



Asamblea General

Distr. general
22 de octubre de 2014
Español
Original: inglés

Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral

Viena, 3 a 5 de noviembre de 2014

Informe del Comité Preparatorio Intergubernamental de la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral sobre su segundo período de sesiones

Relatora: Sra. Cecilia Piccioni (Italia)

I. Introducción

1. El Comité Preparatorio Intergubernamental de la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral celebró su segundo período de sesiones en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, los días 2 y 3 de octubre de 2014, con arreglo a la resolución 68/270 de la Asamblea General. La continuación del segundo período de sesiones tuvo lugar el 22 de octubre de 2014.

II. Organización de los trabajos

A. Apertura del período de sesiones

B. Elección de la Mesa

2. El Copresidente, Sr. Kiane Phansourivong (República Democrática Popular Lao), declaró abierto el segundo período de sesiones del Comité el 2 de octubre de 2014.

3. En su primera sesión plenaria, celebrada el 2 de octubre, se informó al Comité Preparatorio de que la Copresidenta del Comité, Sra. Signe Burgstaller (Suecia), había concluido su período de servicio en la Misión Permanente de Suecia ante las Naciones Unidas y no podía seguir desempeñando sus funciones como Copresidenta. En consecuencia, el Comité Preparatorio procedió a elegir por aclamación al Sr. Per Thöresson (Suecia) como Copresidente del Comité.



4. En la misma sesión, formularon declaraciones de apertura los Copresidentes; el Sr. Gyan Chandra Acharya, Secretario General Adjunto y Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, y Secretario General de la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral; el Sr. Yamfwa Mukanga, Ministro de Transportes, Obras, Suministro y Comunicaciones de Zambia, en su calidad de Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo Sin Litoral; y el Sr. Martin Sajdik, Representante Permanente de Austria ante las Naciones Unidas, en su calidad de representante del país anfitrión.

5. Todas las declaraciones formuladas durante el período de sesiones pueden consultarse en el sitio web de la Televisión de las Naciones Unidas (<http://webtv.un.org>).

C. Aprobación del programa y el programa de trabajo

6. En su primera sesión plenaria, celebrada el 2 de octubre, el Comité Preparatorio aprobó el programa provisional de su segundo período de sesiones (A/CONF.225/PC/6), que figura a continuación:

1. Apertura del período de sesiones.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos del segundo período de sesiones del Comité Preparatorio Intergubernamental.
3. Elección de la Mesa.
4. Preparativos para la Conferencia.
5. Aprobación del proyecto de documento final que se presentará a la Conferencia.
6. Otros asuntos.
7. Aprobación del informe del Comité Preparatorio Intergubernamental.

7. En la misma sesión, el Comité Preparatorio aprobó las siguientes propuestas formuladas por los Copresidentes a fin de que:

a) El Comité Preparatorio se reuniera en un contexto oficioso, a fin de proceder directamente con las negociaciones relativas al documento final;

b) Habida cuenta de la extensión del documento final y del estado de las negociaciones en ese momento, el Comité Preparatorio suspendiera oficialmente su labor con el fin de que los recursos asignados a la celebración de la sesión prevista para la tarde del 3 de octubre se utilizaran, en su lugar, para sufragar los gastos de una sesión plenaria que se celebraría el 22 de octubre con objeto de aprobar el informe del Comité Preparatorio y cualquier decisión de otro tipo, incluida la distribución del documento final a la Conferencia.

8. El Comité Preparatorio aprobó la propuesta de organización de los trabajos contenida en el documento A/CONF.225/PC/6, en su forma revisada oralmente, en el entendimiento de que se realizarían los ajustes necesarios.

D. Preparativos de la Conferencia

9. En su primera sesión plenaria, celebrada el 2 de octubre, se informó al Comité Preparatorio de que se había publicado una nota informativa para los participantes en la Conferencia, con la signatura A/CONF.225/INF/1, y de que estaba abierto el período de inscripción en la lista de oradores de la Conferencia.

10. En la misma sesión, se informó al Comité Preparatorio de que el programa de trabajo de la Conferencia podía consultarse en el sitio web de la propia Conferencia (www.ildc2conference.org). Además de las sesiones plenarias, la Conferencia constaría de mesas redondas interactivas de alto nivel y de un foro de alto nivel sobre el sector privado, el comercio y las inversiones, así como de una serie de actos paralelos.

11. También en esa sesión, se señaló a la atención del Comité Preparatorio una nota de la Secretaría sobre la acreditación de las entidades del sector privado y las organizaciones de la sociedad civil para la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral (A/CONF.225/PC/7 y Add.1), con la intención de que se adoptara una decisión definitiva sobre esta cuestión el 22 de octubre.

12. En la última sesión plenaria, celebrada el 22 de octubre durante la continuación del período de sesiones, el Comité Preparatorio aprobó una lista de entidades del sector privado y organizaciones de la sociedad civil, que figura en los documentos A/CONF.225/PC/7 y Add.1, que participarían en calidad de observadores en la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral.

E. Otros asuntos

13. En su segunda sesión plenaria, celebrada el 3 de octubre, el Comité Preparatorio examinó el tema 6 del programa y escuchó una declaración del representante de Azerbaiyán. Posteriormente, los representantes de Armenia y Azerbaiyán formularon declaraciones en ejercicio del derecho de respuesta.

III. Recomendaciones a la Conferencia

14. En la última sesión plenaria, celebrada el 22 de octubre, el Comité Preparatorio examinó el tema 5 del programa.

15. En la misma sesión, el Comité Preparatorio decidió que el proyecto de Programa de Acción para los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024, que figuraba en un documento oficioso, pasara a ser un anexo del informe del período de sesiones (anexo I), en el entendido de que las delegaciones seguirían reuniéndose de manera oficiosa antes de la Conferencia para llegar a un consenso sobre el texto, cuyos detalles se ultimarían durante la Conferencia propiamente dicha.

16. También en la misma sesión, el Comité Preparatorio acordó recomendar que en la sesión plenaria de apertura de la Conferencia, prevista para el 3 de noviembre, se examinaran todas las cuestiones de procedimiento y organización, inclusión

hecha de la elección del Presidente de la Conferencia, la aprobación del reglamento y el programa, la elección de la Mesa, el establecimiento del Comité Plenario, el nombramiento de los miembros de la Comisión de Verificación de Poderes, y otros asuntos. Además, sin dejar de reconocer las atribuciones generales del Presidente de la Conferencia de conceder la palabra, se propuso que, durante la sesión de apertura, formularan declaraciones el Presidente de la Conferencia, el Secretario General de las Naciones Unidas, el Presidente de Austria, en su calidad de representante del país anfitrión, el Presidente de la Asamblea General, el Presidente del Consejo Económico y Social y el representante de la República de Zambia, en su calidad de Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo Sin Litoral. Se recomendó asimismo que formularan declaraciones en la sesión de apertura el Secretario General de la Conferencia, el representante de la Unión Europea, el representante del Grupo de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el Director General de la Organización Mundial del Comercio y el Secretario General de la Organización Mundial de Aduanas.

IV. Aprobación del informe del Comité Preparatorio Intergubernamental

17. En la última sesión plenaria, celebrada el 22 de octubre, la Relatora presentó el proyecto de informe del Comité Preparatorio, que figura en un documento de sesión publicado en inglés únicamente.

18. En la misma sesión, el Comité Preparatorio aprobó el proyecto de informe y autorizó a la Relatora a que lo finalizara, teniendo en cuenta las actas de la sesión plenaria de clausura.

Anexo I

Proyecto de Programa de Acción para los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024

I. Introducción

1. 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 una infraestructura inadecuada, 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, afecta adversamente 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. Como grupo, los países en desarrollo sin litoral se encuentran entre los países en desarrollo más pobres, y muchos de ellos también figuran entre los países menos adelantados; tienen una capacidad limitada y sus ingresos de exportación dependen de un número muy reducido de productos básicos.

2. En la mayoría de los casos, los países de tránsito vecinos de los países en desarrollo sin litoral son también países en desarrollo, que a menudo tienen una estructura económica similar y están afectados por la misma escasez de recursos. Los países de tránsito menos adelantados se encuentran en una situación especialmente difícil. Además, los países en desarrollo de tránsito soportan cargas adicionales, derivadas del transporte de tránsito y sus efectos financieros, infraestructurales y sociales. Los propios países en desarrollo de tránsito necesitan mejorar las disposiciones técnicas y administrativas de sus sistemas de transporte, aduanas y administración, a los que han de conectarse sus vecinos sin litoral.

3. El establecimiento de asociaciones de colaboración entre los países en desarrollo sin litoral, los países de tránsito y los asociados para el desarrollo es mutuamente beneficioso para mejorar y mantener de forma constante la conectividad de la infraestructura de esos países y las disposiciones técnicas y administrativas de sus sistemas logísticos y de transporte y aduanas.

3 *bis*. Una colaboración renovada y fortalecida con los asociados para el desarrollo será fundamental para la aplicación plena y satisfactoria del presente Programa de Acción.

3 *ter*. Guiados por un espíritu de solidaridad con los países en desarrollo sin litoral, los países en desarrollo, de acuerdo con sus capacidades, prestarán apoyo a la ejecución eficaz del presente Programa de Acción en esferas mutuamente convenientes en el marco de la cooperación Sur-Sur, que no sustituye a la cooperación Norte-Sur sino que la complementa.

4. El Programa de Acción de Almaty: Atención de las Necesidades Especiales de los Países en Desarrollo Sin Litoral dentro de un Nuevo Marco Mundial para la Cooperación en Materia de Transporte de Tránsito para los Países en Desarrollo Sin Litoral y de Tránsito, aprobado en 2003, puso de manifiesto el firme compromiso de la comunidad internacional de abordar las necesidades especiales de desarrollo y los desafíos específicos que afrontan los países en desarrollo sin litoral, forjar alianzas para superar los obstáculos que enfrentan y velar por/promover la integración plena y más eficaz de los países en desarrollo sin litoral en la economía mundial mediante la aplicación por todos los interesados de medidas concretas en esferas prioritarias, como las cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito, el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, el comercio internacional y la facilitación del comercio, medidas de apoyo internacional y el proceso de ejecución y examen.

5. Se ha observado un aumento de la visibilidad y el reconocimiento de los países en desarrollo sin litoral y sus necesidades especiales a nivel internacional y en las Naciones Unidas. La comunidad internacional reconoció la necesidad de abordar los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral en los documentos finales de las cumbres mundiales sobre los Objetivos de Desarrollo del Milenio, así como en el documento final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro (Brasil) en 2012, titulado “El futuro que queremos”, en el que los Jefes de Estado y de Gobierno pidieron que se siguiera acelerando la puesta en práctica de las medidas específicas correspondientes a las cinco esferas de prioridad convenidas en el Programa de Acción de Almaty de forma más coordinada, en particular para construir, mantener y mejorar sus instalaciones de transporte y almacenamiento y otros servicios relacionados con el tránsito, así como para encontrar rutas alternativas, concluir las conexiones que faltasen y mejorar la infraestructura de comunicaciones y energía a fin de facilitar el desarrollo sostenible de los países en desarrollo sin litoral. Si bien se ha registrado cierto incremento de la asistencia durante el período examinado, es necesario prestar a los países en desarrollo sin litoral un mayor apoyo a nivel mundial en las esferas de la asistencia financiera y técnica, 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.

6. Por lo tanto, hay que adoptar urgentemente un programa de acción decenal integral y orientado a la obtención de resultados que integre un conjunto de orientaciones normativas comunes de los países en desarrollo sin litoral y medidas y mecanismos de apoyo mejorados e innovadores para prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral y fortalecer la colaboración entre ellos y los países de tránsito y sus asociados para el desarrollo. El presente Programa de Acción está basado en el imperativo de la equidad y la solidaridad para ayudar a los países desfavorecidos geográficamente y económicamente vulnerables a aprovechar los beneficios del comercio internacional, realizar una transformación estructural de sus economías y lograr un crecimiento rápido inclusivo y sostenible. Se reconocen los problemas y las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, y se expresa la necesidad de tener a esos países debidamente en cuenta en la elaboración de la agenda para el desarrollo después de 2015.

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

7. El crecimiento económico se ha acelerado ligeramente en los países en desarrollo sin litoral: desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty los países en desarrollo sin litoral han alcanzado un crecimiento económico moderado. La tasa de crecimiento del producto interno bruto (PIB) de los países en desarrollo sin litoral aumentó del 4,5% en 2003 al 6,3% en 2013. Sin embargo, hay grandes disparidades entre los países que integran el grupo, que en su mayoría son extremadamente vulnerables a las perturbaciones externas. Esos países no se han recuperado todavía de las crisis económica y financiera de 2007-2008. Las altas tasas de crecimiento económico no se han traducido en una rápida reducción de la pobreza extrema. El PIB *per capita* de dos terceras partes de los países en desarrollo sin litoral todavía se sitúa muy por debajo de los 1.000 dólares. Pese a que se han conseguido algunos progresos en el desarrollo social, la mitad de los países en desarrollo sin litoral aún se encuentra en el nivel más bajo del índice de desarrollo humano, y en muchos de ellos persisten la pobreza generalizada, así como niveles elevados de inseguridad alimentaria y de mortalidad infantil y materna y malas condiciones de saneamiento.

8. Los países en desarrollo sin litoral son vulnerables al cambio climático, que está exacerbando la desertificación y la degradación de las tierras. Los países en desarrollo sin litoral se siguen viendo afectados de manera desproporcionada por, entre otros factores, la desertificación, la degradación de las tierras y la sequía, así como por las inundaciones, incluidos las causadas por desbordamientos repentinos de lagos glaciares, ya que casi el 50% de las tierras secas de todo el mundo 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.

9. Los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito han puesto en marcha importantes reformas de políticas para abordar los aspectos físicos y no físicos 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, mediante acuerdos de comercio regionales, una zona de libre comercio y una unión aduanera, un marco institucional de apoyo, que comprende órganos de facilitación del transporte y el comercio o comités de coordinación y fondos para carreteras. Se han racionalizado y armonizado los servicios y procedimientos en las fronteras, lo que ha aumentado la eficiencia y reducido las demoras. Sin embargo, sigue siendo necesario profundizar las reformas y aumentar la eficiencia y eficacia y asegurar que se mantengan los logros.

10. Los altos costos del transporte y las transacciones comerciales siguen representando un obstáculo importante para los países en desarrollo sin litoral en su empeño por realizar su potencial comercial. Aunque el número de días que los países en desarrollo sin litoral deben invertir en sus operaciones de importación y exportación disminuyó de 57 en 2006 a 47 en 2014, y de 49 en 2006 a 42 en 2014, respectivamente, sigue siendo casi el doble que en el caso de los países de tránsito^a.

^a Banco Mundial, *Doing Business 2013* (Washington D.C., 2013).

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 y, 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. 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 regionales y mundiales. En consecuencia, la falta de litoral tiene un efecto negativo enorme 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 si tuvieran litoral^b.

11. Se han venido haciendo esfuerzos cada vez mayores 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. 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 en desarrollo sin litoral y el número de partidas de vuelos registradas en esos países en su conjunto aumentó de unas 200.000 en 2003 a unas 362.800 en 2013. Entre los importantes problemas que enfrentan los países en desarrollo sin litoral en el sector 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 con 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 percederos y pescado y mariscos.

12. Aunque se han hecho algunos progresos, los países en desarrollo sin litoral están atrasados con respecto a otros países en desarrollo en lo que respecta a la infraestructura de las telecomunicaciones, incluido el acceso a Internet mediante conexión de banda ancha, que puede ser esencial para aumentar la conectividad, impulsar la competitividad de las empresas y facilitar el comercio internacional.

13. Debido en gran parte al 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%, lo que demuestra que los países en desarrollo sin litoral siguen marginados de los mercados mundiales.

^b Cálculos hechos por la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Países Insulares en Desarrollo utilizando datos del Banco Mundial, la Organización Mundial del Comercio, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y la División de Estadística del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Secretaría de las Naciones Unidas.

14. Además, muchos 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. Esta 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 y las deficiencias estructurales de esos países, que limitan su capacidad para añadir valor a sus exportaciones de manera significativa o diversificar sus exportaciones y mercados.

15. 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, aunque la asignación de recursos es desigual. Las cuentas de la AOD representan más del 20% de los gastos del gobierno central en 16 países en desarrollo sin litoral. 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 de dólares en 2012. Esta iniciativa ha ayudado a mejorar la facilitación del comercio y el desarrollo de la infraestructura relacionada con el comercio.

16. Si bien el Programa de Acción de Almaty ha sido integrado en cierta medida en las estrategias nacionales de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, es preciso que se integre mejor en las estrategias de desarrollo a nivel nacional, regional y mundial. Es preciso abordar de manera holística los desafíos que encaran los países en desarrollo sin litoral en el nuevo decenio para el desarrollo a fin de asegurar que esos países puedan transformar sus economías desde el punto de vista estructural y lograr el desarrollo sostenible. También es fundamental que los intereses de los países en desarrollo sin litoral se reflejen claramente en los procesos de desarrollo a nivel mundial, incluida la agenda para el desarrollo después de 2015, para que esos procesos mundiales se apliquen satisfactoriamente y con coherencia.

III. Asociaciones renovadas y fortalecidas para el desarrollo

17. El Programa de Acción para los Países en Desarrollo Sin Litoral se basa en la renovación y el fortalecimiento de las asociaciones entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito y sus asociados para el desarrollo. También es indispensable fortalecer las asociaciones en el contexto de la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular, así como las asociaciones con las organizaciones internacionales y regionales competentes y entre el sector público y el privado.

17 alt. El Programa de Acción para los Países en Desarrollo Sin Litoral se basa en la renovación y el fortalecimiento de las asociaciones: a) entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito; b) entre los países en desarrollo sin litoral y sus asociados para el desarrollo; c) entre los países en desarrollo sin litoral y las organizaciones internacionales y regionales, y sobre la base de la cooperación Sur-Sur; d) sobre la base de la cooperación triangular; y e) con el sector privado y otros interesados pertinentes.

18. Los sistemas eficientes de transporte de tránsito, iniciativas de colaboración sólidas en materia de desarrollo de la infraestructura de transporte plurimodal y su interrelación, la promoción de un entorno jurídico propicio y 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 son fundamentales para lograr la transformación estructural y el crecimiento económico sostenible y el desarrollo. La transparencia, la buena gobernanza y los arreglos institucionales eficaces en los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito también deberían contribuir de manera decisiva a promover esa colaboración. La colaboración debe promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Las iniciativas nacionales de los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito tienen que 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 es fundamental, dada las enormes dificultades que enfrentan los países en desarrollo sin litoral. La cooperación o la integración a nivel regional y subregional también deberían desempeñar una importante función para resolver los problemas concretos de los países en desarrollo sin litoral y elevar su capacidad para integrarse en las cadenas de valor mundiales.

18 alt. La transformación estructural, el alivio de la pobreza y el desarrollo sostenible de los países en desarrollo sin litoral dependen de que cuenten con sistemas eficientes de transporte de tránsito, iniciativas de colaboración sólidas en materia de desarrollo de la infraestructura de transporte plurimodal y su interrelación, la promoción de un entorno jurídico propicio y 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 los países de tránsito también deberían contribuir de manera decisiva a promover esa colaboración. La colaboración debe promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Las iniciativas 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 deberían desempeñar una importante función para resolver los problemas concretos de los países en desarrollo sin litoral y elevar su capacidad para integrarse en las cadenas de valor mundiales.

19. La comunidad internacional, incluidas las instituciones financieras y de desarrollo, las organizaciones y organismos multilaterales, los países donantes y otros donantes nuevos y emergentes, debería 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/Se debería alentar a la comunidad internacional, incluidas las instituciones financieras y de desarrollo, las organizaciones y organismos multilaterales, los países donantes y otros donantes nuevos y emergentes, a que preste 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, por su parte, aplicarán el presente

Programa de Acción integrándolo en sus respectivos marcos normativos, programas y actividades nacionales de cooperación, según proceda, para tratar de asegurar un apoyo financiero y técnico para los países en desarrollo sin litoral.

19 alt. La comunidad internacional, incluidas las instituciones financieras y de desarrollo, las organizaciones y organismos multilaterales, los países donantes y otros donantes nuevos y emergentes, debería 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. En este contexto, los asociados para el desarrollo son las instituciones financieras y de desarrollo, las organizaciones y los organismos multilaterales y los países donantes. El apoyo que proporcionen otros posibles asociados para el desarrollo debería plenamente tener en cuenta el carácter voluntario y complementario de la cooperación Sur-Sur, en consonancia con el documento final de Nairobi de la Conferencia de Alto Nivel de las Naciones Unidas sobre la Cooperación Sur-Sur.

20. Los países en desarrollo apoyarán, de acuerdo con sus capacidades, en el contexto de la cooperación Sur-Sur, la ejecución eficaz del presente Programa de Acción.

20 *bis*. En ese contexto, los asociados para el desarrollo integrarán el presente Programa de Acción en sus respectivos marcos normativos, programas y actividades nacionales de cooperación, según proceda, para asegurar que el apoyo financiero y técnico que prestan a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito sea más eficaz, previsible y específico.

21. El sector privado y la sociedad civil son partes interesadas importantes, y su contribución será fundamental para la ejecución del presente Programa de Acción, incluso mediante asociaciones transparentes, eficaces y responsables entre los sectores público y privado.

22. Las organizaciones internacionales y regionales, la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular y otros interesados deberían 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/Se debería alentar a las organizaciones internacionales y regionales, la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular y otros interesados a que brinden 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 que se tenga plenamente en cuenta la participación de los países en desarrollo sin litoral en sus procesos de adopción de decisiones y en el establecimiento de normas y reglamentos internacionales en consonancia con las aspiraciones de esos países.

IV. Objetivos

23. Objetivo general:

El objetivo general del nuevo Programa de Acción es abordar de manera más coherente las necesidades especiales de desarrollo y los problemas que encaran los países en desarrollo sin litoral como consecuencia de la falta de litoral, la lejanía y las limitaciones geográficas y ayudar así a mejorar la tasa de crecimiento sostenible

e inclusivo, que puede contribuir a la erradicación de la pobreza y la pobreza extrema reduciendo el número de personas que viven con menos de 1,25 dólares al día a cero para 2024, con la meta de alcanzar una tasa de crecimiento anual del PIB de al menos el 7%. Por tanto, de aquí a 2024 se ha de prestar especial atención al establecimiento y la 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, salvar las diferencias económicas y sociales y, en última instancia, contribuir a convertirlos en países comunicados por tierra.

24. Objetivos específicos:

a) Obtener/Promover un acceso eficiente, sin trabas y eficaz en relación con el costo al mar y desde el mar por todos los medios de transporte, basado en la libertad de tránsito y otras medidas conexas;

b) Reducir los costos de las transacciones comerciales y los costos del transporte y mejorar los servicios comerciales internacionales mediante la simplificación y estandarización de los reglamentos, a fin de aumentar la competitividad de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral y reducir los costos de sus importaciones, contribuyendo así a promover el 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 vinculada al 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 atender las necesidades y resolver los problemas derivados de la falta de litoral a fin de 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

- Infraestructura de transporte
- Infraestructura energética
- Infraestructura de las tecnologías de la información y las comunicaciones

Tercera prioridad: Comercio internacional y facilitación del comercio

- Comercio internacional
- Facilitación del comercio

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

Quinta prioridad: Integración y cooperación regionales

Sexta prioridad: Cuestiones nuevas e incipientes

Séptima prioridad: Medios de ejecución

Primera prioridad: Cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito

25. 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 que esos países tengan acceso al mar y desde el mar, de conformidad con las normas aplicables del derecho internacional, para que se integren plenamente en el sistema de comercio mundial.

26. Se debería promover la armonización, la simplificación y la normalización de los reglamentos y la documentación aplicando de manera plena y efectiva las convenciones internacionales sobre transporte y tránsito y los acuerdos bilaterales, subregionales y regionales. Las disposiciones bilaterales no deberían ser menos favorables que lo previsto en las convenciones, normas y mejores prácticas internacionales. El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) debería seguir guiando la labor en esa esfera. 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 reviste una importancia decisiva para encontrar una solución eficaz e integrada de los problemas del comercio transfronterizo y el transporte de tránsito. Esa cooperación debería promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. La participación efectiva de los principales interesados, tanto públicos como privados, es importante 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 implantación de sistemas de visados simplificados y armonizados para los conductores que participan en el transporte internacional (tanto de carga como de pasajeros).

27. Metas propuestas/objetivos propuestos:

a) Mejorar la velocidad media en los corredores/reducir el tiempo de viaje a lo largo de los corredores para que la carga en tránsito pueda desplazarse a 300-400 km por cada 24 horas para 2024;

b) Tratar de reducir el tiempo medio que se invierte en las fronteras terrestres/necesario para las exportaciones y las importaciones en una tercera parte para 2024;

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

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

Deberían desplegarse esfuerzos para promover la cooperación sobre la base de los intereses mutuos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, como por ejemplo:

a) Considerar la posibilidad de adherirse/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 la aplicación efectiva de las convenciones internacionales y regionales y los acuerdos bilaterales en materia de transporte de tránsito y facilitación del comercio, según proceda, también con miras a reducir los precios y el tiempo de transporte;

c) Mejorar la coordinación y la cooperación de los organismos nacionales encargados de los controles y procedimientos fronterizos y aduanales entre ellos y con los organismos correspondientes 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, en caso necesario, un mecanismo bilateral o regional eficaz para superar los problemas o atascos en la aplicación de los acuerdos bilaterales o regionales y multilaterales y evitar mantener, procurar o aprobar acuerdos bilaterales o regionales que establezcan cuotas u otras restricciones cuantitativas para el tránsito internacional;

e) Promover la simplificación, la transparencia y la armonización de los reglamentos y requisitos jurídicos y administrativos relativos a los sistemas de tránsito por todos los modos de transporte de tránsito, incluidos los relativos a 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) Promover 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, compartir conocimientos e implementar iniciativas y prácticas de cooperación en materia de tránsito que hayan 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 deberían formular una política nacional de tránsito y promoverla con el objetivo de establecer un comité nacional que se caracterice por un alto nivel de liderazgo y la participación de todos los interesados.

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

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

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

c) Alentar a las organizaciones regionales y subregionales a que presten/las organizaciones regionales y subregionales deberían prestar a los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito el apoyo técnico y financiero necesario para aplicar iniciativas que promuevan la cooperación en materia de tránsito.

Segunda prioridad: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

30. 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, la infraestructura de las tecnologías de la información y las comunicaciones y la infraestructura energética son fundamentales para que los países en desarrollo sin litoral puedan reducir los altos costos comerciales, mejorar su competitividad e integrarse plenamente en el mercado mundial.

Infraestructura de transporte

31. No obstante la mejora observada 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. En muchos países en desarrollo sin litoral hay una infraestructura física inadecuada de transporte ferroviario, transporte por carretera, puertos secos, vías de navegación interiores, oleoductos y transporte aéreo y son escasas las normas y los procedimientos armonizados y limitadas 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. Hay que establecer con carácter urgente las conexiones que faltan, y las carreteras, los ferrocarriles y las vías navegables interiores deben mejorarse hasta alcanzar un nivel que permita establecer redes de infraestructura de transporte dentro del país y a través de las fronteras que sean eficientes y funcionen sin trabas. 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. Debería promoverse el transporte ferroviario cuando su uso sea viable y ya exista una red ferroviaria.

32. La magnitud de los recursos necesarios para invertir en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura sigue planteando un gran desafío. Esta tarea exige cooperar a nivel internacional, regional, subregional y bilateral para proyectos de infraestructura, asignar más recursos de los presupuestos nacionales y proporcionar de manera efectiva asistencia internacional para el desarrollo y financiación multilateral para desarrollar y mantener la infraestructura y fortalecer la función del sector privado. Al mismo tiempo, exige hacer una inversión considerable en el desarrollo de la capacidad y la reforma jurídica, regulatoria y normativa a fin de crear un entorno que favorezca mayores inversiones en infraestructura por los sectores público y privado. Es importante ayudar a los países en desarrollo sin litoral a desarrollar la capacidad para elaborar proyectos de infraestructura financiados de gran escala y explorar la posibilidad de establecer mecanismos innovadores de financiación de esos proyectos, como las asociaciones entre los sectores público y privado, en los casos en que proceda.

33. Metas propuestas/objetivos propuestos:

a) Aumentar de manera significativa y estratégica el porcentaje de carreteras/Duplicar el porcentaje de carreteras pavimentadas a nivel nacional en los países en desarrollo sin litoral para 2024;

b) Para 2024, ampliar y mejorar la infraestructura ferroviaria al menos en un 20% como grupo;

c) Para 2024, procurar completar/completar el 100% de las conexiones que faltan en las redes regionales de transporte de tránsito por carretera y por ferrocarril.

34. Medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral y los 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 que estén bien coordinadas con los países de tránsito en las zonas en las que se entrecruzan las infraestructuras de tránsito;

b) Colaborar para promover sistemas de tránsito sostenibles y resilientes mediante, entre otras cosas, una actualización y un mantenimiento periódicos, la creación 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 o depósitos interiores de contenedores, instalaciones de trasbordo y otros centros logísticos;

c) Trabajar para armonizar, cuando sea posible, el ancho de las vías, lo que facilita la conectividad regional, el desarrollo de la capacidad de recarga, la ampliación de los programas de capacitación y programas de intercambio de personal ferroviario;

d) Promover un sistema multilateral de permisos para el transporte por carretera y tratar de establecer un transporte por carretera bilateral y de tránsito libre y de ampliar el sistema multilateral de cuotas entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito;

e) En los planos bilateral, subregional y regional deberían liberalizarse los servicios de transporte por carretera, teniendo en cuenta las circunstancias concretas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

f) Alentar el establecimiento de centros internacionales de logística;

g) Asignar un mayor porcentaje de la inversión pública al desarrollo de la infraestructura con el apoyo, según convenga, de asistencia financiera e inversiones de los asociados para el desarrollo y el sector privado;

h) 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;

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

j) 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 el sector de las telecomunicaciones y los servicios conexos a fin de facilitar servicios de telecomunicaciones asequibles, accesibles y de alta calidad;

k) Desarrollar las redes de transporte interior, incluidas las infraestructuras auxiliares, como la infraestructura de apoyo en carreteras transitables todo el año, vías ferroviarias, riberas fluviales que garanticen la seguridad vial y ferroviaria y den participación a las empresas locales en la prestación de esos servicios a lo largo de las redes viales y ferroviarias, creando así corredores de desarrollo junto a las carreteras y los ferrocarriles de tránsito.

35. 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) Decidir apoyar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para que intercambien experiencias sobre el desarrollo del transporte de tránsito;

c) Alentar a los bancos de desarrollo multilaterales y regionales a que ofrezcan un mayor apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para la inversión en el desarrollo del transporte, según proceda;

d) Prestar ayuda a los países en desarrollo sin litoral para que concluyan las conexiones que faltan en los sistemas ferroviario y vial.

Infraestructura energética

36. La infraestructura energética es vital para fomentar la capacidad productiva y conseguir el crecimiento económico sostenido y el desarrollo sostenible. Es también importante para modernizar los sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones y de tránsito y reducir las demoras. Se destaca la importancia de la iniciativa del Secretario General de las Naciones Unidas denominada Energía Sostenible para Todos. En ese contexto revestirán importancia, y deberían apoyarse,

los esfuerzos regionales, incluida la creación de redes de centros regionales de energía renovable y eficiencia energética.

37. 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 cápita de energía primaria para los países en desarrollo sin litoral.

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

a) Intensificar su colaboración para promover el comercio transfronterizo y el tránsito de productos energéticos a través de las líneas de transmisión a terceros países;

b) Los países en desarrollo sin litoral deberían formular una política energética nacional para promover energías renovables modernas y fiables con miras a aumentar de forma apreciable la capacidad de producción, comercio y distribución, a fin de garantizar el acceso a la energía para todos y la transformación de sus economías.

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

a) Proporcionar un mayor apoyo financiero y técnico a los países en desarrollo sin litoral para que desarrollen el sector energético de conformidad con sus prioridades nacionales;

b) Facilitar la inversión del sector privado y la inversión de los bancos de desarrollo regionales e internacionales, incluso, entre otras formas, fortaleciendo el entorno propicio a la inversión privada en la infraestructura y la transferencia de tecnología.

Infraestructura de las tecnologías de la información y las comunicaciones

40. Las tecnologías de la información y las comunicaciones contribuyen al crecimiento económico inclusivo 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 y facilitando el acceso a los servicios y la información a través de medios globales como Internet, 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.

41. Metas propuestas:

a) Todos los países en desarrollo sin litoral deberían hacer universal la política de conexión de banda ancha para 2024 y armonizar los marcos jurídicos y regulatorios en que se sustenta;

b) Promover el acceso abierto y libre a Internet para todos.

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

a) Trabajar de consuno para modernizar las instalaciones de tránsito y transporte y las instalaciones de aduanas y de otro tipo en frontera utilizando plenamente la capacidad de las tecnologías de la información y las comunicaciones;

b) Seguir mejorando y armonizando los marcos jurídicos y reglamentarios;

c) Los países en desarrollo sin litoral deberían elaborar 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;

d) Los países en desarrollo sin litoral deberían esforzarse por desarrollar el sector de los servicios mediante el desarrollo de la infraestructura de las tecnologías de la información y las comunicaciones y su integración en todos los ámbitos pertinentes a fin de promover la competitividad, la innovación y la inclusión, reducir el tiempo y los costos de tránsito y modernizar las instalaciones aduaneras y de tránsito.

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

a) Proporcionar un mayor apoyo financiero y técnico a los países en desarrollo sin litoral con objeto 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 comunicaciones moderna, incluida la tecnología de satélites, a través de medios asequibles y apoyar el despliegue de una gran autopista de la información terrestre y una infraestructura de banda ancha para aumentar el acceso y la asequibilidad;

c) Apoyar los esfuerzos encaminados a facilitar el acceso a las tecnologías de la información y las comunicaciones y la transferencia de las aptitudes, los conocimientos y la tecnología necesarias, en condiciones mutuamente convenidas, para el desarrollo, el mantenimiento y la sostenibilidad de la infraestructura;

d) Promover la prestación de asistencia a los países en desarrollo sin litoral para hacer frente a 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

44. Las mercancías producidas por los países en desarrollo sin litoral están sujetas a costos de transporte adicionales, lo que disminuye su competitividad, reduce los

ingresos de los productores de esos países y normalmente suele compensarse con una reducción de los ingresos del productor. La estructura de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral se caracteriza cada vez más por la dependencia de un número reducido de productos de exportación, en particular productos agrícolas y recursos minerales. Debería darse prioridad a las políticas y medidas que, con el apoyo de los asociados para el desarrollo, permitan diversificar la producción y estructura de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral y aumentar su productividad y competitividad a fin de aprovechar plenamente el sistema de comercio multilateral.

45. Con los crecientes vínculos entre el comercio, la inversión y la producción a nivel mundial, las cadenas de valor mundiales representan una proporción cada vez mayor del comercio internacional. Los países en desarrollo sin litoral no han podido participar plenamente en las cadenas de valor regionales y mundiales. Vincularse a las cadenas de valor mundiales ofrece a los países en desarrollo sin litoral una oportunidad para integrarse más en los mercados mundiales, aumentar su competitividad y convertirse en eslabones importantes de la cadena de producción y distribución.

46. Los servicios son facilitadores importantes del comercio de mercancías y 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. Debería prestarse apoyo a los países en desarrollo sin litoral en su empeño por aumentar la proporción de los servicios en sus economías y sus exportaciones, incluso mediante políticas facilitadoras.

47. Una de las principales causas de la marginación de los países en desarrollo sin litoral del sistema comercial mundial reside en los altos costos de las transacciones comerciales. En el plano internacional se ha reconocido la importancia de un acceso más fácil y previsible de las exportaciones de los países en desarrollo, incluidos los países en desarrollo sin litoral, a todos los mercados. De conformidad con los compromisos contenidos en la Declaración Ministerial de Doha, especialmente en sus párrafos 13 y 16, las normas de la OMC y la Ronda de Doha de negociaciones comerciales, debería prestarse la máxima atención a las necesidades y los intereses de los países en desarrollo, incluidos los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El comercio Sur-Sur registra un crecimiento cada vez mayor, lo que hace de otros países en desarrollo importantes destinos para las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral y fuentes vitales de inversión extranjera directa.

48. El sistema de comercio multilateral debería continuar las gestiones encaminadas a elaborar normas más favorables y orientadas al mercado. La Novena Conferencia Ministerial de la OMC, celebrada en Bali (Indonesia) en diciembre de 2013, aprobó el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, que aclara y mejora los artículos V, VIII y X del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, con miras a agilizar aún más la circulación, el despacho y la entrega de mercancías, en particular las mercancías en tránsito. El Acuerdo también incluye importantes disposiciones sobre la prestación de asistencia técnica y apoyo para la creación de la capacidad, que ayudará a los países en desarrollo sin litoral a aplicarlo de manera efectiva. El Acuerdo es importante para promover la facilitación del comercio a favor de los países en desarrollo sin litoral y debería aplicarse con carácter prioritario. En consecuencia, se pide que el Acuerdo sobre Facilitación del

Comercio entre en vigor lo antes posible con carácter definitivo y se insta 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.

49. Metas propuestas:

a) Aumentar de manera significativa la participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial con el objetivo de duplicar para 2024 la parte de las exportaciones mundiales que corresponde a las exportaciones de esos países;

b) Aumentar de manera significativa el componente manufacturado y de valor añadido de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral para que diversifiquen sus mercados y productos de exportación, con el objetivo de reducir a la mitad los actuales coeficientes de concentración del mercado para 2024;

c) Seguir fortaleciendo los lazos económicos y financieros de los países en desarrollo sin litoral con sus vecinos regionales y tratar de aumentar gradualmente el porcentaje de su comercio intrarregional hasta el 40% del volumen total del comercio para 2024.

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

a) Formular una estrategia nacional en materia de comercio que se base en la ventaja comparativa y las oportunidades regionales y mundiales;

b) Integrar las políticas comerciales en las estrategias nacionales de desarrollo;

c) Promover un mejor entorno empresarial para ayudar a las empresas nacionales a integrarse 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 internacionales;

e) Aprovechar plenamente los acuerdos comerciales preferenciales a nivel bilateral y regional con miras a ampliar la integración regional y la integración mundial;

f) Tratar de lograr una reglamentación eficaz y la liberalización de los servicios que se adapte a las necesidades de desarrollo;

g) Aplicar políticas y medidas para aumentar de manera considerable la diversificación de la economía y las exportaciones y la creación de valor añadido.

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

a) Promover las inversiones en los países en desarrollo sin litoral para fomentar la capacidad productiva y comercial de esos países y apoyar su participación en acuerdos comerciales regionales;

b) Los países de tránsito y los países en desarrollo sin litoral deberían llevar a cabo estudios sobre competitividad en materia de logística y gastos de apoyo logístico sobre la base de metodologías reconocidas internacionalmente;

c) Garantizar un mayor acceso a los mercados para los productos procedentes de los países en desarrollo sin litoral sin barreras no arancelarias.

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

a) Proporcionar a los países en desarrollo sin litoral un mayor nivel de asistencia financiera y técnica en materia de comercio y con el fin de apoyar sus esfuerzos por diversificar sus exportaciones, integrarse en las cadenas de valor mundiales y regionales y participar de manera efectiva en las negociaciones comerciales multilaterales y los procesos y acuerdos de la OMC;

b) Abordar la cuestión de las medidas no arancelarias y reducir o eliminar las barreras no arancelarias arbitrarias o injustificadas, es decir, las que no sean conformes con las normas de la OMC;

c) Los países en desarrollo sin litoral y los asociados para el desarrollo deberían promover una mejor integración de las empresas pequeñas y medianas en el comercio internacional fortaleciendo las instituciones de apoyo al comercio, fomentando la competitividad comercial, creando espacios para el diálogo entre los sectores público y privado, promoviendo la formación profesional y el desarrollo de la capacidad empresarial y estableciendo conexiones con los mercados a través de las plataformas entre empresas;

d) Promover la difusión e incorporación de tecnologías adecuadas y ambientalmente racionales en términos y condiciones mutuamente acordados, incluso mediante inversiones o proyectos de cooperación para promover la diversificación de la economía y el desarrollo sostenible.

Facilitación del comercio

53. Los obstáculos inmateriales, las demoras y la ineficiencia en los cruces fronterizos y los puertos, 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 y tránsito y la transparencia, así como la gestión eficiente en frontera y la coordinación de los organismos encargados de tramitar las autorizaciones del paso deberían tener un efecto concreto y directo 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 contribuiría a que aumentara la competitividad de los productos y servicios de los países en desarrollo sin litoral para la exportación.

54. En los países en desarrollo sin litoral, la creación de capacidad humana e institucional es insuficiente en muchos ámbitos, como en las instituciones aduaneras y de fronteras, los organismos de transporte de tránsito y los procesos de negociación comercial, lo cual hace que no haya una ejecución efectiva. Para que los países en desarrollo sin litoral puedan participar 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 su base 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. Debería prestarse una atención especial a la capacidad y las necesidades particulares de cada país en

desarrollo sin litoral en lo que respecta a la prestación de cooperación técnica y asistencia financiera para aplicar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

55. Metas propuestas:

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

b) Reducir los costos de transacción que afrontan los países en desarrollo sin litoral en el 50% para 2024 mediante la mejora de las instalaciones de tránsito y el aumento de la eficiencia;

c) Establecer “puestos fronterizos comunes” en todos los corredores de tránsito antes de que finalice el próximo decenio;

d) Asegurar que se publiquen y actualicen toda la reglamentación, las formalidades y los procedimientos de tráfico en tránsito de conformidad con el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

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

a) Establecer o reforzar, según corresponda, comités nacionales sobre facilitación del comercio en que participen todos los interesados principales, incluido el sector privado;

b) 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;

c) Aplicar efectivamente un sistema integrado 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;

d) Asegurar la representación plena e inclusiva del sector privado, en particular de las asociaciones entre el sector público y el privado 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.

57. Medidas que han de adoptar 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 sobre Facilitación del Comercio de la OMC, junto con los países en desarrollo sin litoral;

b) Seguir armonizando, simplificando y estandarizando las normas, la documentación y los procedimientos de cruce de fronteras y aduanas; aumentar la colaboración y la cooperación transfronterizas entre los diversos organismos

aduaneros y de control de fronteras; promover el uso de procesos electrónicos (transacciones electrónicas), la presentación de declaraciones de aduana antes de la llegada, los sistemas de inspección basados en la gestión del 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 debería alentarse la aplicación de políticas de facilitación del comercio a nivel mundial, regional, subregional y Sur-Sur, incluso en 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, entre otras formas aplicando de manera efectiva 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 normas y la reglamentación de las aduanas y el 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.

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

a) Los asociados para el desarrollo y las organizaciones internacionales especializadas deberían proporcionar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito asistencia financiera y técnica en la esfera de la facilitación del comercio de conformidad con el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC aprobado en Bali con miras a que se apliquen efectiva y rápidamente todas las disposiciones pertinentes del Acuerdo;

b) Apoyar las actividades, incluidas las de facilitación del comercio, encaminadas a simplificar, estandarizar y armonizar los procedimientos de importación, exportación y aduanas y el desarrollo de la capacidad de los recursos humanos que corresponda, integrar en los procesos de inspección y despacho en frontera sistemas de gestión basados en los riesgos y otros enfoques de gestión de las fronteras y apoyar 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;

c) Alentar a que se compartan las experiencias y mejores prácticas en materia de facilitación del comercio y propiciar la creación de un entorno que permita la aplicación de regímenes de garantía del tránsito aduanero de múltiples países, 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, entre otros. Las organizaciones internacionales también deberían prestar ayuda a los países en desarrollo sin litoral a evaluar sus necesidades respecto de la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio y de las medidas de facilitación del comercio que correspondan.

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

59. El valor añadido en la agricultura y la industria manufacturera continúa disminuyendo en los países en desarrollo sin litoral^c, que siguen dependiendo de unos pocos productos básicos de exportación que a menudo tienen poco valor añadido. Es importante entonces que los países en desarrollo sin litoral adopten medidas que puedan promover la transformación estructural y económica necesaria para reducir los efectos negativos de su ubicación geográfica desventajosa y de las perturbaciones externas, lograr erradicar la pobreza, crear puestos de trabajo y en última instancia conducir a un crecimiento y un desarrollo que sea rápido, inclusivo y sostenible. El aumento del valor añadido y la diversificación de la economía son indispensables para la transformación estructural y económica. Para los países en desarrollo sin litoral es igualmente importante crear capacidad institucional y desarrollar los recursos humanos.

60. El aumento de la capacidad manufacturera de los países en desarrollo sin litoral, incluida su contribución a las cadenas de valor regionales y mundiales, puede cumplir el triple objetivo de crear empleos mejor remunerados, incrementar los ingresos y reducir el grueso de sus exportaciones de productos básicos. Debido a la desventaja geográfica de esos países, los productos de valor superior y escaso volumen son especialmente importantes. En este contexto, es importante insistir particularmente en el desarrollo de la industria manufacturera, la agricultura y el sector de los servicios, incluidos el turismo, las finanzas y las tecnologías de la información y las comunicaciones.

61. La agricultura desempeña una función crucial en muchos países en desarrollo sin litoral, tanto porque promueve la seguridad alimentaria como porque constituye una de las principales actividades económicas de una gran parte de la población. El desarrollo de la agricultura sostenible está directamente vinculado a 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. 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) y las tecnologías que vayan encaminadas a superar sus condiciones geográficas y vulnerabilidades específicas. La importante función que desempeña la agricultura en los países en desarrollo sin litoral y la disminución del valor añadido y la producción de alimentos exigen medidas urgentes, que comprenden la mejora de los sistemas de producción y comercialización, el acceso de las comunidades rurales, incluidas las mujeres de las zonas rurales, a la financiación, y la difusión de tecnologías innovadoras.

62. El sector de los servicios ofrece grandes posibilidades para la creación de empleo y la diversificación de la economía y las exportaciones de los países en

^c El valor añadido en el caso de la agricultura bajó del 23% en 2001 al 18% en 2011. El valor aportado por la industria manufacturera cayó desde su máximo del 18% en 1992 hasta el 12% en 2011 (A/68/157, párr. 6).

desarrollo sin litoral, ya que se ve menos afectado por la distancia geográfica y puede contribuir a promover el comercio y el desarrollo. Las políticas encaminadas a diversificar las exportaciones y las economías de los países en desarrollo sin litoral en favor de productos de poco volumen y gran valor añadido y servicios como el turismo, las tecnologías de la información y las comunicaciones, el transporte, 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. Además, todo sector de los servicios productivo tiene un efecto positivo indirecto en otros sectores de la economía, lo que permite a los países saltarse varias etapas del proceso de industrialización.

63. La ciencia, la tecnología y la innovación desempeñan una función crucial en el alivio de la pobreza y la creación de empleo, así como en el desarrollo rápido de los países en desarrollo sin litoral, en particular para lograr la transformación estructural, así como la inclusión social y económica. Es importante que los países en desarrollo sin litoral tengan acceso a las nuevas tecnologías, la transferencia de conocimientos y otros conocimientos especializados. Para facilitar el acceso a las tecnologías relacionadas con los sistemas de transporte de tránsito y la tecnología de la información y las comunicaciones, y alentar su transferencia, se necesitan tanto políticas nacionales favorables como apoyo internacional. La inversión extranjera directa y la cooperación internacional desempeñan una función importante en la transferencia y el desarrollo de esas tecnologías. Los países en desarrollo sin litoral deberían promover la inversión en ciencia, innovación y tecnología para el desarrollo sostenible.

64. 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, generaría eficiencia y mayor productividad, ingresos en divisas y rentas. En los países en desarrollo sin litoral, las entidades del sector privado participan activamente en tareas relacionadas con la facilitación del tránsito y el 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 asociaciones público-privadas desempeñan una función importante en el desarrollo de la infraestructura. 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.

65. Metas propuestas:

- a) Invertir la tendencia a la disminución del valor añadido en los sectores manufacturero y agrícola, con el fin de lograr un crecimiento positivo para 2024;
- b) Aumentar la diversificación de la economía y las exportaciones en los próximos 10 años.

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

- a) Elaborar una estrategia de transformación estructural dirigida a mejorar la ciencia, la tecnología y la innovación, la diversificación de las exportaciones, la

productividad, la eficiencia y la competitividad en los sectores manufacturero, agrícola y de los servicios, incluido el turismo;

b) Alentar la innovación, la iniciativa empresarial y la utilización de la tecnología, así como el establecimiento de unas asociaciones públicas y privadas eficaces que permitan superar las limitaciones conocidas que se plantean al desarrollo de la agricultura, los servicios y la industria;

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

d) Fomentar la productividad agrícola mediante la inversión en semillas, fertilizantes, infraestructura de riego y transporte y en los mercados, combatiendo al mismo tiempo la degradación de las tierras, la sequía y la desertificación;

e) Centrarse en atraer y retener la inversión extranjera directa en los sectores en los que el valor añadido sea superior y haya fuertes vínculos de concatenación progresiva y regresiva;

f) Apoyar a las comunidades de pastores y los pequeños agricultores, incluidas las mujeres de las zonas rurales, para que emprendan una transición gradual hacia productos de gran valor, poniendo de relieve el acceso a los recursos productivos, como la tierra, los conocimientos especializados, la tecnología y la asistencia financiera y técnica, prestando atención al mismo tiempo, entre otros factores, a la especialización, la ventaja comparativa y las condiciones de los mercados y la infraestructura;

g) Empezar la adopción de medidas para modernizar el sector de los servicios reforzando los vínculos con los intermediarios financieros, las industrias y empresas creativas y los servicios jurídicos y técnicos y entre ellos;

h) Promover las inversiones en soluciones innovadoras que consistan en tecnologías modernas, eficaces en función del costo y adaptadas a las condiciones locales, en particular en los sectores de la agricultura, el transporte, la información y las comunicaciones, las finanzas, la energía, la salud, el agua y el saneamiento, y la educación;

i) 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;

j) 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;

k) 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 la infraestructura económica de apoyo;

l) 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.

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

a) Prestar más apoyo financiero y técnico a los sectores agrícola, industrial y de los servicios, con miras a cumplir los compromisos contraídos de alcanzar la seguridad alimentaria mundial y el desarrollo agrícola sostenible, y para la creación de valor y de empleo;

b) Contribuir a la adopción de medidas encaminadas a fortalecer las instituciones nacionales y regionales y al intercambio de tecnologías innovadoras, conocimientos científicos y prácticos y mejores prácticas;

c) Prestar apoyo a los países en desarrollo sin litoral en sus esfuerzos por mejorar la calidad y aumentar la cantidad de su producción agrícola e industrial, redes de seguridad alimentaria y seguridad de los ingresos, acceso a los mercados, finanzas, seguros y otros instrumentos de mitigación de riesgos;

d) Prestar a los países en desarrollo sin litoral apoyo técnico de modo que puedan establecer las asociaciones que sean necesarias para la creación de capacidad, la sostenibilidad y la mejora de la calidad, así como el desarrollo sectorial, incluso del turismo. En particular, los asociados para el desarrollo deberían proporcionar incentivos y dejar un espacio normativo que aliente y ayude a sus propias empresas a establecer una presencia comercial en los países en desarrollo sin litoral y a desarrollar relaciones de colaboración con ellos;

e) Proporcionar asistencia financiera y técnica para apoyar la labor que realizan los países en desarrollo sin litoral con objeto de aumentar su resiliencia y desarrollar la capacidad de reaccionar con eficacia ante las perturbaciones externas, labor que incluye medidas de protección social, la diversificación de los productos y los mercados y otras estrategias de mitigación;

f) Apoyar el establecimiento de incubadoras de tecnología e instituciones de investigación en los países en desarrollo sin litoral, incluida la puesta en pleno funcionamiento del grupo de estudios para los países en desarrollo sin litoral;

g) 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;

h) Apoyar a los países en desarrollo sin litoral para atender las serias preocupaciones sobre las limitaciones de la oferta que los afectan de manera específica.

Quinta prioridad: Integración y cooperación regionales

68. 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, comercio y reglamentación y 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 los países en desarrollo sin litoral 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. De ahí

que la integración regional y las políticas regionales coherentes y armonizadas ofrezcan 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.

69. Es necesario promover la integración regional que abarque la cooperación entre países en una gama de ámbitos más amplia, que no solo incluya el comercio y la facilitación del comercio sino también 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 de los países en desarrollo sin litoral, y también es un medio de vincular colectivamente a las regiones con los mercados mundiales. Ello aumentaría la competitividad y contribuiría 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.

70. Medidas que han de adoptar 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.

71. Medidas que han de adoptar 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 a los países en desarrollo sin litoral para ayudarlos a vencer las limitaciones geográficas.

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

- a) Prestar apoyo financiero y técnico, incluso a través de los programas regionales de ayuda para el comercio, a las actividades que realizan los países en desarrollo sin litoral y sus asociados de tránsito para profundizar la integración regional mediante la elaboración y ejecución de importantes proyectos de transporte regionales y acuerdos de transporte regionales que faciliten la circulación transfronteriza de mercancías 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.

Sexta prioridad: Cuestiones nuevas e incipientes

73. El crecimiento económico y el bienestar social de los países en desarrollo sin litoral siguen siendo muy vulnerables a las perturbaciones externas, así como a los múltiples problemas a que se enfrenta la comunidad internacional.

74. El cambio climático, la desertificación, la degradación de las tierras y la sequía son problemas de dimensión mundial que siguen suponiendo un serio desafío para el desarrollo sostenible de todos los países, en particular los países en desarrollo, y plantean problemas particulares para los países en desarrollo sin litoral. Muchos países en desarrollo sin litoral están situados en regiones áridas y montañosas, donde los efectos del cambio climático, la desertificación y la degradación de las tierras son más pronunciados^d. Los países en desarrollo sin litoral también se ven afectados por los desastres naturales, como las sequías, las temperaturas extremas y las inundaciones, incluidas las provocadas por desbordamientos repentinos de lagos glaciares. Los países en desarrollo sin litoral tienen muy pocas posibilidades de adaptarse a los efectos de esos fenómenos y mitigarlos. Es preciso intensificar los esfuerzos para reducir el riesgo de desastres y las pérdidas ocasionadas por los desastres y aplicar el Marco de Acción de Hyogo para 2005-2015: Aumento de la Resiliencia de las Naciones y las Comunidades ante los Desastres y el marco sucesor de este.

75. Medidas que han de adoptar 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 dirigidas a mitigar los efectos de las perturbaciones externas;

c) Elaborar una estrategia y planes de acción nacionales para ocuparse de manera holística del cambio climático, la desertificación, la degradación de las tierras y la sequía, las inundaciones provocadas por los desbordamientos repentinos de lagos glaciares y la reducción del riesgo de desastres, con miras a integrar en los planes nacionales de desarrollo un enfoque de la adaptación basado en la tierra;

d) Promover la ordenación sostenible de las tierras, la gestión forestal sostenible y la rehabilitación de las tierras degradadas a fin de combatir la desertificación, la degradación de las tierras y la sequía;

e) Aumentar la resiliencia de los sistemas socioeconómicos y ecológicos, incluso mediante la diversificación de la economía, la creación de valor añadido y la ordenación sostenible de los recursos naturales;

f) Construir infraestructura sostenible y resiliente;

g) Fortalecer la reunión de datos para los sistemas de alerta temprana, el desarrollo de la capacidad institucional y enfoques basados en la participación de múltiples interesados para comprender mejor los riesgos que plantea el cambio climático y crear resiliencia en todos los niveles, e intensificar la cooperación regional para hacer frente a las repercusiones transfronterizas de los desastres y mitigar mejor sus efectos y adaptarse a ellos;

h) 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

^d Alrededor del 54% de las tierras de los países en desarrollo sin litoral se clasifica como tierras secas, y el 60% de la población de esos países vive en zonas de tierras secas (cálculo hecho a partir de datos del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente).

casos de desastre, y atender las necesidades locales de reducción del riesgo de desastres;

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

76. Medidas que han de adoptar 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) Reforzar el apoyo que prestan a los países en desarrollo sin litoral para crear resiliencia y asegurar el acceso amplio de los países en desarrollo sin litoral a los servicios financieros a efectos de adaptación, mitigación, rehabilitación de la tierra y reducción del riesgo de desastres;

c) Proporcionar apoyo financiero y técnico apropiado a los países en desarrollo sin litoral con carácter prioritario en el contexto del Fondo Especial para el Cambio Climático;

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

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

Séptima prioridad: Medios de ejecución

77. Entre las mayores dificultades que enfrentan los países en desarrollo sin litoral en su empeño por lograr un crecimiento sostenido y el desarrollo sostenible cabe citar la insuficiencia de recursos financieros y las limitaciones de capacidad. Se necesita financiación previsible y estable procedente de todas las fuentes disponibles, entre ellas el capital nacional, la AOD y la inversión extranjera directa.

78. El desarrollo y el progreso de cualquier país son responsabilidad primordial del propio país. Pese a los esfuerzos que vienen realizando por movilizar sus recursos internos para desarrollar la infraestructura y las instalaciones de tránsito, así como para el desarrollo socioeconómico general, los países en desarrollo sin litoral se enfrentan a un importante déficit de recursos financieros, capacidad técnica y creación de capacidad. En consecuencia, es preciso que los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito vecinos movilicen de manera efectiva recursos suficientes, incluso de fuentes internas y externas.

79. Se requiere el apoyo de los asociados para el desarrollo, las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales y las instituciones financieras y de desarrollo, así como de los países emergentes y las entidades privadas, para complementar los esfuerzos que despliegan los países en desarrollo sin litoral para establecer y mantener sistemas de transporte de tránsito eficaces, integrarse en la economía mundial, transformar la estructura de sus economías y reforzar su capacidad productiva prestándoles asistencia financiera y técnica con objetivos bien definidos.

80. Las corrientes de AOD siguen siendo una fuente importante de financiación externa para los países en desarrollo sin litoral. La asistencia previsible y estable de los asociados para el desarrollo y las organizaciones multilaterales desempeña una función crucial para apoyar los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral en pro del desarrollo sostenible y la reducción de la pobreza.

81. La Iniciativa de Ayuda para el Comercio desempeña una función clave en la labor destinada a crear en los países en desarrollo sin litoral capacidad 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, combinada 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 es importante para que los países en desarrollo sin litoral se integren en las cadenas de valor regionales y mundiales o asciendan en ellas.

82. La cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular contribuyen de manera significativa a aumentar el crecimiento y el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito mediante su aporte a la creación de capacidad humana y productiva, la asistencia financiera y técnica, la diversificación de las oportunidades comerciales y el acceso a los mercados, la transferencia de tecnología, las innovaciones y el intercambio de mejores prácticas. Se debería seguir fortaleciendo la cooperación Sur-Sur como complemento de la cooperación Norte-Sur, no como sustituto de esta.

83. Las corrientes de capital internacional privado, en particular la inversión extranjera directa, tienen un papel catalizador al impulsar el desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza/el crecimiento económico y la reducción de la pobreza en los países en desarrollo sin litoral promoviendo o reforzando la capacidad productiva, el crecimiento de las exportaciones, la transferencia de tecnología, la difusión de conocimientos técnicos productivos, competencias de gestión y capital, la creación de riqueza, la apertura de nuevos mercados para productos y servicios de gran valor añadido, y la generación de empleo. 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.

84. 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 sobre Facilitación del Comercio de la OMC, 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.

85. Metas propuestas:

a) Aumentar considerablemente la financiación interna para la transformación económica y la capacidad productiva, incluida la infraestructura de transporte de tránsito;

b) Mantener la tendencia ascendente de la AOD destinada a los países en desarrollo sin litoral.

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

a) Seguir tratando de reforzar la movilización de recursos internos aumentando la base económica, reformando las políticas fiscales y promoviendo la transparencia y la buena gobernanza y el desarrollo institucional;

b) Fortalecer la afiliación de países en desarrollo sin litoral a marcos bilaterales y regionales de integración mediante la cooperación Sur-Sur y, cuando proceda, incluso mediante la cooperación triangular;

c) 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, y concluir las conexiones que falten para enlazar a los países en desarrollo sin litoral a la red regional;

d) Determinar ámbitos prioritarios para las inversiones necesarias para alentar las asociaciones público-privadas, en particular para el desarrollo de la infraestructura;

e) Atraer un nivel reforzado de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad en materia de educación y desarrollo de competencias, desarrollo institucional, iniciativa empresarial, 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;

f) 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. Los países en desarrollo sin litoral que aún no lo hayan hecho deberían ratificar el acuerdo multilateral sobre la creación del grupo internacional de estudios para los países en desarrollo sin litoral.

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

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

b) Proporcionar apoyo a los países en desarrollo sin litoral para que mejoren su capacidad productiva y comercial, aprovechen las oportunidades de comercio a nivel mundial y establezcan instalaciones que propicien un tránsito fluido y eficiente, así como para que fomenten la diversificación de sus economías y exportaciones;

c) Mantener el impulso de la AOD destinada a los países en desarrollo sin litoral y aumentarla en consonancia con las prioridades nacionales de esos países;

d) Asegurar el cumplimiento efectivo de los compromisos asumidos en el Consenso de Monterrey, en particular en los párrafos 41 a 43 de ese documento, 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;

e) Proporcionar a los países en desarrollo sin litoral una ayuda para el comercio adecuada, incluso para la infraestructura relacionada con el comercio, como parte fundamental de las gestiones de facilitación del comercio, apoyando al mismo tiempo el carácter regional de la Iniciativa de Ayuda para el Comercio para promover la integración comercial entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito;

f) 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;

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

h) Prestar asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a crear capacidad institucional y humana de modo que puedan atraer inversión extranjera directa y mejorar su capacidad de negociación a fin de captar inversiones responsables e influir en ellas;

i) Asistir a los países en desarrollo sin litoral para que se adhieran a las convenciones y acuerdos internacionales pertinentes;

j) Prestar asistencia técnica y apoyo financiero para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a crear capacidad institucional en consonancia con sus prioridades nacionales. El sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales, regionales y demás organizaciones competentes también 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;

k) Fortalecer la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular en los ámbitos del transporte de tránsito, el desarrollo de la capacidad productiva y el fortalecimiento de la afiliación de países en desarrollo sin litoral a marcos bilaterales y regionales de integración.

VI. Ejecución, seguimiento y examen

88. La ejecución, la vigilancia y el examen deberían llevarse a cabo a nivel nacional, subregional, regional y mundial por medio de los mecanismos eficientes que correspondan. El mecanismo de vigilancia y examen debería ser un proceso continuo encaminado a reforzar las asociaciones y la rendición de cuentas mutua a

todos los niveles. Los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito deberían rendirse cuentas mutuamente de las medidas adoptadas para, entre otras cosas, mejorar los procesos de tránsito, así como desarrollar la infraestructura y la colaboración necesarias para beneficio de todos. Los asociados para el desarrollo deberían cumplir sus compromisos con respecto a la ejecución del presente Programa de Acción.

89. En el plano nacional, los gobiernos deberían incorporar el nuevo Programa de Acción en sus estrategias de desarrollo nacionales y sectoriales para ejecutarlo efectivamente. Deberían además establecer, según proceda, comités nacionales para coordinar la ejecución. La vigilancia y el examen deberían llevarse a cabo en colaboración con todos los interesados, incluidos el sector privado, las entidades académicas, los centros de estudios, la sociedad civil y los medios de información. Las Naciones Unidas deberían apoyar, a nivel de los países, la ejecución, el seguimiento y la vigilancia del Programa de Acción.

90. En los planos subregional y regional, la vigilancia y el examen deberían realizarse en forma de procesos intergubernamentales. Las organizaciones regionales y subregionales, incluidas las comunidades económicas regionales y los bancos regionales de desarrollo, en coordinación con la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y las comisiones regionales, deberían incorporar la ejecución del presente Programa de Acción en sus programas pertinentes y concebir y ejecutar proyectos prioritarios, entre otros, para el desarrollo de la infraestructura a fin de mejorar la conectividad y las iniciativas de facilitación del comercio. Las comisiones regionales deberían realizar un examen bienal 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 realizado en 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.

91. En el plano mundial, la Asamblea General debería realizar un examen anual de la ejecución del presente Programa de Acción mediante informes anuales del Secretario General y diálogos temáticos interactivos plenarios bianuales, en los que participen activamente la sociedad civil y el sector privado. El Consejo Económico y Social debería realizar un examen temático bienal sobre las cuestiones temáticas clave para asegurar el seguimiento coordinado de la ejecución del Programa de Acción. El foro político de alto nivel del Consejo debería dedicar 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, en particular los acordados en el Programa de Acción, con la participación activa de la sociedad civil y el sector privado. Los órganos rectores de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas deberían incorporar la ejecución del Programa de Acción en su programa de trabajo y deberían realizar exámenes sectoriales y temáticos del Programa de Acción según corresponda. El sector privado debería participar en los exámenes de nivel mundial.

92. De conformidad con el mandato encomendado por la Asamblea General, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo debería asegurar el seguimiento coordinado, la vigilancia efectiva y la presentación de

informes relativos a la ejecución del Programa de Acción y emprender actividades de promoción a nivel nacional, regional y mundial. Se debería fortalecer 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.

93. La ejecución del presente Programa de Acción también exigirá los esfuerzos individuales y concertados de las organizaciones y los órganos del sistema de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales y regionales competentes, incluidas las comisiones regionales, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el Centro de Comercio Internacional, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial, la secretaría de la Convención de las Naciones Unidas de Lucha contra la Desertificación, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, la OMC, el Banco Mundial, la Organización Mundial de Aduanas, la Unión Internacional de Transportes por Carretera, la Cámara de Comercio Internacional, la Oficina de las Naciones Unidas para la Cooperación Sur-Sur, los bancos regionales de desarrollo, las comunidades económicas regionales y otras organizaciones regionales y subregionales. Se invita a esas organizaciones a que otorguen prioridad a las peticiones de recursos financieros, asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad que formulen los países en desarrollo sin litoral para aplicar el presente Programa de Acción, de manera bien coordinada y coherente en el marco de sus mandatos respectivos.

94. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, en colaboración con la Oficina de Estadística del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Secretaría de las Naciones Unidas, el equipo del índice de desarrollo humano del PNUD, el Banco Mundial, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, la UNCTAD y las comisiones regionales, deberían ocuparse de elaborar indicadores pertinentes para medir el progreso conseguido en la ejecución del presente Programa de Acción en los países en desarrollo sin litoral, teniendo en cuenta la capacidad particular de los distintos países. Los indicadores deben ser cuantificables, fáciles de entender y viables, y podrían formularse sobre la base de las mejores prácticas y la experiencia adquirida.

95. 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 Programa de Acción. Se invita también 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.

Anexo II**Lista de documentos examinados en el período de sesiones**

<i>Signatura</i>	<i>Título o descripción</i>
A/CONF.225/PC/6	Programa provisional
A/CONF.225/PC/7 y Add.1	Nota de la Secretaría sobre la acreditación de entidades del sector privado y organizaciones de la sociedad civil en la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral
A/CONF.225/PC/L.4	Proyecto de Programa de Acción para los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024
A/CONF.225/PC/INF/2	Lista provisional de participantes