



# Asamblea General

Distr. general  
23 de enero de 2014

Sexagésimo noveno período de sesiones  
Tema 22 b) del programa

## Resolución aprobada por la Asamblea General el 12 de diciembre de 2014

[sin remisión previa a una Comisión Principal (A/69/L.28)]

### 69/137. Programa de Acción en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024

*La Asamblea General,*

*Recordando* su resolución 66/214, de 22 de diciembre de 2011, en que decidió convocar la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral en 2014, así como sus resoluciones 67/222, de 21 de diciembre de 2012, 68/225, de 20 de diciembre de 2013, y 68/270, de 23 de abril de 2014,

1. *Expresa su profunda gratitud* al Gobierno y al pueblo de Austria por acoger la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral en Viena del 3 al 5 de noviembre de 2014 y por proporcionar todo el apoyo necesario;

2. *Hace suyos* la Declaración de Viena y el Programa de Acción de Viena en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024, aprobados en la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral, que figuran en los anexos I y II, respectivamente, de la presente resolución.

*71ª sesión plenaria  
12 de diciembre de 2014*

### Anexo I

#### Declaración de Viena

Nosotros, los Jefes de Estado y de Gobierno y representantes de los Estados reunidos aquí en Viena del 3 al 5 de noviembre de 2014 para participar en la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral,

*Habiendo aprobado* el Programa de Acción de Viena en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024,

*Declaramos* lo siguiente:

1. Estamos enérgicamente empeñados en aplicar el Programa de Acción de Viena en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024 a



fin de abordar de manera integral las necesidades y los desafíos especiales en materia de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral derivados de su falta de litoral, la lejanía y sus limitaciones geográficas;

2. Expresamos nuestro sincero agradecimiento por los esfuerzos constantes realizados por el Gobierno de Zambia, en su calidad de Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral;

3. Expresamos nuestro profundo agradecimiento al Gobierno de Austria, así como a la Ciudad de Viena y al pueblo de Austria, por acoger la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral.

## **Anexo II**

### **Programa de Acción de Viena en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024**

#### **I. Introducción**

1. Treinta y dos países en desarrollo sin litoral situados en África, Asia, América del Sur y Europa, cuya población es de unos 440 millones de personas, se enfrentan a problemas especiales que guardan relación con su falta de acceso territorial al mar, la lejanía y su aislamiento de los mercados mundiales. Su comercio internacional depende del tránsito a través de otros países. El cruce de otras fronteras y la lejanía de los principales mercados, junto con procedimientos de tránsito engorrosos y una infraestructura inadecuada, aumentan considerablemente los gastos totales del transporte y otros costos de transacción, lo que menoscaba la competitividad de los países en desarrollo sin litoral, reduce el crecimiento económico y, por consiguiente, afecta negativamente a su capacidad para promover el desarrollo económico sostenido, el progreso humano y social y la sostenibilidad ambiental. La falta de litoral es uno de los factores que más contribuye a la incidencia relativamente alta de la pobreza extrema y a las limitaciones estructurales de los países en desarrollo sin litoral. Esos países, como grupo, se encuentran entre los países en desarrollo más pobres y muchos de ellos son también países menos adelantados, disponen de capacidades limitadas y dependen de un número muy reducido de productos básicos para la obtención de ingresos por exportaciones.

2. En la mayoría de los casos, los países de tránsito vecinos de los países en desarrollo sin litoral son a su vez países en desarrollo, con estructuras económicas a menudo muy parecidas, que enfrentan situaciones similares de 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 y aduaneros y administrativos, a los que han de conectarse sus vecinos sin litoral.

3. 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<sup>1</sup>, reflejaba el firme compromiso de todos los agentes de atender los retos y necesidades especiales de desarrollo con que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral y promover una integración plena y más eficaz en la economía mundial, mediante la aplicación de medidas específicas en las esferas prioritarias de las cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, el comercio internacional y la facilitación del comercio, las medidas de apoyo internacional y los aspectos de aplicación y examen.

4. 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, en particular en las Naciones Unidas. La comunidad internacional ha reconocido la necesidad de abordar los problemas especiales de esos países en los documentos finales de la Cumbre Mundial 2005<sup>2</sup> y otras reuniones de alto nivel 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”<sup>3</sup>. Si bien ha habido algunos progresos en la ejecución del Programa de Acción de Almaty durante el período que se examina, es necesario que se dé un mayor apoyo mundial a los países en desarrollo sin litoral, en particular en las esferas de la asistencia financiera y técnica, ya que tienen un largo camino que recorrer para beneficiarse plenamente de la globalización y alcanzar un crecimiento económico sostenido e inclusivo, un desarrollo sostenible, la erradicación de la pobreza, la generación de empleo y la transformación estructural.

5. Por lo tanto, existe la necesidad urgente de un programa de acción decenal que sea innovador, integral y orientado a los resultados y se base en asociaciones de colaboración renovadas y fortalecidas para acompañar a los países en desarrollo sin litoral en el aprovechamiento de los beneficios del comercio internacional, la transformación estructural de sus economías y el logro de un crecimiento más inclusivo y sostenible. Se reconocen los problemas y las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, países que han de tenerse debidamente en cuenta en la elaboración de la agenda para el desarrollo después de 2015.

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

6. El crecimiento económico se ha acelerado ligeramente en los países en desarrollo sin litoral: desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty, esos países han alcanzado cotas moderadas de crecimiento económico. Se estima que las tasas de crecimiento del producto interno bruto de los países en desarrollo sin litoral aumentaron del 4,5% en 2003 al 6,3% en 2013<sup>4</sup>. Sin embargo, hay grandes disparidades entre esos países y muchos de ellos muestran un alto grado de vulnerabilidad a las perturbaciones externas. El elevado crecimiento económico no se ha traducido en una rápida reducción de la pobreza extrema. El producto interno

---

<sup>1</sup> Informe de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo Sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en Materia de Transporte de Tránsito, Almaty (Kazajistán), 28 y 29 de agosto de 2003 (A/CONF.202/3), anexo I.

<sup>2</sup> Resolución 60/1.

<sup>3</sup> Resolución 66/288, anexo.

<sup>4</sup> Estimaciones proporcionadas por la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, con datos de la División de Estadística del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Secretaría.

bruto *per capita* de dos tercios de los países en desarrollo sin litoral sigue siendo muy inferior a 1.000 dólares<sup>5</sup>. A pesar de algunos progresos en el desarrollo social, la mitad de los países en desarrollo sin litoral sigue ocupando los niveles más bajos en el índice de desarrollo humano, y en muchos de ellos todavía imperan la pobreza, elevados niveles de inseguridad alimentaria, altas tasas de mortalidad infantil y materna y condiciones de saneamiento deficientes.

7. Los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito han puesto en marcha importantes reformas en sus políticas para abordar los aspectos físicos y no físicos del transporte de tránsito. Los países en desarrollo sin litoral han mejorado la armonización de las políticas, las leyes, los procedimientos y las prácticas de transporte y tránsito con los países de tránsito. Se han concertado y aprobado para su aplicación varios acuerdos regionales y subregionales de facilitación del tránsito. Algunos países en desarrollo sin litoral y países de tránsito han creado marcos institucionales de apoyo, como organismos o comités de coordinación de transporte y facilitación del comercio y fondos para carreteras, mediante acuerdos de comercio regional, zonas de libre comercio y uniones aduaneras. Las instalaciones y procedimientos fronterizos se han simplificado y armonizado, lo que ha redundado en una mayor eficiencia y menos demoras. Sin embargo, sigue siendo necesario profundizar las reformas, aumentar la eficiencia y eficacia y asegurar que los logros alcanzados se mantengan.

8. Los altos costos de transporte y de transacciones comerciales siguen siendo un importante obstáculo para que los países en desarrollo sin litoral hagan efectivas sus posibilidades en el ámbito del comercio. Si bien el tiempo estimado que los países en desarrollo sin litoral emplean para importar bienes ha disminuido de 57 días en 2006 a 47 días en 2014 y el necesario para exportar se ha reducido de 49 a 42 días, todavía es casi el doble del tiempo que emplean los países de tránsito<sup>6</sup>. El costo medio de exportación de un contenedor para los países en desarrollo sin litoral se calcula en unos 3.204 dólares, frente a los 1.268 dólares a que asciende para los países de tránsito y, del mismo modo, la importación de un contenedor a los primeros les cuesta 3.884 dólares, en comparación con los 1.434 dólares que esta operación supone para los segundos<sup>6</sup>. El establecimiento de un sistema de transporte de tránsito seguro, fiable y eficiente sigue teniendo una importancia decisiva para que los países en desarrollo sin litoral puedan reducir los costos de transporte y aumentar la competitividad de sus exportaciones en los mercados mundiales y regionales. En consecuencia, la falta de litoral tiene un enorme efecto negativo en el desarrollo general de los países en desarrollo sin litoral. Se estima que el nivel de desarrollo de estos países es en promedio un 20% menor de lo que sería si tuvieran litoral<sup>7</sup>.

9. Se han hecho mayores esfuerzos para desarrollar y mejorar la infraestructura ferroviaria y de carreteras y mantener la infraestructura existente a nivel nacional, subregional y regional. Se están estableciendo puertos secos y puestos fronterizos comunes en todas las regiones. Pese a los progresos realizados, el desarrollo de la infraestructura física sigue siendo insuficiente, lo cual constituye un obstáculo importante para que los países en desarrollo sin litoral puedan utilizar plenamente su

<sup>5</sup> A/69/170, párr. 10.

<sup>6</sup> Véase Banco Mundial, 2013, *Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises*.

<sup>7</sup> "The development economics of landlockedness", estudio preparado por la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, 2013.

potencial comercial. En lo que respecta al transporte aéreo, el flete aéreo se ha incrementado en algunos países en desarrollo sin litoral y el número de partidas de vuelos registradas en conjunto en esos países aumentó de unas 200.000 en 2003 a alrededor de 362.800 en 2013<sup>8</sup>. Entre los importantes problemas que enfrentan los países en desarrollo sin litoral en lo que respecta a la industria del transporte aéreo figuran los enormes recursos que exigen las inversiones en infraestructura y el mantenimiento, la rehabilitación y la sustitución de las flotas anticuadas. Todos estos factores limitan el envío por aire de mercancías que tienen un gran valor por unidad o para las que el tiempo es un factor crucial, como es el caso de documentos, productos farmacéuticos, prendas de ropa, artículos electrónicos y productos agrícolas y de pesca perecederos.

10. Pese a que se han registrado algunos avances, los países en desarrollo sin litoral van por detrás de otros países en desarrollo en materia de infraestructura de telecomunicaciones, incluido el acceso a Internet de banda ancha, que puede desempeñar un papel esencial para aumentar la conectividad, estimulando la competitividad empresarial y facilitando el comercio internacional.

11. Debido en gran parte a un aumento de los precios mundiales de los productos básicos, el total de las exportaciones de mercancías de los países en desarrollo sin litoral aumentó de unos 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, ese porcentaje aún sigue siendo muy bajo y representa alrededor del 1,2%<sup>9</sup>.

12. Además, los países en desarrollo sin litoral dependen en gran medida de la exportación de unos pocos recursos minerales y productos agrícolas de bajo valor a un número limitado de mercados<sup>10</sup>, lo que los hace muy vulnerables a la volatilidad de los precios y la demanda de productos básicos. El problema se agrava aún más debido a su escasa capacidad productiva, que limita la posibilidad de añadir valor a sus exportaciones de manera significativa y de diversificar sus exportaciones y mercados.

13. Los desembolsos de asistencia oficial para el desarrollo a los países en desarrollo sin litoral aumentaron más del doble entre 2003 y 2012, pasando de una cifra estimada de 12.200 millones de dólares a 25.900 millones de dólares<sup>11</sup>. Las cuentas de la asistencia oficial para el desarrollo representan más del 20% de los gastos del gobierno central en 16 países en desarrollo sin litoral<sup>8</sup>. Los desembolsos efectuados a países en desarrollo sin litoral en el marco de la iniciativa de ayuda para el comercio aumentaron de unos 3.500 millones de dólares en 2006 a más de 5.900 millones en 2012<sup>11</sup>. Esta iniciativa ha ayudado a mejorar la facilitación del comercio y el desarrollo de la infraestructura relacionada con el comercio.

14. Si bien el Programa de Acción de Almaty se ha integrado en cierta medida en las estrategias nacionales de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, es

---

<sup>8</sup> Datos del Banco Mundial.

<sup>9</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, estadísticas anuales sobre el valor y la proporción de exportaciones e importaciones de mercancías, 1948-2013 (véase <http://unctadstat.unctad.org>).

<sup>10</sup> Véase A/68/157.

<sup>11</sup> Estadísticas de desarrollo internacional de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (véase [www.oecd.org/dac/stats/idsonline.htm](http://www.oecd.org/dac/stats/idsonline.htm)).

preciso que se integre mejor en las estrategias de desarrollo a nivel nacional, regional y mundial.

15. Aunque el cambio climático no era parte del examen del Programa de Acción de Almaty, no deja de ser cierto que los países en desarrollo sin litoral también son vulnerables al cambio climático, que está intensificando la desertificación y la degradación de la tierra. Los países en desarrollo sin litoral siguen viéndose afectados de forma desproporcionada por, entre otras cosas, la desertificación, la degradación de las tierras y la sequía, y se estima que el 54% de sus tierras pertenece a la categoría de tierras secas<sup>12</sup>. De los 29 países que cuentan con una población estimada de al menos el 20% en tierras degradadas, 14 son países en desarrollo sin litoral<sup>13</sup>. Algunos países en desarrollo sin litoral también se ven afectados por las inundaciones, incluidos los desbordamientos repentinos de lagos glaciares. Asimismo, los países en desarrollo sin litoral siguen siendo muy vulnerables a las perturbaciones económicas externas y a otros muchos desafíos que enfrenta la comunidad internacional.

### III. Una alianza renovada y fortalecida para el desarrollo

16. El presente Programa de Acción de Viena en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024 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. El reforzamiento de las asociaciones en el contexto de la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular, así como el fortalecimiento de las asociaciones con las organizaciones internacionales y regionales pertinentes y entre agentes de los sectores público y privado, también son esenciales.

17. Las asociaciones de colaboración entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito es mutuamente beneficiosa para mejorar y mantener de forma constante la conectividad de su infraestructura y las disposiciones técnicas y administrativas de sus sistemas de transporte, aduanas y logística. Factores como la existencia de sistemas eficientes de transporte de tránsito, iniciativas sólidas de colaboración en el desarrollo y la interrelación de la infraestructura de transporte multimodal, la promoción de un entorno jurídico propicio y de arreglos institucionales y un firme liderazgo nacional en lo que respecta a los acuerdos de cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito son también fundamentales para lograr la transformación estructural y un crecimiento y desarrollo económico sostenible. La transparencia, la buena gobernanza y los arreglos institucionales eficaces en los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito también deberían desempeñar un papel muy importante en la promoción de esas alianzas. La colaboración debe promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países en desarrollo sin litoral y los de tránsito.

18. Una colaboración renovada y fortalecida con los asociados para el desarrollo será fundamental para la plena y satisfactoria aplicación del Programa de Acción de Viena, habida cuenta de la inmensidad de los retos con que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral. Se alienta a la comunidad internacional, incluidos las instituciones financieras y de desarrollo, las organizaciones y organismos multilaterales y los países donantes, a que presten apoyo financiero y técnico, según proceda, para promover los objetivos concretos que aquí figuran. La cooperación o

<sup>12</sup> Calculado con datos de las Perspectivas del Medio Ambiente Mundial, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (véase [www.unep.org/geo](http://www.unep.org/geo)).

<sup>13</sup> A/67/210, párr. 8.

la integración a nivel regional y subregional también deben desempeñar una importante función para resolver con éxito los problemas concretos de los países en desarrollo sin litoral.

19. El apoyo de los países en desarrollo debería tener plenamente en cuenta la naturaleza de la cooperación Sur-Sur, de conformidad con el documento final de Nairobi de la Conferencia de Alto Nivel de las Naciones Unidas sobre la Cooperación Sur-Sur<sup>14</sup>. Guiados por un espíritu de solidaridad con los países en desarrollo sin litoral, los países en desarrollo, de acuerdo con sus capacidades, prestarán apoyo financiero y técnico a la ejecución eficaz del Programa de Acción de Viena en esferas mutuamente convenidas en el marco de la cooperación Sur-Sur, que es un complemento pero no un sustituto de la cooperación Norte-Sur.

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

#### **IV. Objetivos**

21. El objetivo general del Programa de Acción de Viena es abordar las necesidades y problemas especiales de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral derivadas de la falta de litoral, la lejanía y las limitaciones geográficas de manera más coherente y, por lo tanto, contribuir a una mayor tasa de crecimiento sostenible e inclusivo, lo cual puede contribuir a la erradicación de la pobreza de modo que se avance hacia el objetivo de poner fin a la pobreza extrema. Por lo tanto, en el período que media hasta 2024 debe prestarse especial atención a la elaboración y ampliación de sistemas de tránsito eficientes y el desarrollo del transporte, la mejora de la competitividad, la ampliación del comercio, la transformación estructural, la cooperación regional y la promoción de un crecimiento económico inclusivo y del desarrollo sostenible para reducir la pobreza, aumentar la resiliencia, reducir las diferencias económicas y sociales y, en última instancia, contribuir a convertirlos en países comunicados por tierra.

22. Los objetivos y propósitos específicos son:

*a)* Promover un acceso sin trabas, eficiente y eficaz en relación con el costo al mar y desde el mar por todos los medios de transporte, sobre la base de la libertad de tránsito, y otras medidas conexas, de conformidad con las normas aplicables del derecho internacional;

*b)* Reducir los costos de las transacciones comerciales y los costos de transporte y mejorar los servicios comerciales internacionales mediante la simplificación y normalización de la normativa y los reglamentos, a fin de aumentar la competitividad de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral y reducir los costos de las importaciones, contribuyendo así a la promoción de un 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;

---

<sup>14</sup> Resolución 64/222, anexo.

*e)* Promover el crecimiento y una mayor participación en el comercio mundial mediante la transformación estructural relacionada con un mayor 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 hacer frente a las necesidades y los retos derivados de la falta de litoral con el fin de erradicar la pobreza y promover el desarrollo sostenible.

## **V. Prioridades de acción**

Primera prioridad: Cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito.

Segunda prioridad: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura:

- a)* Infraestructura de transporte;
- b)* Infraestructura energética y de la tecnología de la información y las comunicaciones.

Tercera prioridad: Comercio internacional y facilitación del comercio:

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

Cuarta prioridad: Integración y cooperación regionales.

Quinta prioridad: Transformación económica estructural.

Sexta prioridad: Medios de ejecución.

### **Primera prioridad: Cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito**

23. 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 disposiciones aplicables del derecho internacional, a fin de integrarse plenamente en el sistema de comercio mundial.

24. Debe promoverse la armonización, la simplificación y la normalización de los reglamentos y la documentación, incluida la aplicación plena y eficaz de las convenciones internacionales sobre transporte y tránsito y los acuerdos bilaterales, subregionales y regionales. Las disposiciones bilaterales no deben ser menos favorables que lo previsto en las normas de las convenciones y las mejores prácticas a nivel internacional. El Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio, aprobado por consenso en la Novena Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio, celebrada en Bali (Indonesia) en diciembre de 2013, debe seguir orientando 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 es esencial para lograr una solución eficaz e integrada de los problemas del comercio transfronterizo y del transporte de tránsito. Esa cooperación debe promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países en desarrollo sin litoral y los de tránsito. Es necesaria una participación eficaz de las principales partes interesadas, tanto públicas como privadas, para mejorar la facilitación del tránsito. Es importante promover la libertad de circulación de las personas entre los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito mediante el desarrollo y la implementación de sistemas de visados simplificados y



armonizados para los conductores que participan en el transporte internacional (de carga y de pasajeros).

25. Los objetivos específicos son:

*a)* Reducir el tiempo de viaje en los corredores, a fin de que la carga de tránsito pueda desplazarse una distancia de entre 300 y 400 kilómetros cada 24 horas;

*b)* Reducir considerablemente el tiempo invertido en las fronteras terrestres;

*c)* Mejorar de modo considerable la conectividad intermodal, a fin de garantizar la eficacia de las transferencias del transporte ferroviario al vial y viceversa y del puerto al transporte ferroviario o vial y viceversa.

26. Las medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito son:

*a)* Procurar adherirse puntualmente a las convenciones internacionales, regionales y subregionales pertinentes y a otros instrumentos jurídicos relacionados con el transporte de tránsito y la facilitación del comercio, y ratificarlos oportunamente;

*b)* Asegurar una aplicación efectiva de las convenciones internacionales y regionales y los acuerdos bilaterales en materia de transporte de tránsito y facilitación del comercio, según proceda, con el fin, entre otros, de 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 aduaneros entre sí y con los respectivos organismos de los países de tránsito. En ese sentido, se alienta a los países de tránsito a que informen a la mayor brevedad posible a los países en desarrollo sin litoral sobre cualquier cambio en los reglamentos y procedimientos que rigen las políticas de tránsito, antes de su entrada en vigor, a fin de que los comerciantes y otras partes interesadas puedan familiarizarse con ellos;

*d)* Crear un mecanismo eficaz de carácter bilateral o regional, según proceda, para hacer frente a los desafíos y obstáculos en la aplicación de acuerdos bilaterales, regionales o multilaterales y evitar el mantenimiento, la búsqueda o la adopción de acuerdos bilaterales o regionales por los que se 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 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, intercambiar conocimientos e implementar iniciativas y prácticas de cooperación en materia de tránsito que han funcionado bien en diferentes regiones del mundo;

*h)* Colaborar en el intercambio de datos sobre el comercio y el transporte con el fin de que las operaciones fronterizas se realicen de manera más rápida y eficiente;

*i)* Todos los países en desarrollo sin litoral deben formular políticas nacionales de tránsito y establecer mecanismos nacionales adecuados con la participación de todos los interesados pertinentes.

27. Las medidas que han de adoptar los asociados para el desarrollo son:

*a)* Brindar apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para aplicar las convenciones y los acuerdos internacionales relativos a la facilitación del tránsito e iniciativas destinadas a promover la cooperación en materia de tránsito, a reducir los costos de tránsito y a 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 experiencias, políticas e iniciativas;

*c)* Alentar a las organizaciones regionales y subregionales a que presten asistencia a los países en desarrollo sin litoral y países de tránsito en forma de apoyo técnico y financiero para aplicar iniciativas que promuevan la cooperación en materia de tránsito.

### **Segunda prioridad: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura**

28. 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 tecnología 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, aumentar su competitividad e integrarse plenamente en el mercado mundial.

#### ***a)* Infraestructura de transporte**

29. A pesar de las mejoras observadas en la infraestructura de transporte de los países en desarrollo sin litoral, la mala calidad y las deficiencias de la infraestructura física siguen siendo importantes obstáculos para el desarrollo de sistemas de transporte de tránsito viables y previsibles. Hay infraestructuras físicas inadecuadas de transporte ferroviario, transporte por carretera, puertos secos, vías de navegación interiores, oleoductos y transporte aéreo en muchos países en desarrollo sin litoral, y son escasas las normas y procedimientos armonizados, las inversiones transfronterizas y la participación del sector privado. Las conexiones físicas de los países en desarrollo sin litoral con la red regional de infraestructura de transporte están muy por debajo de lo que cabría esperar. Los países en desarrollo sin litoral tienen una logística menos eficaz que otros países en materia de infraestructura relacionada con el transporte. Deben establecerse 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 eficientes y sin trabas dentro de los países y a través de las fronteras. Mejorar y mantener las instalaciones existentes es fundamental. En lo que respecta al transporte multimodal, los ferrocarriles son importantes para los países en desarrollo sin litoral cuyas exportaciones suelen ser

productos básicos de gran volumen. Debe promoverse el transporte ferroviario cuando su uso sea viable y ya existan redes ferroviarias.

30. La gran cantidad de recursos necesarios para invertir en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura sigue planteando un gran desafío. Esta tarea exige la cooperación a nivel internacional, regional, subregional y bilateral para proyectos de infraestructura, la asignación de más recursos de los presupuestos nacionales, el despliegue efectivo de la asistencia internacional para el desarrollo y la financiación multilateral para desarrollar y mantener la infraestructura, y el realce del papel del sector privado. Al mismo tiempo, la tarea también requiere una inversión sustancial en el fomento de la capacidad y la reforma de aspectos jurídicos, reglamentarios y normativos a fin de crear un entorno propicio para una mayor inversión pública y privada en infraestructura. Es importante ayudar a los países en desarrollo sin litoral a desarrollar la capacidad para preparar proyectos de infraestructura en gran escala que sean financiables y para estudiar mecanismos innovadores de financiación para esos proyectos, incluidas las asociaciones público-privadas, cuando proceda.

31. Los objetivos específicos son:

*a)* Aumentar significativamente la calidad de las carreteras, lo que entraña aumentar la proporción de carreteras pavimentadas, con arreglo a normas apropiadas para cada país;

*b)* Ampliar y mejorar la infraestructura ferroviaria en los países en desarrollo sin litoral, cuando proceda;

*c)* Completar las conexiones que faltan en las redes regionales de transporte de tránsito por carretera y por ferrocarril.

32. Las medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral y países en desarrollo de tránsito son:

*a)* Elaborar y aplicar políticas nacionales amplias para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura que abarquen todos los modos de transporte, y asegurar una coordinación eficaz con los países de tránsito en las zonas en las que se entrecruzan las infraestructuras de tránsito;

*b)* Colaborar para promover sistemas de transporte sostenibles y resilientes mediante, entre otras cosas, una actualización y un mantenimiento periódicos, el desarrollo de corredores a lo largo de las carreteras de tránsito, el establecimiento de mecanismos de cruce de fronteras, como los puestos fronterizos comunes, y, según proceda, 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 el ancho de las vías a fin de facilitar la conectividad regional, allí donde sea posible, el desarrollo de la capacidad de recarga y la ampliación de los programas de capacitación y programas de intercambio de personal ferroviario;

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

*e)* Tratar de liberalizar gradualmente, en los planos bilateral, subregional y regional, los servicios de transporte por carretera, teniendo en cuenta las circunstancias concretas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

*f)* Fomentar el establecimiento de centros logísticos internacionales;

*g)* 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;

*h)* Promover las asociaciones entre los sectores público y privado para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transporte, así como la sostenibilidad de esas asociaciones;

*i)* Desarrollar redes de transporte interior, con infraestructura de apoyo como las carreteras transitables todo el año, infraestructura de apoyo al transporte ferroviario y fluvial que garantice la seguridad en las carreteras y redes ferroviarias e implique a las empresas locales en los servicios a lo largo de ellas, a fin de crear corredores de desarrollo junto a las carreteras y los ferrocarriles de tránsito.

33. Las medidas que han de adoptar los asociados para el desarrollo son:

*a)* Apoyar los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral en el ámbito del desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura y ayudar a los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito a intercambiar experiencias en materia de desarrollo del transporte de tránsito;

*b)* Alentar a los bancos multilaterales y regionales de desarrollo a ofrecer más apoyo a los países en desarrollo sin litoral y a los países en desarrollo de tránsito para la inversión en el desarrollo del transporte, de conformidad con sus respectivos mandatos;

*c)* Seguir ayudando a los países en desarrollo sin litoral a completar las conexiones faltantes en los sistemas viales y ferroviarios, según proceda.

***b)* Infraestructura energética y de la tecnología de la información y las comunicaciones**

34. La infraestructura energética y el acceso a una energía asequible, fiable y renovable y a las tecnologías conexas, en condiciones mutuamente convenidas, son elementos de importancia crítica para modernizar la tecnología de la información y las comunicaciones y los sistemas de tránsito, reducir las demoras y aumentar la capacidad productiva para lograr un crecimiento económico sostenido y el desarrollo sostenible. Se destaca la importancia de la iniciativa del Secretario General “Energía Sostenible para Todos”. En este contexto, los esfuerzos regionales, como la creación de redes de centros regionales de energía renovable y eficiencia energética, son importantes y requieren apoyo.

35. La tecnología de la información y las comunicaciones puede contribuir al crecimiento sostenible e incluso estimulando la productividad en todos los sectores, facilitando la expansión de los mercados más allá de las fronteras para aprovechar las economías de escala, y reduciendo los costos y facilitando el acceso a los servicios, incluido el acceso a infraestructura de banda ancha y a la información a través de los medios de comunicación mundiales, como Internet, contribuyendo así a una mayor participación en la gobernanza, la rendición de cuentas y la transparencia. No obstante, muchos países en desarrollo sin litoral tienen graves problemas para mantenerse a la altura del despliegue de

infraestructura necesario 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 tecnología de la información y comunicaciones más baratos y una mayor cobertura geográfica.

36. Los objetivos específicos son:

*a)* Ampliar y mejorar, según proceda, la infraestructura de abastecimiento, transmisión y distribución y de servicios de energía renovable modernos en las zonas rurales y urbanas;

*b)* Todos los países en desarrollo sin litoral deben hacer universal la política de conexión de banda ancha;

*c)* Promover el acceso abierto y asequible a Internet para todos;

*d)* Los países en desarrollo sin litoral deben abocarse activamente a superar la brecha digital.

37. Las medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral y países en desarrollo de tránsito son:

*a)* Intensificar su colaboración en la promoción del comercio y tránsito transfronterizos de productos energéticos a través de las líneas de transmisión a terceros países;

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

*c)* Trabajar de consuno para modernizar las instalaciones de tránsito y transporte y aduaneras y otras instalaciones fronterizas aprovechando plenamente la capacidad de la tecnología de la información y las comunicaciones;

*d)* Seguir mejorando y armonizando los marcos jurídicos y reglamentarios;

*e)* Los países en desarrollo sin litoral deben 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;

*f)* Los países en desarrollo sin litoral deben esforzarse por desarrollar su sector de los servicios mediante el desarrollo de la infraestructura de la tecnología 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 y a fin de reducir el tiempo de tránsito y los costos y modernizar sus instalaciones aduaneras y de tránsito;

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

38. Las medidas que han de adoptar los asociados para el desarrollo son:

*a)* Apoyar los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral por desarrollar su energía y los sectores de la tecnología de la información y las comunicaciones;

*b)* Promover la inversión de alto rendimiento energético en los países en desarrollo sin litoral y facilitar la transformación económica verde;

*c)* Ayudar a los países en desarrollo sin litoral a promover sus políticas nacionales de banda ancha y el desarrollo de la infraestructura de banda ancha necesaria;

*d)* Promover la creación de capacidad en los países en desarrollo sin litoral para la utilización de tecnología de las comunicaciones moderna y de bajo costo;

*e)* Seguir apoyando los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral con los respectivos países en desarrollo de tránsito a fin de facilitar el acceso a la tecnología de la información y las comunicaciones y la transferencia de las aptitudes, los conocimientos y la tecnología pertinentes, en condiciones mutuamente convenidas, para la elaboración, el mantenimiento y la sostenibilidad de la infraestructura.

### **Tercera prioridad: Comercio internacional y facilitación del comercio**

#### ***a)* Comercio internacional**

39. Es fundamental lograr una mayor integración de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial y en las cadenas de valor mundiales para aumentar su competitividad y asegurar su desarrollo económico. La exportación de las mercancías que se producen en los países en desarrollo sin litoral genera costos de transporte adicionales, que pueden disminuir la competitividad y reducir los ingresos de los productores de esos países. La estructura de las exportaciones de muchos países en desarrollo sin litoral sigue caracterizándose cada vez más por la dependencia de la exportación de un número limitado de productos, en particular productos agrícolas y recursos minerales. Se debe dar prioridad a políticas y medidas que, con el apoyo de los asociados para el desarrollo, diversifiquen las estructuras de producción y exportación de los países en desarrollo sin litoral y aumenten su productividad y su competitividad a fin de aprovechar plenamente las ventajas del sistema comercial multilateral.

40. Ante la vinculación creciente entre el comercio, la inversión y la producción internacionales, las cadenas de valor a nivel mundial representan una cuota cada vez mayor del comercio internacional. Los países en desarrollo sin litoral no han podido participar plenamente en las cadenas de valor a nivel regional o mundial. Vincularse a las cadenas de valor mundiales ofrece a los países en desarrollo sin litoral una oportunidad para lograr una mayor integración en los mercados mundiales, aumentar su competitividad y convertirse en eslabones importantes de las cadenas de producción y distribución.

41. Los servicios son un importante facilitador del comercio de mercancías y 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. Los países en desarrollo sin litoral deben recibir apoyo para aumentar la participación de los sectores de servicios en sus economías y exportaciones, incluso mediante políticas facilitadoras.

42. Una de las principales causas de la marginación de los países en desarrollo sin litoral en el sistema comercial internacional es el elevado costo de las transacciones

comerciales. La importancia de un acceso mayor y más previsible a todos los mercados para las exportaciones de los países en desarrollo, en particular los países en desarrollo sin litoral, se reconoció en el Consenso de Monterrey de la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo<sup>15</sup>. De conformidad con los compromisos contenidos en la Declaración Ministerial de la Cuarta Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio<sup>16</sup> y las reglas de la Organización Mundial del Comercio, se debe prestar plena atención en la Ronda de Doha de negociaciones comerciales para el desarrollo a las necesidades y los intereses de los países en desarrollo, en particular los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Habida cuenta del creciente aumento del comercio Sur-Sur, otros países en desarrollo podrían ser importantes destinos de las exportaciones de los productos de los países en desarrollo sin litoral y fuentes fundamentales de la inversión extranjera directa.

43. Los ministros de comercio que asistieron a la Novena Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio, celebrada en Bali (Indonesia) en diciembre de 2013, aprobaron por consenso un paquete de declaraciones e instrumentos, que incluye el Acuerdo de Facilitación del Comercio, el cual 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 sobre Facilitación del Comercio y su aplicación oportuna en el contexto del paquete de Bali son importantes a fin de facilitar el comercio para los países en desarrollo sin litoral. El Acuerdo contiene importantes disposiciones sobre asistencia técnica y creación de capacidad para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a aplicarlo efectivamente.

44. Los objetivos específicos son:

*a)* Aumentar de manera significativa la participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial, haciendo especial hincapié en aumentar considerablemente las exportaciones;

*b)* Aumentar de manera significativa el valor añadido y los componentes manufacturados, según proceda, de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral, con el objetivo de diversificar de forma sustancial sus mercados y productos;

*c)* Seguir fortaleciendo los vínculos económicos y financieros entre los países en desarrollo sin litoral y otros países de la misma región, con miras a aumentar de manera sistemática y gradual la participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio intrarregional;

*d)* Invitar a los Estados Miembros a tener en cuenta las necesidades y problemas específicos de los países en desarrollo sin litoral en todas las negociaciones comerciales internacionales.

45. Las medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral son, entre otras, las siguientes:

*a)* Formular estrategias nacionales en materia de comercio sobre la base de las ventajas comparativas y las oportunidades regionales y mundiales;

---

<sup>15</sup> Informe de la Conferencia Mundial sobre la Financiación para el Desarrollo, Monterrey (México), 18 a 22 de marzo de 2002 (publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta: S.02.II.A.7), cap. I, resolución 1, anexo.

<sup>16</sup> Véase A/C.2/56/7, anexo.

- 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 destinadas a ayudar a las empresas nacionales, en particular las pequeñas y medianas, a participar más plenamente en el comercio internacional;
- e)* Aprovechar plenamente los acuerdos comerciales preferenciales a nivel bilateral y regional con miras a ampliar la integración regional y mundial;
- f)* Aplicar políticas y medidas que contribuyan de manera significativa a aumentar la diversificación económica y de las exportaciones y el valor añadido.

46. Las medidas que han de adoptar los países en desarrollo de tránsito son, entre otras, las siguientes:

- a)* Promover la inversión en los países en desarrollo sin litoral a fin de fomentar su capacidad productiva y comercial y ayudarlos a participar en acuerdos de comercio regional;
- b)* Mejorar el acceso a los mercados para los productos procedentes de los países en desarrollo sin litoral, sin barreras arancelarias arbitrarias o injustificadas que no se ajusten a las reglas de la Organización Mundial del Comercio;
- c)* Los países de tránsito y los países en desarrollo sin litoral deben llevar a cabo estudios en materia de competitividad logística y gastos de logística sobre la base de metodologías reconocidas internacionalmente.

47. Las medidas que han de adoptar los asociados para el desarrollo son, entre otras, las siguientes:

- a)* Apoyar los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral por diversificar las exportaciones, integrarse en las cadenas de valor mundiales y regionales y participar eficazmente en las negociaciones comerciales multilaterales;
- b)* Ocuparse de la cuestión de las medidas no arancelarias y reducir o eliminar las barreras no arancelarias arbitrarias o injustificadas, es decir, aquellas que no estén en conformidad con las reglas de la Organización Mundial del Comercio;
- c)* Los países en desarrollo sin litoral y los asociados para el desarrollo deben promover una mejor integración de las empresas pequeñas y medianas en el comercio internacional mediante, según proceda, el fortalecimiento de las instituciones de apoyo al comercio, el fomento de la competitividad comercial, la creación de espacios para el diálogo entre los sectores público y privado, la promoción de la educación y formación técnica y profesional y la creación de capacidad y el establecimiento de conexiones con los mercados a través de las plataformas entre empresas;
- d)* Promover la difusión y la adopción de tecnologías apropiadas y ambientalmente racionales en términos y condiciones mutuamente acordados, entre otras cosas mediante proyectos de inversión o cooperación para promover la diversificación económica y el desarrollo sostenible, según proceda;
- e)* Ofrecer asistencia técnica y creación de capacidad apropiadas a los países en desarrollo sin litoral para completar su proceso de adhesión a la Organización Mundial del Comercio, cumplir sus compromisos e integrarse en el sistema multilateral de comercio;



f) Seguir proporcionando ayuda para el comercio a los países en desarrollo sin litoral, de manera acorde con las directrices de la Organización Mundial del Comercio.

**b) Facilitación del comercio**

48. Las barreras no físicas, las demoras y la ineficiencia relacionadas con los cruces de fronteras 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 muchos países en desarrollo sin litoral. Seguir racionalizando y armonizando los procedimientos y formalidades de aduanas y tránsito y gestionar con transparencia y eficiencia las fronteras y la labor de coordinación de los organismos que intervienen en la concesión de autorizaciones del paso deberían tener efectos concretos y directos para reducir el costo de las actividades comerciales y para estimular un comercio más rápido y competitivo para los países en desarrollo sin litoral. La mejora de la facilitación del comercio así lograda ayudaría a los países en desarrollo sin litoral a aumentar la competitividad de sus productos y servicios.

49. En muchos países en desarrollo sin litoral, las capacidades humanas e institucionales no son adecuadas en diversas esferas, en particular en las entidades de aduanas y fronteras, los organismos de transporte de tránsito, el proceso de negociaciones comerciales y la aplicación de los acuerdos de tránsito y facilitación del comercio, como el Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio, lo cual da lugar a una falta de aplicación efectiva. Para que los países en desarrollo sin litoral participen plenamente en las negociaciones multilaterales de comercio y se beneficien de ellas, apliquen eficazmente políticas y normativas encaminadas a facilitar el transporte y el comercio y diversifiquen sus bases de exportación, la asistencia técnica y el mejoramiento de la logística relacionada con el comercio y el tránsito son decisivos.

50. Los objetivos específicos son:

a) Simplificar y racionalizar considerablemente los procedimientos de cruce de fronteras con el fin de reducir las demoras en puertos y fronteras;

b) Mejorar los servicios de tránsito y aumentar su eficiencia con el fin de reducir los costos de transacción;

c) Procurar que todos los reglamentos, procedimientos y formalidades de tránsito para el tráfico en tránsito se publiquen y actualicen de conformidad con el Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio.

51. Las medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral son, entre otras, las siguientes:

a) Establecer comités nacionales sobre la facilitación del comercio o reforzarlos, según proceda, con la participación de todas las partes interesadas, incluido el sector privado;

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

*c)* Aplicar efectivamente sistemas integrados de gestión de fronteras y tratar de establecer puestos fronterizos comunes, según proceda, 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 las alianzas público-privadas y las asociaciones de empresas de transporte, en las iniciativas y políticas de facilitación del comercio, y elaborar las políticas y el marco regulatorio necesarios para promover la participación del sector privado.

52. Las medidas que han de adoptar los países en desarrollo de tránsito son, entre otras, las siguientes:

*a)* Asegurarse de que en todas las zonas pertinentes se elaboren y apliquen, de manera conjunta con los países en desarrollo sin litoral, iniciativas de facilitación del comercio, incluido el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio;

*b)* Seguir armonizando, simplificando y unificando las normas, los requisitos en materia de documentación y los procedimientos de cruce de fronteras y de aduanas; aumentar la colaboración y la cooperación entre los diversos organismos de aduanas y de cruce de fronteras de los países fronterizos; promover el uso de procesos electrónicos (transacciones electrónicas), la presentación de declaraciones de aduana antes de la llegada, los sistemas de inspección basados en el riesgo y los sistemas de operador económico autorizado; mejorar la transparencia, previsibilidad y uniformidad de las actividades aduaneras; y establecer puestos fronterizos comunes, según proceda, así como 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 en la aplicación de las 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 fomentar la capacidad nacional y garantizar el transporte seguro y fiable a través de las fronteras, entre otras cosas, aplicando efectivamente las normas internacionales y las mejores prácticas existentes de tránsito aduanero y seguridad de las cadenas de transporte;

*e)* Asegurar la transparencia de las normas, los reglamentos, los derechos y los gravámenes de cruce de fronteras, aduanas y transporte de tránsito, y conceder un trato no discriminatorio para garantizar la libertad de tránsito de mercancías de los países en desarrollo sin litoral.

53. Las medidas que han de adoptar los asociados para el desarrollo son, entre otras, las siguientes:

*a)* Prestar apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en el ámbito de la facilitación del comercio, de conformidad con el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio, aprobado por consenso en Bali (Indonesia) en diciembre de 2013, en la Novena Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio, y alentar a las organizaciones

internacionales a que ayuden a los países en desarrollo sin litoral a evaluar sus necesidades en lo relacionado con la aplicación del Acuerdo y las medidas pertinentes de facilitación del comercio;

*b)* Apoyar las actividades, como la facilitación del comercio, dirigidas a simplificar, racionalizar, normalizar y armonizar los procedimientos de importación, exportación y aduanas;

*c)* Alentar el intercambio de información sobre las experiencias y mejores prácticas en relación con la facilitación del comercio con miras a crear un entorno que permita aplicar regímenes de garantía del tránsito aduanero de países múltiples, ya sea por medio de acuerdos internacionales de tránsito o acuerdos regionales funcionales;

*d)* Apoyar las iniciativas de fomento de la capacidad, incluidos los programas de capacitación, en materia de aduanas, trámites de cruce de fronteras y transporte;

*e)* Alentar la prestación de asistencia regional para el comercio a fin de promover la integración del comercio entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito.

#### **Cuarta prioridad: Integración y cooperación regionales**

54. Para mejorar la conectividad en los ámbitos del transporte, la energía y la tecnología de la información y las comunicaciones, es imprescindible que exista una cooperación estrecha con los países de tránsito. La infraestructura, las actividades comerciales y las políticas normativas, junto con la estabilidad política de los países vecinos, repercuten considerablemente en el comercio exterior de los países en desarrollo sin litoral. Los costos en que deben incurrir los países en desarrollo sin litoral para acceder a los mercados internacionales no dependen únicamente de su geografía, sus políticas, su infraestructura y sus procedimientos administrativos, sino también de los de sus países vecinos. Por consiguiente, la integración regional y la coherencia y armonización de las políticas regionales ofrecen una oportunidad de mejorar la conectividad del transporte de tránsito y aumentar el comercio intrarregional, establecer políticas normativas comunes, facilitar la cooperación entre los organismos de fronteras y armonizar los procedimientos aduaneros para ampliar los mercados regionales.

55. Es necesario promover una integración regional significativa que abarque la cooperación entre los países en una gama de ámbitos que vaya más allá del comercio y su facilitación e incluya las inversiones, la investigación y el desarrollo y las políticas encaminadas a acelerar el desarrollo industrial y la conectividad regionales. Este enfoque busca promover el cambio estructural y el crecimiento económico en los países en desarrollo sin litoral como un objetivo, y también como un medio de vincular colectivamente a las regiones con los mercados mundiales, lo que aumentaría la competitividad y contribuiría a maximizar los beneficios de la globalización. Para que los asociados en la cooperación se beneficien de las experiencias de los demás es importante documentar, compartir y difundir las mejores prácticas.

56. Las medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral son, entre otras, las siguientes:

*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 las cadenas de valor regionales, la sinergia y la competitividad;

c) Fortalecer la participación de los países en desarrollo sin litoral en los marcos de integración bilaterales y regionales.

57. Los países en desarrollo de tránsito deben, entre otras cosas, contribuir a profundizar la integración regional mediante el desarrollo coherente de la infraestructura regional y la adopción de medidas de facilitación del comercio y acuerdos comerciales regionales, incluido el establecimiento de sistemas eficaces y eficientes de garantía aduanera, para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a superar las limitaciones resultantes de la falta de litoral.

58. Las medidas que han de adoptar los asociados para el desarrollo son, entre otras, las siguientes:

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

b) Apoyar los procesos de integración regional en marcha en que participan países en desarrollo sin litoral;

c) Compartir mejores prácticas en la promoción de la integración regional.

#### **Quinta prioridad: Transformación económica estructural**

59. Muchos países en desarrollo sin litoral siguen dependiendo de unos pocos productos de exportación, que a menudo tienen poco valor añadido. Para que los países en desarrollo sin litoral puedan aprovechar plenamente su potencial comercial y de exportación, es importante adoptar medidas que puedan promover una transformación económica estructural capaz de reducir los efectos negativos de sus desventajas geográficas y de las perturbaciones externas, crear empleos y, finalmente, conducir a la erradicación de la pobreza y al logro del crecimiento y el desarrollo inclusivos y sostenibles. El aumento del valor añadido y la diversificación económica son fundamentales para esa transformación económica estructural. Igualmente importante para los países en desarrollo sin litoral es crear capacidad institucional y desarrollar los recursos humanos.

60. Mejorar la capacidad manufacturera de los países en desarrollo sin litoral, incluida su contribución a las cadenas de valor regionales y globales, puede hacer realidad el logro del triple objetivo de crear puestos de trabajo mejor remunerados, aumentar los ingresos y reducir el volumen de sus exportaciones de productos primarios. Las exportaciones de productos de gran valor y pequeño volumen son particularmente cruciales para los países en desarrollo sin litoral. En este contexto, es importante hacer el debido hincapié en el desarrollo de los sectores manufacturero, agrícola y de los servicios, con inclusión de las finanzas, la tecnología de la información y las comunicaciones y el turismo, según las circunstancias nacionales. El turismo puede desempeñar una función importante en el fomento del sector económico, proporcionando empleos y generando ingresos en divisas.

61. La ciencia, la tecnología y la innovación desempeñan una función crítica en la transformación económica estructural, el desarrollo de la capacidad productiva y la adición de valor. Para facilitar el acceso a la ciencia, la tecnología y la innovación se

precisan políticas nacionales favorables, apoyo internacional e inversión extranjera directa, y los países en desarrollo sin litoral deberían promover la inversión en la ciencia, la tecnología y la innovación para el desarrollo sostenible.

62. El sector privado contribuye al crecimiento económico y a la erradicación de la pobreza fomentando la capacidad productiva, creando empleos decentes y promoviendo la innovación, la diversificación económica y la competencia. En los países en desarrollo sin litoral, las entidades del sector privado participan activamente en las iniciativas relacionadas con la facilitación del comercio y el tránsito, actuando como comerciantes, expedidores de carga, aseguradores y transportistas, y son una fuente de ingresos tributarios y de inversiones nacionales, y un asociado en la inversión extranjera directa. Las asociaciones entre los sectores público y privado pueden desempeñar una función importante en el desarrollo de la infraestructura.

63. Los objetivos específicos son:

- a) Aumentar el valor añadido en los sectores manufacturero y agrícola, con el propósito de hacer realidad el crecimiento inclusivo y el desarrollo sostenible;
- b) Aumentar la diversificación económica y de las exportaciones;
- c) Promover el crecimiento basado en los servicios, en particular en el turismo, con miras a acrecentar su contribución a la economía nacional;
- d) Alentar la entrada de inversión extranjera directa en sectores de alto valor añadido.

64. Las medidas que han de adoptar los países en desarrollo sin litoral son, entre otras, las siguientes:

- a) Elaborar una estrategia de transformación estructural encaminada a lograr mejoras en la ciencia, la tecnología y la innovación, la diversificación de las exportaciones, la productividad, la eficiencia y la competitividad en los sectores agrícola, manufacturero y de los servicios, incluido el turismo;
- b) Alentar las soluciones innovadoras, la iniciativa empresarial y el uso de tecnologías modernas, rentables y adaptadas a los contextos locales, con hincapié en sectores como los de la agricultura, el transporte, la información y las comunicaciones, las finanzas, la energía, la salud, el agua y el saneamiento y la educación, así como el establecimiento de alianzas eficaces entre los sectores público y privado;
- c) Crear una masa crítica de capacidad productiva viable y competitiva en los sectores manufacturero, agrícola y de los servicios;
- d) Promover la atracción de una inversión extranjera directa más diversificada mediante la creación de un entorno propicio para fortalecer la adición de valor, la capacidad productiva y la infraestructura del transporte de tránsito, y concluir las conexiones que falten entre los países en desarrollo sin litoral dentro de la red regional;
- e) Adoptar medidas dirigidas a modernizar el sector de los servicios fortaleciendo los vínculos entre los intermediarios financieros, las industrias y empresas creativas y los servicios jurídicos y técnicos;
- f) 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;

g) Priorizar el desarrollo del sector privado, en particular de las empresas pequeñas y medianas;

h) Elaborar una política industrial que tenga en cuenta la necesidad de mejorar el acceso a los recursos financieros, desarrollar una capacidad humana apropiada e invertir en infraestructura económica de apoyo como vía para seguir fortaleciendo el sector privado;

i) Fortalecer, según proceda, una política eficaz de competencia que respalde la actividad empresarial y siga consolidando un marco jurídico y regulatorio favorable, y crear condiciones macroeconómicas y sistemas que puedan facilitar el desarrollo del sector privado;

j) Utilizar el Grupo Internacional de Estudios para los Países en Desarrollo Sin Litoral con el fin de intercambiar experiencias, conocimientos especializados, investigaciones y otros recursos sobre cuestiones relacionadas con el comercio, el tránsito, el transporte y el fomento de la 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.

65. Las medidas que han de adoptar los asociados para el desarrollo son, entre otras, las siguientes:

a) Apoyar los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral para mejorar su capacidad productiva y diversificar sus economías;

b) Contribuir a los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral para compartir tecnologías innovadoras, conocimientos científicos y técnicos y mejores prácticas;

c) Apoyar los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral para aumentar el valor añadido de sus productos agrícolas e industriales;

d) Apoyar a los países en desarrollo sin litoral en la creación de capacidad institucional y humana con miras a mejorar su habilidad para atraer inversión extranjera directa en sectores de alto valor añadido y mejorar las técnicas de negociación a fin de atraer inversiones responsables;

e) Apoyar a los países en desarrollo sin litoral a fin de que puedan establecer las asociaciones eficaces que necesitan para el fomento de la capacidad, la sostenibilidad y la mejora de la calidad, así como para el desarrollo sectorial, en particular del turismo;

f) Apoyar a los países en desarrollo sin litoral en la creación de resiliencia, el desarrollo de la capacidad para responder eficazmente a las perturbaciones externas y la superación de sus limitaciones específicas en materia de oferta.

#### **Sexta prioridad: Medios de ejecución**

66. El desarrollo y el progreso de un país dado son responsabilidad primordial de este. Los países en desarrollo sin litoral se han esforzado para movilizar sus recursos internos a fin de desarrollar la infraestructura y las instalaciones de tránsito, así como para lograr el crecimiento económico general. Sin embargo, la insuficiencia de recursos financieros y las limitaciones de capacidad son algunas de las principales dificultades que encaran los países en desarrollo sin litoral en sus esfuerzos para hacer realidad el crecimiento sostenido y el desarrollo sostenible. Los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito necesitan movilizar de

forma eficaz suficientes recursos internos y externos para ejecutar efectivamente el Programa de Acción de Viena.

67. El apoyo de los asociados para el desarrollo es necesario para complementar los esfuerzos que realizan los países en desarrollo sin litoral con miras a establecer y mantener sistemas eficaces de transporte de tránsito, integrarse en la economía mundial, lograr la transformación estructural de sus economías y aumentar su capacidad productiva. Por consiguiente, se alienta a los asociados para el desarrollo a que presten apoyo financiero y técnico destinado específicamente, según proceda, a la aplicación de las medidas concretas que se enumeran en el Programa de Acción de Viena. Asimismo, los asociados para el desarrollo deberían alentar la inversión del sector privado en los países en desarrollo sin litoral que están aplicando el Programa de Acción.

68. Las corrientes de asistencia oficial para el desarrollo siguen siendo una fuente importante de financiación externa para muchos países en desarrollo sin litoral. Es importante cumplir con urgencia los compromisos vigentes en materia de asistencia oficial para el desarrollo, y la prestación de esa asistencia a los países en desarrollo sin litoral debería tener plenamente en cuenta la situación específica de cada país. Los asociados para el desarrollo y las organizaciones multilaterales tienen una función fundamental que desempeñar en apoyo de los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral para lograr el desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza.

69. La ayuda para el comercio desempeña una función clave en la labor destinada a contribuir a la creación de capacidad en los países en desarrollo sin litoral en la formulación de políticas comerciales, la aplicación de medidas de facilitación del comercio y el desarrollo de la infraestructura relacionada con el comercio, con miras a aumentar la competitividad de sus productos en los mercados de exportación. La ayuda para el comercio, en combinación con políticas complementarias, ha contribuido a reducir los costos del comercio al desarrollar la infraestructura, mejorar las instituciones de fronteras y los procedimientos regulatorios y reforzar la capacidad. La ayuda para el comercio, junto con el compromiso de los países en desarrollo sin litoral de ejecutar las reformas necesarias, también es importante para que los países en desarrollo sin litoral puedan mejorar su posición en las cadenas de valor mundiales y regionales y ascender en ellas.

70. La cooperación Sur-Sur no sustituye a la cooperación Norte-Sur, sino que la complementa. La cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular también tienen una función que desempeñar en la promoción del crecimiento y el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, así como de los países en desarrollo de tránsito, contribuyendo, según proceda, al intercambio de las mejores prácticas, el fomento de la capacidad humana y productiva, la prestación de asistencia financiera y técnica y la transferencia de tecnología en condiciones mutuamente convenidas.

71. La ejecución del Programa de Acción de Viena también requeriría que las organizaciones y los órganos del sistema de las Naciones Unidas, organizaciones internacionales competentes como el Banco Mundial, los bancos de desarrollo regionales, la Organización Mundial del Comercio, la Organización Mundial de Aduanas, los fondos comunes de productos básicos y las organizaciones regionales de integración económica, y otras organizaciones regionales y subregionales pertinentes adoptaran medidas por separado y de forma conjunta. Se invita a esas organizaciones a que asignen prioridad a las solicitudes de asistencia técnica y apoyo al fomento de la capacidad de los países en desarrollo sin litoral para ejecutar el Programa de Acción de manera bien coordinada y coherente, en el contexto de sus respectivos mandatos.

72. El sector privado, por medios como la inversión extranjera directa, también tiene un papel fundamental que desempeñar en la ejecución del Programa de Acción de Viena, por ejemplo mediante la creación y el fortalecimiento de la capacidad productiva, el incremento de las exportaciones, la transferencia de tecnología en condiciones mutuamente convenidas, la difusión de los conocimientos técnicos productivos, el capital y las competencias de gestión, la creación de riqueza, la apertura de nuevos mercados para productos y servicios de alto valor añadido y la generación de empleos. Además, la inversión extranjera directa puede desempeñar un papel clave en el fomento de la infraestructura que sustenta las actividades económicas.

## **VI. Ejecución, seguimiento y examen**

73. La ejecución, el seguimiento y el examen deberían llevarse a cabo en los niveles nacional, subregional, regional y mundial. El seguimiento y el examen deberían ser un proceso continuo encaminado a reforzar las asociaciones y la rendición de cuentas mutua a todos los niveles y por todos los agentes.

74. A nivel nacional, se invita a los gobiernos a incorporar el Programa de Acción de Viena en sus estrategias nacionales y sectoriales de desarrollo para ejecutarlo de manera eficaz. Se alienta a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a establecer mecanismos de coordinación nacional, cuando proceda. En la vigilancia y el examen deberían participar todos los interesados competentes, según procediera.

75. En los planos subregional y regional, la supervisión y el examen deberían llevarse a cabo utilizando los procesos intergubernamentales existentes. Se invita a las organizaciones regionales y subregionales, incluidas las comunidades económicas regionales y los bancos regionales de desarrollo, a incorporar la aplicación del Programa de Acción de Viena en sus programas pertinentes, 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, en el marco de sus mandatos existentes, y con las comisiones regionales. Se alienta a las comisiones regionales a presentar informes analíticos sobre la aplicación del Programa de Acción. Las organizaciones regionales y subregionales competentes y el sector privado deberían participar activamente en los períodos de sesiones de las comisiones regionales a ese respecto.

76. A nivel mundial, la Asamblea General debería seguir examinando la aplicación del Programa de Acción de Viena por medio de los informes del Secretario General. Se invita a los órganos rectores de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas a incorporar la aplicación del Programa de Acción en sus programas de trabajo y a realizar exámenes sectoriales y temáticos del Programa de Acción, según proceda. El sector privado deberá participar en los exámenes mundiales.

77. De conformidad con el mandato que le confirió 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 se ocupará del seguimiento coordinado y la supervisión efectiva de la ejecución del Programa de Acción de Viena, así como de la presentación de informes al respecto, y llevará a cabo una labor de promoción en los planos nacional, regional y mundial. La Oficina del Alto Representante, en colaboración con otros interesados pertinentes, deberá trabajar en la elaboración de los indicadores pertinentes para medir los progresos en la ejecución del Programa de Acción en los países en desarrollo sin litoral, en el contexto de sus mandatos vigentes.



78. 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 de Viena en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024. También se invita a la Asamblea a que, hacia el final del decenio, considere la posibilidad de celebrar una tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral a fin de realizar una evaluación exhaustiva de la ejecución del presente Programa de Acción y decidir las medidas subsiguientes.

---