

**第五十九届会议**

临时议程* 项目 90

**处境特殊的各类国家组：关于内陆发展中国家
特殊需要和问题的具体行动：内陆发展中国家和
过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构
过境运输合作问题国际部长级会议的结果**

**《行动纲领：在内陆发展中国家和过境发展中国家过境运输
合作新的全球框架内解决内陆发展中国家的特殊需要》的
执行情况**

秘书长的报告**摘要**

2003年12月23日，大会通过第58/201号决议，认可了内陆和过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构过境运输合作问题国际部长级会议的结果。在此后的这段短时间内，联合国系统各组织和机关主要致力于在国家、区域和国际各级宣传《阿拉木图行动纲领：在内陆发展中国家和过境发展中国家过境运输合作新的全球框架内解决内陆发展中国家的特殊需要》及其全面有效执行的重要性。联合国系统各组织共同努力，落实执行《阿拉木图行动纲领》(A/CONF. 202/3, 附件一)的各种协调和监测机制。这方面的一项主要成果是编制了《阿拉木图行动纲领》的执行路线图，它将指导联合国系统各组织及其他相关国际、区域和次区域组织以重点突出、协调一致的方式采取必要行动。本报告着重说明联合国系统各组织和机关为执行《阿拉木图行动纲领》所初步开展的活动。

* A/59/150。



一. 引言

1. 内陆发展中国家一般属于最贫穷的发展中国家，增长率和社会发展记录都是最差的。国际社会承认，不能从其领土出入海洋、地处偏僻又与世界市场隔绝是造成这些国家相对贫穷的首要原因。这些国家的海运贸易不可避免地依赖于过境其他国家及其过境政策、企业和设施。额外的过境以及远离主要市场极大地增加了运输服务的总费用，从而削弱了内陆发展中国家的竞争优势。这些不利情况导致内陆发展中国家在国际贸易和世界经济中被边缘化。高效的过境运输系统的建立将有赖于内陆发展中国家和其过境邻国间的合作安排。在许多情况下，它们的过境邻国，尤其是最不发达沿海国家的经济结构与这些国家大体相似，并且深受资源稀缺之苦。许多过境发展中国家往往无法提供具有高度技术和行政标准的运输系统供其内陆邻国连接。

2. 为了对内陆发展中国家面临的长期问题给予应有的强调，并根据大会 2002 年 12 月 20 日第 57/242 号决议，2003 年 8 月在哈萨克斯坦阿拉木图召开了内陆和过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构过境运输合作问题国际部长级会议。这是联合国首次通过一个高级别全球活动来专门讨论内陆发展中国家的特殊需要和问题，以便通过在陆地和过境发展中国家建立高效过境运输系统，切实把内陆发展中国家融入世界经济。《阿拉木图行动纲领》¹ 的总目标是：通过建立伙伴关系，克服内陆发展中国家因领土不通海洋、地处偏僻以及与世界市场隔绝而造成的特殊问题。《行动纲领》在承认运输与国际贸易和经济增长之间的联系的同时，确定应在五个优先领域采取具体行动，以建立高效运输系统。这五个领域是：基本过境政策问题、基础设施建设和维修、国际贸易和贸易便利化、国际支助措施以及执行和审查。《行动纲领》的目标是：(a) 确保各种运输工具根据可适用的国际法准则安全地出入海洋；(b) 降低成本，改善服务，以提高出口竞争力；(c) 降低进口品运送费用；(d) 解决贸易运送中的延误和误差问题；(e) 发展适当的国家网络；(f) 减少运送途中的损失、损毁和变质；(g) 为扩大出口开辟道路；(h) 加强公路运输安全和运输走廊沿线人们的安全。

3. 大会第 58/201 号决议第 5 段决定将题为“与内陆发展中国家的特殊需要和问题有关的具体行动：内陆发展中国家和过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构过境运输合作问题国际部长级会议的结果”的项目列入大会第五十九届会议临时议程。

4. 大会同一份决议第 6 段请秘书长就执行《阿拉木图行动纲领》的进展情况提出报告。本报告着重阐述联合国系统各组织及其他相关国际和区域组织开展的活动。在目前这个初期阶段，联合国系统各组织主要致力于在国家、区域和国际各

¹ A/CONF.202/3，附件一。

级宣传《行动纲领》及其充分有效执行的重要性。那些组织共同努力，为有效执行《行动纲领》实施各种协调和监测机制并拟订了一个路线图。

二. 联合国系统范围内执行《行动纲领》的活动

5. 《阿拉木图行动纲领》执行路线图是由最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处在与联合国系统各组织及其他相关国际组织密切协商下拟订的。2004年2月4日召开的机构间会议认可了《阿拉木图行动纲领》执行路线图。机构间会议强调，最终取得阿拉木图结果的这一进程之所以成功，一项主要原因是采取了基础广泛的参与办法，使联合国各机构以及专门从事过境运输合作各个不同方面的国际和区域/次区域组织都参加进来。会议认为，这种参与性办法也应当成为阿拉木图会议相关后续活动的主要组织办法。在这方面，路线图提议，应当对阿拉木图会议筹备阶段建立起来的协调中心系统加以利用，使之成为执行《行动纲领》机构间合作与协调的主要机制。并且，相关非政府组织、私营部门和专业组织也将广泛参与这一进程。

6. 路线图为联合国系统各组织和机关和其他相关国际和区域组织扼要说明了确保《阿拉木图行动纲领》得到充分有效执行的可能行动战略。路线图是一份明确、务实的文件，将协助成员国、区域委员会、国际和区域组织以及金融机构为取得实实在在的成果而以重点突出、协调一致的方式朝着执行《行动纲领》的方向前进。

7. 路线图中确定的应立即采取的行动如下：

(a) 与相关区域委员会和其他次区域、区域和国际组织协商，确定非洲、亚洲和拉丁美洲主要的缺失环节；

(b) 与相关区域委员会及其他区域和次区域一体化组织密切合作募集资金，以填补这些缺失的环节；

(c) 确定发展基础设施和贸易便利化措施方面的次区域优先项目，并为其实施募集资金；

(d) 鼓励内陆发展中国家和过境发展中国家在必要时设立由所有利益有关者参加的国家贸易便利化委员会，以便为贸易便利化领域争取国际支助；

(e) 拟订国家贸易便利化委员会设立准则；以及

(f) 推动各国加入运输和过境贸易领域的国际公约。

8. 联合国系统各组织开展的初步行动阐述如下。

9. 《阿拉木图行动纲领》第42、44、47和51段对联合国系统各组织和其他相关国际组织做出了明确的任务规定。由于应当在区域和次区域两级上建立起高效的过境运输系统，因此预期区域委员会在执行《行动纲领》中发挥主要作用。在

跨非洲高速公路、亚洲高速公路、跨亚洲铁路网和南北国际走廊项目以及南美洲区域基础设施一体化倡议和欧洲-高加索-亚洲运输走廊的实施过程中，仔细考虑了内陆发展中国家的利益和关切。特别注意建设区域和次区域网络系统中的“缺失环节”；次区域和区域基础设施建设计划应高度优先重视将内陆发展中国家与过境发展中国家的运输网络以及与区域网络联系起来的过境走廊。此外，在海港与内陆发展中国家相联系的过境运输通道系统中，铁路可以发挥重要作用。

10. 非洲经济委员会(非洲经委会)通过撒哈拉以南非洲运输政策方案为执行《阿拉木图行动纲领》发挥主要作用，该方案是一项设在非洲并由非洲作主的伙伴方案，1987年作为世界银行和非洲经委会的一项共同倡议而启动，旨在通过政策改革和体制转变来改进运输部门工作。该运输政策方案拟订了一项长期发展计划(目标日期为2007年)，其中包括各项界定明确的基准、可衡量的成就指标和分配的任务。2004年2月，在内罗毕组织的撒哈拉以南非洲运输政策方案会议期间通过了一项行动计划，目标是增加区域经济共同体的自主权，满足它们在执行2004年工作方案中的要求。

11. 2003年10月，共筹集了460万美元用于资助该运输政策方案的活动，其中有89.5万美元分配给了各区域经济共同体。在所有得到资金分配的区域经济共同体中，过境运输设施占了规划活动的很大一部分。该运输政策方案推动的过境运输便利化活动有：在诸如北部走廊、达累斯萨拉姆-卢萨卡走廊、杜阿拉-恩贾梅纳-班吉走廊和拉各斯-阿比让走廊等过境通道沿线设立非正常做法观察站；在肯尼亚蒙巴萨和达累斯萨拉姆进行港口安全审计；在喀麦隆杜阿拉港口实施便利化措施；保证达累斯萨拉姆-卢萨卡走廊沿线的道路安全；对选定的走廊进行立法审查；在南北走廊(经过贝特桥的赞比亚-刚果民主共和国-南非德班一线)实施车轴负载控制；统一过境运输文件(中部非洲经济和货币共同体(中非经货共同体)；西非国家经济共同体(西非经共体)；东非和南部非洲共同市场(东南非共同市场)；和西非经济和货币联盟(西非经货联盟))；以及中非国家经济共同体(中非经共体)和中非经货共同体运输规划专家的能力建设。

12. 作为便利非洲过境运输活动的一部分，非洲经委会还于2003年10月27日至29日组织了一次非洲多式联运发展问题特设专家组会议。会议的目的在于协助非洲国家提高质量，降低国际运输成本。非洲经委会还利用这次会议作为向非洲国家宣传《阿拉木图行动纲领》的一个平台。在这方面，会议的议程项目之一即是由非洲经委会介绍《行动纲领》，《纲领》的文本也都分发给与会人士。

13. 发展运输是非洲发展新伙伴关系(新伙伴关系)的一项优先领域。非洲经委会强调，在整个大陆框架下必须包含区域和次区域一体化的内容。非洲经委会与非洲开发银行和非洲联盟建立了伙伴关系。非洲经委会与非洲开发银行协作，为新伙伴关系基础设施方案拟订了短期和中长期行动计划，运输便利化是其中的一项重要内容。

14. 联合国五个区域委员会高度重视过境通道，它们利用联合国发展账户的资金，正在实施一项 2003 至 2006 年题为“发展区域间陆地和陆海运输联接的能力建设”的合作项目。该项目的一项重要内容由亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)和欧洲经济委员会(欧洲经委会)实施，其重点是欧洲和亚洲之间的运输连接。项目第一阶段将确定和评估整个欧亚大陆桥上具有国际重要性的主要运输连接点，第二阶段将具体研究选定连接点的运输便利化问题。在 18 个参加国中，有 10 个是内陆国家，即：阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦共和国、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。正在与内陆和过境国家以及次区域和国际组织密切合作实施这个项目。

15. 《亚洲公路网政府间协定》被认为是阿拉木图会议之后的一项重大成就。2004 年 4 月 23 日，26 个国家于上海签订了这个突破性协定，它将在获得 8 个国家批准后生效。作为亚太经社会主持拟订的第一份此类协定，它为构成亚洲公路网络、延伸至 32 个国家、长达 14 万公里的公路规定了路线、标准和标志。重要的是，该协定将提供一个能够出入和穿过该区域所有内陆国家的确定的公路网络。此外，协定将确保未来的公路网发展可以以区域协调一致的方式进行。亚洲公路的积极影响可以与 1975 年联合国欧洲经济委员会策划出一项类似安排后欧洲出现的区域经济合作和贸易的蓬勃发展相媲美。

16. 亚太经社会正在开展一项研究，以确定亚洲公路网及相关多式联运联接点和货运港口的投资需求和发展优先事项。这项研究力求推动公路网的发展和升级，以确定区域和次区域运输网络中缺失的连接线以及不合规格的路段为重点。例如，在亚银的合作下，秘书处正与中国、蒙古和俄罗斯联邦共同推动从俄罗斯联邦途经内陆国蒙古到达中国的亚洲公路 AH4 号线的定线和建设工作。

17. 由于铁路在连接海港和内陆发展中国家方面可以发挥重要作用，亚太经社会秘书处在制订横贯亚洲铁路网方面也取得了进展，发布了一份新的横贯亚洲铁路图。委员会建议拟订一项区域性《横贯亚洲铁路网协定》，并已获得启动此项工作的资源。亚太经社会还通过在中国天津港至蒙古乌兰巴托；中国连云港至哈萨克斯坦阿拉木图；以及白俄罗斯布列斯特至蒙古乌兰巴托之间的一系列集装箱固定编组列车的示范运行来促使横贯亚洲铁路北部走廊投入使用，目前正在计划进行更多次运行。

18. 2003 年 11 月 19 至 21 日，亚太经社会全球化管理委员会第一届会议建议采取综合性办法处理贸易和运输便利化问题。委员会鼓励设立国家贸易和运输便利化委员会。

19. 亚太经社会运输和旅游司、贸易和投资司以及信息、通信和空间技术司合作开发了一个项目，协助各国执行《阿拉木图行动纲领》的各项建议，包括在贸易和运输便利化中采用信息和通信技术。

20. 几个大湄公河次区域运输项目也正在实施，如泰国-老挝人民共和国-越南东西运输走廊项目以及途经老挝人民共和国的中国-泰国公路改造项目。

21. 多年来，欧洲经委会发展出了一套国际运输条例，条例建立了统一的基础设施网络，简化了过境程序，并规定了国际运输安全和环境标准。这套运输条例的主体是协定和公约，对缔约国具有法律约束力。事实上，欧洲经委会成员国对这些国际文书的执行极大地促进了欧洲经委会区域国际运输和贸易的发展，促进了欧洲国家，包括转型期经济体国家在内的增长和一体化。欧洲经委会除了从事规范性工作外，也提供技术援助。

22. 欧洲经委会和亚太经社会继续支助中亚经济体特别方案框架下的运输和过境便利化项目工作组。

23. 应智利政府要求，拉丁美洲和加勒比经济委员会于 2003 年 12 月主办了南美洲区域基础设施一体化倡议第五次部长级会议。该倡议的一些主要线路旨在利用远洋轮港口促进玻利维亚和巴拉圭两国一些地区之间的交往。

24. 联合国贸易和发展会议（贸发会议）执行《阿拉木图行动纲领》的战略包括：协助发展充足的国家运输网络和高效的过境系统，推动区域贸易扩大和一体化。贸发会议秘书处开展与执行《阿拉木图行动纲领》特别有关的技术援助活动，包括内陆发展中国家贸易便利化需求和优先事项的评估手段，开发运输和贸易便利化平台，以及内陆和过境发展中国家贸易和运输便利化的能力建设。特别是贸发会议目前正在开展的三项技术援助项目对内陆发展中国家有着重要影响：(a) 一个项目旨在为最不发达国家评估贸易和运输便利化领域的需求和优先事项提供指导方针和分析手段；(b) 一个项目旨在协助发展中国家执行具体的贸易便利化机构发展机制；(c) 将于 2004 至 2007 年期间实施、由区域间发展账户供资的一个项目旨在向内陆和过境发展中国家提供可持续的规划和实施区域贸易和运输便利化倡议的能力。将在拉丁美洲、非洲和亚洲的内陆和过境发展中国家选定的运输走廊中开展三个试验项目，以制订和实施区域解决办法。

25. 此外，贸发会议目前正在单个国家和次区域两级开展若干操作性强的包括重要过境内容的技术援助项目。例如，在阿富汗，与项目厅共同实施世界银行贷款供资的“紧急海关现代化和贸易便利化”项目的活动已经展开。目前，贸发会议通过海关数据自动化系统（海关数据系统）方案在内陆发展中国家开展了若干包括海关过境事务的项目。受惠国家包括玻利维亚、布基纳法索、布隆迪、埃塞俄比亚、马拉维、马里、尼日尔、卢旺达、乌干达、赞比亚和津巴布韦。与经济合作组织共同开展的一项联合区域项目正在处理过境运输的区域解决办法等问题。具体方面，贸发会议继续支持中国、蒙古和俄罗斯联邦就过境运输框架协定举行三方谈判。

26. 贸发会议正计划于 2004 年 11 月在日内瓦召开一次拟订和执行过境运输协定的专家会议，讨论改进过境运输的现有最佳解决办法并审查机构安排，包括多式联运和后勤服务、管理信息系统应用于整个供应链以及内陆和过境发展中国家成功实现具有成本效益的过境安排所需要的条件。

27. 贸发会议秘书处继续就内陆和过境发展中国家建立高效过境运输系统开展分析工作。特别是贸发会议还通过一项在西部非洲内陆国家拟议的试点项目启动了分析工作。该试点项目的目标是：(a) 查明妨碍过境运输及各项现有区域协定付诸实施的具体问题；(b) 为本区域更高效过境运输系统提供其他的选择建议；(c) 就管理和规范现有过境运输通道中的维护活动提出建议；和 (d) 协助准备以适当方式发布项目的结论及成果。

28. 世界银行通过许多方式执行《阿拉木图行动纲领》。在全球一级，世银与世界海关组织共同改进和改革妨碍高效交通运输的海关手续。世银为此编制了一份《海关现代化手册》，其中一章专门讲述过境问题以及内陆国家的特殊情况。

29. 世银在国家一级实施了若干项目。特别是在肯尼亚，北部走廊运输改造项目目前正处在最后的评估阶段，该走廊的肯尼亚段提供了进出乌干达、卢旺达、布隆迪和刚果民主共和国东部的通道。改造项目旨在便利这一部分的国际运输业务，其中包括基础设施重建以及支助简化过境手续和运输条例，还包括解决走廊沿线艾滋病病毒/艾滋病传播的内容。第二，世银在西部非洲正与西非经共体和西非经货联盟密切合作，拟订一项区域性西非运输项目，并在纲要中明确提及《阿拉木图行动纲领》。该项目最后阶段可能会涉及到 15 个国家，即西非经共体的全体成员国，以确保改善道路状况，便利过境业务，并实施区域间过境协定。项目将处理基础设施的重建和发展、过境条例问题、实施现有协定以及在运输业务中更广泛采用信息技术等问题。第三，世银正与贸发会议合作制订和实施世银于 2003 年 12 月批准的阿富汗紧急海关现代化和贸易便利化项目。

30. 开发计划署与中亚国家政府密切合作，通过改进边境控制和管理来提高贸易效率。该项目由欧洲联盟委员会出资，强调区域间合作。开发计划署启动了第二期丝绸之路项目。开发计划署还与亚洲开发银行密切合作，改善中国、蒙古和俄罗斯联邦之间的运输系统、能源以及该区域的过境贸易。涉及中国、朝鲜民主主义人民共和国、蒙古和大韩民国的图门江项目被认为是该地区最成功的项目之一。开发计划署还向湄公河倡议提供援助。

31. 最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室采取切实步骤来确保执行《阿拉木图行动纲领》。高级代表办公室经常与内陆和过境发展中国家、私营部门、多边组织和捐助者就如何更好地继续执行《阿拉木图行动纲领》进行协商。高级代表办公室尤其重视在国际和区域两级提高国际社会对执行《行动纲领》的认识。

32. 特别是,最不发达国家内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表与联合国系统各组织和与其他相关国际、区域和次区域组织,包括与世界银行、开发计划署、各区域委员会、东南非共同市场、西非经共体、东南亚国家联盟(东盟)和经济合作组织进行了许多次协商。在亚太经社会第六十届会议上以及对西部非洲重要过境国——贝宁和塞内加尔访问期间,高级代表都突出强调了这一问题的重要性。高级代表办公室还举行了一次机构间会议,就如何才能最佳地实施《阿拉木图行动纲领》规定的协调、监测和报告机制以及与在内陆和过境发展中国家领域开展工作的组织加强合作的问题征求意见。《行动纲领》执行路线图的编制是促使联合国系统各组织和机关及其他相关国际和区域组织采取联合一致办法的一项重要努力。高级代表办公室继续开展有关内陆发展中国家的宣传工作。

33. 根据《阿拉木图行动纲领》第 37 段,最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室在推动内陆和过境发展中国家加入有关过境贸易的国际公约,因为这些文书是精简、简化规则和程序并使之标准化和透明化的主要手段。这项努力将极大地有助于降低过境成本。在这方面,高级代表办公室正在与法律事务厅条约科和欧洲经委会密切合作,筹备 2004 年条约活动,以便在大会第五十九届会议期间推动各国加入过境贸易和运输领域的各项选定公约。这项活动包括若干筹备活动和培训方案,如向会员国介绍情况,就这些公约举行讨论会、通过网址发布信息、编写问题说明以解释会员国加入这些交由联合国秘书长保存的重要公约后可以得到的益处。2004 年 7 月 8 日,在联合国总部召开了一次适用于过境运输的过境运输公约讨论会,以便使会员国,特别是内陆和发展中国家了解可以从这些公约中获得的关键性收益,以及加入公约行动的手续和要求。在高级代表办公室、欧洲经委会和法律事务厅条约科的网址上公布了相关文件,包括关于适用过境运输的选定国际公约的问题说明、17 项选定的国际公约的电子文本汇编以及公约手册等,以推动会员国考虑加入这些重要的多边公约。

34. 最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室还与国际部长级会议的东道国哈萨克斯坦政府合作,协助筹备召开题为“区域和次区域组织在执行《阿拉木图行动纲领》中的作用”的会议。与会人员将包括在扩大区域贸易和发展过境运输合作方面发挥主要作用的区域和次区域组织的高级官员。会议目的是拟订区域和次区域合作框架,编写执行《阿拉木图行动纲领》的项目和目标简编。该简编将用于宣传和筹资目的。

三. 结论和建议

35. 《阿拉木图行动纲领》确认,高效的过境运输系统与内陆发展中国家的发展之间存在密切联系。《行动纲领》是一份重点突出、内容平衡的文件,其中载有通过在内陆和过境发展中国家建立高效的过境系统来解决内陆国家面临的最重要的发展挑战的具体行动。国际贸易的高昂费用成为严重制约内陆发展中国家贸易和经济发展的因素。这类国家过境问题的处理措施必须涉及范围广泛的各种因

素，如来源于内陆发展中国家的货物需要获得更大的市场准入、贸易不平衡、基础设施不足、运输组织效率低下、资产利用不足以及薄弱的管理、程序、规则和体制系统。

36. 由于内陆发展中国家依靠其过境邻国出入海洋，因此建立高效的过境系统需要这些国家与其过境邻国之间进行更密切和更有效的合作与协作。在这一背景下，区域经济组合和过境协定以及双边协定应当为推动过境运输合作发挥至关重要的作用。

37. 应当进一步鼓励旨在提高过境业务效率和降低运输费用的过境政策改革，包括运输服务的商业化和自由化以及改进体制、程序、规则和管理系统的努力。内陆和过境发展中国家应当特别审查诸如外汇管制、支持本国服务供应商的价格控制或配额系统以及限制使用某些运输方式等问题。

38. 应当进一步鼓励不同运输方式之间和不同运输通道之间开展竞争。内陆和过境发展中国家应当采取具体措施，以利用各种过境服务运输方式，并建立其他可供选择的过境通道，以促进竞争。

39. 在一个发展中国家内部，投资在各部门的恰当分配必须取决于对该国优先事项的整体评估，在承认这一点的同时，就内陆发展中国家而言，有充足理由高度优先重视向运输基础设施的改造和现有设施的管理和维护提供金融和技术援助。由于内陆发展中国家相对贫穷并面临特有的与其处境相关的发展障碍，因此必须以尽可能慷慨的条件对这些国家提供资金援助。

40. 考虑到内陆发展中国家远离主要世界市场、没有海洋通道、依赖非常有限的几种商品，因此国际社会应当向来源于这些国家的货物提供更大的市场准入。

41. 国家自主权和主导权对有效执行《阿拉木图行动纲领》至关重要，以便发展有形的基础设施，改进现有设施的实际利用效率。内陆和过境发展中国家在发展规划、预算分配以及与发展伙伴的对话中应考虑优先建立高效的过境运输系统。在这方面，内陆和过境发展中国家必要时应建立国家运输和贸易便利化委员会，汇集所有参与国际贸易交易的主要利益有关者，包括政府机构、服务供应商、海关、边境、银行、保险、货运代理和交易商，以便商定建立高效运输系统的国家政策和业务措施。

42. 联合国系统各组织和机关和相关国际、区域和次区域组织应当向内陆和过境发展中国家提供更多的财政和技术援助。需要统一和协调良好的援助。联合国系统各组织应当采取必要行动汇集它们的专门知识和资源以便更好地处理这一问题。在这方面，应积极遵循《阿拉木图行动纲领》执行路线图中确定的措施。

43. 请捐助国及国际金融和发展机构向为推动阿拉木图部长级会议的执行和后续工作而设立的信托基金自愿捐款。