

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 Transitentwicklungsländern¹ wurde die feste Entschlossenheit aller Akteure zum Ausdruck gebracht, die besonderen Entwicklungsbedürfnisse und -herausforderungen der Binnenentwicklungsländer anzugehen unR2.3Tunnsneunnsnr1512(A)-5(A)-2(k)nsne5(u)5(r3)-2AktiTd [(n)c Oin feaeunnsn1 Tc -

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 2005² 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“ trägt³, erkannte die internationale Gemeinschaft die Notwendigkeit an, die

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-

11. Weitgehend infolge höherer Weltmarktpreise für Rohstoffe stieg die gesamte Warenausfuhr aus den Binnenentwicklungsländern von schätzungsweise 44 Milliarden Dollar

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-Zusammenarbeit¹⁴ 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 Auer Bhä0-0.0060

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

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 Schaffung reibungsloser logistischer Abläufe zu unterstützen;

b) den Binnen- und Transitentwicklungsländern dabei behilflich zu sein, multila-

das es gestattet, innerhalb der Länder und über ihre Grenzen hinweg nahtlose und effizie

regulatorischen Umfelds außerdem ein schwerwiegendes Hindernis für billigere

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

delshemmnisse
einstimmen;

Regeln der Welthandelsorganisation über-

c) dass
international aner
higkeit und den Lo

nenentwicklungsländer auf der Grund
gen zu der logistischen Wettbewer

47. Zu de

898

mit nichttarifären Maßnahmen ... ene oder

Aktionsprogramm für die Binnenentwicklungsländer für die Dekade 2014-

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)

a

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) p dlw3(P-17)aw 5G2(i-g.59 0 -5(fs))-8Bc(g-7 c)-12((g-z-69554 0 d (a)Tj 64-0.00(u0.002 d29t)5 /P 2z4-0

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. ~~688~~.

