



# Generalversammlung

Verteilung: Allgemein  
23. Januar 2015

Neunundsechzigste Tagung  
Tagesordnungspunkt 22 b)

## Resolution der Generalversammlung, verabschiedet am 12. Dezember 2014

[ohne Überweisung an einen Hauptausschuss (A/69/L.28)]

### 69/137. Aktionsprogramm für die Binnenentwicklungsländer für die Dekade 2014-2024

*Die Generalversammlung,*

*unter Hinweis* auf ihre Resolution 66/214 vom 22. Dezember 2011, in der sie beschloss, im Jahr 2014 die zweite Konferenz der Vereinten Nationen über die Binnenentwicklungsländer einzuberufen, sowie auf ihre Resolutionen 67/222 vom 21. Dezember 2012, 68/225 vom 20. Dezember 2013 und 68/270 vom 23. April 2014,

1. *spricht* der Regierung und dem Volk Österreichs *ihren tiefempfundenen Dank* für die Ausrichtung der zweiten Konferenz der Vereinten Nationen über die Binnenentwicklungsländer vom 3. bis 5. November 2014 in Wien und für die Bereitstellung jeder notwendigen Unterstützung *aus*;

2. *billigt* die Wiener Erklärung und das Wiener Aktionsprogramm für die Binnenentwicklungsländer für die Dekade 2014-2024, die von der zweiten Konferenz der Vereinten Nationen über die Binnenentwicklungsländer verabschiedet wurden und in Anlage I beziehungsweise Anlage II zu dieser Resolution enthalten sind.

71. Plenarsitzung  
12. Dezember 2014

### Anlage I

#### Wiener Erklärung

Wir, die Staats- und Regierungschefs und Vertreter der Staaten, versammelt vom 3. bis 5. November 2014 hier in Wien zur Teilnahme an der zweiten Konferenz der Vereinten Nationen über die Binnenentwicklungsländer,

*nach Verabschiedung* des Wiener Aktionsprogramms für die Binnenentwicklungsländer für die Dekade 2014-2024,

*erklären* Folgendes:

1. Wir sind fest entschlossen, das Wiener Aktionsprogramm für die Binnenentwicklungsländer für die Dekade 2014-2024 durchzuführen, um die besonderen Entwicklungsbedürfnisse und -herausforderungen der Binnenentwicklungsländer, die sich aus ihrer Binnenlage, ihrer Abgelegenheit und ihren geografischen Beschränkungen ergeben, auf ganzheitliche Weise anzugehen.



2. Wir sprechen der Regierung Sambias unseren aufrichtigen Dank für die anhaltenden Bemühungen aus, die sie in ihrer Eigenschaft als Vorsitzende der Gruppe der Binnenentwicklungsländer unternimmt.

3. Wir sprechen der Regierung Österreichs sowie der Stadt Wien und dem österreichischen Volk unseren tief empfundenen Dank für die Ausrichtung der zweiten Konferenz der Vereinten Nationen für die Binnenentwicklungsländer aus.

## Anlage II

### Wiener Aktionsprogramm für die Binnenentwicklungsländer für die Dekade 2014-2024

#### I. Einleitung

1. Zweiunddreißig Binnenentwicklungsländer in Afrika, Asien, Europa und Südamerika mit etwa 440 Millionen Einwohnern sehen sich besonderen Herausforderungen gegenüber, die mit ihrem fehlenden direkten territorialen Zugang zum Meer, ihrer Abgelegenheit und ihrer Abgeschnittenheit von den Weltmärkten verbunden sind. Bei ihrem internationalen Handel sind sie auf den Transit durch andere Länder angewiesen. Zusätzliche Grenzübertritte und große Entfernungen zu wichtigen Märkten führen in Verbindung mit umständlichen Transitverfahren und einer unzulänglichen Infrastruktur zu erheblich höheren Gesamttransportkosten und sonstigen Transaktionskosten, was die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenentwicklungsländer untergräbt, das Wirtschaftswachstum verringert und demzufolge ihre Fähigkeit beeinträchtigt, eine dauerhafte wirtschaftliche Entwicklung, menschlischen und sozialen Fortschritt und ökologische Nachhaltigkeit zu fördern. Die Binnenlage trägt maßgeblich zu der relativ hohen Inzidenz extremer Armut und den strukturellen Beschränkungen in den Binnenentwicklungsländern bei. Als Gruppe zählen die Binnenentwicklungsländer zu den ärmsten Entwicklungsländern, und viele von ihnen gehören zudem auch zu den am wenigsten entwickelten Ländern, verfügen über begrenzte Kapazitäten und hängen im Hinblick auf ihre Exporterlöse von einer sehr begrenzten Anzahl von Rohstoffen ab.

2. Die den Binnenentwicklungsländern benachbarten Transitländer sind meist ebenfalls Entwicklungsländer, die oft sehr ähnliche Wirtschaftsstrukturen und eine vergleichbare Ressourcenknappheit aufweisen. Die am wenigsten entwickelten Transitländer befinden sich in einer besonders schwierigen Situation. Ferner tragen die Transitentwicklungsländer zusätzliche Belastungen, die sich aus dem Transitverkehr und seinen finanziellen, infrastrukturellen und sozialen Auswirkungen ergeben. Die technischen und administrativen Regelungen in den Verkehrs-, Zoll- und Verwaltungssystemen der Transitentwicklungsländer, mit denen sich die benachbarten Binnenländer vernetzen sollen, sind selbst verbesserungsbedürftig.

3. In dem 2003 verabschiedeten Aktionsprogramm von Almaty: Befriedigung der besonderen Bedürfnisse der Binnenentwicklungsländer innerhalb eines Neuen weltweiten Rahmenplans für die Zusammenarbeit im Transitverkehr zwischen Binnen- und Transitentwicklungsländern<sup>1</sup> wurde die feste Entschlossenheit aller Akteure zum Ausdruck gebracht, die besonderen Entwicklungsbedürfnisse und -herausforderungen der Binnenentwicklungsländer anzugehen und deren volle und wirksamere Integration in die Weltwirtschaft zu fördern, mittels konkreter Maßnahmen in den Schwerpunktbereichen grundlegende Fragen der Transitpolitik, Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur, inter-

---

<sup>1</sup> *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.*

nationaler Handel und Handelserleichterung, internationale Unterstützungsmaßnahmen sowie Durchführung und Überprüfung.

4. Die Binnenentwicklungsländer und ihre besonderen Bedürfnisse werden auf internationaler Ebene, auch bei den Vereinten Nationen, stärker wahrgenommen und anerkannt. In den Ergebnissen des Weltgipfels 2005<sup>2</sup> und anderer Tagungen auf hoher Ebene über die Millenniums-Entwicklungsziele sowie in dem Ergebnisdokument der 2012 in Rio de Janeiro (Brasilien) abgehaltenen Konferenz der Vereinten Nationen über nachhaltige Entwicklung, das den Titel „Die Zukunft, die wir wollen“ trägt<sup>3</sup>, erkannte die internationale Gemeinschaft die Notwendigkeit an, die besonderen Herausforderungen der Binnenentwicklungsländer anzugehen. Während des Betrachtungszeitraums ist es zwar zu gewissen Fortschritten bei der Durchführung des Aktionsprogramms von Almaty gekommen, doch benötigen die Binnenentwicklungsländer weitere weltweite Unterstützung, einschließlich auf den Gebieten der finanziellen und der technischen Hilfe, da sie noch einen weiten Weg vor sich haben, bis sie uneingeschränkt von der Globalisierung profitieren und ein dauerhaftes, inklusives Wirtschaftswachstum, nachhaltige Entwicklung, die Beseitigung der Armut, die Schaffung von Arbeitsplätzen und strukturelle Veränderungen erzielen können.

5. Es bedarf daher dringend eines innovativen, ganzheitlichen und ergebnisorientierten Zehnjahres-Aktionsprogramms, das auf erneuerten und gestärkten Partnerschaften aufbaut, um die Binnenentwicklungsländer dabei zu begleiten, sich die Vorteile aus dem internationalen Handel zunutze zu machen, ihre Wirtschaft strukturell zu verändern und ein inklusiveres und nachhaltigeres Wachstum zu erzielen. Die besonderen Herausforderungen und Bedürfnisse der Binnenentwicklungsländer werden anerkannt, und die Binnenentwicklungsländer müssen bei der Formulierung der Post-2015-Entwicklungsagenda angemessen berücksichtigt werden.

## **II. Überprüfung und Bewertung der Durchführung des Aktionsprogramms von Almaty**

6. In den Binnenentwicklungsländern hat sich das Wirtschaftswachstum etwas beschleunigt: Seit der Verabschiedung des Aktionsprogramms von Almaty haben sie ein moderates wirtschaftliches Wachstum erzielt. Die Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts der Binnenentwicklungsländer stieg Schätzungen zufolge von 4,5 Prozent im Jahr 2003 auf 6,3 Prozent im Jahr 2013<sup>4</sup>. Allerdings sind die Unterschiede zwischen den Binnenentwicklungsländern groß, und viele zeigen sich sehr anfällig für externe Schocks. Hohes Wirtschaftswachstum hat sich nicht in eine rasche Reduzierung der extremen Armut umgesetzt. Das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf liegt in zwei Dritteln der Binnenentwicklungsländer nach wie vor weit unter 1.000 US-Dollar<sup>5</sup>. Trotz gewisser Fortschritte bei der sozialen Entwicklung steht die Hälfte der Binnenentwicklungsländer auf dem Index der menschlichen Entwicklung noch immer ganz unten, und in vielen Binnenentwicklungsländern sind nach wie vor weit verbreitete Armut, hochgradige Ernährungsunsicherheit, eine hohe Kinder- und Müttersterblichkeit und eine schlechte Sanitärversorgung anzutreffen.

7. Zur Bewältigung materieller und nichtmaterieller Aspekte des Transitverkehrs haben die Binnenentwicklungsländer und die Transitländer wichtige Reformen ihrer Politik eingeleitet. Die Binnenentwicklungsländer stimmen die Politiken, Gesetze, Verfahren und Vorgehensweisen im Bereich Verkehr und Transit verstärkt mit den Transitländern ab. Ei-

<sup>2</sup> Resolution 60/1.

<sup>3</sup> Resolution 66/288, Anlage.

<sup>4</sup> Schätzungen des Büros des Hohen Beauftragten für die am wenigsten entwickelten Länder, Binnenentwicklungsländer und kleinen Inselentwicklungsländer unter Verwendung von Angaben der Statistikabteilung der Sekretariats-Hauptabteilung Wirtschaftliche und Soziale Angelegenheiten.

<sup>5</sup> A/69/170, Ziff. 10.

ne Reihe regionaler und subregionaler Vereinbarungen über Transiterleichterungen sind geschlossen und zur Durchführung angenommen worden. Manche Binnenentwicklungsländer und Transitländer haben mittels regionaler Handelsübereinkünfte, Freihandelszonen und Zollunionen einen förderlichen institutionellen Rahmen geschaffen, so etwa Gremien oder Koordinierungsausschüsse für Verkehrs- und Handelserleichterungen und Straßenfonds. Die Einrichtungen und Verfahren an den Grenzen sind gestrafft und harmonisiert worden, was zu erhöhter Effizienz und weniger Verzögerungen führt. Dennoch ist es erforderlich, die Reformen zu vertiefen, die Effizienz und Wirksamkeit zu steigern und sicherzustellen, dass das Erreichte auch Bestand hat.

8. Hohe Transport- und Handelstransaktionskosten stellen bei den Anstrengungen der Binnenentwicklungsländer, ihr Handelspotenzial zu verwirklichen, auch weiterhin eine bedeutende Hürde dar. Obschon sich in den Binnenentwicklungsländern der geschätzte Zeitbedarf für die Einfuhr von Waren zwischen 2006 und 2014 von 57 Tagen auf 47 Tage und für die Ausfuhr von 49 Tagen auf 42 Tage verringert hat, ist er immer noch fast doppelt so hoch wie in den Transitländern<sup>6</sup>. Die Durchschnittskosten für die Ausfuhr eines Containers werden bei Binnenentwicklungsländern auf 3.204 Dollar, bei Transitländern auf 1.268 Dollar und für die Einfuhr eines Containers auf 3.884 Dollar gegenüber 1.434 Dollar geschätzt<sup>6</sup>. Die Schaffung eines sicheren, verlässlichen und effizienten Transitverkehrssystems ist nach wie vor eine ausschlaggebende Voraussetzung dafür, dass die Binnenentwicklungsländer ihre Transportkosten senken und die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Ausfuhren auf regionalen und globalen Märkten erhöhen können. Die Binnenlage hat somit enorme negative Auswirkungen auf die Gesamtentwicklung der Binnenentwicklungsländer. Schätzungen zufolge ist der Entwicklungsstand in Binnenentwicklungsländern durchschnittlich um 20 Prozent niedriger, als er es wäre, wenn sie keine Binnenländer wären<sup>7</sup>.

9. Zur Entwicklung und Modernisierung der Straßen- und Schieneninfrastruktur und zur Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur sind auf nationaler, subregionaler und regionaler Ebene fortschreitende Anstrengungen unternommen worden. In allen Regionen werden Trockenhäfen und integrierte Grenzübergänge eingerichtet. Trotz dieser Fortschritte ist der Ausbaustand der materiellen Infrastruktur noch immer unzulänglich, was für die Fähigkeit der Binnenentwicklungsländer, ihr Handelspotenzial voll auszuschöpfen, ein bedeutendes Hindernis darstellt. Was den Luftverkehr anbelangt, hat das Luftfrachtaufkommen in manchen Binnenentwicklungsländern zugenommen, und die Zahl der Abflüge registrierter Luftfahrtunternehmen aus den Binnenentwicklungsländern als Gruppe stieg von schätzungsweise 200.000 im Jahr 2003 auf etwa 362.800 im Jahr 2013<sup>8</sup>. Zu den größten Herausforderungen, denen sich Binnenentwicklungsländer in Bezug auf die Luftverkehrsbranche gegenübersehen, zählt der enorme Mittelbedarf für Investitionen in die Infrastruktur und für die Wartung, die Instandsetzung und den Ersatz alternden Fluggeräts. Deswegen können Güter, die einen hohen Stückwert haben oder zeitkritisch sind, wie Dokumente, Pharmazeutika, Modetextilien, elektronische Konsumgüter und verderbliche Agrarerzeugnisse und Meeresfrüchte, nur begrenzt auf dem Luftweg befördert werden.

10. Trotz mancher Fortschritte befinden sich die Binnenentwicklungsländer gegenüber anderen Entwicklungsländern im Rückstand, was ihre Telekommunikationsinfrastruktur anbelangt, darunter auch den Breitband-Internetzugang, der eine ausschlaggebende Rolle dabei spielen kann, die Konnektivität zu steigern, die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu erhöhen und den internationalen Handel zu erleichtern.

---

<sup>6</sup> Siehe World Bank, 2013, *Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises*.

<sup>7</sup> „The development economics of landlockedness“ (Die Entwicklungsökonomie der Binnenlage), Studie des Büros des Hohen Beauftragten für die am wenigsten entwickelten Länder, Binnenentwicklungsländer und kleinen Inselentwicklungsländer, 2013.

<sup>8</sup> Angaben der Weltbank.

11. Weitgehend infolge höherer Weltmarktpreise für Rohstoffe stieg die gesamte Warenausfuhr aus den Binnenentwicklungsländern von schätzungsweise 44 Milliarden Dollar im Jahr 2003 auf 228 Milliarden Dollar im Jahr 2013. Auch bei den Einfuhren war eine gewisse Zunahme zu verzeichnen. Obwohl sich der Anteil der Warenausfuhren aus Binnenentwicklungsländern im letzten Jahrzehnt weltweit verdoppelt hat, machen sie nach wie vor nur einen sehr geringen Teil, etwa 1,2 Prozent, aller Warenausfuhren aus<sup>9</sup>.

12. Ferner stützen sich viele Binnenentwicklungsländer stark auf einige wenige Bodenschätze und Agrarerzeugnisse von geringem Wert, die sie an eine begrenzte Zahl von Märkten exportieren<sup>10</sup>, und sind daher sehr anfällig für Preis- und Nachfrageschwankungen bei Rohstoffen. Das Problem wird weiter verschärft durch ihre geringen Produktionskapazitäten und ihre Strukturschwächen, die einer sinnvollen Wertschöpfung bei den Ausfuhren und der Diversifizierung ihrer Ausfuhren und Märkte Grenzen setzen.

13. Die Zahlungen für öffentliche Entwicklungshilfe an Binnenentwicklungsländer stiegen zwischen 2003 und 2012 auf mehr als das Doppelte, von schätzungsweise 12,2 Milliarden Dollar auf 25,9 Milliarden Dollar<sup>11</sup>. In 16 Binnenentwicklungsländern deckt die öffentliche Entwicklungshilfe mehr als 20 Prozent der Ausgaben der Zentralregierung<sup>8</sup>. Handelshilfezahlungen an Binnenentwicklungsländer stiegen von schätzungsweise 3,5 Milliarden Dollar im Jahr 2006 auf über 5,9 Milliarden Dollar im Jahr 2012<sup>11</sup>. Die Handelshilfe hat dazu beigetragen, die Erleichterung des Handels und die Entwicklung der handelsbezogenen Infrastruktur voranzubringen.

14. Das Aktionsprogramm von Almaty hat in gewissem Umfang in die nationalen Entwicklungsstrategien der Binnenentwicklungsländer Eingang gefunden, muss jedoch noch besser in die Entwicklungsstrategien auf nationaler, regionaler und globaler Ebene integriert werden.

15. Der Klimawandel war zwar nicht Bestandteil der Überprüfung des Aktionsprogramms von Almaty, doch trifft es weiterhin zu, dass die Binnenentwicklungsländer auch durch den Klimawandel gefährdet sind, der zu verstärkter Wüstenbildung und Landverödung führt. Die Binnenentwicklungsländer sind nach wie vor unverhältnismäßig stark unter anderem von Wüstenbildung, Landverödung und Dürre betroffen, da schätzungsweise 54 Prozent ihrer Landoberfläche als Trockengebiete eingestuft werden<sup>12</sup>. 14 der 29 Länder, in denen schätzungsweise mindestens 20 Prozent der Bevölkerung auf verödetem Land leben, sind Binnenentwicklungsländer<sup>13</sup>. In manchen Binnenentwicklungsländern treten auch Überschwemmungen, einschließlich Sturzfluten infolge von Gletscherseeausbrüchen, auf. Die Binnenentwicklungsländer sind zudem nach wie vor in hohem Maße anfällig für externe wirtschaftliche Schocks und für die zahlreichen anderen Probleme, denen sich die internationale Gemeinschaft gegenübersteht.

### III. Erneuerte und gestärkte Entwicklungspartnerschaften

16. Das vorliegende Wiener Aktionsprogramm für die Binnenentwicklungsländer für die Dekade 2014-2024 baut auf erneuerten und gestärkten Partnerschaften zwischen Binnenentwicklungsländern und den Transitländern und ihren Entwicklungspartnern auf. Unabhängig sind auch gestärkte Partnerschaften im Kontext der Süd-Süd-Zusammenarbeit und

---

<sup>9</sup> Handels- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen, Jahresstatistiken über den Wert und den Anteil der Warenausfuhren und -einfuhren, 1948-2013 (siehe <http://unctadstat.unctad.org>).

<sup>10</sup> Siehe A/68/157.

<sup>11</sup> Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Internationale Entwicklungsstatistiken (siehe [www.oecd.org/dac/stats/idsonline.htm](http://www.oecd.org/dac/stats/idsonline.htm)).

<sup>12</sup> Errechnet aus Daten des Welt-Umweltausblicks, Umweltprogramm der Vereinten Nationen (siehe [www.unep.org/geo](http://www.unep.org/geo)).

<sup>13</sup> A/67/210, Ziff. 8.

der Dreieckskooperation sowie gestärkte Partnerschaften mit den einschlägigen internationalen und regionalen Organisationen und zwischen Akteuren des öffentlichen Sektors und des Privatsektors.

17. Partnerschaften zwischen Binnenentwicklungsländern und Transitländern sind von Vorteil für beide Seiten, was die Verbesserung und ständige Pflege ihrer Infrastrukturanbindung und der technischen und administrativen Regelungen in ihren Verkehrs-, Zoll- und Logistiksystemen angeht. Effiziente Transitverkehrssysteme, nachdrückliche gemeinsame Bemühungen zur Entwicklung und Vernetzung der Infrastruktur für den multimodalen Verkehr, die Förderung günstiger rechtlicher Rahmenbedingungen und institutioneller Regelungen und eine starke nationale Führungsverantwortung im Hinblick auf Kooperationsvereinbarungen zwischen Binnenentwicklungsländern und Transitländern sind auch ausschlaggebend für die Herbeiführung eines Strukturwandels, eines nachhaltigen Wirtschaftswachstums und einer nachhaltigen Entwicklung. Transparenz, gute Regierungsführung und effiziente institutionelle Regelungen in den Binnenentwicklungsländern und den Transitländern sollten bei der Förderung solcher Partnerschaften ebenfalls eine sehr wichtige Rolle spielen. Die Zusammenarbeit muss auf der Grundlage der beiderseitigen Interessen der Binnen- und der Transitländer gefördert werden.

18. In Anbetracht der Enormität der Herausforderungen, denen die Binnenentwicklungsländer gegenüberstehen, werden erneuerte und gestärkte Partnerschaften mit Entwicklungspartnern für die vollständige und erfolgreiche Durchführung des Wiener Aktionsprogramms unerlässlich sein. Der internationalen Gemeinschaft, einschließlich der Finanz- und Entwicklungsinstitutionen, der multilateralen Organisationen und Einrichtungen und der Geberländer, wird nahegelegt, finanzielle und/oder technische Unterstützung zu gewähren, um die hier aufgeführten konkreten Ziele voranzubringen. Auch die regionale und subregionale Zusammenarbeit oder Integration soll eine wichtige Rolle dabei spielen, die spezifischen Probleme der Binnenentwicklungsländer erfolgreich anzugehen.

19. Bei der von Entwicklungsländern gewährten Unterstützung soll im Einklang mit dem Ergebnisdokument von Nairobi der Konferenz der Vereinten Nationen auf hoher Ebene über die Süd-Süd-Zusammenarbeit<sup>14</sup> das Wesen der Süd-Süd-Zusammenarbeit umfassend berücksichtigt werden. Im Geiste der Solidarität mit den Binnenentwicklungsländern werden die Entwicklungsländer entsprechend ihren Fähigkeiten finanzielle und technische Unterstützung für die wirksame Durchführung des Wiener Aktionsprogramms in vereinbarten Kooperationsbereichen im Rahmen der Süd-Süd-Zusammenarbeit bereitstellen, die die Nord-Süd-Zusammenarbeit nicht ersetzt, sondern ergänzt.

20. Der Privatsektor und die Zivilgesellschaft sind wichtige Interessenträger, deren Beitrag, unter anderem im Rahmen transparenter, wirksamer und rechenschaftspflichtiger öffentlich-privater Partnerschaften, von kritischer Bedeutung für die Durchführung des Wiener Aktionsprogramms sein wird.

#### **IV. Ziele**

21. Das übergreifende Ziel des Wiener Aktionsprogramms besteht darin, die besonderen Entwicklungsbedürfnisse und -herausforderungen der Binnenentwicklungsländer, die sich aus ihrer Binnenlage, ihrer Abgelegenheit und ihren geografischen Beschränkungen ergeben, auf kohärentere Weise anzugehen und so zu einer erhöhten Rate nachhaltigen und inklusiven Wachstums beizutragen, was durch Fortschritte in Richtung auf das Ziel der Beendigung der extremen Armut zur Armutsbeseitigung beitragen kann. In der Zeit bis 2024 soll daher besondere Aufmerksamkeit auf den Auf- und Ausbau effizienter Transitsysteme und die Verkehrsentwicklung, die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, die Ausweitung des Handels, den Strukturwandel, die regionale Zusammenarbeit und die Förderung inklu-

---

<sup>14</sup> Resolution 64/222, Anlage.

siven Wirtschaftswachstums und nachhaltiger Entwicklung gerichtet werden, mit dem Ziel, die Armut zu mindern, Resilienz aufzubauen, wirtschaftliche und soziale Unterschiede zu überbrücken und letztlich dazu beizutragen, von Land umschlossene Länder in über Land angebundene Länder zu verwandeln.

22. Die konkreten Gesamt- und Einzelziele bestehen darin,

*a)* den ungehinderten, effizienten und kosteneffizienten Zugang zum und vom Meer mit allen Verkehrsmitteln auf der Grundlage der Transitfreiheit und mittels anderer damit verbundener Maßnahmen im Einklang mit den anwendbaren Regeln des Völkerrechts zu fördern;

*b)* die Handelstransaktionskosten und die Transportkosten zu verringern und die internationalen Handelsleistungen zu verbessern, indem Vorschriften und Regeln vereinfacht und standardisiert werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Ausfuhren der Binnenentwicklungsländer zu steigern und die Kosten für Einfuhren zu senken und somit zur Förderung einer raschen und inklusiven wirtschaftlichen Entwicklung beizutragen;

*c)* geeignete Infrastrukturnetze für den Transitverkehr zu entwickeln und Lücken in der Anbindung der Binnenentwicklungsländer zu schließen;

*d)* bilaterale, regionale und internationale Rechtsinstrumente wirksam umzusetzen und die regionale Integration zu stärken;

*e)* durch Strukturwandel in Verbindung mit dem verstärkten Aufbau von Produktionskapazitäten, erhöhter Wertschöpfung, stärkerer Diversifizierung und verminderter Abhängigkeit von Rohstoffen das Wachstum und eine stärkere Beteiligung am Welthandel zu fördern;

*f)* die internationale Unterstützung für die Binnenentwicklungsländer zu erhöhen und zu stärken, mit dem Ziel, die aus der Binnenlage entstehenden Bedürfnisse und Herausforderungen anzugehen, um die Armut zu beseitigen und eine nachhaltige Entwicklung zu fördern.

## V. Handlungsschwerpunkte

Schwerpunkt 1: Grundlegende Fragen der Transitpolitik.

Schwerpunkt 2: Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur:

*a)* Verkehrsinfrastruktur;

*b)* Infrastruktur in den Bereichen Energie und Informations- und Kommunikationstechnologie.

Schwerpunkt 3: Internationaler Handel und Handelserleichterung:

*a)* Internationaler Handel;

*b)* Handelserleichterung.

Schwerpunkt 4: Regionale Integration und Zusammenarbeit.

Schwerpunkt 5: Wirtschaftlicher Strukturwandel.

Schwerpunkt 6: Mittel zur Umsetzung.

### Schwerpunkt 1: Grundlegende Fragen der Transitpolitik

23. Bei der Gesamtentwicklung der Binnenentwicklungsländer kommt der Transitfreiheit und den Transiteinrichtungen eine Schlüsselrolle zu. Damit diese Länder sich voll in das Welthandelssystem integrieren können, ist es wichtig, dass sie im Einklang mit dem anwendbaren Völkerrecht Zugang zum und vom Meer haben.

24. Die Harmonisierung, Vereinfachung und Standardisierung von Regeln und Dokumenten soll gefördert werden, wozu auch die uneingeschränkte und wirksame Durchführung der internationalen Verkehrs- und Transitübereinkommen und der bilateralen, subregionalen und regionalen Übereinkünfte gehört. Bilaterale Bestimmungen sollen nicht weniger günstig sein als das, was in den Normen internationaler Übereinkommen und in bewährten Verfahren vorgesehen ist. Die Arbeit auf diesem Gebiet soll sich weiter von dem Übereinkommen über Handelserleichterungen leiten lassen, das auf der im Dezember 2013 in Bali (Indonesien) abgehaltenen Neunten Ministerkonferenz der Welthandelsorganisation im Konsens verabschiedet wurde. Für die wirksame und integrierte Lösung von Problemen des grenzüberschreitenden Handels und des Transitverkehrs ist die Zusammenarbeit zwischen Binnenentwicklungsländern und den ihnen benachbarten Transitländern zu grundlegenden den Transit betreffenden Politiken, Gesetzen und Vorschriften ausschlaggebend. Diese Zusammenarbeit soll auf der Grundlage der beiderseitigen Interessen der Binnen- wie der Transitentwicklungsländer gefördert werden. Die wirksame Beteiligung maßgeblicher öffentlicher wie privater Interessenträger ist wichtig, um Transiterleichterungen voranzubringen. Es gilt, durch die Entwicklung und Umsetzung vereinfachter und harmonisierter Visasysteme für Fahrer, die im internationalen Güter- und Personenverkehr tätig sind, die Personenfreizügigkeit zwischen Binnenentwicklungsländern und den ihnen benachbarten Transitländern zu fördern.

25. Die konkreten Einzelziele bestehen darin,

- a) die Fahrtdauer in Verkehrskorridoren zu reduzieren, so dass Transitfracht in 24 Stunden 300 bis 400 Kilometer zurücklegen kann;
- b) die an Landgrenzen zugebrachte Zeit erheblich zu verkürzen;
- c) die intermodale Vernetzung erheblich zu verbessern, mit dem Ziel, einen effizienten Übergang von der Schiene auf die Straße und umgekehrt und vom Hafen auf die Schiene und/oder die Straße und umgekehrt zu gewährleisten.

26. Die von den Binnenentwicklungsländern und den Transitländern zu ergreifenden Maßnahmen bestehen darin,

- a) sich zu bemühen, den einschlägigen internationalen, regionalen und subregionalen Übereinkommen und sonstigen Rechtsinstrumenten zum Transitverkehr und zu Handelserleichterungen zeitnah beizutreten und sie rasch zu ratifizieren;
- b) für die wirksame Durchführung internationaler und regionaler Übereinkommen und bilateraler Vereinbarungen über den Transitverkehr und über Handelserleichterungen zu sorgen, soweit anwendbar, unter anderem mit dem Ziel, die Transportkosten und die Transportdauer zu verringern;
- c) die Koordinierung und die Zusammenarbeit der für Grenz- und Zollkontrollen und -verfahren zuständigen einzelstaatlichen Stellen untereinander und mit den entsprechenden Stellen in den Transitländern zu verbessern. In dieser Hinsicht wird den Transitländern nahegelegt, mit den Binnenentwicklungsländern Informationen über etwaige Änderungen an den die Transitpolitik betreffenden Vorschriften und Verfahren möglichst lange vor deren Inkrafttreten auszutauschen, damit sich Händler und andere interessierte Parteien mit ihnen vertraut machen können;
- d) einen wirksamen bilateralen oder gegebenenfalls regionalen Mechanismus zu schaffen, mit dem Ziel, Herausforderungen und Engpässe bei der Durchführung bilateraler, regionaler oder multilateraler Übereinkünfte anzugehen, und zu vermeiden, dass bilaterale oder regionale Abmachungen zur Festlegung von Quoten oder anderen Mengenbeschränkungen für den internationalen Transit aufrechterhalten, angestrebt oder getroffen werden;
- e) die Vereinfachung, Transparenz und Harmonisierung der rechtlichen und administrativen Vorschriften und Anforderungen im Zusammenhang mit Transitsystemen für



alle Formen des Transitverkehrs, einschließlich der Grenzübergänge, der konsularischen Dienste, der Zollverfahren und der Beseitigung interner Kontrollpunkte, zu fördern;

f) durch die Angleichung der Anreize für effiziente Verkehrs- und Transitvorgänge, die Förderung des Wettbewerbs und die allmähliche Abschaffung von wettbewerbsschädlichen Praktiken wie Kartellen und Warteschlangensystemen, wo immer möglich, wirksame Logistiksysteme aufzubauen;

g) die Beteiligung der Wirtschaftsverbände des Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehrs an Projekten öffentlich-privater Partnerschaften zu fördern, Wissen auszutauschen und Initiativen und Verfahren der Transitzusammenarbeit, die in verschiedenen Regionen der Welt gut funktioniert haben, umzusetzen;

h) beim Austausch von Handels- und Verkehrsdaten zusammenzuarbeiten, mit dem Ziel, grenzüberschreitende Transaktionen schneller und effizienter abzuwickeln;

i) dass alle Binnenentwicklungsländer eine nationale Transitpolitik formulieren und entsprechende nationale Mechanismen unter Beteiligung aller maßgeblichen Interessenträger schaffen.

27. Die von den Entwicklungspartnern zu ergreifenden Maßnahmen bestehen darin,

a) die Binnen- und Transitentwicklungsländer bei der Durchführung von internationalen Übereinkommen und Vereinbarungen über Transiterleichterungen und von Initiativen zur Förderung der Transitzusammenarbeit, zur Senkung der Transitkosten und zur Schaffung reibungsloser logistischer Abläufe zu unterstützen;

b) den Binnen- und Transitentwicklungsländern dabei behilflich zu sein, multilaterale Regelungen für einen nachhaltigen und effizienten Transitverkehr unter Beteiligung öffentlicher und privater Interessenträger festzulegen, und den Austausch bewährter Verfahren im Zusammenhang mit Erfahrungen, Politiken und Initiativen zu fördern und zu unterstützen;

c) regionale und subregionale Organisationen zu ermutigen, den Binnenentwicklungsländern und Transitländern durch technische und finanzielle Unterstützung dabei behilflich zu sein, Initiativen zur Förderung der Transitzusammenarbeit durchzuführen.

## **Schwerpunkt 2: Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur**

28. Wenn es darum geht, die Kosten der Entwicklung für Binnenentwicklungsländer zu reduzieren, kommt der Infrastrukturentwicklung eine Schlüsselrolle zu. Die Entwicklung und Instandhaltung der Transitverkehrsinfrastruktur und der Infrastruktur in den Bereichen Informations- und Kommunikationstechnologie und Energie ist ausschlaggebend dafür, dass Binnenentwicklungsländer hohe Handelskosten abbauen, ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern und sich vollständig in den Weltmarkt integrieren können.

### **a) Verkehrsinfrastruktur**

29. Trotz Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur der Binnenentwicklungsländer sind schlechte Qualität und Lücken in der materiellen Infrastruktur noch immer wesentliche Hindernisse für die Entwicklung bestandfähiger und berechenbarer Transitverkehrssysteme. Die materielle Infrastruktur im Schienenverkehr, im Straßenverkehr, bei Trockenhäfen, Binnenwasserstraßen, Pipelines und im Flugverkehr ist in vielen Binnenentwicklungsländern unzulänglich, nur wenige Regeln und Verfahren sind harmonisiert, und die grenzüberschreitenden Investitionen und die Beteiligung des Privatsektors sind begrenzt. Die räumliche Anbindung der Binnenentwicklungsländer an die regionalen Verkehrsinfrastrukturnetze bleibt deutlich hinter den Erwartungen zurück. Bei der Logistikleistung auf dem Gebiet der verkehrsbezogenen Infrastruktur schneiden die Binnenentwicklungsländer schlechter ab als andere Länder. Verbindungslücken müssen dringend behoben und Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen auf ein Niveau gebracht werden,

das es gestattet, innerhalb der Länder und über ihre Grenzen hinweg nahtlose und effiziente Verkehrsinfrastrukturnetze zu schaffen. Die Verbesserung und Instandhaltung bestehender Einrichtungen ist von entscheidender Wichtigkeit. Was den multimodalen Verkehr angeht, so ist für die Binnenentwicklungsländer, deren Ausfuhren in der Regel aus sperrigen Grundstoffen bestehen, die Schiene wichtig. Der Schienenverkehr soll dort gefördert werden, wo seine Verwendung tragfähig ist und Schienennetze bereits bestehen.

30. Der hohe Ressourcenbedarf für Investitionen in die Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur stellt nach wie vor eine große Herausforderung dar. Es ist daher erforderlich, eine internationale, regionale, subregionale und bilaterale Zusammenarbeit für Infrastrukturprojekte aufzubauen, mehr Mittel aus nationalen Haushalten bereitzustellen, internationale Entwicklungshilfe und multilaterale Finanzierung wirksam für die Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur einzusetzen und die Rolle des Privatsektors zu stärken. Gleichzeitig sind auch umfangreiche Investitionen in den Kapazitätsaufbau sowie rechtliche, regulatorische und politische Reformen erforderlich, damit ein förderliches Umfeld für größere öffentliche und private Infrastrukturinvestitionen entsteht. Es ist wichtig, den Binnenentwicklungsländern zu helfen, die Kapazität zur Erarbeitung bankfähiger großer Infrastrukturvorhaben und zur Sondierung innovativer Finanzierungsmechanismen für diese Vorhaben, gegebenenfalls einschließlich öffentlich-privater Partnerschaften, zu entwickeln.

31. Die konkreten Einzelziele bestehen darin,

*a)* die Qualität der Straßen erheblich zu steigern, insbesondere auch den Anteil befestigter Straßen zu erhöhen, nach Standards, die den nationalen Gegebenheiten entsprechen;

*b)* gegebenenfalls die Schieneninfrastruktur in Binnenentwicklungsländern auszubauen und zu modernisieren;

*c)* Verbindungslücken in den regionalen Netzen für den Transitverkehr auf Straße und Schiene zu schließen.

32. Die von den Binnenentwicklungsländern und den Transitentwicklungsländern zu ergreifenden Maßnahmen bestehen darin,

*a)* eine sich auf alle Verkehrsmittel erstreckende, umfassende nationale Politik für die Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur zu erarbeiten und umzusetzen und zu gewährleisten, dass diese dort, wo die Transitinfrastrukturen sich schneiden, gut mit den Transitländern koordiniert ist;

*b)* zusammenzuarbeiten, um nachhaltige und resiliente Transitsysteme zu fördern, unter anderem durch regelmäßige Modernisierung und Instandhaltung, die Entwicklung von Korridoren entlang Transitstraßen, die Entwicklung von Grenzübergangsmechanismen, darunter gegebenenfalls auch integrierte Grenzübergänge, sowie die Förderung von Größenvorteilen für Verkehrssysteme mittels der Entwicklung des intermodalen Verkehrs, mittels Trockenhäfen oder Containerdepots im Inland, Umschlaganlagen und ähnlicher Logistikkreisläufe;

*c)* auf die Harmonisierung der Schienenabstände zur Erleichterung der regionalen Vernetzung, wo dies möglich ist, auf die Entwicklung von Umladekapazitäten und auf die Erweiterung von Schulungs- und Fortbildungsprogrammen und Austauschprogrammen für Bahnpersonal hinzuwirken;

*d)* multilaterale und regionale Genehmigungssysteme für den Straßenverkehr zu fördern und sich um die Einführung eines genehmigungsfreien bilateralen und Transit-Straßenverkehrs und die Erweiterung eines multilateralen Quotensystems zwischen den Binnenentwicklungsländern und den Transitländern zu bemühen;

- e) sich auf bilateraler, subregionaler und regionaler Ebene um die allmähliche Liberalisierung der Straßenverkehrsdienste zu bemühen, unter Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten in den Binnen- und Transitentwicklungsländern;
  - f) die Entwicklung internationaler Logistkdrehscheiben zu fördern;
  - g) die notwendigen Politiken und Regulierungsrahmen zu entwickeln, um die Beteiligung des Privatsektors an der Infrastrukturentwicklung zu fördern und förderliche Rahmenbedingungen zur Anziehung ausländischer Direktinvestitionen zu schaffen;
  - h) öffentlich-private Partnerschaften für die Entwicklung und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur und ihre Bestandfähigkeit zu fördern;
  - i) Binnenverkehrsnetze zu entwickeln, einschließlich einer Zusatzinfrastruktur wie wetterfester unterstützender Infrastrukturen an Straßen, Schienen und Flussufern, die für die Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs sorgen, und örtliche Unternehmen an diesen Dienstleistungen entlang der Fernstraßen und Schienennetze zu beteiligen und so Entwicklungskorridore entlang der Transitstraßen und -bahnlinien zu schaffen.
33. Die von den Entwicklungspartnern zu ergreifenden Maßnahmen bestehen darin,
- a) die Anstrengungen der Binnenentwicklungsländer auf dem Gebiet der Infrastrukturentwicklung und -instandhaltung zu unterstützen und die Binnenentwicklungsländer und die Transitentwicklungsländer beim Austausch von Erfahrungen mit der Entwicklung des Transitverkehrs zu unterstützen;
  - b) den multilateralen und regionalen Entwicklungsbanken nahelegen, im Einklang mit ihrem jeweiligen Mandat den Binnenentwicklungsländern und den Transitentwicklungsländern mehr Unterstützung für Investitionen in die Verkehrsentwicklung bereitzustellen;
  - c) den Binnenentwicklungsländern auch weiterhin dabei zu helfen, Verbindungslücken im Schienen- beziehungsweise Straßensystem zu schließen.

**b) Infrastruktur in den Bereichen Energie und Informations- und Kommunikationstechnologie**

34. Die Energieinfrastruktur und der Zugang zu erschwinglicher, zuverlässiger und erneuerbarer Energie und den entsprechenden Technologien zu einvernehmlich festgelegten Bedingungen sind von ausschlaggebender Wichtigkeit für die Modernisierung der Informations- und Kommunikationstechnologie und der Transitsysteme, für den Abbau von Verzögerungen und die Steigerung der Produktionskapazität zur Herbeiführung dauerhaften Wirtschaftswachstums und nachhaltiger Entwicklung. Die Wichtigkeit der Initiative des Generalsekretärs „Nachhaltige Energie für alle“ wird hervorgehoben. In diesem Kontext werden regionale Anstrengungen, einschließlich der Schaffung von Netzwerken regionaler Zentren für erneuerbare Energie und Energieeffizienz, von Bedeutung sein und Unterstützung benötigen.

35. Die Informations- und Kommunikationstechnologie kann zu nachhaltigem und inklusivem Wachstum beitragen, indem sie Produktivitätssteigerungen in allen Sektoren ermöglicht, die Marktausdehnung über Grenzen hinweg zur Nutzung von Größenvorteilen erleichtert, Kosten senkt und den Zugang zu Diensten, einschließlich des Zugangs zu Breitbandinfrastruktur und über globale Medien wie das Internet zu Informationen, erleichtert, was zu erhöhter Partizipation an der Regierungs- und Verwaltungsführung und größerer Rechenschaft und Transparenz beiträgt. Vielen Binnenentwicklungsländern bereiten jedoch die laufende Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur und die damit einhergehende Weiterentwicklung der Politikrahmen erhebliche Probleme. Die Kosten der Breitbandtechnologie als Anteil am Bruttonationaleinkommen sind in Binnenentwicklungsländern viel höher als in Küstenländern, die in der Nähe unterseeischer Fernmeldekabel liegen. Infolge der geringen Größe ihrer Märkte stellt das Fehlen eines regional abgestimmten

regulatorischen Umfelds außerdem ein schwerwiegendes Hindernis für billigere Informations- und Kommunikationstechnologiedienste und eine größere geografische Abdeckung dar.

36. Die konkreten Einzelziele bestehen darin,

*a)* die Infrastruktur für die Bereitstellung von Diensten im Bereich moderner und erneuerbare Energien, deren Übertragung und Verteilung in ländlichen und städtischen Gebieten nach Bedarf auszubauen und zu modernisieren;

*b)* dass alle Binnenentwicklungsländer eine universelle Breitbandpolitik herbeiführen;

*c)* den offenen und erschwinglichen Internetzugang für alle zu fördern;

*d)* dass die Binnenentwicklungsländer sich aktiv dafür einsetzen, die digitale Spaltung zu beseitigen.

37. Die von den Binnenentwicklungsländern und den Transitentwicklungsländern zu ergreifenden Maßnahmen bestehen darin,

*a)* bei der Förderung des grenzüberschreitenden Energiehandels und des Energietransits mit Hilfe von Übertragungsleitungen an Drittländer stärker zusammenzuarbeiten;

*b)* dass die Binnenentwicklungsländer eine nationale Energiepolitik zur Förderung moderner, zuverlässiger und erneuerbarer Energien erarbeiten, die eine erhebliche Verbesserung der Produktions-, Handels- und Verteilungskapazitäten vorsieht, mit dem Ziel, den Zugang zu Energie für alle und den Wandel ihrer Volkswirtschaften zu gewährleisten;

*c)* zusammenzuarbeiten, um die Transit- und Verkehrseinrichtungen sowie die Zoll- und sonstigen Grenzeinrichtungen zu modernisieren, indem die Möglichkeiten der Informations- und Kommunikationstechnologien uneingeschränkt genutzt werden;

*d)* die rechtlichen und regulatorischen Rahmen weiter zu verbessern und zu harmonisieren;

*e)* dass die Binnenentwicklungsländer eine nationale Breitbandpolitik entwickeln, die eine Verbesserung des Zugangs zu internationalen Hochleistungs-Glasfaserkabeln und Backbonenetzen mit hoher Bandbreite vorsieht;

*f)* dass die Binnenentwicklungsländer bestrebt sind, ihre Dienstleistungssektoren zu entwickeln, indem sie Infrastrukturen für die Informations- und Kommunikationstechnologie aufbauen und in alle relevanten Bereiche integrieren, um Wettbewerbsfähigkeit, Innovation und Inklusion zu fördern und um die Transitzeit und die Transitzkosten zu verringern und ihre Transit- und Zolleinrichtungen zu modernisieren;

*g)* den Bau digitaler Brücken zur Verbindung nationaler Backbonenetze zu fördern, damit auch weit von Seekabeln entfernte Länder Zugang zu erschwinglichen Breitbanddiensten haben und den Telekommunikationssektor und den damit verbundenen Dienstleistungssektor erweitern können, mit dem Ziel, erschwingliche, zugängliche und hochwertige Telekommunikationsdienste zu erleichtern.

38. Die von den Entwicklungspartnern zu ergreifenden Maßnahmen bestehen darin,

*a)* die Anstrengungen der Binnenentwicklungsländer zur Entwicklung ihrer Sektoren Energie und Informations- und Kommunikationstechnologie zu unterstützen;

*b)* auf Energieeffizienz abstellende Investitionen in den Binnenentwicklungsländern zu fördern und den Wandel hin zu einer grünen Wirtschaft zu ermöglichen;

*c)* die Binnenentwicklungsländer dabei zu unterstützen, ihre nationale Breitbandpolitik zu fördern und die notwendige Breitbandinfrastruktur aufzubauen;

d) die Kapazitäten der Binnenentwicklungsländer zur Nutzung moderner und erschwinglicher Kommunikationstechnologien zu stärken;

e) auch künftig die Bemühungen zu unterstützen, die die Binnenentwicklungsländer zusammen mit den jeweiligen Transitentwicklungsländern unternehmen, um den Zugang zu Informations- und Kommunikationstechnologien und den Transfer der einschlägigen Qualifikationen, Kenntnisse und Technologien zur Entwicklung, Instandhaltung und Nachhaltigkeit der Infrastruktur zu einvernehmlich festgelegten Bedingungen zu erleichtern.

### **Schwerpunkt 3: Internationaler Handel und Handelserleichterung**

#### **a) Internationaler Handel**

39. Eine stärkere Integration der Binnenentwicklungsländer in den Welthandel und die globalen Wertschöpfungsketten ist für die Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und die Gewährleistung ihrer wirtschaftlichen Entwicklung unerlässlich. Die Ausfuhr der in den Binnenentwicklungsländern erzeugten Waren ist mit zusätzlichen Transportkosten verbunden, die die Wettbewerbsfähigkeit senken und die Einnahmen der Hersteller aus diesen Ländern mindern können. Die Exportstruktur zahlreicher Binnenentwicklungsländer ist auch weiterhin zunehmend dadurch gekennzeichnet, dass sie auf die Ausfuhr einer begrenzten Anzahl von Erzeugnissen, insbesondere Agrarerzeugnissen und Bodenschätzen, angewiesen sind. Vorrang soll Politiken und Maßnahmen eingeräumt werden, die darauf gerichtet sind, mit Unterstützung der Entwicklungspartner die Produktions- und Exportstruktur der Binnenentwicklungsländer zu diversifizieren und ihre Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, damit sie voll von dem multilateralen Handelssystem profitieren können.

40. Mit den zunehmenden Verbindungen in der weltweiten Handels-, Investitions- und Produktionstätigkeit wächst der Anteil globaler Wertschöpfungsketten am internationalen Handel. Die Binnenentwicklungsländer waren bislang nicht in der Lage, sich voll an regionalen oder globalen Wertschöpfungsketten zu beteiligen. Die Einbindung in globale Wertschöpfungsketten bietet den Binnenentwicklungsländern die Chance, sich stärker in die Weltmärkte zu integrieren, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und wichtige Glieder in Produktions- und Verteilungsketten zu werden.

41. Dienstleistungen sind wichtige Faktoren zur Förderung des Warenhandels und der wirksamen Beteiligung am internationalen Handel und an globalen Wertschöpfungsketten. Effiziente Dienstleistungen steigern die Produktivität, senken die Kosten der Geschäftstätigkeit und fördern die Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Binnenentwicklungsländer sollen dabei unterstützt werden, den Anteil der Dienstleistungen an ihren Volkswirtschaften und Ausfuhren zu erhöhen, unter anderem durch eine förderliche Politik.

42. Eine der Hauptursachen für die Randstellung der Binnenentwicklungsländer im internationalen Handelssystem sind die hohen Handelstransaktionskosten. In dem Konsens von Monterrey der Internationalen Konferenz über Entwicklungsfinanzierung<sup>15</sup> wurde anerkannt, wie wichtig es ist, den Entwicklungsländern, namentlich den Binnenentwicklungsländern, einen verbesserten und verlässlichen Zugang ihrer Exporte zu allen Märkten zu ermöglichen. Im Einklang mit den Verpflichtungen in der Ministererklärung der Vierten Ministerkonferenz der Welthandelsorganisation<sup>16</sup> und den Regeln der Welthandelsorganisation soll den Bedürfnissen und Interessen der Entwicklungsländer, einschließlich der Binnen- und Transitentwicklungsländer, bei der Doha-Entwicklungsrunde der Handelsver-

<sup>15</sup> *Report of the International Conference on Financing for Development, Monterrey, Mexico, 18–22 March 2002* (United Nations publication, Sales No. E.02.II.A.7), Kap.1, Resolution 1, Anlage. In Deutsch verfügbar unter <http://www.un.org/Depts/german/conf/ac198-11.pdf>.

<sup>16</sup> Siehe A/C.2/56/7, Anlage.

handlungen uneingeschränkte Aufmerksamkeit gewidmet werden. In Anbetracht des zunehmenden Wachstums des Süd-Süd-Handels könnten andere Entwicklungsländer wichtige Bestimmungsländer für die Ausfuhr der Erzeugnisse der Binnenentwicklungsländer und Quellen entscheidender ausländischer Direktinvestitionen sein.

43. Auf der im Dezember 2013 in Bali (Indonesien) veranstalteten Neunten Ministerkonferenz der Welthandelsorganisation vereinbarten die Handelsminister im Konsens ein Paket von Erklärungen und Rechtsinstrumenten, darunter auch das Übereinkommen über Handelserleichterungen, in dem die Artikel V, VIII und X des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens von 1994 näher erklärt und verbessert werden, um den Warenverkehr, die Freigabe und die Zollabfertigung von Waren, einschließlich Transitgüter, weiter zu beschleunigen. Das Übereinkommen über Handelserleichterungen und seine zeitnahe Durchführung im Kontext des Pakets von Bali sind zur Erleichterung des Handels für die Binnenentwicklungsländer wichtig. Das Übereinkommen enthält wichtige Bestimmungen über technische Hilfe und den Aufbau von Kapazitäten zur Unterstützung der Binnenentwicklungsländer bei seiner wirksamen Durchführung.

44. Die konkreten Einzelziele bestehen darin,

*a)* die Beteiligung der Binnenentwicklungsländer am Welthandel deutlich zu erhöhen, mit einem Schwerpunkt auf einer erheblichen Steigerung der Ausfuhren;

*b)* die Wertschöpfungs- und/oder die Fertigwarenkomponente der Ausfuhren der Binnenentwicklungsländer deutlich zu erhöhen, mit dem Ziel, ihre Märkte und Produkte beträchtlich zu diversifizieren;

*c)* die wirtschaftlichen und finanziellen Bindungen zwischen Binnenentwicklungsländern und anderen Ländern in derselben Region weiter zu stärken, mit dem Ziel, den Anteil der Binnenentwicklungsländer am intraregionalen Handel schrittweise und stetig zu erhöhen;

*d)* die Mitgliedstaaten zu bitten, bei allen internationalen Handelsverhandlungen die spezifischen Bedürfnisse und Herausforderungen der Binnenentwicklungsländer zu berücksichtigen.

45. Zu den von den Binnenentwicklungsländern zu ergreifenden Maßnahmen gehört es,

*a)* eine nationale Handelsstrategie zu erarbeiten, die auf komparativen Vorteilen und auf regionalen und globalen Chancen beruht;

*b)* die Handelspolitik in die nationalen Entwicklungsstrategien zu integrieren;

*c)* bessere wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu fördern, um nationalen Unternehmen bei der Integration in regionale und globale Wertschöpfungsketten behilflich zu sein;

*d)* eine Politik zu fördern, die nationalen Unternehmen, insbesondere kleinen und mittleren Unternehmen, hilft, sich umfassender am internationalen Handel zu beteiligen;

*e)* bilaterale und regionale präferenzielle Handelsvereinbarungen uneingeschränkt zu nutzen, um die regionale und globale Integration zu erweitern;

*f)* Politiken und Maßnahmen umzusetzen, die darauf gerichtet sind, die Diversifizierung der Wirtschaft und der Ausfuhren sowie die Wertschöpfung erheblich zu steigern.

46. Zu den von den Transitentwicklungsländern zu ergreifenden Maßnahmen gehört es,

*a)* Investitionen in Binnenentwicklungsländern zu fördern, mit dem Ziel, ihre Produktions- und Handelskapazität zu verbessern und ihre Beteiligung an regionalen Handelsübereinkünften zu unterstützen;

*b)* den Marktzugang für Produkte zu verbessern, die ihren Ursprung in Binnenentwicklungsländern haben, und willkürliche oder ungerechtfertigte nichttarifärer Han-

delschranken zu vermeiden, die nicht mit den Regeln der Welthandelsorganisation übereinstimmen;

c) dass die Transitländer und die Binnenentwicklungsländer auf der Grundlage international anerkannter Methoden Untersuchungen zu der logistischen Wettbewerbsfähigkeit und den Logistikkosten durchführen.

47. Zu den von den Entwicklungspartnern zu ergreifenden Maßnahmen gehört es,

a) die Anstrengungen der Binnenentwicklungsländer zu unterstützen, ihre Ausfuhr zu diversifizieren, sich in globale und regionale Wertschöpfungsketten zu integrieren und sich wirksam an multilateralen Handelsverhandlungen zu beteiligen;

b) sich mit nichttarifären Maßnahmen auseinanderzusetzen und willkürliche oder ungerechtfertigte nichttarifäre Hemmnisse, das heißt diejenigen, die nicht mit den Regeln der Welthandelsorganisation übereinstimmen, abzubauen oder zu beseitigen;

c) dass die Binnenentwicklungsländer und die Entwicklungspartner die bessere Integration kleiner und mittlerer Unternehmen in den internationalen Handel fördern, indem sie nach Bedarf Institutionen, die den Handel unterstützen, stärken, die Wettbewerbsfähigkeit des Handels verbessern, Raum für den Dialog zwischen dem privaten und dem öffentlichen Sektor schaffen, die technische und berufliche Aus- und Weiterbildung und den Kapazitätsaufbau fördern und mit Hilfe von Plattformen für Beziehungen zwischen Unternehmen Marktverbindungen herstellen;

d) die Verbreitung und Übernahme geeigneter und umweltschonender Technologien zu einvernehmlich festgelegten Bedingungen zu fördern, unter anderem mit Hilfe von Investitionen und/oder Kooperationsprojekten zur Förderung der wirtschaftlichen Diversifizierung und der nachhaltigen Entwicklung;

e) den Binnenentwicklungsländern geeignete technische Hilfe und den Aufbau von Kapazitäten anzubieten, damit sie den Prozess ihres Beitritts zur Welthandelsorganisation zum Abschluss bringen, ihre Verpflichtungen erfüllen und sich in das multilaterale Handelssystem integrieren können;

f) den Binnenentwicklungsländern im Einklang mit den Leitlinien der Welthandelsorganisation auch weiterhin Handelshilfe zu gewähren.

#### **b) Handelserleichterung**

48. Nichtmaterielle Schranken, Verzögerungen und Ineffizienz im Zusammenhang mit Grenzübergängen und Häfen, darunter Zollverfahren und Anforderungen an die Dokumentation, Unsicherheiten bei den Logistikdienstleistungen, schwache Institutionen und ein verbreiteter Mangel an personellen und Produktionskapazitäten sorgen weiterhin für hohe Transportkosten. Sie sind der wichtigste Grund für die fortgesetzte Marginalisierung vieler Binnenentwicklungsländer. Eine weitere Straffung und Harmonisierung der Zoll- und Transitverfahren und -formalitäten sowie ein transparentes und effizientes Grenzmanagement und die Koordinierung der an der Grenzabfertigung beteiligten Stellen dürften konkret und direkt dazu beitragen, für die Binnenentwicklungsländer die Kosten der Handelstätigkeit zu senken, den Handel zu beschleunigen und seine Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Derart verstärkte Handelserleichterungen würden den Binnenentwicklungsländern helfen, die Wettbewerbsfähigkeit ihrer für die Ausfuhr bestimmten Erzeugnisse und Dienstleistungen zu erhöhen.

49. Zahlreiche Binnenentwicklungsländer verfügen auf einer Reihe von Gebieten nicht über ausreichende personelle und institutionelle Kapazitäten, darunter auch bei den Zoll- und Grenzorganen, den für den Transitverkehr zuständigen Stellen, dem Prozess der Handelsverhandlungen und der Durchführung von Übereinkünften zu Transit und Handelserleichterungen, einschließlich des Übereinkommens der Welthandelsorganisation über Handelserleichterungen, was dazu führt, dass sie nicht wirksam durchgeführt werden. Techni-

sche Hilfe und eine verbesserte handels- und transitbezogene Logistik sind ausschlaggebend dafür, dass die Binnenentwicklungsländer sich uneingeschränkt an den multilateralen Handelsverhandlungen beteiligen und davon profitieren, die Politiken und Regeln zur Erleichterung von Verkehr und Handel wirksam umsetzen und ihre Exportbasis diversifizieren können.

50. Die konkreten Einzelziele bestehen darin,

*a)* die Grenzübertrittsverfahren erheblich zu vereinfachen und zu straffen, mit dem Ziel, Verzögerungen in Häfen und an Grenzen zu reduzieren;

*b)* die Transiteinrichtungen zu verbessern und effizienter zu gestalten, mit dem Ziel, die Transaktionskosten zu senken;

*c)* sicherzustellen, dass alle Transitvorschriften, -formalitäten und -verfahren für den Transitverkehr im Einklang mit dem Übereinkommen der Welthandelsorganisation über Handelserleichterungen veröffentlicht und aktualisiert werden.

51. Zu den von den Binnenentwicklungsländern zu ergreifenden Maßnahmen gehört es,

*a)* nationale Ausschüsse für Handelserleichterungen, an denen alle maßgeblichen Interessenträger, einschließlich des Privatsektors, beteiligt sind, zu schaffen beziehungsweise zu stärken;

*b)* Initiativen zur Handelserleichterung großflächig auszuweiten und umzusetzen, wie unter anderem eine einzige Inspektion, einen zentralen Schalter für die Dokumente, elektronische Bezahlung und Transparenz sowie die Modernisierung der Grenzkontrollstellen und Zolldienste;

*c)* Systeme für ein integriertes Grenzmanagement wirksam anzuwenden und sich zu bemühen, gegebenenfalls mit benachbarten Binnen- oder Transitentwicklungsländern integrierte Grenzkontrollstellen zu schaffen, um die gemeinsame Bearbeitung der rechtlichen und regulatorischen Anforderungen zu ermöglichen, mit dem Ziel, die Abfertigungsdauer an den Grenzen zu verkürzen, und dabei die Werkzeuge zur Handelserleichterung voll zu nutzen, die internationale Organisationen entwickelt haben, um nationale Kapazitäten aufzubauen;

*d)* die volle und inklusive Vertretung des Privatsektors, einschließlich öffentlich-privater Partnerschaften und der Verbände der Verkehrswirtschaft, in den Initiativen und in der Politik zur Handelserleichterung sicherzustellen und die Politiken und Regulierungsrahmen zu entwickeln, die erforderlich sind, um die Beteiligung des Privatsektors zu fördern.

52. Zu den von den Transitentwicklungsländern zu ergreifenden Maßnahmen gehört es,

*a)* sicherzustellen, dass Initiativen zur Handelserleichterung, einschließlich des Übereinkommens der Welthandelsorganisation über Handelserleichterungen, in allen maßgeblichen Bereichen gemeinsam mit den Binnenentwicklungsländern entwickelt und umgesetzt werden;

*b)* die Regeln, die Dokumentationsanforderungen und die Grenzübertritts- und Zollverfahren weiter zu harmonisieren, zu vereinfachen und zu standardisieren, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Zoll- und Grenzorganen zu verstärken, die Nutzung elektronischer Geschäftsprozesse, die Einreichung von Zollerklärungen vor Ankunft, Inspektionssysteme für das Risikomanagement und Systeme für zugelassene Wirtschaftsbeteiligte zu fördern, die Transparenz, Vorhersehbarkeit und Konsistenz im Zollwesen zu erhöhen und gegebenenfalls integrierte Grenzkontrollstellen, gemeinsame Zollkontrollen und Inspektionen an den Grenzen und andere Formen des integrierten Grenzmanagements an den Grenzen zu Binnenentwicklungsländern zu schaffen;



c) dass auf globaler, regionaler, subregionaler und Süd-Süd-Ebene, einschließlich im Privatsektor, zum Austausch bewährter Verfahren beim Zoll-, Grenz- und Korridormanagement und bei der Durchführung von Politiken zur Handelserleichterung angeregt wird;

d) die Werkzeuge zur Handelserleichterung voll zu nutzen, die internationale Organisationen entwickelt haben, um nationale Kapazitäten aufzubauen und für einen sicheren und zuverlässigen grenzüberschreitenden Verkehr zu sorgen, unter anderem durch die wirksame Anwendung bestehender internationaler Normen und bewährter Verfahren für den Zollgutversand und die Sicherheit der Transportketten;

e) Transparenz bei den Regeln, Vorschriften, Gebühren und Abgaben an den Grenzübergängen, im Zollwesen und im Transitverkehr sicherzustellen und eine nichtdiskriminierende Behandlung zu gewähren, damit die Freiheit der Warendurchfuhr für Binnenentwicklungsländer gewährleistet ist.

53. Zu den von den Entwicklungspartnern zu ergreifenden Maßnahmen gehört es,

a) die Binnen- und Transitentwicklungsländer auf dem Gebiet der Handelserleichterungen zu unterstützen, im Einklang mit dem auf der Neunten Ministerkonferenz der Welthandelsorganisation im Dezember 2013 in Bali (Indonesien) im Konsens vereinbarten Übereinkommen über Handelserleichterungen, und die internationalen Organisationen zu ermutigen, Binnenentwicklungsländern dabei behilflich zu sein, ihren Bedarf im Hinblick auf die Durchführung dieses Übereinkommens und einschlägiger Maßnahmen zur Handelserleichterung abzuschätzen;

b) Tätigkeiten, namentlich Handelserleichterungen, zu unterstützen, die darauf gerichtet sind, die Einfuhr-, Ausfuhr- und Zollverfahren zu vereinfachen, zu straffen, zu standardisieren und zu harmonisieren;

c) den Informationsaustausch zu den Erfahrungen und bewährten Verfahren im Zusammenhang mit Handelserleichterungen zu fördern, mit dem Ziel, Rahmenbedingungen zu schaffen, die es gestatten, im Rahmen der Durchführung internationaler Transitvereinbarungen oder funktionaler regionaler Übereinkünfte länderübergreifende Regelungen für Sicherheitsleistungen im zollrechtlichen Versandverfahren anzuwenden;

d) den Kapazitätsaufbau, darunter auch Schulungs- und Fortbildungsprogramme, auf den Gebieten Zoll, Grenzabfertigung und Verkehr zu unterstützen;

e) zu regionaler Handelshilfe anzuregen, um die Handelsintegration zwischen Binnenentwicklungsländern und Transitländern zu fördern.

#### **Schwerpunkt 4: Regionale Integration und Zusammenarbeit**

54. Eine enge Zusammenarbeit mit den Transitländern ist eine unabdingbare Voraussetzung für eine bessere Vernetzung auf dem Gebiet des Verkehrs, der Energie und der Informations- und Kommunikationstechnologie. Die Infrastruktur-, die Handels- und die Regulierungspolitik zusammen mit der politischen Stabilität der Nachbarländer haben erhebliche Auswirkungen auf den Außenhandel der Binnenentwicklungsländer. Bestimmend für die Kosten, die den Binnenentwicklungsländern beim Zugang zu internationalen Märkten entstehen, sind nicht nur ihre eigene geografische Lage, Politik, Infrastruktur und ihre eigenen Verwaltungsverfahren, sondern auch die der Nachbarländer. Regionale Integration und eine kohärente und abgestimmte regionale Politik bieten daher die Chance, die Transitverkehrsverbindungen zu verbessern und vermehrten intraregionalen Handel, eine gemeinsame Regulierungspolitik, die Zusammenarbeit der Grenzorgane und harmonisierte Zollverfahren zu gewährleisten und so die regionalen Märkte zu erweitern.

55. Es ist notwendig, eine sinnvolle regionale Integration zu fördern, wobei sich die Bandbreite der Zusammenarbeit unter den Ländern auf mehr Gebiete als nur Handel und Handelserleichterungen erstrecken soll, darunter Investitionen, Forschung und Entwicklung und eine Politik zur Beschleunigung der regionalen industriellen Entwicklung und der

regionalen Vernetzung. Dieser Ansatz zielt darauf ab, den Strukturwandel und das Wirtschaftswachstum in den Binnenentwicklungsländern zu fördern, und dient auch als Mittel, Regionen kollektiv an globale Märkte anzubinden. Dies würde die Wettbewerbsfähigkeit steigern und helfen, aus der Globalisierung größtmöglichen Nutzen zu ziehen. Die Dokumentation, der Austausch und die Verbreitung bewährter Verfahren sind wichtig, damit die einzelnen Kooperationspartner von den Erfahrungen der anderen profitieren können.

56. Zu den von den Binnenentwicklungsländern zu ergreifenden Maßnahmen gehört es,

a) die regionale Integration durch die Stärkung der regionalen Handels-, Verkehrs-, Kommunikations- und Energienetze zu fördern;

b) die Harmonisierung regionaler Politiken zu fördern, um regionale Synergien, die Wettbewerbsfähigkeit und regionale Wertschöpfungsketten zu stärken;

c) die Beteiligung der Binnenentwicklungsländer an bilateralen und regionalen Integrationsrahmen zu stärken.

57. Zu den von den Transitentwicklungsländern zu ergreifenden Maßnahmen zählt ihr Beitrag zur Vertiefung der regionalen Integration durch die kohärente Entwicklung der regionalen Infrastruktur, durch Maßnahmen zur Handelserleichterung und durch regionale Handelsübereinkünfte, einschließlich der Schaffung wirksamer und effizienter Systeme für Sicherheitsleistungen im Zollwesen, mit dem Ziel, den Binnenentwicklungsländern dabei zu helfen, die Beschränkungen zu überwinden, die sich aus ihrer Binnenlage ergeben.

58. Zu den von den Entwicklungspartnern zu ergreifenden Maßnahmen gehört es,

a) die Anstrengungen zu unterstützen, die die Binnenentwicklungsländer und ihre Transitpartner unternehmen, um die regionale Integration durch die Erarbeitung und Durchführung wichtiger regionaler Verkehrsvorhaben und regionaler Verkehrsübereinkünfte zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehrs zu vertiefen;

b) laufende regionale Integrationsprozesse unter Beteiligung der Binnenentwicklungsländer zu unterstützen;

c) Vorgehensweisen, die sich bei der Förderung der regionalen Integration bewährt haben, weiterzugeben.

### **Schwerpunkt 5: Wirtschaftlicher Strukturwandel**

59. Viele Binnenentwicklungsländer hängen noch immer von wenigen Exportprodukten mit häufig geringer Wertschöpfung ab. Damit die Binnenentwicklungsländer ihr Ausfuhr- und Handelspotenzial voll ausschöpfen können, ist es wichtig, Maßnahmen zur Förderung eines wirtschaftlichen Strukturwandels zu ergreifen, durch den die negativen Auswirkungen ihrer geografischen Nachteile und externer Schocks vermindert, Arbeitsplätze geschaffen und letztlich die Beseitigung der Armut, ein inklusives und nachhaltiges Wachstum und eine inklusive und nachhaltige Entwicklung herbeigeführt werden können. Für einen solchen wirtschaftlichen Strukturwandel sind eine erhöhte Wertschöpfung und eine wirtschaftliche Diversifizierung ausschlaggebend. Ebenso wichtig sind für die Binnenentwicklungsländer der Aufbau institutioneller Kapazitäten und die Erschließung der Humanressourcen.

60. Mit der Verbesserung der Verarbeitungskapazität der Binnenentwicklungsländer, einschließlich ihres Beitrags zu regionalen und globalen Wertschöpfungsketten, kann das Dreifachziel der Schaffung höher entlohnter Arbeitsplätze, der Erhöhung der Einnahmen und der Verringerung des Volumens ihrer Grundstoffausfuhren erreicht werden. Höherwertige Ausfuhren mit geringem Volumen sind für die Binnenentwicklungsländer besonders entscheidend. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, nach den nationalen Gegebenheiten angemessenes Gewicht auf die Entwicklung der verarbeitenden Industrie, der

Landwirtschaft und des Dienstleistungssektors, einschließlich des Finanzwesens, der Informations- und Kommunikationstechnologien und des Tourismus, zu legen. Der Tourismus, der Arbeitsplätze schafft und Devisen erwirtschaftet, kann beim Aufbau des Wirtschaftssektors eine wichtige Rolle spielen.

61. Bei der Herbeiführung des wirtschaftlichen Strukturwandels, der Entwicklung der Produktionskapazität und der Wertschöpfung spielen Wissenschaft, Technologie und Innovation eine ausschlaggebende Rolle. Um den Zugang zu Wissenschaft, Technologie und Innovation zu erleichtern, bedarf es einer förderlichen nationalen Politik, internationaler Unterstützung und ausländischer Direktinvestitionen, und die Binnenentwicklungsländer sollen Investitionen in Wissenschaft, Technologie und Innovation zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung fördern.

62. Durch den Aufbau von Produktionskapazitäten, die Schaffung menschenwürdiger Arbeitsplätze, Innovationsförderung, wirtschaftliche Diversifizierung und Wettbewerb trägt der Privatsektor zu Wirtschaftswachstum und Armutsbeseitigung bei. In den Binnenentwicklungsländern ist der Privatsektor aktiv an mit Transit und Handelserleichterungen verbundenen Tätigkeiten beteiligt, unter anderem als Händler, Spediteure, Versicherungsanbieter und Beförderer, und der Sektor ist eine Quelle für Steuereinnahmen und inländische Investitionen und ein Partner für ausländische Direktinvestitionen. Bei der Infrastrukturentwicklung können öffentlich-private Partnerschaften eine wichtige Rolle spielen.

63. Die konkreten Einzelziele bestehen darin,

*a)* die Wertschöpfung im Verarbeitungs- und Agrarsektor zu steigern, mit dem Ziel, ein inklusives Wachstum und eine nachhaltige Entwicklung herbeizuführen;

*b)* die Diversifizierung der Wirtschaft und der Ausfuhren zu erhöhen;

*c)* das Wachstum auf der Grundlage von Dienstleistungen zu fördern, einschließlich des Tourismus, dessen Beitrag zur Volkswirtschaft steigen soll;

*d)* den Zufluss ausländischer Direktinvestitionen in Sektoren mit hoher Wertschöpfung zu fördern.

64. Zu den von den Binnenentwicklungsländern zu ergreifenden Maßnahmen gehört es,

*a)* eine Strategie für den Strukturwandel zu erarbeiten, die darauf gerichtet ist, Wissenschaft, Technologie und Innovation sowie die Exportdiversifizierung, Produktivität, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit im Agrar-, Verarbeitungs- und Dienstleistungssektor, einschließlich des Tourismus, voranzutreiben;

*b)* zu innovativen Lösungen, unternehmerischer Initiative und dem Einsatz moderner, kosteneffizienter und an die örtlichen Gegebenheiten angepasster Technologien, unter besonderer Berücksichtigung von Sektoren wie Landwirtschaft, Verkehr, Information und Kommunikation, Finanzen, Energie, Gesundheit, Wasser- und Sanitärversorgung und Bildung, sowie zum Aufbau wirksamer öffentlicher und privater Partnerschaften anzuregen;

*c)* in der verarbeitenden Industrie, der Landwirtschaft und dem Dienstleistungssektor eine kritische Masse zukunfts- und wettbewerbsfähiger Produktionskapazitäten aufzubauen;

*d)* durch die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen die Anziehung stärker diversifizierter ausländischer Direktinvestitionen zu fördern, mit dem Ziel, die Wertschöpfung, Produktionskapazität und Transitverkehrsinfrastruktur zu verbessern und Lücken in der Anbindung der Binnenentwicklungsländer innerhalb des Regionalnetzes zu schließen;

*e)* Maßnahmen zur Modernisierung des Dienstleistungssektors zu treffen, indem sie die Verbindungen zwischen Finanzintermediären, der Kreativindustrie und -wirtschaft sowie rechtlichen und technischen Diensten stärken;

f) industrielle Ballungsräume zu schaffen, wie etwa freie Exportzonen und regionale Kompetenzzentren, mit dem Ziel, Wissensnetzwerke und Verbindungen zwischen Unternehmen zu fördern;

g) der Entwicklung des Privatsektors, insbesondere kleiner und mittlerer Unternehmen, Vorrang einzuräumen;

h) eine Industriepolitik zu erarbeiten, die der Notwendigkeit Rechnung trägt, als Weg zur weiteren Stärkung des Privatsektors den Zugang zu Finanzmitteln zu verbessern, geeignete personelle Kapazitäten zu entwickeln und in eine unterstützende wirtschaftliche Infrastruktur zu investieren;

i) gegebenenfalls eine wirksame Wettbewerbspolitik zu stärken, die die wirtschaftliche Tätigkeit unterstützt und einen unterstützenden Rechts- und Regulierungsrahmen weiter konsolidiert, und makroökonomische Bedingungen und Systeme zu schaffen, welche die Entwicklung des Privatsektors erleichtern können;

j) die Internationale Studiengruppe für die Binnenentwicklungsländer dazu zu nutzen, Erfahrungen, Know-how, Forschungsergebnisse und sonstige Ressourcen zu Fragen im Zusammenhang mit Handel, Transit, Verkehr und Kapazitätsaufbau zwischen Binnenentwicklungsländern auszutauschen. Die Binnenentwicklungsländer sollen das Multilaterale Übereinkommen zur Einrichtung einer internationalen Studiengruppe für die Binnenentwicklungsländer ratifizieren, sofern sie es nicht bereits getan haben.

65. Zu den von den Entwicklungspartnern zu ergreifenden Maßnahmen gehört es,

a) die Anstrengungen der Binnenentwicklungsländer zu unterstützen, ihre Produktionskapazitäten zu verbessern und eine wirtschaftliche Diversifizierung herbeizuführen;

b) zu den Bemühungen der Binnenentwicklungsländer beizutragen, innovative Technologien, wissenschaftliche Kenntnisse und technisches Know-how und bewährte Verfahren auszutauschen;

c) die Anstrengungen der Binnenentwicklungsländer zu unterstützen, die Wertschöpfung in ihrer landwirtschaftlichen und industriellen Produktion zu erhöhen;

d) die Binnenentwicklungsländer beim Aufbau institutioneller und personeller Kapazitäten zu unterstützen, die sie besser befähigen sollen, ausländische Direktinvestitionen in Sektoren mit hoher Wertschöpfung anzuziehen und die Verhandlungsfähigkeiten zur Beschaffung verantwortungsvoller Investitionen zu verbessern;

e) die Binnenentwicklungsländer zu unterstützen, damit sie wirksame Partnerschaften eingehen können, die für den Aufbau von Kapazitäten, die Nachhaltigkeit und die Steigerung der Qualität sowie für die sektorale Entwicklung, einschließlich der Entwicklung des Tourismus, notwendig sind;

f) die Binnenentwicklungsländer dabei zu unterstützen, Resilienz aufzubauen, die Fähigkeit zur wirksamen Reaktion auf externe Schocks zu entwickeln und ihre spezifischen angebotsseitigen Beschränkungen anzugehen.

#### **Schwerpunkt 6: Mittel zur Umsetzung**

66. Die Hauptverantwortung für die Entwicklung und den Fortschritt eines Landes trägt dieses Land selbst. Die Binnenentwicklungsländer haben Anstrengungen unternommen, einheimische Ressourcen für die Entwicklung der Infrastruktur und der Transiteinrichtungen sowie für die allgemeine sozioökonomische Entwicklung zu mobilisieren. Zu den größten Herausforderungen, denen die Binnenentwicklungsländer bei ihren Anstrengungen, dauerhaftes Wachstum und eine nachhaltige Entwicklung herbeizuführen, gegenüberstehen, zählen jedoch unzureichende Finanzmittel und Kapazitätsengpässe. Zur wirksamen Durchführung des Wiener Aktionsprogramms müssen die Binnenentwicklungsländer und

die ihnen benachbarten Transitländer ausreichende einheimische und ausländische Ressourcen wirksam mobilisieren.

67. Zur Ergänzung der Anstrengungen, die die Binnenentwicklungsländer unternehmen, um wirksame Transitverkehrssysteme, die Integration in die Weltwirtschaft, einen Strukturwandel in ihrer Wirtschaft und den Ausbau ihrer Produktionskapazitäten herbeizuführen und aufrechtzuerhalten, bedarf es der Unterstützung durch die Entwicklungspartner. Den Entwicklungspartnern wird daher nahegelegt, zur Durchführung der in dem Wiener Aktionsprogramm aufgeführten konkreten Maßnahmen gezielte technische und/oder finanzielle Unterstützung bereitzustellen. Die Entwicklungspartner sollen auch Investitionen des Privatsektors in Binnenentwicklungsländern, die das Aktionsprogramm durchführen, fördern.

68. Für viele Binnenentwicklungsländer stellt die öffentliche Entwicklungshilfe nach wie vor eine wichtige Quelle ausländischer Finanzmittel dar. Es ist wichtig, die bestehenden Zusagen im Bereich der öffentlichen Entwicklungshilfe dringend zu erfüllen, und bei der Binnenentwicklungsländern gewährten Hilfe soll die spezifische Situation eines jeden Landes voll berücksichtigt werden. Den Entwicklungspartnern und den multilateralen Organisationen kommt eine ausschlaggebende Rolle dabei zu, die Bemühungen der Binnenentwicklungsländer um eine nachhaltige Entwicklung und die Beseitigung der Armut zu unterstützen.

69. Die Handelshilfe spielt eine Schlüsselrolle, wenn es darum geht, den Binnenentwicklungsländern beim Aufbau von Kapazitäten für die Formulierung der Handelspolitik, die Durchführung von Maßnahmen zur Handelserleichterung und den Aufbau einer handelsbezogenen Infrastruktur zu helfen, mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Erzeugnisse auf den Exportmärkten zu steigern. In Verbindung mit ergänzenden Politiken hat die Handelshilfe dazu beigetragen, die Handelskosten zu senken, während zusätzliche Infrastrukturen, bessere Grenzinstitutionen und Regelungsverfahren und verstärkte Kapazitäten entstanden sind. Handelshilfe, zusammen mit der Selbstverpflichtung der Binnenentwicklungsländer auf notwendige Reformen, ist auch wichtig für die Einbindung der Binnenentwicklungsländer in die globalen und regionalen Wertschöpfungsketten und ihr Aufrücken darin.

70. Die Süd-Süd-Zusammenarbeit ersetzt die Nord-Süd-Zusammenarbeit nicht, sondern ergänzt diese vielmehr. Der Süd-Süd-Zusammenarbeit und der Dreieckskooperation kommt ebenfalls eine Rolle dabei zu, durch ihren Beitrag zum Austausch bewährter Vorgehensweisen, zum Aufbau von personellen und Produktionskapazitäten, zur finanziellen und technischen Hilfe und/oder zum Technologietransfer zu einvernehmlich festgelegten Bedingungen das Wachstum und die Entwicklung der Binnenentwicklungsländer wie auch der Transitentwicklungsländer voranzubringen.

71. Zur Durchführung des Wiener Aktionsprogramms müssten auch die Organisationen und Organe des Systems der Vereinten Nationen, die einschlägigen internationalen Organisationen wie die Weltbank, die regionalen Entwicklungsbanken, die Welthandelsorganisation, die Weltzollorganisation, die gemeinsamen Fonds für Rohstoffe, die Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration und die anderen einschlägigen regionalen und subregionalen Organisationen einzeln und gemeinsam Anstrengungen unternehmen. Diese Organisationen werden gebeten, im Rahmen ihres jeweiligen Mandats Anträgen der Binnenentwicklungsländer auf technische Hilfe und Unterstützung beim Aufbau von Kapazitäten zur Durchführung des Aktionsprogramms, auf gut koordinierte und kohärente Weise Vorrang einzuräumen.

72. Der Privatsektor hat, unter anderem auch durch ausländische Direktinvestitionen, seinerseits bei der Durchführung des Wiener Aktionsprogramms eine kritische Rolle zu spielen, beispielsweise durch den Aufbau und die Stärkung von Produktionskapazität, Ausführsteigerungen, Technologietransfer zu einvernehmlich festgelegten Bedingungen, die Weitergabe von produktivem Know-how, Managementkompetenzen und Kapital, die Schaffung von Wohlstand, die Erschließung neuer Märkte für Erzeugnisse und Dienstleis-

tungen mit hoher Wertschöpfung und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Ausländische Direktinvestitionen können auch eine Schlüsselrolle beim Aufbau der Infrastruktur spielen, die die Grundlage für wirtschaftliche Tätigkeit bildet.

## **VI. Durchführung, Weiterverfolgung und Überprüfung**

73. Die Durchführung, Weiterverfolgung und Überprüfung soll auf nationaler, subregionaler, regionaler und globaler Ebene stattfinden. Die Weiterverfolgung und Überprüfung soll ein kontinuierlicher Prozess sein, der auf die Stärkung von Partnerschaften und die gegenseitige Rechenschaft auf allen Ebenen und seitens aller Akteure gerichtet ist.

74. Auf nationaler Ebene werden die Regierungen gebeten, das Wiener Aktionsprogramm im Hinblick auf seine wirksame Durchführung systematisch in ihre nationalen und sektoralen Entwicklungsstrategien einzubeziehen. Die Binnenentwicklungsländer und die Transitentwicklungsländer werden ermutigt, nach Bedarf nationale Koordinierungsmechanismen einzurichten. An der Überwachung und Überprüfung sollen gegebenenfalls alle maßgeblichen Interessenträger beteiligt sein.

75. Auf subregionaler und regionaler Ebene sollen die Überwachung und Überprüfung im Rahmen bestehender zwischenstaatlicher Prozesse vonstattengehen. Die regionalen und subregionalen Organisationen, darunter auch die regionalen Wirtschaftsgemeinschaften und regionalen Entwicklungsbanken, werden gebeten, die Durchführung des Wiener Aktionsprogramms systematisch in ihre einschlägigen Programme einzubeziehen, in Abstimmung mit dem Büro des Hohen Beauftragten für die am wenigsten entwickelten Länder, Binnenentwicklungsländer und kleinen Inselentwicklungsländer, im Rahmen ihrer bestehenden Mandate, und mit den Regionalkommissionen. Den Regionalkommissionen wird nahegelegt, Analyseberichte zu der Durchführung des Aktionsprogramms vorzulegen. Die maßgeblichen regionalen und subregionalen Organisationen und der Privatsektor sollen sich aktiv an den diesbezüglichen Tagungen der Regionalkommissionen beteiligen.

76. Auf globaler Ebene soll die Generalversammlung weiterhin mit Hilfe von Berichten des Generalsekretärs Überprüfungen der Durchführung des Wiener Aktionsprogramms vornehmen. Die Leitungsgremien der Organisationen im System der Vereinten Nationen werden gebeten, die Durchführung des Aktionsprogramms systematisch in ihr Arbeitsprogramm einzubeziehen und sektorspezifische und/oder thematische Überprüfungen des Aktionsprogramms durchzuführen. Der Privatsektor soll in die Überprüfungen auf globaler Ebene einbezogen werden.

77. Im Einklang mit dem von der Generalversammlung erteilten Mandat wird das Büro des Hohen Beauftragten für die am wenigsten entwickelten Länder, Binnenentwicklungsländer und kleinen Inselentwicklungsländer für die koordinierte Weiterverfolgung des Wiener Aktionsprogramms, die wirksame Überwachung seiner Durchführung und die Berichterstattung über die Durchführung Sorge tragen und auf nationaler, regionaler und globaler Ebene Informationsarbeit leisten. Zusammen mit anderen maßgeblichen Interessenträgern im Rahmen ihrer bestehenden Mandate soll das Büro des Hohen Beauftragten an der Entwicklung einschlägiger Indikatoren arbeiten, anhand deren die Fortschritte bei der Durchführung des Aktionsprogramms in den Binnenentwicklungsländern gemessen werden können.

78. Die Generalversammlung wird gebeten, in Erwägung zu ziehen, auf hoher Ebene eine umfassende Halbzeitüberprüfung der Durchführung des Wiener Aktionsprogramms für die Binnenentwicklungsländer für die Dekade 2014-2024 vorzunehmen. Die Versammlung wird außerdem gebeten, in Erwägung zu ziehen, gegen Ende der Dekade eine dritte Konferenz der Vereinten Nationen über die Binnenentwicklungsländer zu veranstalten, um eine umfassende Bewertung der Durchführung dieses Aktionsprogramms vorzunehmen und Beschlüsse zu weiteren Maßnahmen zu fassen.