



Distr.: General
15 August 2007
Chinese
Original: English

第六十二届会议

临时议程* 项目 59(b)

处境特殊的各类国家组：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

2007年7月30日马里常驻联合国代表给秘书长的信

我谨以内陆发展中国家集团主席的身份，转递过境运输基础设施发展专题会议的报告（见附件一）。这次会议于2007年6月18日至20日在瓦加杜古举行，会议是依照大会第61/212号决议对《阿拉木图行动纲领》执行情况进行中期审查的筹备进程的组成部分。

《阿拉木图行动纲领》的主要利益攸关方，即内陆发展中国家、过境发展中国家、捐赠国以及国际、区域和次区域组织参加了这次会议。会议通过了一项主席的说明摘要（见附件二）。

请将本函及其附件作为大会第六十二届会议临时议程项目59(b)的正式文件分发为荷。

常驻代表

谢克·西迪·迪亚拉（签名）

* A/62/150。



2007 年 7 月 30 日马里常驻联合国代表给秘书长的信的附件一

作为《阿拉木图行动纲领》中期审查筹备进程的组成部分召开的过境运输基础设施发展专题会议的报告

2007 年 6 月 18 日至 20 日，瓦加杜古

一. 引言

1. 内陆发展中国家领土与海洋隔绝，地理位置遥远偏僻，与世界市场隔断，它们面临特殊问题。为了处理这些问题，大会于 2003 年召开了一次联合国会议，会上通过了《阿拉木图行动纲领：在内陆和过境发展中国家过境运输合作全球新框架下解决内陆发展中国家的特别需要》。

2. 大会第 61/212 号决议决定于 2008 年对《阿拉木图行动纲领》的执行情况进行中期审查。在中期审查之前，将以最有效、有条不紊和各方广泛参加的方式，按区域开展实质性筹备工作。此外，在审查过程中，还应该有效利用全球和区域两级的政府间机制，包括联合国区域委员会机制以及有关的实质性材料数据和统计数据。大会要求最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室协调该筹备进程。大会还请联合国系统各组织，包括联合国贸易和发展会议、联合国开发计划署、区域委员会以及相关国际组织和区域组织在各自任务范畴内向审查进程提供必要支助。

3. 过境运输基础设施发展专题会议是 2007 年举办的两次专题会议中的第一次会议。第二次专题会议将于 2007 年 8 月 30 日和 31 日在乌兰巴托召开，会议的重点是国际贸易和贸易便利化。这两次专题会议的结果将作为 2008 年中期审查的实质性投入。

4. 《阿拉木图行动纲领》指出，基础设施不足是内陆和过境发展中国家建立高效率过境运输系统的主要障碍。《阿拉木图行动纲领》列述了铁路运输、公路运输、港口、内陆水道、管道、空运和通信等领域的具体行动。高效率的运输通信基础设施和服务是内陆发展中国家实现发展和切实融入国际贸易体系和世界经济的重要先决条件。区域间和海外运输及通信可以便利扩大贸易，因为只有人在人和物能以竞争性成本实际到达生产地区和消费地区的情况下，才能开展贸易。运输基础设施的恶化是影响内陆发展中国家和过境发展中国家的主要问题之一。为了便利预先了解现有的运输服务并确保顺利快速的转运，还需要有通信设施。

5. 这次会议通过了主席的说明摘要(见附件二)。

6. 下列人士出席了会议的开幕式：布基纳法索国务部长、卫生部长兼政府首脑总理代表阿兰·尤达；布基纳法索经济和财政部长让-巴普蒂斯塔·孔波雷；布

基纳法索交通部长吉尔伯特·诺埃尔·韦德拉奥果；布基纳法索基础设施部长希博利特·林加尼；布基纳法索环境部长劳伦特·塞多戈；马里工业和贸易部长兼内陆发展中国家集团主席乔古埃勒·马伊加；联合国秘书处副秘书长兼最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家事务高级代表；非洲经济委员会（非洲经委会）副秘书长；以及布基纳法索环境部秘书长、指导委员会主席阿兰·爱德华多·特拉奥雷。

二. 开幕式

7. 非洲经委会副秘书长发言时，呼吁国际社会和私营部门协助内陆和过境发展中国家建立和加强过境运输网。

8. 副秘书长指出，15个非洲国家是内陆国家，世界上12个最贫穷国家中，9个是非洲内陆国家。因此，发展过境运输是非洲关心的重大问题。她强调指出，内陆国家平均运输费用占出口收入的15%，而其他发展中国家的运输费用仅占出口收入的7%，发达国家为4%。这种额外的成本削弱了它们的竞争性，也减少了次区域和国际贸易额。

9. 副秘书长赞扬各区域经济共同体努力编制运输方案，她指出，除中部非洲各国外，所有非洲内陆国家都有公路或铁路通往港口。

10. 副秘书长回顾说，2006年在开罗召开的一次会议上，非洲国家一致认为，国家减贫战略的一个优先事项是将投资引向生产部门，包括运输部门，这样做有助于执行《阿拉木图行动纲领》。

11. 副秘书长还指出，在非洲联盟发挥政治领导作用和非洲开发银行努力调动资源的同时，非洲经济委员会也努力加强运输基础设施，在区域一级或向成员国分别直接提供技术援助，促进区域一体化。她向非洲国家保证，非洲经济委员会将支持执行《阿拉木图行动纲领》，特别是在2003年5月在亚的斯亚贝巴通过的《非洲行动计划》框架内这样做。

12. 副秘书长最后指出，发展公私部门的伙伴关系可以产生新的资金来源，可以为内陆和过境发展中国家有限的预算资源作出补充。

13. 马里工业和贸易部长兼内陆发展中国家集团主席发言时赞扬该集团前任主席、老挝人民民主共和国朱马里·赛雅颂作出努力，成功地编制并迄今执行了2003年《阿拉木图行动纲领》，并将与内陆发展中国家相关的问题纳入各次主要国际会议的审议工作，包括纳入2005年9月召开的2005年世界首脑会议和2006年9月在哈瓦那召开的内陆发展中国家集团第一次首脑会议的审议工作。

14. 部长指出，各国自己没有能力解决与海洋隔绝造成的问题。因此，应该采用次区域和区域解决办法。他还深信，除了这种做法之外，各国也应该下决心依靠

自己的力量。他感到满意的是，在发展伙伴的支持下，目前正在制定次区域和区域战略，并已开始执行。他还指出，发展运输基础设施，尤其是发展过境运输基础设施，是马里政府的优先事项之一。

15. 副秘书长兼最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家事务高级代表发言时指出，地处内陆是“一种挑战，不是宿命”。他还指出，要迎接这种挑战，就必须采取具体行动。为此，大会于 2003 年在哈萨克斯坦召开了会议，会上通过了《阿拉木图行动纲领》，以满足内陆发展中国家的需要，现已计划 2008 年对该纲领作中期审查。

16. 副秘书长强调，能否成功地执行《阿拉木图行动纲领》各优先事项将取决于所有利益攸关方之间的伙伴关系是否牢固。他还指出，多边、区域和双边捐赠者必须提供更多重点突出的长期财政援助。还需要在下列领域作出投资：建立公私部门的伙伴关系；能力建设；法律规章改革；体制和行政审查，包括深入分析各内陆国家外贸的构成部分以及运输方面的遏制因素。

17. 这次会议的主要目的是审查国家、次区域、区域和国际层面执行《阿拉木图行动纲领》优先事项 2“发展和维护基础设施”的进展情况，并讨论今后应采取哪些行动，为建立高效率过境运输系统进一步加强全球伙伴关系。他强调这次会议成果具有极为重要的作用，将作为对 2008 年中期审查的实质性投入。他最后重申，整个联合国，尤其是他的办公室，将继续支持内陆发展中国家及其过境邻国努力成功地执行《阿拉木图行动纲领》。

18. 布基纳法索国务部长兼卫生部长代表布基纳法索总理正式宣布会议开幕。他祝贺马里总统阿马杜·图马尼·杜尔当选为内陆发展中国家集团主席。

19. 部长强调一体化政策、尤其是与经济有关的一体化政策的重要性，这些政策应该成为内陆发展中国家可持续发展的基础。他说，《阿拉木图行动纲领》指出，基础设施薄弱会限制内陆发展中国家的产品在国际市场上的竞争力。他还指出其他若干外部因素，如内陆发展中国家依赖过境国的基础设施、政策和局势稳定及其过境行政手续。

20. 他指出，内陆发展中国家处于不利地位的主要原因之一是交易费用过高。因此，内陆发展中国家和过境发展中国家需要在下列方面获得援助：跨越边界，促进信息学的应用，简化行政手续从而建立高效率的海关检查制度，加强政府贸易组织的权力。他强调指出，双边和次区域合作应有助于统一和便利贸易。

21. 部长表示亟需在公私部门之间建立双边和多边、国家和国际伙伴关系。

22. 他指出，非洲发展新伙伴关系发起了若干重大举措，以便内陆和过境发展中国家逐步获得次区域和区域基础设施。此外，若干区域经济共同体，尤其是西非

经济和货币联盟以及西非国家经济共同体已经采取了这些举措。他还指出，非洲萨赫勒地区内陆国家尤其因运输基础设施薄弱而困难重重。

23. 他介绍了布基纳法索为建设和维持过境运输基础设施所作出的努力。布基纳法索总统的五年方案考虑到这一点，并尤其考虑到经济和服务业基础设施需要实现现代化。然而，他指出，这些努力并不够，基础设施方面的挑战单靠这些国家自身的努力是无法解决的。因此，他呼吁发达国家和其他发展伙伴尊重自己对内陆发展中国家的承诺。

三. 就内陆和过境发展中国家过境运输基础设施的状况交换意见

24. 联合国下列会员国代表团团长发了言：布基纳法索基础设施部长希博利特·林加尼；土耳其代表团团长比尔奇·坎考瑞勒大使；哈萨克斯坦副常驻联合国代表巴尔利拜·萨德科夫；巴拉圭副常驻联合国代表胡安·布法；玻利维亚外交部；蒙古公路、运输和旅游部加萨利·贝克巴特；尼泊尔工业、商业和供应部南德拉·普拉萨德·乌帕德亚伊；布基纳法索交通部长吉尔伯特·诺埃尔·韦德拉奥果；莱索托公共工程和交通部长特赛莱·查克拉；亚美尼亚外交部阿雷戈·霍万尼西安；布基纳法索装卸工协会阿里·特拉奥雷；中国常驻联合国代表团庞成军；印度驻加纳高级专员公署昂卡·萨卢普；马拉维交通、公共工程和住房部欧文·辛吉尼；马里设备和交通部穆罕默德·迪亚洛；纳米比亚公路局简·恩森吉云瓦；尼日尔交通和民航部霍尔·穆罕马内·哈比布；乌干达常驻联合国代表团贝内迪克特·卢克维亚；赞比亚副常驻联合国代表伯纳德·恩丰杜；津巴布韦常驻联合国代表团摩根·杜贝。

四. 国际和区域组织援助内陆和过境发展中国家发展过境运输基础设施的努力

25. 哥伦比亚大学地球研究所主任杰弗里·萨夏通过视像会议作了主旨发言。

26. 下列国际和区域机构代表发了言：联合国秘书处最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室；非洲经济委员会；亚洲及太平洋经济社会委员会；非洲开发银行；联合国贸易和发展会议和世界银行。

五. 过境运输基础设施发展次区域层面问题特别会议

27. 下列区域和次区域组织代表发了言：东部和南部非洲共同市场；西非经济和货币联盟；西非和中部非洲海事组织；南方共同市场；中部非洲国家经济共同体；欧洲-高加索-亚洲运输走廊方案；东非共同体；北方走廊过境运输协调局和非洲联盟。

六. 特别发言

28. 美利坚合众国公私部门伙伴关系全国理事会执行主任理查德·诺曼特就公私部门伙伴关系作了特别发言。

29. 布基纳法索环境部长劳伦特·塞多戈就过境运输基础设施的可持续以及对环境的影响作了特别发言。

七. 会议闭幕

30. 会议通过了主席的说明摘要(见附件二)。与会者名单见附件三。

2007年7月30日马里常驻联合国代表给秘书长的信的附件二

内陆和过境发展中国家过境运输基础设施发展专题会议通过的主席说明摘要

一. 对当前形势的评估

1. 尽管 2003 年大会通过《阿拉木图行动纲领：在内陆和过境发展中国家过境运输合作全球新框架下解决内陆发展中国家的特别需要》以来，在执行该行动纲领方面取得了一定进展，但是，内陆发展中国家继续面临一些特殊问题，这些问题与其地理上的不利因素以及缺乏足够的过境运输基础设施及手续和规章过于烦琐相关。

2. 虽然地处内陆造成的困难在发展进程和减贫工作的各个方面比比皆是，但这些困难对发展外贸造成的影响格外严重。内陆国家必须承担额外的过境运输成本，遏制了出口的发展，因为这种负担限制了以具有竞争性并可以赢利的方式进行货物贸易的潜在出口和市场的范围。由于运输成本很高，进口价格往往大幅度上涨。运输成本高依然是阻碍这些国家公平进入全球市场以及与其他国家竞争的最严重的障碍，也是内陆发展中国家继续在国际贸易体系中处于不利地位、在世界商品市场中所占份额极少的主要原因。

3. 内陆发展中国家面临的主要问题是铁路运输、公路运输、港口、内陆水道、管道、空运以及通信和信息技术基础设施不足，联系环节脱节，协调统一的规章制度寥寥无几，跨界投资和私营部门参与极少。高效率的运输基础设施和服务是内陆发展中国家实现发展和切实融入国际贸易体系和世界经济的关键先决条件。运输基础设施的恶化是影响内陆发展中国家和过境发展中国家的主要问题之一。在过境运输业务中广泛使用通信和信息技术将大大提高现有过境运输设施的效率。

4. 联合国最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室编撰的初步数据表明，内陆发展中国家过境运输基础设施的发展工作鲜有改善。2004 年内陆发展中国家公路网总长 104 万公里，比 2003 年的 974 000 公里略有增加；其中铺面道路总长仅占 40% 左右。所有内陆发展中国家铁路网总长约 40 000 公里。非洲和亚洲的铁路网依然没有相互连接。内陆发展中国家每年空运货物量为 3.513 亿吨。内陆国家各航空公司的机队规模很小；航空公司网分散，飞机利用率很低；成本很高。各次区域之间的连接情况不佳，因为缺乏适当政策来管制航空运输业。

5. 关于电信基础设施，2003 年平均而言，内陆发展中国家每 100 个居民有 5.1 条电话主线。这些国家在移动电话技术方面也很落后，2003 年每 100 个居民平均

有 6.8 个移动电话订户。不断扩大的数字鸿沟也是令人关切的主要问题：2003 年内陆发展中国家每 1 000 个居民有 15.1 台个人计算机，而世界平均数是 100.8 台。

6. 要满足发展可靠的过境运输通信基础设施的需要，就需要开展下列工作：大量投资；建立公私部门伙伴关系；建立能力；进行法律和制度改革；开展体制和行政审查，包括深入分析各内陆国家外贸构成以及运输方面的遏制因素。在一个国家中协调运输基础设施已经是一项艰巨的任务；跨界开展这项工作，困难要大得多。

二. 为发展过境运输基础设施调动财政资源

7. 发展过境运输基础设施是实现长期增长的先决条件，因此，国家预算需要优先为发展过境运输基础设施提供经费，包括为维护和修复工作作出必要的拨款。

8. 要满足建立和维持高效率的过境运输系统的需要，其成本极高，内陆和过境发展中国家本身无法完成这样艰巨的任务。由于基础设施投资的回报率低，国际财政援助依然是内陆发展中国家发展基础设施打破僵局的主要资金来源。有一个新的情况令人欣慰：2005 年，内陆发展中国家从经济合作与发展组织国家得到的官方发展援助总额增加到 1 470 万美元。但是，只有 3.7% 的官方发展援助指定用于发展运输、储存和通信基础设施，低于 2003 年的 6.3%。这是内陆和过境发展中国家感到关切的重大问题。

9. 世界银行、各区域开发银行以及其他多边金融和发展机构应该提供更多财政援助，供内陆和过境发展中国家发展过境运输基础设施以及完成次区域和区域运输网缺少的连接环节，使内陆发展中国家与区域其他地区连接起来。此外，多边和双边机构应该加倍努力，鼓励公共部门和私营部门通过投资担保计划等方式，为内陆发展中国家发展过境运输基础设施作出投资。

10. 内陆发展中国家需要采用创新的做法为发展基础设施筹措资金，并采取妥善的政策鼓励私营部门参与，创造一种有利的环境，吸引私营部门通过公私部门合作等方式参加基础设施发展项目。近几年来，尤其在采取大胆措施通过私有化吸引外国直接投资的国家中，对基础设施的投资快速增加。私营部门有很大潜力，可以参加内陆发展中国家的基础设施发展事业。还应该考虑利用区域风险资金来执行基础设施项目。

三. 开展次区域和区域合作促进过境运输基础设施的发展

11. 跨越国界与过境国家合作，是建立高效率过境运输系统的关键步骤。在一体化环境中，过境运输对内陆国家和过境运输国家而言，就方便易行，而且成本较

低。内陆发展中国家和过境发展中国家参与区域合作和一体化，将有限的资源汇拢起来，实现所需的规模经济，这是很有效的做法。有两点需要特别注意。第一，通过实现区域一体化，缓解了跨越国界的障碍，就会便于出入邻国和海外市场。第二，基础设施的发展越来越多地采取区域性做法。属于日益兴旺的区域一体化组织的内陆发展中国家比其他国家的业绩要好，因为它们吸收了外国直接投资，而且融入了区域过境运输基础设施网络。

12. 区域一体化组织在以往几年中大力扩大运输和通信基础设施，并改善服务，确保其可持续发展。在这方面，已经签署了若干具有深远意义的协定，为发展区域运输基础设施制定计划和标准，并确定区域运输网缺少的连接环节。现已开展了许多政策改革，以简化和理顺手续，吸引私营部门，并建立公路基金。但是，由于该部门缺乏适当的政策框架，体制结构方面存在问题，该部门的增长幅度和效率还很不理想。

13. 对内陆国家而言，发展次区域和区域一体化运输网的方案，例如发展横贯非洲的公路、亚洲高速公路和铁路以及南美洲区域基础设施一体化倡议等，也可以改善连接海路的过境运输线路。应该确定内陆发展中国家的投资需求，应该优先重视在这些区域倡议中完成缺少的连接环节。此外，南部非洲的发展走廊和空间发展倡议也很重要。空间发展倡议将运输问题、尤其是过境运输问题置于比较广泛的社会经济框架之中，从整体角度看待运输问题。该倡议认识到运输与其他部门相互依存的关系。它强调应该优先重视发展过境运输基础设施和完成区域基础设施网中缺少的连接环节。

14. 虽然大多数区域经济共同体都建立了运输政策框架，但是，仍然缺乏执行这些框架的明确战略、基准、目标和时限。应该制定指标来衡量区域经济共同体在运输一体化方面的业绩，包括实际的一体化、政策整合和运作问题。非洲联盟和非洲发展新伙伴关系的作用对于非洲大陆发展过境运输基础设施具有特别重要的作用。

15. 为发展过境运输基础设施开展有效的区域合作，需要实行善治，改善和平与安全，并遵守在区域和次区域两级达成的协议。它需要进行政策改革；建设物质能力和人的能力；实现管理现代化；吸引更多私营部门参与；改进促进贸易的措施；采取适当的通道做法；加强安全和保障；采用新技术；以及确保发展基础设施的政策顾及减少贫穷问题。

16. 区域一体化共同体和走廊管理委员会在各自区域努力建立高效率的过境运输系统时，需要得到财政和技术援助。

17. 过境运输方面的合作是南南合作的一个重要领域，因为内陆发展中国家和过境发展中国家都是发展中国家。《阿拉木图行动纲领》为南南合作提供了极好的框架。

四. 过境运输基础设施发展方面的有利环境

18. 过境运输基础设施不仅仅是硬件。为提高现有过境运输基础设施的利用效率，应进一步制订政策措施。为此，应该：进一步简化和优化过境和海关程序，减少证件方面的过多要求；广泛发展邻近的边境管制点；大幅度减少不必要的检查站和海关关口；大量减少官僚机构的瓶颈和文书工作；广泛采用现代计算机技术；以及加强执行区域和次区域协定。

19. 发展有效的过境运输基础设施的重要前提是，建立健全的业务框架，其中公营和私营部门根据透明的规章条例施行善治及制订最佳做法。这包括人力资本和社会基础设施。发展人力资源对建设和维护基础设施不可或缺。内陆和过境发展中国家需要这方面的更多援助。有人强调，内陆和过境发展中受援国和捐助国都应采取加强问责的必要措施，有效利用分配给过境运输基础设施建设的资金。

20. 内陆和过境发展中国家须采用透明政策和战略，开放基础设施市场，转向以市场为基础提供基础设施服务。改革须加强私营部门的参与，让私营部门参与政策对话和倡导提高业务效率以增强私营部门的能力。还应制订政策以规范竞争。

21. 各国政府应通过制订和加强吸引对基础设施和有关服务投资的政策，把运输部门放在高度优先地位。就此，通过公私伙伴关系框架等使私营部门参与进来在提高运输和过境服务的质量方面起着重要作用。

22. 关于运输发展项目的决定应视情况与有关利益攸关者协商制订。为了确保投资适当、有效地用于基础设施建设，重要的是让地方和国家当局对这种方案和项目拥有真正的所有权。

五. 国际金融和开发机构及国际组织的作用

23. 捐助国、联合国系统各组织、多边金融和开发机构、联合国贸易和发展会议、各区域委员会、世界银行、区域开发银行、世界海关组织和世界贸易组织应向内陆和过境发展中国家提供更协调一致的金融和技术援助，以赠款或优惠贷款的形式建设、维护和改善其运输、储存和其它过境相关设施。此外，根据世界贸易组织的贸易援助计划，还应优先注重内陆发展中国家过境运输基础设施方面的需要。联合国开发计划署南南合作特设局所做的工作得到了赞赏，特设局还须继续努力，促进内陆和过境发展中国家在过境运输合作方面的南南合作。此外，国际金融和开发机构及其它相关组织应提供能力建设方面的更多支助和援助，以提高对现有过境设施的利用效率。项目评价程序应考虑到内陆发展中国家的特殊问题，以减少对项目的商业需求。

24. 联合国最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室应加倍努力，动员和协调联合国系统各组织和其它国际组织对有效执行《阿拉木

图行动纲领》的支助措施。就近期而言，应优先注重有效筹备和成功组织对《阿拉木图行动纲领》的中期审查。

六. 结论

25. 考虑到内陆国家的地理位置，过境运输系统和基础设施是开发外贸产品和提高产品竞争力的关键部分。然而，这些国家基础设施的现状令人震惊。这成为这些国家的主要障碍之一。

26. 会议期间，各代表团明确提出了各自国家在国家、次区域和区域三个层面受到的限制。各代表团在声明和发言中确定了应强调的优先事项并提出了各项行动，以促进在 2008 年《阿拉木图行动纲领》执行情况后续会议期间举行的辩论。

27. 已查明的限制有：

- (a) 基础设施差且不足；
- (b) 由于基础设施服务水平低及非关税壁垒多，运输费用高；
- (c) 面向国际市场的出口货物数量有限；
- (d) 高度依赖附加值低的出口产品；
- (e) 边境哨所的官僚主义做法；
- (f) 道路不安全；
- (g) 运输设备差且陈旧。

28. 确定了以下优先事项：

- (a) 通过适当的维护，保护和加强现有过境设施；
- (b) 相互连接公路的缺失环节，把内陆发展中国家连接起来；
- (c) 改善交通的自由流动；
- (d) 运输基础设施的可持续性。

29. 会议期间的声明和发言提出了供 2008 年中期审查筹备进程考虑的具体提议。这会有助于加快执行《阿拉木图行动纲领》。提议包括：

(a) 支持区域经济共同体和诸如走廊管理委员会等其它有关组织制订以社区为基础的过境运输基础设施发展方案；

(b) 加强区域经济共同体和成员国协调制订和执行基础设施发展方案方面的能力；

(c) 支持区域经济共同体调动资源，以执行方案的各个部分（基础设施和运输设施）；

(d) 统一道路收费、证件和程序；

(e) 统一轴向载荷控制和车辆尺寸；

(f) 发展管道项目，主要优先发展走廊管道；

(g) 拟订特许铁路标准协定；

(h) 制订区域铁路标准计划；

(i) 制订内陆水道网协定，且调动必要的财政资源有效执行协定；

(j) 依照《亚穆苏克罗宣言》编制和执行计划；

(k) 制订区域搜救网络，同时考虑到技术和政治问题；

(l) 调动技术和金融伙伴为方案提供支助；

(m) 进一步发展次区域枢纽（如，秘鲁-巴西-玻利维亚枢纽，洋际中央枢纽，南回归线枢纽，巴拉圭-巴西-阿根廷-智利枢纽和巴拉圭-巴拉马水道枢纽）；

(n) 在设计、建设和管理过境运输基础设施和服务时纳入多模式办法；

(o) 发展公私伙伴关系；

(p) 促进在走廊采用计算机化的货物监测系统；

(q) 通过联合国开发计划署设在各国的办事处，设立与联合国各机构协调的单位；

(r) 通过适当的环境评估，把环境因素纳入运输基础设施发展项目的主流。

30. 会议成果应作为实质性投入提交给中期审查。会议成果还应作为联合国大会第六十二届会议的文件分发。

2007年7月30日马里常驻联合国代表给秘书长的信的附件三

内陆和过境发展中国家过境运输基础设施发展专题会议与会者名单

国家代表团

阿尔及利亚

亚美尼亚

孟加拉国

比利时

不丹

玻利维亚

布基纳法索

喀麦隆

乍得

中国

几内亚

印度

哈萨克斯坦

老挝人民民主共和国

莱索托

马拉维

马里

蒙古

莫桑比克

纳米比亚

尼泊尔

尼日尔

巴拉圭

塞内加尔

南非
斯威士兰
土耳其
乌干达
美利坚合众国
赞比亚
津巴布韦

联合国系统

联合国秘书处最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表
办公室
非洲经济委员会
亚洲及太平洋经济社会委员会
联合国贸易和发展会议
联合国开发计划署

区域和次区域组织

非洲联盟
东非共同体
中非国家经济共同体
西非经济和货币联盟
萨赫勒国家间防治荒漠化委员会
北方走廊过境运输协调局
欧洲-高加索-亚洲运输走廊
西部非洲和中部非洲海事组织
公私伙伴关系全国理事会

国际和区域开发银行

世界银行
非洲开发银行
阿拉伯非洲经济发展银行