



Generalversammlung

Verteilung: Allgemein
23. Oktober 2008

Dreihundsechzigste Tagung
Tagesordnungspunkt 52 b)

Resolution der Generalversammlung

[ohne Überweisung an einen Hauptausschuss (A/63/L.3)]

63/2. Ergebnisdokument der Halbzeitüberprüfung des Aktionsprogramms von Almaty: Befriedigung der besonderen Bedürfnisse der Binnenentwicklungsländer innerhalb eines Neuen weltweiten Rahmenplans für die Zusammenarbeit im Transitverkehr zwischen Binnen- und Transitentwicklungsländern

Die Generalversammlung,

unter Hinweis auf ihre Resolution 62/204 vom 19. Dezember 2007, insbesondere deren Ziffer 11,

verabschiedet das nachstehende Ergebnisdokument:

Erklärung der Tagung auf hoher Ebene der dreihundsechzigsten Tagung der Generalversammlung über die Halbzeitüberprüfung des Aktionsprogramms von Almaty

Wir, die an der Plenartagung der Generalversammlung auf hoher Ebene über die Halbzeitüberprüfung des Aktionsprogramms von Almaty: Befriedigung der besonderen Bedürfnisse der Binnenentwicklungsländer innerhalb eines Neuen weltweiten Rahmenplans für die Zusammenarbeit im Transitverkehr zwischen Binnen- und Transitentwicklungsländern¹ am 2. und 3. Oktober 2008 in New York teilnehmenden Minister und Delegationsleiter,

unter Hinweis auf die Millenniums-Erklärung der Vereinten Nationen², in der die Staats- und Regierungschefs die besonderen Bedürfnisse und Probleme der Binnenentwicklungsländer anerkannten und sowohl die bilateralen als auch die multilateralen Geber nachdrücklich aufforderten, dieser Ländergruppe erhöhte finanzielle und technische Hilfe zu gewähren, um ihren besonderen Entwicklungsbedürfnissen gerecht zu werden und ihnen durch die Verbesserung ihrer Transitverkehrssysteme bei der Überwindung geografisch bedingter Hindernisse behilflich zu sein, und in der sie den Beschluss trafen, auf nationaler

¹ Report of the International Ministerial Conference of Landlocked and Transit Developing Countries and Donor Countries and International Financial and Development Institutions on Transit Transport Cooperation, Almaty, Kazakhstan, 28 and 29 August 2003 (A/CONF.202/3), Anhang I.

² Siehe Resolution 55/2.

wie auf internationaler Ebene ein Umfeld zu schaffen, das der Entwicklung und der Beseitigung der Armut förderlich ist,

in Bekräftigung unserer Entschlossenheit, den besonderen Entwicklungsbedürfnissen und Herausforderungen, denen die Binnenentwicklungsländer gegenüberstehen, durch die vollständige, rechtzeitige und wirksame Durchführung des Aktionsprogramms von Almaty vordringlich Rechnung zu tragen, wie dies im Ergebnis des Weltgipfels 2005³ gefordert wird,

sowie bekräftigend, dass das Aktionsprogramm von Almaty einen grundlegenden Rahmen für echte Partnerschaften zwischen Binnen- und Transitentwicklungsländern und ihren Entwicklungspartnern auf nationaler, bilateraler, subregionaler, regionaler und globaler Ebene bildet,

anerkennend, dass die Hauptverantwortung für die Einrichtung wirksamer Transitsysteme bei den Binnen- und Transitentwicklungsländern liegt, die sich darum bemühen müssen, die Voraussetzungen für die Schöpfung, Anziehung und wirksame Mobilisierung von Ressourcen zur Bewältigung ihrer Entwicklungs Herausforderungen zu schaffen, dass ihre Anstrengungen jedoch der fortgesetzten internationalen Unterstützung durch die Entwicklungspartner und durch internationale und regionale Organisationen bedürfen, in einem Geist der geteilten Verantwortung, einschließlich der Süd-Süd-Zusammenarbeit und der Dreieckskooperation, und unter Berücksichtigung regionaler Integrationsabkommen,

sowie anerkennend, dass der Privatsektor ein wichtiger Interessenträger ist, dessen Beitrag zur Entwicklung von Infrastrukturen und Produktionskapazitäten unter anderem im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften erhöht werden soll,

ferner anerkennend, dass die Zusammenarbeit zwischen Binnen- und Transitentwicklungsländern zu besseren Transitverkehrssystemen führt. Diese Zusammenarbeit muss auf der Grundlage des wechselseitigen Interesses der Binnen- wie der Transitentwicklungsländer gefördert werden,

in Bekräftigung des Rechts der Binnenländer auf Zugang zum und vom Meer sowie der Freiheit des Transits durch das Hoheitsgebiet der Transitländer mit allen Verkehrsmitteln gemäß den anwendbaren Regeln des Völkerrechts,

sowie bekräftigend, dass die Transitländer in Ausübung ihrer vollen Souveränität über ihr Hoheitsgebiet das Recht haben, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Rechte und Erleichterungen, die sie den Binnenländern einräumen, ihre legitimen Interessen in keiner Weise beeinträchtigen,

mit dem Ausdruck ihrer Unterstützung für diejenigen Binnenentwicklungsländer, die einen Konflikt überwunden haben, um sie zur Rehabilitation und gegebenenfalls zum Wiederaufbau ihrer politischen, sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur zu befähigen und ihnen bei der Verwirklichung ihrer Entwicklungsprioritäten im Einklang mit den Zielen und Zielvorgaben des Aktionsprogramms von Almaty sowie den Millenniums-Entwicklungszielen behilflich zu sein,

Kenntnis nehmend von den Ergebnisdokumenten der vom 18. bis 20. Juni 2007 in Ouagadougou abgehaltenen Thematischen Tagung über Infrastrukturentwicklung für den

³ Siehe Resolution 60/1.

Transitverkehr⁴ und der am 30. und 31. August 2007 in Ulaanbaatar abgehaltenen Thematischen Tagung über internationalen Handel und Handelserleichterung⁵,

sowie Kenntnis nehmend von den jeweiligen Ergebnisdokumenten des am 22. und 23. April 2008 in Bangkok abgehaltenen regionalen Überprüfungstreffens für Asien und Europa, des vom 18. bis 20. Juni 2008 in Addis Abeba abgehaltenen regionalen Überprüfungstreffens für Afrika und des am 30. Juni 2008 in Buenos Aires abgehaltenen regionalen Überprüfungstreffens für Lateinamerika⁶,

1. *bekräftigen* die in dem Aktionsprogramm von Almaty eingegangene Verpflichtung, den besonderen Bedürfnissen der Binnenentwicklungsländer unter Berücksichtigung der Herausforderungen, denen sich die ihnen benachbarten Transitentwicklungsländer gegenübersehen, durch die Ergreifung der in den fünf Schwerpunktbereichen des Aktionsprogramms¹ genannten Maßnahmen Rechnung zu tragen;

Allgemeine Bewertung

2. *erkennen an*, dass die Binnenentwicklungsländer als Gruppe trotz anhaltender Probleme einige Fortschritte bei der Entwicklung und dem Wachstum ihrer Wirtschaft insgesamt erzielt haben. Sie konnten in den vergangenen fünf Jahren erhöhte Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts und der ausländischen Direktinvestitionen sowie einen starken Anstieg der Ausfuhren, insbesondere von Erdöl und anderen Bodenschätzen, verzeichnen;

3. *bekunden unsere Besorgnis* darüber, dass das Wirtschaftswachstum und das soziale Wohl der Binnenentwicklungsländer nach wie vor äußerst empfindlich auf externe Schocks sowie auf die vielfältigen Herausforderungen reagieren, denen sich die internationale Gemeinschaft gegenüber sieht;

4. *erkennen an*, dass die Binnen- und Transitentwicklungsländer mit Unterstützung durch ihre Entwicklungspartner einige Fortschritte bei der Durchführung der im Aktionsprogramm von Almaty vereinbarten konkreten Maßnahmen verzeichnet haben. Binnen- und Transitentwicklungsländer in Afrika, Asien, Europa und Lateinamerika haben sich verstärkt um Reformen ihrer Politik und Staatsführung bemüht. Geberländer, Finanz- und Entwicklungsinstitutionen und internationale und regionale Organisationen haben der Einführung effizienter Transitsysteme mehr Aufmerksamkeit gewidmet;

5. *sind uns dessen bewusst*, dass die mit der Binnenlage verbundenen Schwierigkeiten zwar jeden Aspekt des Entwicklungsprozesses und der Armutsbeseitigung durchdringen, dass ihre nachteiligen Auswirkungen auf den Außenhandel jedoch besonders schwer wiegen. Trotz einiger, wenn auch ungleichmäßiger, Fortschritte nehmen die Binnenentwicklungsländer im internationalen Handel weiter eine Randstellung ein und können den Handel daher nicht in vollem Umfang als Instrument zur Erreichung ihrer Entwicklungsziele nutzen;

6. *betonen*, dass die erhöhten Kosten des grenzüberschreitenden Güterverkehrs für die Erzeugnisse der Binnenentwicklungsländer einen Wettbewerbsnachteil bedeuten und ausländische Investoren abschrecken und dass sich die Binnenentwicklungsländer bei ihren Anstrengungen zur Einrichtung effizienter Transitverkehrssysteme weiterhin Herausforderungen gegenübersehen, darunter eine unzulängliche Verkehrsinfrastruktur, unzureichende Umschlagkapazitäten in den Häfen, eine schleppende Hafen- und Zollabfertigung, Transit-

⁴ A/62/256 und Corr.1, Anlagen I und II.

⁵ A/C.2/62/4, Anlagen I und II.

⁶ In Englisch verfügbar unter <http://www.unohrlls.org/en/lldc/673/>.

abhängigkeit, Gebühren und Behinderungen auf Grund umständlicher Zollformalitäten und sonstiger Regulierungshürden, ein unterentwickelter Logistiksektor, schwache rechtliche und institutionelle Strukturen sowie gebührenintensive Banktransaktionen. Außerdem sind die den Binnenentwicklungsländern benachbarten Transitländer meist ebenfalls Entwicklungsländer, die oft eine sehr ähnliche Wirtschaftsstruktur und eine vergleichbare Ressourcenknappheit aufweisen. Zur Bewältigung dieser Herausforderungen ist es dringend erforderlich, die in jedem der Schwerpunktbereiche des Aktionsprogramms von Almaty festgelegten konkreten Maßnahmen beschleunigt durchzuführen;

Grundlegende Fragen der Transitpolitik

7. *begrüßen* die von vielen Binnen- und Transitentwicklungsländern unternommenen Anstrengungen zur Reform ihrer Verwaltungs-, Rechts- und makroökonomischen Politik auf der Grundlage eines integrierten Ansatzes für Handel und Verkehr. Die Reformmaßnahmen umfassten die Liberalisierung der Transit- und Verkehrsdienste, den Beitritt zu den einschlägigen internationalen Übereinkommen, die Einrichtung regionaler intermodaler Verkehrskorridore und die Erarbeitung transparenter, gestraffter und gemeinsamer Regeln und Normen, wodurch der Dialog zwischen dem privaten und dem öffentlichen Sektor zur Beseitigung der in verschiedenen Teilbereichen der Verkehrsdienste bestehenden Engpässe gestärkt wurde. Auch in Zukunft müssen Anstrengungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass diese positiven Reformen wirksam durchgeführt werden und dass die Verkehrsstrategien und -programme, insbesondere wo sie die Regulierung des Transportbereichs oder den Neubau großer Infrastruktureinrichtungen umfassen, Umweltaspekten und Entwicklungsbedürfnissen in vollem Umfang Rechnung tragen, damit eine nachhaltige Entwicklung auf lokaler und globaler Ebene gewährleistet wird. Die internationale Gemeinschaft, einschließlich der Finanz- und Entwicklungsinstitutionen und der Geberländer, soll den Binnen- und Transitentwicklungsländern in dieser Hinsicht mehr Hilfe gewähren;

8. *erkennen an*, dass der regionalen Zusammenarbeit und Integration unter Beteiligung der Binnenentwicklungsländer und der ihnen benachbarten Transitländer bei der wirksamen und integrierten Lösung von Problemen des grenzüberschreitenden Handels und des Transitverkehrs eine wichtige Rolle zukommt. In diesem Zusammenhang begrüßen wir insbesondere die regionalen Initiativen zur Förderung der Entwicklung regionaler Netze für den Transitverkehr auf Schiene und Straße, wie etwa die Übereinkommen über die asiatische Fernstraße und die transasiatische Eisenbahn, den Kurzfristigen Infrastruktur-Aktionsplan der Neuen Partnerschaft für die Entwicklung Afrikas, das Programm für Verkehrspolitik in Afrika südlich der Sahara, die Initiative für die Integration regionaler Infrastrukturen in Südamerika, den Verkehrskorridor Europa-Kaukasus-Asien, die Studie Infrastruktur-Länderdiagnose für Afrika, die sich mit Infrastrukturentwicklung in Afrika befasst, und das Infrastrukturkonsortium für Afrika;

9. *erkennen außerdem an*, dass die internationalen Verkehrs- und Transitübereinkommen sowie die von den Binnen- und Transitentwicklungsländern ratifizierten regionalen, subregionalen und bilateralen Übereinkünfte die wesentlichen Mittel sind, um die Harmonisierung, Vereinfachung und Standardisierung von Regeln und Dokumenten zu erreichen. Wir legen sowohl den Binnenentwicklungsländern als auch den Transitentwicklungsländern nahe, die Bestimmungen aller dieser Übereinkünfte wirksam umzusetzen;

Entwicklung und Instandhaltung der Transitverkehrsinfrastruktur

10. *nehmen davon Kenntnis*, dass trotz einiger Verbesserungen bei der Entwicklung der Transitverkehrsinfrastruktur in den Binnenentwicklungsländern in vielen dieser Länder nicht nur eine unzureichende und verfallende materielle Verkehrsinfrastruktur (Schienen, Straßen, Häfen, Binnenwasserstraßen, Pipelines, Lufttransport sowie Informations- und

Kommunikationstechnologien), sondern auch ein geringer Grad an Harmonisierung von Regeln und Verfahren, niedrige grenzüberschreitende Investitionen und eine geringe Beteiligung des Privatsektors die größten Hindernisse für die Entwicklung bestandfähiger und berechenbarer Transitverkehrssysteme darstellen. Die räumliche Anbindung der Binnenentwicklungsländer an das regionale Verkehrsinfrastrukturnetz bleibt deutlich hinter den Erwartungen zurück. Fehlende Verbindungen sind ein großes Problem, das dringend ausgeräumt werden muss;

11. *erkennen an*, dass dem Bau von Infrastruktureinrichtungen für den Transitverkehr, insbesondere der fehlenden Verbindungen zur Vervollständigung regionaler Netze, und der Verbesserung und Instandhaltung der bestehenden Einrichtungen in dem Prozess zur Erreichung der international vereinbarten Entwicklungsziele, einschließlich der Millenniums-Entwicklungsziele, eine Schlüsselrolle zukommt;

12. *legen* den Binnen- und Transitentwicklungsländern *nahe*, einen größeren Teil der öffentlichen Investitionen für die Entwicklung und Instandhaltung von Infrastrukturen zu veranschlagen, gegebenenfalls mittels finanzieller Unterstützung und Investitionen von Gebern, internationalen Finanzinstitutionen und Entwicklungshilfeorganisationen. Wir stellen fest, dass in dieser Hinsicht auch der Privatsektor zur Beteiligung angeregt werden soll;

13. *betonen*, dass die Entwicklung und Verbesserung von Transitverkehrseinrichtungen und -diensten zu einem festen Bestandteil der Gesamtstrategien für die Entwicklung der Binnen- und Transitentwicklungsländer gemacht werden soll und dass die Geberländer infolgedessen die Erfordernisse einer langfristigen Umstrukturierung der Volkswirtschaften der Binnenentwicklungsländer berücksichtigen sollen;

Internationaler Handel und Handelserleichterung

14. *stellen fest*, dass Binnenentwicklungsländer auf dem Gebiet des internationalen Handels einige, wenn auch begrenzte und ungleichmäßige, Fortschritte erzielt haben;

15. *bekunden unsere Besorgnis* darüber, dass der Anteil der Binnenentwicklungsländer am Weltwarenhandel nach wie vor gering ist. Die meisten Binnenentwicklungsländer sind noch immer von der Ausfuhr einer begrenzten Zahl von Rohstoffen abhängig. Da sie im internationalen Handelssystem nach wie vor eine Randstellung einnehmen, können sie den Handel als Instrument zur Erreichung der Millenniums-Entwicklungsziele nicht in vollem Umfang nutzen;

16. *stellen mit Besorgnis fest*, dass etwa ein Drittel aller Binnenentwicklungsländer noch nicht in das regelgestützte multilaterale Handelssystem eingebunden ist. Wir betonen daher, dass der Beitritt der Binnen- und Transitentwicklungsländer zur Welthandelsorganisation weiter beschleunigt werden soll. In dieser Hinsicht soll das Beitrittsverfahren für Binnen- und Transitentwicklungsländer ihrem jeweiligen Entwicklungsstand, einschließlich der durch die geografische Benachteiligung verursachten besonderen Bedürfnisse und Probleme, Rechnung tragen. Die Entwicklungspartner sollen in dieser Angelegenheit Hilfe bereitstellen;

17. *sind uns dessen bewusst*, dass eine der Hauptursachen für die Randstellung der Binnenentwicklungsländer im internationalen Handelssystem die hohen Handelstransaktionskosten sind. Wir betonen daher, dass in den laufenden Verhandlungen über den Marktzugang für landwirtschaftliche und nichtlandwirtschaftliche Güter erwogen werden muss, den Erzeugnissen, die für die Binnenentwicklungsländer von speziellem Interesse sind, besondere Aufmerksamkeit zu widmen;

18. *bekräftigen*, dass im Einklang mit den in der Ministererklärung von Doha⁷, insbesondere deren Ziffern 13 und 16, enthaltenen Verpflichtungen und den Regeln der Welthandelsorganisation die Bedürfnisse und Interessen der Entwicklungsländer, namentlich der Binnen- und Transitentwicklungsländer, in den laufenden Handelsverhandlungen volle Beachtung finden sollen;

19. *stellen fest*, dass die laufenden Verhandlungen der Welthandelsorganisation über Handelserleichterungen, insbesondere über die einschlägigen Artikel des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens, beispielsweise Artikel V über die Freiheit der Durchfuhr, Artikel VIII über Gebühren und Förmlichkeiten und Artikel X über Transparenz, gemäß den in Anlage D des Beschlusses des Allgemeinen Rates der Welthandelsorganisation vom 1. August 2004⁸ enthaltenen Modalitäten, für die Binnenentwicklungsländer im Hinblick auf effizientere Güter- und Dienstleistungsströme sowie die Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit infolge niedrigerer Transaktionskosten besonders wichtig sind. In diesem Zusammenhang soll den Entwicklungsländern, insbesondere den Binnenentwicklungsländern, technische Hilfe gewährt werden;

20. *erkennen an*, dass bei der Koordinierung der Grenzübergänge, der Infrastrukturinvestitionen, der Einrichtungen für die Warenlagerung, der Regelungsrahmen und der sonstigen Einrichtungen, die sowohl den Binnen- als auch den Transitentwicklungsländern zugute kommen, einige Fortschritte erzielt worden sind;

21. *nehmen jedoch davon Kenntnis*, dass es in vielen Binnen- und Transitentwicklungsländern im Hinblick auf die Handelserleichterung noch immer zahlreiche Engpässe gibt, die es zu beseitigen gilt. Zu diesen Engpässen zählen die überhöhte Zahl der erforderlichen Ein- und Ausfuhrdokumente, die Häufung von geplanten und ungeplanten Straßensperren, das Fehlen beidseitiger Grenzkontrollen, unnötige Zollkonvois, komplizierte und nicht standardisierte Verfahren der Zollabfertigung und -inspektion, der unzureichende Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien, die fehlende Transparenz der Handels- und Zollgesetze, -vorschriften und -verfahren, der Mangel an institutionellen Kapazitäten und Fachkräften, unterentwickelte Logistikdienste, die fehlende Interoperabilität der Verkehrssysteme und der fehlende Wettbewerb im Sektor der Transitverkehrsdienste, schleppende Fortschritte bei der Einsetzung beziehungsweise Stärkung nationaler Ausschüsse zur Erleichterung von Handel und Verkehr sowie der geringe Grad der Einhaltung internationaler Übereinkommen über den Transitverkehr;

Internationale Unterstützungsmaßnahmen

22. *nehmen Kenntnis* von der Zunahme der Entwicklungshilfe und der Schuldenerleichterungsmaßnahmen zu Gunsten der Binnenentwicklungsländer. Wir stellen jedoch fest, dass ein Großteil der öffentlichen Entwicklungshilfe in die Not- und Nahrungsmittelhilfe fließt. Die Höhe der für Verkehr, Lagerhaltung und Kommunikation veranschlagten Entwicklungshilfemittel hat sich in den vergangenen fünf Jahren nicht verändert, obwohl ein anhaltender und dringender Bedarf an erhöhter finanzieller Unterstützung für den Bau und die Instandhaltung von Infrastrukturen besteht. Trotz der erweiterten Initiative für hochverschuldete arme Länder und der Multilateralen Entschuldungsinitiative, die Schuldenerleichterungen für mehrere Binnen- und Transitentwicklungsländer herbeigeführt haben, bleibt die Schuldenlast für viele dieser Länder hoch;

23. *unterstreichen* die Notwendigkeit, Privatinvestitionen, einschließlich ausländischer Direktinvestitionen, anzuziehen. Die Beteiligung des Privatsektors im Rahmen von

⁷ A/C.2/56/7, Anlage.

⁸ World Trade Organization, Dokument WT/L/579. In Englisch verfügbar unter <http://docsonline.wto.org>.

Kofinanzierungen kann in dieser Hinsicht eine Katalysatorrolle spielen. Wir weisen darauf hin, dass die Einbindung des Privatsektors in die Infrastrukturentwicklung ungeachtet des erhöhten Zustroms ausländischer Direktinvestitionen noch immer beträchtliches Potenzial birgt;

24. *nehmen Kenntnis* davon, dass das System der Vereinten Nationen und die internationalen Organisationen den Herausforderungen, denen sich Binnen- und Transitentwicklungsländer gegenübersehen, zunehmend Aufmerksamkeit und Ressourcen widmen. Wir bekunden unsere Anerkennung für die Fortschritte, die hinsichtlich der Entwicklung wirksamer Überwachungsmechanismen zur Messung der Fortschritte bei der Durchführung des Aktionsprogramms von Almaty erzielt wurden. Wir begrüßen die Arbeit des Büros des Hohen Beauftragten der Vereinten Nationen für die am wenigsten entwickelten Länder, Binnenentwicklungsländer und kleinen Inselentwicklungsländer in Bezug auf einen Katalog von makroökonomischen, Handels- und Verkehrsindikatoren, sowie die Arbeit der Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik auf dem Gebiet der Zeit-Kosten-Methode und der Weltbank mit ihrem Logistik-Leistungsindex und den im Rahmen ihres Projekts „Doing Business“ erstellten Länderindikatoren für die Regulierung der Geschäftstätigkeit, die quantifizierbare Daten zur Fortschrittmessung liefern, und betonen, dass diese Anstrengungen weiter verfolgt werden sollen;

Künftige Maßnahmen zur beschleunigten Durchführung des Aktionsprogramms von Almaty

25. *fordern* die Binnen- und Transitentwicklungsländer *auf*, die folgenden Maßnahmen zu ergreifen, um die Durchführung des Aktionsprogramms von Almaty zu beschleunigen:

a) die Nutzung der Erfahrungen aus den bestehenden regionalen Infrastrukturinitiativen zu fördern, mit denen integrierte grenzüberschreitende Infrastrukturinvestitionen angeregt werden sollen;

b) den auf den Transitverkehr anwendbaren rechtlichen Rahmen weiter zu stärken, namentlich durch die vollständige und wirksame Durchführung der bilateralen, subregionalen und regionalen Übereinkünfte;

c) die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Schienenverkehrsbetreibern zu fördern, um den Betrieb von Durchgangszügen zu erleichtern;

d) den Straßentransitverkehr durch die Harmonisierung der Mautgebühren, der Fahrzeugabmessungen, der Achslastgrenzen und des zulässigen Gesamtgewichts, der Systeme der Kraftfahrzeugversicherung durch Dritte und der Verträge im Straßengüterverkehr zu erleichtern;

e) Maßnahmen zur Handelserleichterung wirksam durchzuführen, darunter die Einführung regionaler Zolltransitsysteme, die Reduzierung/Minimierung der Zahl der Handels- und Transportdokumente, die Harmonisierung der Arbeitszeiten an den Staatsgrenzen, die Veröffentlichung der Transitformalitäten, -gebühren und -abgaben, die interinstitutionelle Koordinierung der Grenzkontrolldienste sowie die Schaffung von Hafengemeinschaften und die Förderung ihres wirksamen Betriebs;

f) die Möglichkeit zu erwägen, in den Seehäfen, in denen dies noch nicht geschehen ist, die Einrichtung von Zollfreizonen auszuhandeln und zu bewilligen;

g) Anstrengungen zu unternehmen, um die Praxis der Zollkonvois abzuschaffen. Zu diesem Zweck für alle Seiten vorteilhafte Regelungen auszuhandeln, um ein System für

Transitfahrten zugelassener, gesicherter Fahrzeuge einzuführen, und in begründeten Fällen tägliche Zolleskorten zu organisieren;

h) geeignete und wirksame Maßnahmen zur Überwachung der Kontrolleure an Straßentransportkorridoren zu ergreifen, um die Zahl der Straßensperren zu verringern. In diesem Zusammenhang sollen die Regionalkommissionen den Transitentwicklungsländern helfen, das Problem der Abzweigung von Transitgütern in heimische Märkte anzugehen;

i) die Grenzinfrastruktur zu verbessern und an den Grenzen ein System an einem Schalter erhältlicher Komplettangebote zusammen mit den notwendigen Kapazitätsaufbauprogrammen einzuführen;

j) die verfügbare Informations- und Kommunikationstechnologie in vollem Umfang zu nutzen, um die Handelserleichterungen zu unterstützen und den Informationsaustausch der Interessenträger in Verkehr und Handel innerhalb ihrer jeweiligen Sektoren und untereinander zu erleichtern;

k) die Kooperation und Zusammenarbeit zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor zu erweitern und zu vertiefen und in diesem Zusammenhang Plattformen für den Dialog zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor, wie etwa Ausschüsse zur Erleichterung von Handel und Verkehr oder Ausschüsse für das Management von Transitkorridoren, auszubauen;

l) ausreichende Investitionen aus allen Quellen, einschließlich des Privatsektors, für die Entwicklung und Instandhaltung von Verkehrsnetzen sowie den Bau von fehlenden Verbindungen zu mobilisieren;

m) gegebenenfalls für alle Seiten vorteilhafte öffentlich-private Partnerschaften zur Beschaffung zusätzlicher Finanzmittel und moderner Technologie- und Managementsysteme zu nutzen;

n) die Entwicklung von Technologie- und Managementsystemen zu verfolgen, die für Handel und Verkehr von Belang sind. In diesem Zusammenhang muss die Containerkapazität in vielen Seehäfen dringend erweitert werden;

o) die Benennung eines Koordinators zu erwägen, der für die Durchführung des Aktionsprogramms von Almaty und seine Koordinierung auf nationaler Ebene verantwortlich wäre;

26. *begrißen* den Vorschlag, in Ulaanbaatar eine internationale Denkfabrik zur Stärkung der notwendigen analytischen Kapazitäten der Binnenentwicklungsländer einzurichten, um unsere koordinierten Anstrengungen zur wirksamen Umsetzung der international vereinbarten Bestimmungen, insbesondere des Aktionsprogramms von Almaty und der Millenniums-Entwicklungsziele, möglichst effizient zu gestalten. Zu diesem Zweck legen wir den internationalen Organisationen und den Geberländern eindringlich nahe, ihnen bei der Umsetzung dieser Initiative zu helfen;

27. *fordern* die Geberländer und die multilateralen, regionalen, Finanz- und Entwicklungsinstitutionen *auf*, den Binnen- und Transitentwicklungsländern angemessene, umfangreiche und besser koordinierte technische und finanzielle Hilfe, vor allem in Form von Zuschüssen oder Darlehen zu Vorzugsbedingungen, für die Durchführung des Aktionsprogramms von Almaty zu gewähren, insbesondere für den Aufbau, die Instandhaltung und die Verbesserung ihrer Verkehrs-, Lagerhaltungs- und anderen mit dem Transit zusammenhängenden Einrichtungen, einschließlich alternativer Verkehrswege und verbesserter Kommunikationsmöglichkeiten, um subregionale, regionale und interregionale Projekte und Programme zu fördern;

28. *fordern* die Entwicklungspartner *auf*, die Initiative „Hilfe für den Handel“ wirksam zu operationalisieren, um Handelserleichterungsmaßnahmen und handelsbezogene technische Hilfe sowie die Diversifizierung von Exportprodukten durch die Entwicklung kleiner und mittlerer Unternehmen und die Beteiligung des Privatsektors in Binnenentwicklungsländern zu unterstützen;

29. *legen* der internationalen Gemeinschaft *nahe*, verstärkte Anstrengungen zu unternehmen, um den Zugang zu den mit Transitverkehrssystemen zusammenhängenden Technologien, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien, zu erleichtern und ihre Weitergabe zu fördern;

30. *befürworten* die weitere Stärkung der Süd-Süd-Zusammenarbeit und der Dreieckskooperation unter Beteiligung der Geber sowie der Zusammenarbeit zwischen subregionalen und regionalen Organisationen zur Unterstützung der Binnen- und Transitentwicklungsländer mit dem Ziel der vollständigen und wirksamen Durchführung des Aktionsprogramms von Almaty;

31. *fordern* die zuständigen Organisationen des Systems der Vereinten Nationen, die Regionalkommissionen, das Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen und die Handels- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen *auf* und bitten andere internationale Organisationen, namentlich die Weltbank, die regionalen Entwicklungsbanken, die Weltzollorganisation, die Welthandelsorganisation, die Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration und die anderen zuständigen regionalen und subregionalen Organisationen, das Aktionsprogramm von Almaty unter Berücksichtigung der Halbzeitüberprüfung weiter in ihre entsprechenden Arbeitsprogramme einzubeziehen, und legen ihnen *nahe*, die Binnen- und Transitentwicklungsländer auch weiterhin nach Bedarf und im Rahmen ihres jeweiligen Mandats zu unterstützen, unter anderem durch gut koordinierte und kohärente Programme der technischen Hilfe auf dem Gebiet des Transitverkehrs und der Handelserleichterung. Insbesondere

a) legen wir dem Büro des Hohen Beauftragten der Vereinten Nationen für die am wenigsten entwickelten Länder, Binnenentwicklungsländer und kleinen Inselentwicklungsländer *nahe*, im Einklang mit Resolution 57/270 B der Generalversammlung vom 23. Juni 2003 auch weiterhin für die koordinierte Weiterverfolgung und wirksame Überwachung des Aktionsprogramms von Almaty und die wirksame Berichterstattung über seine Durchführung zu sorgen, sich vermehrt dafür einzusetzen, das Aktionsprogramm von Almaty stärker in das Bewusstsein der Weltöffentlichkeit zu rücken sowie Ressourcen zu mobilisieren, und die Zusammenarbeit mit den Organisationen des Systems der Vereinten Nationen weiterzuentwickeln, um die fristgerechte und wirksame Durchführung des Aktionsprogramms sicherzustellen;

b) legen wir den Regionalkommissionen *nahe*, ihre Anstrengungen zur Zusammenarbeit mit den Binnen- und Transitentwicklungsländern weiter zu verstärken, um integrierte regionale Transitverkehrssysteme zu entwickeln, die Vorschriften und Verfahren für Einfuhr, Ausfuhr und Transit mit den internationalen Übereinkommen und Normen abzustimmen, intermodale Transportkorridore zu fördern, sich für den Beitritt zu den internationalen Übereinkommen über den Transitverkehr und deren wirksamere Umsetzung einzusetzen und bei der Einrichtung nationaler Koordinierungsmechanismen für die Erleichterung von Handel und Verkehr und bei der Verbesserung der Planung und Herstellung der fehlenden Verbindungen in regionalen Infrastrukturnetzen, insbesondere in Afrika, zu helfen;

c) legen wir der Handels- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen *nahe*, ihre technische Hilfe in den Bereichen Infrastruktur und Dienstleistungen, Transitverkehrsregelungen, Erleichterung des Handels und des elektronischen Handels sowie Handelsverhandlungen mit der Welthandelsorganisation und Beitritt zu ihr weiter zu verstärken.

Die Abteilung Afrika, am wenigsten entwickelte Länder und Sonderprogramme soll ihre Analysearbeit und technische Hilfe für die Binnenentwicklungsländer im Rahmen ihres Mandats verstärken. Die Handels- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen soll außerdem pragmatische Instrumente und Investitionsleitfäden erarbeiten sowie bewährte Vorgehensweisen aufzeigen, um den Binnenentwicklungsländern bei ihren Bemühungen zu helfen, einen größeren Teil der Ströme ausländischer Direktinvestitionen anzuziehen;

d) legen wir dem Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen nahe, verstärkt handelsbezogene technische Hilfe und Kapazitätsaufbauprogramme für die Binnenentwicklungsländer bereitzustellen;

e) bitten wir die Welthandelsorganisation, den Binnenentwicklungsländern weiter technische Hilfe zur Verbesserung ihrer Verhandlungsfähigkeiten bereitzustellen;

f) bitten wir die Weltbank, den Ersuchen um technische Hilfe zur Ergänzung der nationalen und regionalen Bemühungen weiterhin Vorrang einzuräumen, die auf die Förderung der effizienten Nutzung der bestehenden Transiteinrichtungen, einschließlich der Anwendung von Informationstechnologien und der Vereinfachung von Verfahren und Dokumenten, ausgerichtet sind;

g) bitten wir die Weltzollorganisation und die anderen zuständigen internationalen und regionalen Organisationen, auch künftig für die Binnen- und Transitentwicklungsländer verstärkt technische Hilfe und Kapazitätsaufbauprogramme auf dem Gebiet der Zollreform, der Vereinfachung und Harmonisierung der Verfahren, der Durchsetzung und der Einhaltung bereitzustellen;

32. *bitten* die Generalversammlung, zu gegebener Zeit die abschließende Überprüfung der Durchführung des Aktionsprogramms von Almaty im Einklang mit dessen Ziffer 49 zu erwägen.

*19. Plenarsitzung
3. Oktober 2008*