar la cooperación entre los organismos de aduanas y otros organismos estatales; y establecer puestos fronterizos comunes, y controles e inspecciones aduaneros conjuntos en las fronteras y otras formas de gestión integrada de las fronteras en las fronteras con países en desarrollo sin litoral;

c) Compartir las mejores prácticas en materia de gestión de aduanas, fronteras y corredores, y alentar a que se apliquen las políticas de facilitación del comercio a nivel mundial, regional, subregional y Sur-Sur, incluso entre el sector privado;

d) Utilizar plenamente los instrumentos de facilitación del comercio elaborados por las organizaciones internacionales para crear capacidad nacional y garantizar el transporte seguro y fiable a través de las fronteras por medios como la aplicación eficaz de las normas internacionales y las mejores prácticas existentes de tránsito aduanero y seguridad de las cadenas de transporte;

e) Asegurar la transparencia en los cruces de fronteras, las aduanas, las normas y la reglamentación del transporte de tránsito, y los derechos y gravámenes, y conceder un trato no discriminatorio para que se garantice a los países en desarrollo sin litoral la libertad de tránsito de mercancías.

64. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

a) Reforzar el apoyo financiero y la cooperación técnica para los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito con miras a que se apliquen efectiva y rápidamente todas las disposiciones pertinentes del Acuerdo de la OMC sobre Facilitación del Comercio que promueven la armonización, la estandarización y la facilitación del comercio más rápida y eficiente entre los países en desarrollo sin litoral y la comunidad internacional;

b) Prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en la esfera de la facilitación del comercio de conformidad con el Acuerdo de la OMC sobre Facilitación del Comercio aprobado en Bali;

c) Alentar a que se compartan las experiencias y mejores prácticas en relación con la facilitación del comercio y propiciar la creación de un entorno que permita la aplicación de regímenes de garantía del tránsito aduanero de países múltiples, ya sea aplicando acuerdos internacionales de tránsito o acuerdos regionales funcionales;

d) Reforzar la creación de capacidad humana por medios como los programas de capacitación para entidades privadas y públicas en los ámbitos de las aduanas, las fronteras y el transporte. Realizarán estudios sobre la facilitación del comercio, y les prestarán apoyo, a fin de aclarar los beneficios que reporta a los países en desarrollo sin litoral la aplicación de los instrumentos existentes. Las organizaciones internacionales también prestarán apoyo a los países en desarrollo sin litoral para ayudarlos a evaluar sus necesidades respecto de la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio y en la aplicación de medidas pertinentes de facilitación del comercio;

e) Los asociados para el desarrollo y las organizaciones internacionales especializadas proporcionarán a los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito apoyo financiero y cooperación técnica para la creación de capacidad con miras a que apliquen efectivamente todas las disposiciones del acuerdo de la OMC, especialmente en los casos en que la medida entrañe costos de mantenimiento elevados, como las medidas de facilitación del comercio de bienes perecederos y los sistemas de ventanilla única, entre otras cosas.

Cuarta prioridad: Transformación económica estructural, desarrollo de la capacidad productiva y agregación de valor

Crecimiento económico sostenido e inclusivo

65. Se observa cierta mejora en el crecimiento económico de los países en desarrollo sin litoral. No obstante, el ritmo de la reducción de la pobreza es lento y los efectos del crecimiento en la creación de empleo y la diversificación de las exportaciones son limitados; además, muchos países en desarrollo sin litoral han experimentado una disminución en la fabricación de productos de valor añadido y en la productividad agrícola. El aumento del consumo está generando más crecimiento. Es importante que los países en desarrollo sin litoral adopten medidas para transformar estructuralmente sus economías con miras a reducir la pobreza y lograr un crecimiento económico que sea rápido, inclusivo y sostenible a fin de contrarrestar las externalidades negativas que entraña carecer de litoral. La transformación estructural requiere un proceso de creación de ámbitos de actividad nuevos y la transferencia de recursos de las actividades de poco valor añadido y productividad baja a actividades de mayor valor añadido y productividad alta. Para los países en desarrollo sin litoral es igualmente importante crear capacidad institucional y desarrollar los recursos humanos.

66. Metas propuestas:

a) Invertir el declive de los sectores manufactureros con el fin de lograr un crecimiento positivo real para 2024;

b) Establecer concentraciones industriales, que incluyan al menos una zona franca de elaboración de productos para la exportación en cada país, y centros de excelencia regionales.

67. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

a) Elaborar una estrategia de transformación estructural que incluya el desarrollo de la capacidad productiva, la diversificación de los productos y las exportaciones, el desarrollo de competencias y el impulso de la iniciativa empresarial, la industrialización sostenible, el aumento de la productividad agrícola, el desarrollo del sector de los servicios y el aumento de la función del sector privado y de la utilización de la ciencia y la tecnología, entre otras cosas;

b) Crear una masa crítica de capacidad productiva viable y competitiva en los sectores manufacturero, agrícola y de los servicios para aprovechar mejor el potencial del comercio y lograr un crecimiento que genere mucho empleo y el desarrollo económico sostenible;

c) Alentar la innovación, la iniciativa empresarial en el ámbito industrial y la creación de empresas, incluidas empresas pequeñas y medianas, y promover la inversión extranjera directa con una concatenación progresiva y regresiva, así como la retención del valor;

d) Promover unas alianzas público-privadas efectivas que permitan determinar y hacer frente a los obstáculos para el desarrollo del sector privado e industrial;

e) Crear concentraciones industriales, como zonas francas de elaboración de productos para la exportación, y centros de excelencia regionales con el fin de fomentar las redes de conocimientos y la conexión entre las empresas.

68. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

a) Prestar más apoyo financiero y técnico a los países en desarrollo sin litoral para que desarrollen su capacidad productiva y para la industrialización sostenible e inclusiva;

b) Prestar apoyo para atender las serias preocupaciones de los países en desarrollo sin litoral en lo que respecta a sus restricciones específicas en cuanto a la oferta;

c) Promover la asignación de más asistencia a los sectores productivos y adoptar medidas de promoción para alentar la inversión del sector privado en los países en desarrollo sin litoral;

d) Otorgar un tratamiento especial y preferencial a los países en desarrollo sin litoral y asegurar un acceso favorable a los mercados de los productos industriales y los productos básicos elaborados procedentes de esos países.

Agricultura y desarrollo rural

69. La agricultura desempeña una función crucial en muchos países en desarrollo sin litoral, tanto porque constituye una de las principales actividades económicas de una gran parte de la población como porque promueve la seguridad alimentaria. El desarrollo de la agricultura sostenible está directamente relacionado con la erradicación de la pobreza y el hambre, el desarrollo inclusivo, el empoderamiento de las mujeres, la diversificación de la producción y la capacidad de elaboración de productos agrícolas. No obstante, el valor añadido por la agricultura en los países en desarrollo sin litoral en su conjunto ha disminuido, ya que pasó del 23% que se registraba en 2001 al 18% de 2011. El sector agrícola de los países en desarrollo sin litoral se ve afectado por retos que incluyen la insuficiencia de inversiones en la infraestructura física, como carreteras, comunicaciones y riego; el insuficiente uso de nutrientes del suelo; la falta de investigación y servicios de extensión agraria; la falta de acceso al mercado; los subsidios que distorsionan el mercado; y el acceso limitado a la financiación, los seguros y la tecnología. La agricultura también se ha visto afectada negativamente por el cambio climático, la desertificación, la degradación de la tierra y el suelo, las sequías, las inundaciones y la disminución de disponibilidad de agua.

70. La importante función que desempeña la agricultura en los países en desarrollo sin litoral y la disminución del valor añadido y de la producción de alimentos exigen medidas urgentes para impulsar la inversión en la agricultura y promover su productividad. Las iniciativas encaminadas a mejorar la agricultura incluyen la mejora de los sistemas de producción y comercialización; el acceso de las comunidades rurales a la financiación, incluidas las mujeres rurales; la expansión de las tecnologías innovadoras; la difusión de información; y la asistencia en el establecimiento de prácticas aceptables y variedades mejoradas en la agricultura para cumplir las normas internacionales. La actividad empresarial y otros vínculos sociales con la agroindustria, las cadenas hoteleras y otros proveedores de servicios de restauración también contribuyen eficazmente a aumentar la producción, la productividad y los ingresos de las explotaciones agrícolas.

71. Metas propuestas:

- a) Mejorar la productividad agrícola a nivel de los países a una tasa anual sostenida del 3% en el próximo decenio;
- b) Duplicar la extensión de tierras de regadío para 2024;
- c) Aumentar las oportunidades de empleo rural fuera de las explotaciones agrícolas a una tasa anual del 5%, o al menos duplicar las tasas de crecimiento natural de la población y la migración de las zonas rurales a las urbanas de los países concretos.

72. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

- a) Asignar prioridad a la promoción de la productividad agrícola, por medios que incluyen un acceso suficiente a las semillas, los fertilizantes, la infraestructura de riego y transporte y los mercados, deteniendo e invirtiendo al mismo tiempo la degradación de la tierra, la sequía y la desertificación;
- b) Alentar a los pequeños agricultores y los pastores a que pasen gradualmente de la producción de productos de poco valor a otros de valor elevado, incluidos los productos orgánicos, teniendo en cuenta la especialización, los mercados favorables, las condiciones de desarrollo de la infraestructura y la mejora del acceso a la gestión financiera y del riesgo;
- c) Promover el empoderamiento de las mujeres rurales como agentes fundamentales para mejorar el desarrollo agrícola y rural, y la seguridad alimentaria y nutricional, y asegurar que tengan igual acceso a los recursos productivos, la tierra, la financiación, la tecnología, la capacitación y los mercados.

73. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

- a) Proporcionar más apoyo financiero y técnico para el desarrollo del sector agrícola de los países en desarrollo sin litoral a fin de posibilitar que cumplan los compromisos asumidos de lograr la seguridad alimentaria mundial y el desarrollo agrícola sostenible, y asegurar la transferencia de la tecnología y los conocimientos técnicos apropiados, en condiciones convenidas;
- b) Prestar apoyo a programas para aumentar la productividad agrícola y mejorar el acceso a los mercados de los productos agrícolas de países en desarrollo sin litoral;
- c) Eliminar los subsidios de cualquier tipo que afecten a la producción y la exportación de productos agrícolas de países en desarrollo sin litoral;
- d) Prestar apoyo a la labor de los países en desarrollo sin litoral para establecer redes de seguridad y acceso a la financiación agrícola, los seguros y otros instrumentos de mitigación de riesgos, o reforzar los existentes.

Desarrollo del sector privado

74. El sector privado, incluidas las empresas grandes, medianas y pequeñas, y las microempresas, así como las personas, contribuye al crecimiento económico y a la reducción de la pobreza desarrollando la capacidad productiva, creando empleos decentes y promoviendo la innovación, la diversificación económica y la competencia, lo cual, a su vez, genera eficiencia y mayor productividad, ingresos en divisas y rentas. En los países en desarrollo sin litoral, las entidades del sector

privado participan activamente en iniciativas relacionadas con el tránsito y la facilitación del comercio, actuando como comerciantes, transitarios, aseguradores y transportistas, y constituyen una fuente de ingresos tributarios y de inversiones nacionales, así como asociados en las inversiones extranjeras directas. El sector privado financia iniciativas de investigación y desarrollo, impulsa y apoya la innovación, promueve la adopción de nuevas tecnologías y puede contribuir a la transformación estructural. Las alianzas público-privadas desempeñan una función importante en el desarrollo de la infraestructura.

75. Las empresas pequeñas y medianas representan una proporción importante del sector privado en los países en desarrollo sin litoral y son las impulsoras de la economía de esos países; no obstante, las empresas pequeñas y medianas son débiles, ya que carecen de suficientes recursos financieros, tienen un acceso limitado a la tecnología, escasa competencia técnica y de gestión a nivel interno, y un acceso limitado a la infraestructura de producción, los servicios públicos y los mercados. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral están elaborando políticas y marcos regulatorios que faciliten la participación del sector privado en todos los niveles.

76. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

a) Asignar prioridad al desarrollo del sector privado, en particular a las empresas pequeñas y medianas, que son importantes para la creación de empleo, el desarrollo del sector productivo, el empoderamiento económico, incluido el de las mujeres, y la reducción de la pobreza;

b) Elaborar una política industrial para apoyar el fortalecimiento del sector privado, en particular la mejora del acceso a los recursos financieros, el desarrollo de una capacidad humana apropiada y la promoción de las inversiones en infraestructura económica de apoyo;

c) Fortalecer, según corresponda, una política eficaz de la competencia que respalde la actividad empresarial y siga consolidando un marco legal y regulatorio favorable, y crear condiciones macroeconómicas y sistemas que faciliten el desarrollo del sector privado;

d) Asegurar la participación institucionalizada del sector privado en el diálogo sobre políticas, promover las alianzas público-privadas y asegurar el acceso de las empresas pequeñas y medianas a la financiación y los servicios financieros conexos;

e) Aprovechar las competencias, los conocimientos y los recursos de las comunidades en la diáspora para desarrollar el sector privado.

77. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

a) Fortalecer el apoyo al desarrollo del sector privado y reforzar su capacidad para fomentar el desarrollo sostenible y aliviar la pobreza;

b) Prestar más apoyo financiero y técnico para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a eliminar los obstáculos al desarrollo del sector privado y aumentar la capacidad de las empresas pequeñas y medianas;

c) Prestar apoyo a las empresas privadas, tanto pequeñas como grandes, para que cumplan normas estrictas de gobernanza empresarial y sostenibilidad;

d) Proporcionar apoyo técnico y financiero a los países en desarrollo sin litoral para que pongan en marcha proyectos que entrañen alianzas público-privadas.

Desarrollo del sector de los servicios, incluido el turismo

78. El sector de los servicios tiene un gran potencial en cuanto a la diversificación económica de los países en desarrollo sin litoral, ya que se ve menos afectado por la distancia geográfica y puede contribuir a la promoción del comercio y el desarrollo. Las políticas encaminadas a diversificar las exportaciones y la economía de los países en desarrollo sin litoral en favor de productos de pequeño volumen y gran valor añadido y servicios como el turismo, la tecnología de la información y las comunicaciones, las finanzas y la banca, son cruciales para reducir los costos del comercio y la vulnerabilidad a las perturbaciones, incluidas las fluctuaciones del precio de los productos básicos. Aunque el sector de los servicios es clave para el desarrollo económico de los países en desarrollo sin litoral, las barreras para el comercio y las restricciones a las inversiones en el sector de los servicios siguen siendo grandes. Para muchos países en desarrollo sin litoral, el sector de los servicios puede crear empleos bien remunerados y diversificación económica y de las exportaciones, así como favorecer la conservación del medio ambiente. Además, todo sector de los servicios productivo tiene un efecto indirecto en otros sectores de la economía, lo cual permite a los países saltarse varias etapas del proceso de industrialización.

79. El turismo desempeña una función que ya es importante, y puede serlo más, en la construcción del sector económico, al ofrecer empleo y generar ingresos en divisas. Muchos países en desarrollo sin litoral han asignado prioridad a potenciar el sector turístico con miras a promover el desarrollo rápido y sostenible de los países. Una sólida concatenación progresiva y regresiva y la promoción de prácticas sostenibles en el turismo pueden asegurar oportunidades de desarrollo para todos.

80. Metas propuestas:

a) Promover el crecimiento basado en el turismo y otros ámbitos del sector de los servicios duplicando el número de vuelos, ciudades de origen y pasajeros para 2024;

b) Alentar la entrada de inversión extranjera directa y de empresas multinacionales en los países en desarrollo sin litoral, especialmente en el subsector de la hostelería;

c) Aumentar en el 30% la presencia en los países en desarrollo sin litoral de franquicias creadas en países desarrollados.

81. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

a) Asignar prioridad a la promoción del sector de los servicios, incluido el turismo, la tecnología de la información y las comunicaciones y los servicios empresariales y financieros, elaborando una estrategia a largo plazo y planes de acción;

b) Realizar reformas de la reglamentación y las instituciones y emprender las medidas conexas para mejorar la ejecución y la competitividad del sector y promover la seguridad del turismo;

c) Transformar el sector informal tradicional de los servicios en otro más formal y moderno, que tenga vínculos sólidos con los intermediarios financieros, las industrias y empresas creativas y los servicios jurídicos y técnicos, para generar efectos combinados positivos en la economía en su conjunto;

d) Aumentar la inversión en el turismo sostenible, incluido el ecoturismo, el turismo de montaña y otras formas de turismo de naturaleza, así como en el turismo comunitario con el fin de ejercer un efecto positivo en los medios de vida de los habitantes de la zona.

82. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

a) Apoyar la promoción de la industria de los servicios en los países en desarrollo sin litoral abriendo sus mercados y fortaleciendo el sector de los servicios para lograr un desarrollo equilibrado del comercio de servicios;

b) Apoyar particularmente a los países en desarrollo sin litoral en la labor destinada a favorecer las asociaciones para ampliar su capacidad y la transferencia de conocimientos prácticos de gestión;

c) Alentar a que sus propias empresas potencien la colaboración con los países en desarrollo sin litoral para promover y reforzar el desarrollo de su sector de los servicios;

d) Promover la colaboración con la industria del turismo de los países en desarrollo sin litoral para mejorar el alcance, la calidad y la sostenibilidad del mercado, junto con el apoyo a la creación de capacidad y la asistencia técnica para promover ese sector.

Ciencia, tecnología e innovación

83. La ciencia, la tecnología y la innovación desempeñan una función crucial en la erradicación de la pobreza, así como en el desarrollo rápido de los países en desarrollo sin litoral, en particular para lograr la transformación estructural, mejorar la productividad agrícola, promover el acceso a la energía y desarrollar los sectores de la información y las comunicaciones. Es importante que los países en desarrollo sin litoral tengan acceso a la tecnología nueva y los conocimientos teóricos, prácticos y especializados nuevos. Y es importante facilitar el acceso a la tecnología relacionada con los sistemas de transporte de tránsito, incluida la tecnología de la información y las comunicaciones, y alentar su transferencia, especialmente mediante un marco que lo propicie a nivel nacional. La inversión extranjera directa y la cooperación internacional desempeñan una función importante en la transferencia de esas tecnologías. Los países en desarrollo sin litoral deben promover la inversión en ciencia, innovación y tecnología para el desarrollo sostenible.

84. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

a) Asignar la debida prioridad a la elaboración de una política nacional que promueva la ciencia, la tecnología y la innovación, al tiempo que crean asociaciones estratégicas, y amplían las existentes, con una gama amplia de agentes, que incluyan el sector privado, las universidades y otras instituciones de investigación y las fundaciones.

b) Promover las inversiones y la participación en soluciones innovadoras para desarrollar tecnologías modernas y eficaces en función del costo que puedan ser adaptadas localmente, en particular en los ámbitos de la agricultura, el transporte, la información y las comunicaciones, las finanzas, la energía, la salud, el agua y el saneamiento, y la educación;

c) Establecer centros tecnológicos de alto nivel.

85. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

a) Proporcionar más apoyo financiero y técnico a los países en desarrollo sin litoral para desarrollar la ciencia y la tecnología, incluido el fortalecimiento de las instituciones nacionales y regionales;

b) Promover el intercambio de mejores prácticas y tecnología innovadora y la transferencia de tecnología y conocimientos prácticos a los países en desarrollo sin litoral;

c) Apoyar el establecimiento de centros tecnológicos de alto nivel en los países en desarrollo sin litoral, incluido un centro de estudio y el establecimiento de contactos entre las instituciones de investigación.

Quinta prioridad: Integración y cooperación regionales

86. Para que mejore la conectividad en el transporte, la energía y la tecnología de la información y las comunicaciones es esencial que exista una cooperación estrecha con los países de tránsito. Las políticas sobre infraestructura y comercio y normativas, así como la estabilidad política de los países vecinos, tienen grandes repercusiones en el comercio exterior de los países en desarrollo sin litoral. Los costos que entraña para esos países llegar a los mercados internacionales no solo dependen de su propia geografía, políticas, infraestructura y procedimientos administrativos sino también de los de los países vecinos. Por lo tanto, la integración regional y las políticas regionales coherentes y armonizadas ofrecen una oportunidad de mejorar la conectividad del transporte de tránsito y asegurar un aumento del comercio intrarregional, políticas normativas comunes, la cooperación de los organismos de fronteras y unos procedimientos aduaneros armonizados para profundizar la penetración en los mercados regionales.

87. Es importante promover el concepto de “regionalismo del desarrollo”, que abarca la cooperación entre países en una gama amplia de ámbitos, que incluye el comercio y la facilitación del comercio, las inversiones, la investigación y el desarrollo, así como políticas encaminadas a acelerar el desarrollo industrial y la conectividad regionales. Este enfoque tiene por objeto fomentar el cambio estructural y el crecimiento económico en los países en desarrollo sin litoral, y también constituye un medio de vincular colectivamente a las regiones con los mercados mundiales para aumentar la competitividad y contribuir a maximizar los beneficios de la globalización. Para que los asociados que cooperan se beneficien de las experiencias de los demás es importante documentar, compartir y difundir las mejores prácticas.

88. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

a) Promover la integración regional fortaleciendo el comercio, el transporte, las comunicaciones y las redes energéticas regionales;

b) Promover la armonización de las políticas regionales para fortalecer la sinergia, la competitividad y las cadenas de valor regionales.

89. Medidas que adoptarán los países en desarrollo de tránsito:

Contribuir a profundizar la integración regional mediante un desarrollo coherente de la infraestructura regional, medidas de facilitación del comercio y acuerdos de comercio regionales, incluido el establecimiento de sistemas de garantía aduanera eficaces y eficientes, con miras a otorgar preferencias especiales para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a vencer las restricciones geográficas.

90. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

a) Prestar apoyo financiero y técnico a la labor que llevan a cabo los países en desarrollo sin litoral y sus asociados de tránsito para profundizar la integración regional mediante la elaboración y ejecución de proyectos regionales de transporte clave y acuerdos de transporte regionales para facilitar la circulación transfronteriza de bienes y pasajeros;

b) Reforzar el apoyo a los procesos de integración regional en marcha en regiones donde hay países en desarrollo sin litoral;

c) Compartir las mejores prácticas en la promoción de la integración regional;

d) Ejecutar programas regionales de ayuda para el comercio con miras a apoyar la integración y cooperación regionales;

e) Apoyar las soluciones regionales para facilitar y reforzar la integración regional.

Sexta prioridad: Cuestiones nuevas e incipientes

91. Los efectos combinados de las múltiples crisis financieras y económicas y el aumento de los precios de los alimentos y el combustible, acompañados del cambio climático, la desertificación, la degradación de la tierra, la sequía y los desastres naturales, constituyen graves amenazas para el desarrollo económico y social de los países en desarrollo sin litoral. Esas crisis y retos han exacerbado la vulnerabilidad de esos países y han socavado los avances que habían realizado a lo largo de los años en materia de desarrollo. Por lo tanto, es necesario prestar un apoyo internacional apropiado, que se proporcione de manera oportuna y específica, a fin de complementar los esfuerzos realizados por los países en desarrollo sin litoral para aumentar su resiliencia frente a esas perturbaciones.

Cambio climático, desertificación, degradación de la tierra, sequía y desastres

92. Los países en desarrollo sin litoral presentan varios aspectos vulnerables especiales a los efectos del cambio climático, la desertificación, la degradación de la tierra y la sequía, así como las inundaciones, incluidos los desbordamientos repentinos de lagos glaciares. El cambio climático ha contribuido a reducir la producción agrícola. Habida cuenta de sus deficiencias estructurales y múltiples aspectos vulnerables, los peligros climáticos suelen representar una carga

desproporcionadamente pesada para los países en desarrollo sin litoral, que se enfrentan a enormes retos de reconstrucción.

93. El cambio climático ha exacerbado todavía más la degradación de la tierra, la desertificación y la deforestación en los países en desarrollo sin litoral. De los 29 países del mundo en que el 20% o más de su población vive en tierras degradadas, 13 son países en desarrollo sin litoral. Esos serios efectos amenazan la capacidad de tales países para cumplir los objetivos de desarrollo convenidos internacionalmente y lograr el desarrollo sostenible general, ya que tienen una capacidad mínima para adaptarse a ellos y mitigarlos. Los países en desarrollo sin litoral piden que se realice un esfuerzo mundial concertado para asegurar que el proceso relativo a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático que se desarrollará en 2015 dé un resultado trascendental en lo referente a adaptación, financiación, y pérdidas y daños, entre otras cosas, y para limitar el aumento de la temperatura a menos de 1,5 °C. Es preciso que aumenten los esfuerzos para reducir las pérdidas ocasionadas por los desastres y aplicar el Marco de Acción de Hyogo y el marco sucesor de este.

94. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

a) Elaborar estrategias y planes de acción nacionales para ocuparse del cambio climático y de la desertificación, la degradación de la tierra, la sequía y la reducción del riesgo de desastres de manera holística, con miras a integrarlos en los planes nacionales de desarrollo;

b) Fortalecer la gestión sostenible de la tierra y los recursos, por medios que incluyen la rehabilitación, las mejores prácticas, la concienciación pública y la aplicación efectiva de la legislación y la reglamentación pertinentes;

c) Construir infraestructura resistente al cambio climático;

d) Fortalecer los sistemas de alerta temprana, reunión de datos y desarrollo de la capacidad institucional y utilizar un enfoque basado en la participación de múltiples interesados para comprender mejor los riesgos y desarrollar la resiliencia en todos los niveles;

e) Intensificar la cooperación regional para hacer frente a las repercusiones transfronterizas de los desastres y contribuir a mitigar sus efectos;

f) Alentar la descentralización de las responsabilidades y los recursos para la reducción del riesgo de desastres, cuando corresponda, alentar la participación de las comunidades, las actividades voluntarias, la concienciación y la preparación para los desastres, y atender las necesidades locales de reducción del riesgo de desastres;

g) Crear resiliencia en las personas y reforzar su preparación para los riesgos de desastres naturales;

h) Utilizar plenamente la oportunidad que ofrece el proceso de los planes nacionales de adaptación y acceder a recursos como el Fondo para el Medio Ambiente Mundial, el Fondo Verde para el Clima, el Fondo de Adaptación y el Fondo Especial para el Cambio Climático.

95. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

a) Fortalecer el apoyo que prestan a los países en desarrollo sin litoral para crear resiliencia y asegurar un acceso amplio a los servicios financieros a efectos de

adaptación, mitigación, rehabilitación de la tierra y reducción del riesgo de desastres;

b) Estudiar la posibilidad de establecer un acceso especial para los países en desarrollo sin litoral con el fin de tener en cuenta sus retos y deficiencias en materia de capacidad, que tienen múltiples facetas;

c) Prestar apoyo científico y tecnológico y asistencia para la creación de capacidad a los países en desarrollo sin litoral con el fin de crear resiliencia.

Crear resiliencia ante las perturbaciones externas

96. Los países en desarrollo sin litoral son sumamente vulnerables a perturbaciones externas como las crisis financieras y económicas mundiales y la inestabilidad de los precios de los productos básicos. La crisis económica mundial, especialmente el hundimiento de la demanda agregada procedente de los países desarrollados por los cauces comerciales, generó pérdidas de empleo e ingresos, en particular en industrias de exportación clave de los países en desarrollo sin litoral. La tasa de desempleo aumentó drásticamente en muchos de esos países, lo cual tuvo graves repercusiones sociopolíticas. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral carecen de capacidad interna para absorber las perturbaciones externas o hacer frente a sus efectos. La mayor parte de los países en desarrollo sin litoral tienen poca capacidad de gasto público en medidas de protección social, lo cual crea una situación crítica para millares de personas, que vuelven a caer en la pobreza.

97. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

a) Diversificar tanto los mercados como los productos y aumentar la productividad para crear una salvaguardia frente a la vulnerabilidad extrema a las fluctuaciones de los precios mundiales de los productos básicos;

b) Compartir y promover las mejores prácticas.

98. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

a) Proporcionar apoyo financiero y técnico para las estrategias nacionales de mitigación de riesgos de los países en desarrollo sin litoral a fin de reforzar su capacidad para responder a los efectos de las perturbaciones económicas;

b) Asegurar que el régimen mundial de comercio establezca las medidas necesarias para evitar que se socave el potencial de exportación de los países en desarrollo sin litoral en tiempos de crisis económica y financiera;

c) Asegurar que la asistencia oficial dirigida a esos países no se vea adversamente afectada en tiempos de crisis de esa índole;

d) Prestar apoyo financiero y técnico para posibilitar que los gobiernos promuevan medidas apropiadas de protección social de la población vulnerable;

e) Establecer un fondo especial de diversificación económica para mitigar los efectos devastadores recurrentes de las crisis económicas y financieras.

Séptima prioridad: Medios de ejecución

99. Entre las mayores restricciones a que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral en su esfuerzo por lograr un crecimiento sostenido y el desarrollo sostenible cabe citar la insuficiencia de recursos financieros y las limitaciones de capacidad.

Los asociados para el desarrollo, las Naciones Unidas y demás organizaciones internacionales y regionales, así como los países emergentes y las entidades privadas, deben reforzar el apoyo a los países en desarrollo sin litoral en la labor encaminada a establecer y mantener sistemas de transporte de tránsito efectivos, integrarse en la economía mundial, transformar la estructura de sus economías, reforzar su capacidad comercial y productiva y construir infraestructura económica y social prestando asistencia financiera y técnica con objetivos bien definidos. Los esfuerzos nacionales de los países en desarrollo sin litoral podrían complementarse con recursos financieros externos y desempeñar una función clave en el apoyo de su avance económico y su progreso social. Hace falta reforzar sustancialmente la movilización de financiación procedente de todas las fuentes disponibles, públicas y privadas, nacionales e internacionales, incluida la asistencia oficial para el desarrollo. Deben promoverse los planes regionales de garantías aduaneras, que eliminarían los costos administrativos y financieros evitables asociados a las garantías aduaneras nacionales para la circulación de tránsito.

100. Habrá un fondo independiente para los países en desarrollo sin litoral, destinado a apoyar sus esfuerzos.

Movilización de recursos internos

101. El desarrollo y el progreso de cualquier país son la responsabilidad primordial de los propios países. Los países en desarrollo sin litoral vienen movilizando sus recursos internos para desarrollar la infraestructura y las instalaciones de tránsito, así como para el crecimiento económico general y el desarrollo humano y social. Dado el bajo nivel de desarrollo económico, el elevadísimo costo que entraña construir infraestructura económica, el gran costo del comercio y las actividades económicas y el alto nivel de pobreza y privación existentes en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral, estos se enfrentan a una importante deficiencia de recursos financieros, capacidad técnica y creación de capacidad. La insuficiencia de inversiones en los sectores productivos, así como en desarrollo social e infraestructura, hace que se encuentren atrapados en un círculo vicioso de subinversión, baja productividad y desarrollo escaso.

102. Meta propuesta:

Aumentar en el 50% a lo largo de los próximos diez años la movilización de recursos internos para apoyar los presupuestos nacionales, especialmente para desarrollo y mantenimiento de infraestructura.

103. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

Seguir tratando de reforzar la movilización de recursos internos creando bases económicas, reformando y consolidando la administración tributaria y promoviendo la transparencia, la buena gobernanza y el desarrollo institucional.

104. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

a) Prestar apoyo a los países en desarrollo sin litoral en su labor de desarrollo institucional, consolidación de las reformas tributarias, la administración y las medidas regulatorias para reforzar las bases de recursos internos.

b) Proporcionar más recursos y un apoyo amplio para asegurar que se refuerce su capacidad productiva y comercial, se aprovechen plenamente las

oportunidades de comercio a nivel mundial y se establezcan instalaciones que propicien un tránsito fluido y eficiente para crear un ciclo virtuoso de mayores niveles de comercio, diversificación de productos y transformación estructural general de las economías de los países en desarrollo sin litoral.

Asistencia oficial para el desarrollo

105. La insuficiencia de recursos financieros, las restricciones en materia de capacidad y conocimientos técnicos prácticos constituyen obstáculos importantes para el desarrollo y el progreso de los países en desarrollo sin litoral. Las escasas bases de recursos internos, los elevados niveles de pobreza, los grandes déficits de infraestructura y los bajos niveles de desarrollo económico exigen un apoyo mundial amplio y sostenido. Las corrientes de asistencia oficial para el desarrollo siguen siendo una fuente importante de financiación externa para muchos países en desarrollo sin litoral. La asistencia de los asociados para el desarrollo y las organizaciones multilaterales tiene una función crucial que desempeñar para apoyar su labor en favor del desarrollo sostenible y la reducción de la pobreza.

106. Metas propuestas:

- a) Mantener el impulso de la asistencia oficial para el desarrollo y duplicar los desembolsos en el próximo decenio;
- b) Tratar de corregir los desequilibrios en la asistencia oficial para el desarrollo aumentando el apoyo a los países que tienen mayor necesidad para 2024;
- c) Lograr que el 30% de la asistencia oficial para el desarrollo se destine a desarrollo de la capacidad y la productividad y a ámbitos relacionados con el comercio para 2024.

107. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

- a) Asegurar que se asignen unos recursos y una ayuda suficientes para que un porcentaje mayor de la asistencia oficial para el desarrollo se destine a los países en desarrollo sin litoral con el fin de contribuir a aliviar sus complejas dificultades;
- b) Asegurar el cumplimiento efectivo de los compromisos asumidos en el Consenso de Monterrey, en particular en los párrafos 41 a 43 (véase A/CONF.198/11), con el fin de proporcionar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito una asistencia financiera y técnica apropiada consistente en subsidios y préstamos en las condiciones más favorables posibles, a fin de atender las necesidades señaladas en el presente programa de acción;
- c) Asegurar que la asistencia oficial para el desarrollo se ajuste a las prioridades nacionales de los países en desarrollo sin litoral, sea previsible y coherente con otras políticas de apoyo y dé resultados orientados al desarrollo;
- d) Procurar asegurar una distribución más equitativa de la asistencia oficial para el desarrollo sobre la base de las prioridades particulares de cada país y las necesidades de los países receptores;
- e) Estudiar la posibilidad de establecer un fondo dedicado exclusivamente a los países en desarrollo sin litoral para contribuir a construir una infraestructura mejor, reforzar la capacidad productiva y aumentar el potencial de exportación.

Ayuda para el comercio

108. La ayuda para el comercio desempeña una función clave en la labor destinada a contribuir a la creación de capacidad en los países en desarrollo sin litoral en materia de formulación de políticas comerciales, aplicación de medidas de facilitación del comercio y desarrollo de la infraestructura relacionada con el comercio, con miras a aumentar la competitividad de sus productos en los mercados de exportación. La ayuda para el comercio, en combinación con políticas complementarias, ha contribuido a reducir los costos del comercio al aumentar la infraestructura, mejorar las instituciones de fronteras y los procedimientos regulatorios y reforzar la capacidad. La ayuda para el comercio también puede aliviar las atenuantes restricciones que impiden que los países en desarrollo sin litoral se integren en las cadenas de valor o asciendan en ellas.

109. Meta propuesta:

Un aumento anual del 5% a lo largo del próximo decenio, reorientando las corrientes hacia los países que tienen mayores impedimentos al comercio y una insuficiente inversión extranjera directa y son pobres en recursos.

110. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

a) Asegurar que una proporción mayor de la ayuda para el comercio se destine a países en desarrollo sin litoral, dadas sus particulares necesidades relacionadas con la infraestructura y el comercio;

b) Apoyar un programa regional de ayuda para el comercio para promover la integración del comercio entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito;

c) Prestar asistencia financiera para infraestructura relacionada con el comercio como parte fundamental de la facilitación del comercio.

Cooperación Sur-Sur y cooperación triangular

111. La cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular tienen una gran función que desempeñar en el aumento del crecimiento y el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito mediante su contribución a la creación de capacidad humana y productiva, la asistencia financiera y técnica, la diversificación del acceso al mercado y las oportunidades de comercio, la transferencia de tecnología, las innovaciones y el intercambio de mejores prácticas. La comunidad internacional apoyará la cooperación Sur-Sur como complemento de la cooperación Norte-Sur, no como sustituto de esta. Se seguirá reforzando la cooperación Sur-Sur para apoyar las prioridades nacionales de los países en desarrollo sin litoral. En particular, se fortalecerá la cooperación Sur-Sur y triangular en el ámbito del transporte de tránsito y el desarrollo de la capacidad productiva, así como el acceso preferencial de los productos de los países en desarrollo sin litoral a los mercados. La cooperación también conducirá a reforzar la afiliación de los países en desarrollo sin litoral a los marcos bilaterales y regionales de integración.

112. Meta propuesta:

Duplicar las corrientes Sur-Sur en los ámbitos del comercio, la ayuda y el apoyo técnico en los próximos 10 años.

113. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

Fortalecer la afiliación de países en desarrollo sin litoral a marcos bilaterales y regionales de integración mediante la cooperación Sur-Sur y triangular.

114. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo, incluidos los posibles asociados:

Reforzar la cooperación Sur-Sur y triangular en los ámbitos del transporte de tránsito y el desarrollo de la capacidad productiva, así como el acceso preferencial de los productos de países en desarrollo sin litoral al mercado.

Sistema de las Naciones Unidas, instituciones financieras internacionales y bancos de desarrollo multilaterales y regionales

115. Las Naciones Unidas, las instituciones financieras internacionales y los bancos de desarrollo multilaterales y regionales otorgarán la debida prioridad a los países en desarrollo sin litoral en el suministro de recursos financieros, asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad. Habida cuenta de los múltiples y complejos retos a que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral, incluido el elevado costo del comercio y el desarrollo y el alto nivel de pobreza, existe una necesidad urgente de apoyo amplio y sostenido en todos los ámbitos de las prioridades nacionales de esos países. Esas entidades también promoverán políticas encaminadas a acelerar la cooperación económica regional y construir infraestructura regional con el fin de ayudar a los países a superar sus dañinas restricciones, y estrecharán la coordinación entre ellos en la labor encaminada a apoyar a los países en desarrollo sin litoral.

Inversión extranjera directa

116. Las corrientes de capital internacional privado, en particular la inversión extranjera directa, tienen un papel catalizador que desempeñar para avivar el crecimiento económico y la reducción de la pobreza en los países en desarrollo sin litoral creando capacidad productiva, crecimiento de las exportaciones, transferencia de tecnología, competencias de gestión y generación de empleo, y reforzando los existentes. La inversión extranjera directa también puede desempeñar una función clave en la construcción de la infraestructura que sustenta las actividades económicas, liberando parte de los escasos recursos estatales para destinarlos a educación, salud y otros servicios sociales básicos.

117. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

a) Elaborar una política nacional para atraer una inversión extranjera directa más diversificada, especialmente con el objetivo de reforzar la capacidad productiva y la infraestructura del transporte de tránsito, al tiempo que se asegura un entorno regulatorio nacional estable y conducente a atraer corrientes de inversión extranjera directa;

b) Determinar ámbitos prioritarios para las inversiones y evaluar la capacidad nacional, los recursos y la envergadura de las inversiones internacionales necesarios para alentar las alianzas público-privadas, en particular para las inversiones en infraestructura;

c) Alentar, según corresponda, la inversión extranjera directa destinada al desarrollo de las redes regionales de infraestructura de transporte de tránsito y a

completar los tramos que faltan para conectar a los países en desarrollo sin litoral a las redes regionales, así como instalaciones comunes de cruce de fronteras.

118. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

a) Alentar y facilitar el aumento de la inversión extranjera directa en los países en desarrollo sin litoral en los ámbitos de sus prioridades nacionales, en particular el desarrollo de la infraestructura de transporte, la facilitación del comercio, la transferencia de tecnología, el desarrollo del sector productivo y la agregación de valor;

b) Prestar cooperación técnica y apoyo a la creación de capacidad de los países en desarrollo sin litoral con el fin de reforzar su competencia en materia de negociación y atraer inversiones responsables e inversiones de impacto;

c) Proporcionar incentivos concretos para alentar a las empresas a invertir en países en desarrollo sin litoral mediante créditos para la exportación, garantías de protección contra el riesgo de las inversiones, préstamos en condiciones concesionarias y programas de financiación preferencial, fondos de empresas privadas para la inversión, capital riesgo y otros instrumentos, iniciativas y servicios de préstamo, especialmente para proyectos de infraestructura;

d) Esforzarse por promover las sinergias con los asociados regionales a fin de realizar proyectos de inversión demasiado complejos y caros para un solo país;

e) Prestar asistencia técnica para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a crear capacidad institucional y humana encaminada a mejorar su habilidad para atraer inversión extranjera directa.

Creación de capacidad

119. Los países en desarrollo sin litoral tienen necesidades de creación de capacidad en varios ámbitos, que incluyen, aunque no exclusivamente, la gestión de aduanas y fronteras, la mejora de la facilitación del comercio, la aplicación de los acuerdos bilaterales, subregionales, regionales e internacionales de tránsito y de facilitación del comercio concertados, incluido el Acuerdo de la OMC sobre Facilitación del Comercio, los arreglos de transporte de tránsito, la solución de las restricciones del lado de la oferta y la transformación estructural, y la creación de resiliencia.

120. Medidas que adoptarán los países en desarrollo sin litoral:

a) Reforzar el nivel de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad en materia de educación y desarrollo de competencias, desarrollo institucional, iniciativa empresarial y refuerzo de la capacidad de los organismos públicos y de las empresas pequeñas y medianas, incluida la capacitación, el intercambio de experiencias y conocimientos especializados y la transferencia de conocimientos;

b) Los países en desarrollo sin litoral que todavía no lo hayan hecho deben ratificar el acuerdo multilateral sobre la creación del grupo internacional de estudios para los países en desarrollo sin litoral;

c) Utilizar el grupo internacional de estudios para los países en desarrollo sin litoral con el fin de intercambiar experiencias, conocimientos prácticos, investigaciones y otros recursos sobre cuestiones relacionadas con el comercio, el

tránsito, el transporte y la creación de capacidad entre los países en desarrollo sin litoral.

121. Medidas que adoptarán los asociados para el desarrollo:

a) Asignar prioridad a la prestación de asistencia técnica y apoyo financiero para la creación de capacidad en los países en desarrollo sin litoral sobre la base de sus prioridades nacionales;

b) Fortalecer la cooperación Sur-Sur y triangular para la creación de capacidad en los países en desarrollo sin litoral y reforzar el nivel de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad en educación y desarrollo de competencias, desarrollo institucional, iniciativa empresarial y refuerzo de la capacidad de los organismos públicos y de las empresas pequeñas y medianas, incluida la capacitación, el intercambio de experiencias y conocimientos especializados y la transferencia de conocimientos;

c) El sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales, regionales y demás organizaciones competentes asignarán la debida prioridad a los países en desarrollo sin litoral al prestar apoyo para la creación de capacidad en todos los ámbitos pertinentes de su competencia;

d) Empezar proyectos de facilitación del comercio encaminados a simplificar, estandarizar y armonizar los procedimientos de importación, exportación y aduanas y la creación de capacidad conexas de los recursos humanos pertinentes;

e) Empezar proyectos de facilitación del comercio encaminados a integrar sistemas de gestión basados en el riesgo y otros enfoques de gestión de las fronteras en las inspecciones y procesos de autorización de paso;

f) Empezar proyectos de facilitación del comercio encaminados a respaldar la concepción e implantación de sistemas automatizados y tecnología para facilitar el comercio, que incluyan sistemas de pago electrónico, portales nacionales de comercio, sistemas de ventanilla única y comités nacionales de facilitación del comercio;

g) Asistir a los gobiernos para que se adhieran a las convenciones y acuerdos internacionales pertinentes.

Octava prioridad: Ejecución, seguimiento y examen

122. El seguimiento de la ejecución, la vigilancia y el examen se llevarán a cabo a nivel nacional, subregional, regional y mundial por medio de mecanismos eficientes. El mecanismo de vigilancia y examen será un proceso continuo encaminado a reforzar las alianzas y la rendición de cuentas mutua a todos los niveles. Los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito han de rendirse cuentas mutuamente de las medidas adoptadas para mejorar los procesos de tránsito, así como desarrollar la infraestructura y la colaboración necesarias a fin de crear una situación ventajosa para todos. De modo similar, los asociados para el desarrollo también deberán rendir cuentas respecto del cumplimiento de los compromisos contraídos con los países en desarrollo sin litoral.

123. Medidas en el plano nacional:

- a) Los gobiernos incorporarán el nuevo programa de acción en sus estrategias nacionales y sectoriales de desarrollo para ejecutarlo efectivamente;
- b) Los gobiernos establecerán comités nacionales de coordinación para la ejecución efectiva a nivel nacional;
- c) La vigilancia y el examen se llevarán a cabo mediante alianzas con todos los interesados, incluido el sector privado, las entidades académicas, las instituciones científicas, los centros de estudios, la sociedad civil y los medios de información, según corresponda;
- d) Las Naciones Unidas a nivel de los países prestará apoyo a la ejecución, el seguimiento y la vigilancia del programa de acción en el plano nacional.

124. Medidas en los planos subregional y regional:

- a) Las organizaciones regionales y subregionales, en colaboración con las entidades regionales de las Naciones Unidas, incorporarán la ejecución del programa de acción en sus programas pertinentes y concebirán y ejecutarán proyectos prioritarios de desarrollo de la infraestructura para mejorar la conectividad y las iniciativas de facilitación del comercio;
- b) Las organizaciones regionales y subregionales constituirán un foro de coordinación a nivel regional para realizar exámenes periódicos en que participen las organizaciones regionales, los bancos de desarrollo y las organizaciones regionales de las Naciones Unidas;
- c) Las comisiones regionales de las Naciones Unidas realizarán exámenes bienales de la ejecución del programa de acción en el marco de sus períodos de sesiones anuales. Se les solicita que presenten informes analíticos y descriptivos del progreso y la ejecución del programa de acción. Las organizaciones regionales y subregionales competentes y el sector privado participarán activamente en los períodos de sesiones de las comisiones regionales a ese respecto.

125. Medidas en el plano mundial:

- a) La Asamblea General realizará un examen anual de la ejecución del nuevo programa de acción mediante informes anuales del Secretario General y diálogos temáticos interactivos plenarios bianuales;
- b) El Consejo Económico y Social realizará un examen temático bienal sobre cuestiones temáticas clave para asegurar el seguimiento coordinado de la ejecución del Programa de Acción de Viena. El foro político de alto nivel del Consejo dedicará suficiente tiempo a debatir los retos relacionados con el desarrollo sostenible a que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral con el fin de reforzar la participación y el cumplimiento de los compromisos relativos a la ejecución, en particular los acordados en el presente programa de acción;
- c) Los órganos rectores de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas incorporarán la ejecución del programa de acción en su programa de trabajo y se realizarán exámenes sectoriales y temáticos del programa de acción según corresponda. En los exámenes de nivel mundial participará el sector privado;

d) De conformidad con el mandato encomendado por la Asamblea General en su resolución 56/227, relativa a la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo asegurará el seguimiento coordinado, la vigilancia efectiva y la presentación de informes relativos a la ejecución del programa de acción e intensificará su labor de promoción para concienciar a nivel internacional, movilizar recursos y desarrollar la cooperación y la coordinación con las organizaciones de dentro del sistema de las Naciones Unidas y de fuera de él con el fin de asegurar la ejecución oportuna y efectiva del programa de acción a nivel nacional, regional y mundial. Se fortalecerá más la función y capacidad de la Oficina en cuanto principal organismo encargado de asegurar la ejecución coordinada del programa de acción y actuar como defensor autorizado de los países en desarrollo sin litoral;

e) La Oficina, en colaboración con la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas, el equipo del índice de desarrollo humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el Banco Mundial, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, la UNCTAD y las comisiones regionales, trabajará a fin de elaborar indicadores pertinentes para medir el progreso en la ejecución del nuevo programa de acción en los países en desarrollo sin litoral, teniendo en cuenta la capacidad particular de los distintos países. Los indicadores deben ser fáciles de entender y susceptibles de medición y cumplimiento, y podrían formularse sobre la base de las mejores prácticas y las enseñanzas adquiridas;

f) El sistema de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales y regionales competentes, incluidas las comisiones regionales, la UNCTAD, el PNUD, el CCI, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la ONUDI, la Convención de las Naciones Unidas de Lucha contra la Desertificación, la OMC, el Banco Mundial, la Organización Mundial de Aduanas, la Unión Internacional de Transportes por Carretera, la Corte Penal Internacional, los bancos regionales de desarrollo, las comunidades económicas regionales y otras organizaciones regionales y subregionales prestarán el apoyo financiero y para la creación de capacidad necesarios a los países en desarrollo sin litoral de manera bien coordinada y coherente en el marco de sus mandatos respectivos.

126. Se invita a la Asamblea General a que estudie la posibilidad de realizar un examen amplio de alto nivel de mitad de período de la ejecución del presente programa de acción. También se invita a la Asamblea a que, hacia el fin del decenio, considere la posibilidad de celebrar una tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral a fin de efectuar una evaluación exhaustiva de la ejecución del presente programa de acción y decidir las medidas subsiguientes.