

المحاضر الرسمية

الجمعية العامة



الدورة الثالثة والستون

الجلسة العامة ١٨

الخميس، ٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨، الساعة ١٥/٠٠
نيويورك

الرئيس: السيد ديسكوتو بروكمان (نيكاراغوا)

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإسبانية): أعطي الكلمة
لسعادة السيد ثونغلونغ سيسوليث، نائب رئيس الوزراء
وزير خارجية جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية.

السيد سيسوليث (جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية)
(تكلم بالإنكليزية): بالنيابة عن وفد لاو، أهنيئ رئيس
الجمعية على انتخابه لرئاسة هذا المنتدى الهام.

كما أشيد بالسفير يوكيو تاكاسو ممثل اليابان على
كفاءة الأسلوب الذي اتبعه في تيسير المفاوضات بشأن
الوثيقة الختامية لهذه الجلسة.

ونشكر الأمين العام بان كي - مون على تقريره
الشامل عن تنفيذ برنامج عمل الماتي. ونعرب عن سرورنا
بالتقدم المحرز حتى الآن. هناك إدراك على نطاق واسع
للمشاكل والاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية،
ويتم إيلاء اهتمام أكبر وتوفير الموارد من جانب المؤسسات
الإقليمية المتعددة الأطراف الإقليمية والعالمية من أجل إقامة
نظم كفؤة للمرور العابر.

نظرا لغياب الرئيس، تولى الرئاسة نائب الرئيس،
السيد يانيس بارنوفو (إسبانيا).
افتتحت الجلسة الساعة ١٥/١٠.

الاجتماع العام الرفيع المستوى بشأن استعراض منتصف
المدة لبرنامج عمل الماتي
البند ٥٢ من جدول الأعمال (تابع)

مجموعات البلدان التي تواجه أوضاعا خاصة

(ب) إجراءات محددة تتصل بالاحتياجات والمشاكل
التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية: نتائج
المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية
غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان
المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية المعني
بالتعاون في مجال النقل العابر

تقرير الأمين العام (A/63/165)

مشروع قرار (A/63/L.3*)

يتضمن هذا المحضر نص الخطب الملقاة بالعربية والترجمة الشفوية للخطب الملقاة باللغات الأخرى. وينبغي
ألا تقدم التصويبات إلا للنص باللغات الأصلية. وينبغي إدخالها على نسخة من المحضر وإرسالها بتوقيع
أحد أعضاء الوفد المعني إلى: Chief of the Verbatim Reporting Service, Room C-154A. وستصدر
التصويبات بعد انتهاء الدورة في وثيقة تصويب واحدة.



ومن أجل حني المنافع المتأتية من برامج التعاون الإقليمي ودون الإقليمي، بينما يتم تعزيز التجارة والاستثمار والسياحة، تتبع الحكومة سياسة التحول التدريجي من نهج البلد غير الساحلي إلى نهج البلد الموصول برا، مع إعطاء الأولويات لتنمية شبكة النقل البري والوصلات الإقليمية والدولية، بما فيها وصلات السكك الحديدية وصيانة وإعادة تأهيل الطرق.

وفي مؤتمر القمة الثالث لزعماء منطقة نهر الميكونغ دون الإقليمية الكبرى، الذي عقد في فينتيان، في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية في آذار/مارس ٢٠٠٨، اعتمد زعماء بلداننا الستة الإعلان المشترك لمؤتمر القمة وخطة عمل فينتيان لتنمية منطقة نهر الميكونغ دون الإقليمية الكبرى للفترة من عام ٢٠٠٨ إلى عام ٢٠١٢ تحت عنوان "تعزيز القدرة التنافسية من خلال ترابط أكبر"،

وأكد زعمائنا من جديد التزامهم بتعزيز الصلات الوثيقة دون الإقليمية. كما تعهدوا بالإسراع ببناء الأجزاء المتبقية من الممرات دون الإقليمية وتحسينها وتوسيع شبكة الممرات عن طريق إقامة وصلات متعددة الوسائط، بما فيها وصلة سكك الحديد بين سنغافورة وكومينغ.

وفي الختام، تؤكد جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية من جديد التزامها الذي لا يحيد بمواصلة التعاون مع زميلاته البلدان النامية غير الساحلية وجيرانها من بلدان المرور العابر في متابعة تنفيذ برنامج عمل ألماني.

ونشكر بإخلاص جميع المانحين على المعونات السخية التي قدموها لنا طوال السنوات الماضية. ومع ذلك فإن جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، بقدرتها المحدودة بوصفها من البلدان غير الساحلية الأقل نمواً، تأمل أن تتلقى مزيداً من الدعم والمساعدة من الجهات المانحة، بما فيها منظومة الأمم المتحدة.

ولكن هناك الكثير الذي ينبغي عمله من أجل أن يصبح برنامج عمل ألماني حقيقة واقعة. وفي ذلك الصدد، هناك حاجة إلى مزيد من الإجراءات للإسراع بعملية إقامة نظم للمرور العابر قابلة للبقاء ويمكن التنبؤ بها وذلك من خلال تعزيز الترتيبات التعاونية الإقليمية ودون الإقليمية، والتعاون الأوثق بين البلدان النامية غير الساحلية وجيرانها، وسياسات إصلاح المرور العابر، وتدابير تيسير التجارة. ومن المهم أيضاً توفير إمكانية أكبر للوصول إلى الأسواق بالنسبة للسلع الواردة من البلدان النامية غير الساحلية.

وبالرغم من إحراز بعض التقدم، لا يزال النمو الاقتصادي والرفاه الاجتماعي للبلدان النامية غير الساحلية يتسمان بالهشاشة الشديدة إزاء الصدمات الخارجية والتحديات المتعددة التي تواجه المجتمع الدولي، وهي عدم الاستقرار المالي، وتباطؤ الاقتصاد العالمي، وارتفاع أسعار الغذاء والوقود، وأثر تغير المناخ. ولا تزال البلدان النامية غير الساحلية مهمشة في النظام التجاري الدولي بسبب ارتفاع تكاليف معاملاتها، والذي يمنعها من تعظيم الاستفادة من التجارة كأداة لتحقيق أهدافها الإنمائية.

ويعمل مشروع الإعلان على تنشيط جهود جميع أصحاب المصلحة لبذل المزيد من أجل الوفاء بالتزاماتهم، وكما يدعو إلى ذلك برنامج عمل ألماني.

ومنذ اعتماد برنامج العمل هذا، يجري إدخاله في الاستراتيجيات الإنمائية لحكومة لاو. وقد أنشئت اللجنة الوطنية للنقل، التابعة لوزارة الأشغال العامة والنقل، بوصفها آلية للرصد والإبلاغ. وإن جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، بسبب موقعها الاستراتيجي في قلب منطقة نهر الميكونغ دون الإقليمية الكبرى الناشئة، تتمسك بالتزامها الثابت بالمشاركة بنشاط في إطار التعاون الاقتصادي دون الإقليمي وإطار التعاون الاقتصادي مع رابطة أمم جنوب شرق آسيا.

تقع بوتسوانا وسط هضبة الجنوب الأفريقي وتحيط بها أربعة بلدان، وأقرب ميناء بحري إليها يقع على مسافة ٧٦٢ كيلومترا. ويضعنا موقعنا الجغرافي هذا في وضع غير مؤات فيما يتعلق بوسائل النقل الأقل كلفة.

ومع أننا بلد غير ساحلي إلا أن بلدنا هو طريق رئيسي للمرور العابر وتقع على عاتقنا مسؤولية تسهيل تدفق المرور بسلاسة وفعالية للبضائع العابرة. ونحن نأخذ تلك المسؤولية على محمل الجد، كما تدلل على ذلك البرامج التي وضعناها على الصعيد الوطني والصعيد الثنائي مع جيراننا وفي إطار الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي.

وإننا نستقبل حركة مرور كثيفة من الجنوب إلى الشمال وكذلك من الشرق إلى الغرب. ويمتد ممر خليج والفيش، أو الممر العابر لصحراء كالاهايري، عبر الجزء الغربي من بوتسوانا ويربط بين ناميبيا وبوتسوانا وجنوب أفريقيا، بينما يمتد ممر ديربان - لوبومباشي عبر جزء من بوتسوانا ويربطنا بزامبيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجنوب أفريقيا.

وفي هذا السياق، تتوخى بوتسوانا إقامة معابر حدودية جامعة لمعالجة التأخير على الحدود. وستستفيد من هذه المعابر البلدان المجاورة لأنها ستخفض تكاليف العبور وتختصر وقته.

وتعرب بوتسوانا عن تقديرها البالغ للمساعدة والدعم والتعاون التي تتلقاها من بلدان المرور العابر والبلدان الساحلية المجاورة. ومن دواعي الارتياح البالغ أن واردات بوتسوانا وصادراتها تمر عبر الطرق والسكك الحديدية والموانئ التابعة لجيراننا دون عقبات. ومن هذا المنطلق فإن أية مساعدات تُقدم للدول الساحلية ودول المرور العابر لبناء هياكل أساسية للنقل الفعال هي أمر حاسم للطرق التجارية في البلدان غير الساحلية. وفي هذا الصدد، الجهود الجارية

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإسبانية): أعطي الكلمة الآن لسعادة الأونرابل فاندو سكاليماني، وزير الخارجية والتعاون الدولي في بوتسوانا.

السيد سكاليماني (بوتسوانا) (تكلم بالإنكليزية):

ترحب بوتسوانا بعقد الاجتماع العام الرفيع المستوى بشأن استعراض التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي للبلدان النامية غير الساحلية.

وأشكر الأمين العام على تقريره الشامل والغني بالمعلومات عن تنفيذ برنامج عمل ألماتي. كما أشيد بالعمل الهام الذي يضطلع به مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية في إطار دوره المفيد في التنسيق والدعوة لجدول الأعمال الإنمائي لتلك المجموعات من البلدان ذات الأوضاع الخاصة.

ويأتي هذا الاجتماع في وقته المناسب تماما، خاصة وأنه يعقد مباشرة بعد الاجتماعين الرفيعي المستوى بشأن احتياجات أفريقيا الإنمائية واستعراض تنفيذ الأهداف الإنمائية للألفية. إن التنفيذ الفعال لبرنامج عمل ألماتي، الذي هو أحد عوامل التمكين الأساسية لبلوغ تلك الأهداف، سيتيح الفرص للتجارة والنمو والتنمية الاقتصادية.

لقد كان برنامج عمل ألماتي، الذي اعتمده الجمعية في آب/أغسطس ٢٠٠٣، الاستراتيجية العالمية الشاملة الأولى لتلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية والتصدي للتحديات التي تواجهها. ويقر هذا البرنامج بالقيود التي يفرضها النقص في طرق النقل العابر الجيدة وما يترتب على ذلك من ارتفاع في تكاليف النقل البري، وهو ما يسبب تأثيرا سلبيا على القدرة التنافسية لصادرات البلدان غير الساحلية وحصولها على البضائع المستوردة. وتؤدي بوتسوانا دورها في تنفيذ برنامج عمل ألماتي.

فيما يتعلق بتطوير الهياكل الأساسية، حيث أنها تفرض قيودا على قدراتها. ونتيجة لذلك، سيبقى تحقيق أهداف برنامج عمل ألماتي يشكل تحديا. ولكننا، سنسعى إلى الوفاء بالتزاماتنا من خلال الشراكة والتعاون مع البلدان المجاورة لنا.

وفي الختام، أود أن أؤكد من جديد على التزامنا ببرنامج عمل ألماتي، والذي إذا ما تم تنفيذه بالكامل سيحسن فرص التجارة لبوتسوانا، وفي الواقع سيعزز التنمية العادلة لمنطقة الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي برمتها.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإسبانية): أعطي الكلمة الآن لمعالي الأونرابل سيمون إيجوا، وزير الدولة للأشغال والنقل في جمهورية أوغندا.

السيد إيجوا (أوغندا) (تكلم بالإنكليزية): يشرفني أن أكون هنا للمشاركة في هذا الاجتماع الاستعراضي لبرنامج عمل ألماتي. وبوصف أوغندا بلدا ناميا غير ساحلي فإنها ترحب بهذه الفرصة للمشاركة.

إن التحديات الخاصة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية، والناجمة عن عدم إمكانية الوصول إلى البحار والممرات البحرية الدولية، تقيد مجال مشاركتها الفعالة في التجارة الدولية. وهي لذلك تحتاج إلى التعاون مع بلدان المرور العابر المجاورة لها من أجل التغلب على التحديات التي تواجهها.

ووفقا لذلك فإن برنامج عمل ألماتي، الذي يوفر إطارا عالميا للتعاون بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، يشكل مكونا أساسيا في برنامج العمل الإنمائي لهذه البلدان. كما أنه يمثل جهدا هاما للتعامل الفعال مع المتطلبات والتحديات التخصصية التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية ويعزز تكاملها في الجماعات الاقتصادية الإقليمية وفي شراكاتها.

لتعزيز التعاون الاقتصادي والتفاعل الإقليمي تستحق زيادة الدعم المالي والتقني لها.

وبوصف بوتسوانا بلدا ناميا، فإنها تستورد أغلبية مدخلات الإنتاج، والتي هي بالنسبة لاقتصاد مثل اقتصادنا الذي يهيم عليه أنشطة التعدين تمثل كمية كبيرة من المعدات سنويا. ولذلك من الأهمية الحيوية أن نؤمن طرق وخدمات النقل الفعالة لتيسير حركة البضائع. ولذا تولي بوتسوانا أهمية كبيرة للترتيبات الثنائية والإقليمية لتبسيط ومواءمة وتوحيد قواعد النقل والمرور العابر من أجل خفض تكاليف التجارة وجعل منتجاتنا قادرة على التنافس في الأسواق الدولية.

ويرى وفد بلدي أن هناك حاجة ملحة إلى تعزيز ومواءمة المبادرات والبرامج التابعة للجماعات الاقتصادية الإقليمية والأمم المتحدة ومؤسسات بریتون وودز والبنوك الإنمائية، وذلك بهدف تحقيق التآزر والتنسيق السليمين في عملياتها حتى تكون مكملة لبرنامج عمل ألماتي.

إن المساعدة في إعادة تأهيل الهياكل الأساسية القائمة للنقل تمثل أمرا أساسيا. فمن شأن تلك المساعدة أن تكفل مقومات الاستمرار لممرات النقل واستدامة الفوائد الاقتصادية الجانبية للمجتمعات المحلية المقيمة على طول تلك الممرات.

ومن أجل زيادة تيسير التدفق السريع والفعال للتجارة، تقوم بوتسوانا حاليا بتوسيع مطار السير سيريتسي خاما الدولي في غابورون. وسيكون المطار قادرا على استقبال طائرات أكبر، مما سيسمح بنقل كميات كبيرة من البضائع.

إن تصنيف بوتسوانا بأنها بلد ذو دخل متوسط يشكل بعض التحديات، حيث أننا لا نستطيع الحصول على المساعدات الإنمائية من الوكالات المانحة. ولذلك ينبغي أن تؤخذ بعين الاعتبار الظروف الفريدة للبلدان غير الساحلية

العابر التي تربط البلدان النامية غير الساحلية بشبكات النقل في بلدان النقل العابر النامية والشبكات الإقليمية.

وتقوم سكك الحديد بدور هام في نظم ممرات النقل العابر التي تربط الموانئ على المحيطات بالبلدان النامية غير الساحلية. وتشمل المخاوف الرئيسية المشكلة المتواصلة لمحدودية توفر المعدات، بما في ذلك القطارات والعربات، ومعايير الصيانة الرديئة. وتشمل الإجراءات المطلوبة، كمسألة ذات أولوية، مدّ وصلات سكك حديدية جديدة وإعادة تأهيل المنشآت القائمة للسكك الحديدية، بالاقتران مع النظر في إدخال التحسينات والابتكارات التكنولوجية الجديدة.

وتعتمد الكفاءة في عمليات الموانئ على الهياكل الأساسية الكافية وحسن الإدارة. فهناك العديد من الموانئ البحرية تعاني من اختناقات شديدة في نظم النقل العابر بسبب مجموعة من النواقص المادية والقيود التشغيلية، والتي تشمل سوء المعالجة للبضائع العابرة ورداءة منشآت تخزينها، والإجراءات البطيئة في تخليص البضائع والإفراج عنها والازدحام والنقص في العمالة الماهرة.

ويتعين على البلدان غير الساحلية النامية وبلدان النقل العابر النامية أن تسعى إلى ترتيبات للتعاون بغرض تحسين المرافق والخدمات في الموانئ لبضائع النقل العابر. بما في ذلك تحديث أرصفة المرافئ القائمة وإنشاء أرصفة جديدة وتبسيط الإجراءات حسب الاقتضاء.

وتوفر الطرق المائية الداخلية خدمات النقل العابر لبعض البلدان النامية غير الساحلية. وتتطلب فعالية خدمات النقل العابر عبر هذه الطرق المائية الداخلية توافر هياكل أساسية أفضل والأطر القانونية الملائمة لتنظيم عمليات الملاحة في الأنهار والبحيرات وتدابير أكثر فعالية لحماية البيئة وتعزيز السلامة. وينبغي بذل المزيد من الجهود لإعادة تأهيل

ونحن في أوغندا نعتقد أن استعراض برنامج عمل ألماتي سيقدم حلولاً للتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية حالياً.

ويوفر برنامج عمل ألماتي إطاراً على نطاق العالم لخلق نظام مناسب للنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر والبلدان الجزرية الصغيرة النامية، مع الإقرار بأن الحلول الصالحة تقتضي نهجاً متكاملًا لكي تتحول التحديات والمشاكل التي تواجه تلك البلدان إلى فرص.

وكما يعلم كل الحضور، فإن الهياكل الأساسية غير الكافية تشكل عقبة رئيسية أمام نظم النقل العابر الفعالة سواء في البلدان غير الساحلية أو بلدان المرور العابر النامية. وتقتضي مواجهة كل تلك الاحتياجات استثمارات كبيرة، وإقامة شراكات بين القطاعات العامة والخاصة، وبناء القدرات ووضع سياسات جديدة وإجراء الإصلاحات المؤسسية كلما اقتضى الأمر ذلك. ويقتضي ذلك تعاوناً وثيقاً بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وشركائها لتوفير المزيد من الموارد المالية والمساعدات في مجال بناء القدرات.

إن النقل البري هو الوسيلة الرئيسية لنقل واردات وصادرات البلدان النامية غير الساحلية. ويحتاج توسيع الهياكل الأساسية للنقل البري العابر وصيانتها إلى تخصيص موارد كبيرة.

والتحديات الرئيسية التي تواجه النقل البري الدولي هي المركبات القديمة والتحميل الزائد للمركبات وسوء السلامة على الطرق وغياب الهياكل الأساسية الاجتماعية على امتداد ممرات النقل العابر وإجراءات التخليص الصعبة وسوء صيانة الطرق. وينبغي لخطط تنمية الهياكل الأساسية دون الإقليمية والإقليمية أن تعطي أولوية كبرى لممرات النقل

إن التحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية هي تحديات ضخمة. والبلدان غير الساحلية الأقل نمواً هي الأسوأ بينها. وفي عالم يتسم بالتنافس الشديد، تواجه البلدان النامية غير الساحلية قيوداً عويصة بسبب قاعدتها التصديرية الضيقة، وانعدام الوصول إلى البحار، والمسافة البعيدة عن الأسواق الدولية الرئيسية، وعدم كفاية الهياكل الأساسية للنقل، وإجراءات النقل العابر المعقدة. وما زالت هذه البلدان تواجه تحديات ضخمة في دمج اقتصاداتها في السوق العالمية.

إن البلدان النامية غير الساحلية عرضة للتهزات الخارجية بشكل كبير، والتي يضاعف من وطأها عدد من التحديات الجديدة والناشئة. وأزمة الغذاء الحالية وأسعار الطاقة المرتفعة وتغير المناخ والاحترار العالمي تشكل تهديداً خطيراً لجهودها التي تهدف إلى القضاء على الفقر والجوع وسوء التغذية والأمراض والأمية وتحقيق الأهداف الاجتماعية والاقتصادية الأخرى.

إن بلدان النقل العابر المجاورة للبلدان النامية غير الساحلية هي في أغلبها بلدان نامية أو ذات اقتصادات ناشئة. وهي أيضاً تواجه تحديات اقتصادية مماثلة وندرة في الموارد والهياكل الأساسية. وينبغي تلبية الاحتياجات الخاصة والتصدي للتحديات بصورة شاملة. ويتسم التنفيذ الكامل لبرنامج عمل ألماتي بأهمية حاسمة. وتتفق مع الأمين العام على أنه "يتعين أن تتناول التدابير التي تعالج مشاكل النقل العابر وعدم ملائمة الهياكل الأساسية، واحتلال التبادل التجاري، وعدم كفاءة تنظيم النقل، وضعف النظم الإدارية والإجرائية والتنظيمية والمؤسسية". (A/63/165، فقرة ٧٧).

وسوف يؤدي هذا النهج الشامل إلى نتيجة مربحة لكل من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابر المجاورة لها.

وتوسيع منشآت الهياكل الأساسية على البحيرات والأنهار الواقعة على طول الممرات التي تربط البلدان النامية غير الساحلية بالموانئ الواقعة على المحيطات.

وتوفر الأنابيب وسيلة فعالة من حيث التكلفة لنقل النفط والغاز الطبيعي. ويتطلب التخطيط لتلك الأنابيب ومدها تعاوناً وثيقاً بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابر النامية. وتتطلب أيضاً الاستثمارات الضخمة اللازمة لمد الأنابيب استثمارات رأسمالية من القطاع الخاص. ويتعين على البلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابر النامية التعاون والتنسيق لمد الأنابيب على امتداد أكثر الطرق فعالية وأنسبها أو أقصرها، مع مراعاة مصالح الأطراف المعنية.

وأنا على ثقة بأن هذا الاجتماع، وبعد القيام بتقييم التقدم المحرز حتى الآن والتحديات القائمة، سوف يتوصل إلى توصيات بشأن إجراءات ملموسة ونتائج يمكن تحقيقها لتعزيز تنفيذ برنامج ألماتي، وذلك من أجل الدمج النافع للبلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابر في نظام التجارة العالمي.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإسبانية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد افتخار أحمد شودري، المستشار المكلف بوزارة الخارجية في بنغلاديش.

السيد شودري (بنغلاديش) (تكلم بالإنكليزية): أود بالنيابة عن مجموعة أقل البلدان نمواً، وباعتباري رئيسها، أن أبدأ بالإشادة بالرئيس لعقد هذا الاجتماع الرفيع المستوى بشأن البلدان النامية غير الساحلية.

إن الأمين العام وممثلته السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية يستحقان الثناء منا على إسهاماتهما الموضوعية في هذا الاجتماع.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإسبانية): أعطي الكلمة الآن لمعالي الأونرابل دورا سيليا، وزيرة الاتصالات والنقل في جمهورية زامبيا.

السيدة سيليا (زامبيا) (تكلمت بالإنكليزية): يود وفد بلدي أن يهنئ الأمين العام على عقد هذا الاجتماع العام الرفيع المستوى لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل الماتي. وكما قال المتكلمون السابقون، يتيح لنا هذا الاستعراض منبرا إضافيا من أجل التصدي للتحديات المباشرة والطويلة الأجل التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية.

وتفيد الإحصاءات المتاحة بأن أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى تمتعت بميزان تجاري إيجابي ومستقر خلال العامين ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، وساهمت الصادرات بنسبة ٤٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي في المتوسط، بينما أسهمت الواردات بنسبة ٣٦ في المائة في عام ٢٠٠٦ و ٣٨,٨ في المائة في عام ٢٠٠٧.

وعلى غرار ذلك، فيما يتعلق بتطوير تكنولوجيات المعلومات والاتصالات، كانت نسبة تغلغل الإنترنت بين صفوف السكان في أفريقيا ٤,٧ في المائة. أما في آسيا وأمريكا الشمالية فكان الرقم ١٣,٧ في المائة و ٣٨,٧ في المائة على التوالي. وفي البلدان النامية غير الساحلية على وجه التحديد، كانت نسبة تغلغل الإنترنت ٢,٩ في المائة في عام ٢٠٠٦. ومن الواضح أن تلك الإحصاءات تشير إلى أن مستوى تطوير تكنولوجيات المعلومات والاتصالات في أفريقيا هو الأدنى في العالم، حيث لا يمثل سوى ٣,٤ في المائة من تغلغل الإنترنت على مستوى العالم.

وفي حالة زامبيا، تعد الإحصائيات المتعلقة بالنمو مرضية للغاية، حيث يبلغ الناتج المحلي الإجمالي حاليا ١٠,٩ بلايين دولار، تمثل معدل نمو نسبته ٥,٥ في المائة ونصيبا للفرد من الناتج المحلي الإجمالي قدره ٩٢٠ دولارا.

ويتعين علينا مضاعفة الجهود الدولية لإنشاء نظم للنقل العابر قابلة للبقاء ويمكن التنبؤ بها للبلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابر. وينبغي كفالة بناء منشآت هذه البلدان ذات الصلة بالنقل والتخزين والمنشآت الأخرى المتعلقة بالنقل العابر.

وتظل المساعدة الإنمائية الرسمية المصدر الرئيسي للاستثمار في تطوير الهياكل الأساسية في البلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابر. ويتعين على شركاء التنمية أن يقدموا مساعدات مالية وتقنية على أسس يمكن التنبؤ بها لتنفيذ مشاريع الهياكل الأساسية للنقل العابر في هذه البلدان.

وعلى البلدان غير الساحلية وجيرانها من بلدان النقل العابر أن تتعاون تعاوننا وثيقا ومجديا لبناء نظم فعالة للنقل العابر. والتعاون بين بلدان الجنوب، بما في ذلك التعاون الثلاثي والإقليمي ودون الإقليمي، قد أصبح ذا أهمية متزايدة في هذا الشأن.

وفي الختام، اسمحوا لي أن أؤكد مجددا تضامنا أقل البلدان نموا مع البلدان النامية غير الساحلية، ودعم بنغلاديش الثابت لها. ونحن أنفسنا لسنا بلدا للنقل العابر مباشرة؛ ولكننا نوفر المرور العابر لبلدين غير ساحليين من خلال بلد ثالث.

إن حكومة بنغلاديش ترحب دائما بتقديم هذه التسهيلات للبلدان غير الساحلية في المنطقة. ونحن الآن بصدد بناء شبكة طرق متواصلة في جميع أنحاء البلاد. ووضع ترتيبات للنقل العابر المتعدد الوسائط تشمل الطرقات وسكك الحديد والممرات المائية يستلزم استثمارات ضخمة. وإننا ندعو شركاءنا في التنمية إلى تقديم الدعم الكافي في هذا المجال.

جمهورية الكونغو الديمقراطية. وفي رحلات عودتها، تكون تلك الشاحنات محملة بأطنان النحاس.

ويرى وفدي في هذا الاستعراض الذي نجريه لبرنامج عمل ألماني في منتصف المدة أن نعيد تعريف بلدان النقل العابر بحيث تشمل بعض البلدان غير الساحلية، مثل زامبيا، التي تحمل كميات كبيرة من الشحنات العابرة إلى بلدان أخرى.

والتحديات طويلة الأجل التي تواجهنا عديدة، ولكن اجتيازها ليس مستحيلاً. ونرى أنه لا بد في هذا الاستعراض لبرنامج عمل ألماني لا بد من وضع مبادئ توجيهية واضحة ومن تقديم الدعم لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية والمستقبلية للنقل العابر على تطوير نظم متكاملة متعددة الوسائط للنقل.

وعلى سبيل المثال، نبحث في زامبيا حالياً عن التمويل اللازم للقيام بدراسات الجدوى لوصلات تازارا الحديدية إلى ميناء مبولونغو على بحيرة تنجانيقا، ونفعل نفس الشيء بالنسبة لتشديد وصلة سكك حديدية طولها ٢٠٠ كيلومتر إلى لايونز دن في زمبابوي، لكي يتم ربطنا بأقصر الطرق إلى البحر، وهو الطريق إلى بيرا في موزامبيق. أما طريقنا المفضل إلى البحر في الوقت الحالي فيقطع مسافة أطول قليلاً من ٣٠٠٠ كيلومتر، وذلك إلى ميناء ديربان في جمهورية جنوب أفريقيا.

وفي محاولة منا لمواصلة تيسير التجارة وتعزيز الاتصالات، مددنا حتى الآن ١٧٥٠ كيلومتراً من الألياف الضوئية بتكلفة قدرها ٤٨ مليون دولار. ونهدف إلى مد ١٠٠٠٠ كيلومتر أخرى من الألياف الضوئية في أنحاء البلد بحلول عام ٢٠١٥.

وبصفتنا بلداً غير ساحلي محاطاً بثمانية من بلدان الجوار، ندرك أن علينا العمل بالتعاون مع المنطقة والقطاع

غير أن الهياكل الأساسية المتاحة للنقل والمواصلات لا يمكنها المحافظة على ذلك النمو في الأجل الطويل. وأظهرت الدراسات أن زيادة نسبتها مجرد ١٠ في المائة في انتشار الهواتف الخلوية يمكن أن تسهم بما يصل إلى ٢,٦ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي.

وتدرك الحكومة الزامبية الدور الهام الذي تؤديه الهياكل الأساسية للمواصلات والنقل في المحافظة على النمو الاقتصادي لإدراج الثروة وإيجاد الوظائف على المدى الطويل.

ويتمثل التحدي المباشر الذي يواجهنا في عدم الاستجابة بالسرعة والشكل الملائمين لمستويات النشاط الاقتصادي غير المسبوقة. وعلى سبيل المثال، طرأت زيادة هائلة على نقل البضائع في الممر الذي يربط بين الشمال والجنوب، مما حمل الخزنة عبئاً يتعلق بصيانة الطرق. ويتفقم هذا العبء بسبب هالك شبكة السكك الحديدية التي يبلغ طولها ١٢٠٠ كيلومتراً وتمتد بمحاذاة شبكة الطرق الرئيسية على ذلك الممر.

ويقدر المطلوب لإصلاح الخط الحديدي في الممر الشمالي الجنوبي بمبلغ ١٠٠ مليون دولار، إضافة إلى ١٧٩ مليون دولار أخرى لازمة لممر دار السلام، وهو الخط الحديدي التابع لهيئة سكك حديد تنزانيا وزامبيا الذي يربط زامبيا بتنزانيا ومن ثم بالموانئ الواقعة على ساحل أفريقيا الشرقي في نهاية المطاف.

وبصفتنا بلداً غير ساحلي، نجد صعوبة مباشرة أيضاً في عدم وجود المرافق الملائمة والمتسمة بالكفاءة على الحدود، مما يؤثر سلباً على تيسير التبادل التجاري. ومن الأمثلة الجيدة على ذلك أيضاً في بلدنا الممر الذي يربط الشمال بالجنوب الذي تنتظر فيه ٢٠٠ شاحنة في أي لحظة الإذن بنقل شحناتها من البلدان الواقعة جنوب زامبيا إلى

إلى الكفاءة ومن ثم تعود بالمكاسب على الجميع، بما في ذلك شركاؤنا المتعاونون معنا.

وأود أن أختتم بالإشارة إلى أن زامبيا تأمل في أن يتبادل الأعضاء في البرنامج في الاستعراض القادم لبرنامج عمل ألماتي تقارير أكثر إيجابية عن جميع أوجه التنفيذ. ولن يمكن ذلك من خلال الجهود الوطنية فحسب، كالتخطيط الجيد المتسق مع عملية الميزانية، وإنما أيضا من خلال وفاء شركائنا المتعاونين معنا بالتزاماتهم.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإسبانية): أعطي الكلمة

الآن لمعالي السيد أبنديرا ياداف، وزير الخارجية في جمهورية نيبال الديمقراطية الاتحادية.

السيد ياداف (نيبال) (تكلم بالإنكليزية): لا يزال

برنامج عمل ألماتي الذي أئفق عليه منذ خمس سنوات يمثل إطارا جيدا للشراكة فيما بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابرة النامية والشركاء المتقدمين نموا للتغلب على المشاكل الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية، التي تواجه صعوبة بسبب الافتقار إلى سبل الوصول إلى البحار والأسواق العالمية. وفي اجتماعنا هنا لإجراء استعراض منتصف المدة لتنفيذه، يلزم أن نعمل المزيد لنكفل تنفيذ جميع الأنشطة الداخلة في برنامج العمل على نحو فعال.

ويبين تقرير الأمين العام أن كلا من البلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابرة النامية قد حققت بعض التقدم في تنفيذ إجراءات محددة متفق عليها في برنامج عمل ألماتي. فقد استحدثت إصلاحات في السياسات ومنحت الأولوية للمسائل المتعلقة بالنقل العابرة. كما أنها دخلت في شراكة إنمائية أقوى كثيرا مما مضى فيما يتعلق بتنمية الهياكل الأساسية للنقل وتيسير التجارة، فضلا عن التخفيف من عبء الديون وإتاحة سبل الوصول إلى الأسواق. ويمكن

الخاص على تعزيز الربط الإلكتروني وزيادة العائدات على الاستثمار في الهياكل الأساسية للاتصالات والنقل إلى أقصى حد. وتقدر دراسة أجريت مؤخرا أن الهياكل الأساسية المطلوبة في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي سوف تتكلف ٤٠ بليون دولار على الأقل سنويا. وسيوجه هذا الاستثمار إلى تطوير الاتصالات والنقل والطاقة.

وبالرغم من الجهود التي نبذلها لتوفير الهياكل الأساسية الضرورية لتيسير التجارة، سوف تستمر البلدان النامية غير الساحلية وغير المنتجة للنفط مثل زامبيا في مواجهة صعوبات بسبب ارتفاع تكاليف النقل، التي تصل أحيانا إلى ٥٠ في المائة إضافية، تعزى إلى ارتفاع أسعار النفط العالمية.

ومن الأهمية بمكان أن نتناول المشاكل المتعلقة بالبرامج الحاسوبية، بما في ذلك القيود المؤسسية والإدارية، التي ما زالت تضع العوائق في طريق تقدمنا. ويجب أن يدعم التنفيذ الواضح للسياسات أيضا تهيئة بيئة قانونية وتنظيمية مواتية.

وقد قرّبت نفس المسألتين اللتين نتناولهما بالمناقشة اليوم، أي الاتصالات والنقل، المسافات بين مجتمعات العالم كثيرا عن أي وقت مضى، كما يصور ذلك تصويرا جيدا كتاب "العالم مسطح" لتوماس ل. فريدمان. ولهذا السبب يتحتم أن يستمر الشركاء المتعاونون معنا في تقديم جميع المساعدات الضرورية.

وعلى سبيل المثال، في رؤيتنا لزامبيا في عام ٢٠٣٠، التي نتعهد فيها بتحويل زامبيا من بلد من أقل بلدان العالم نموا إلى بلد متوسط الدخل، نرى موقعنا الجغرافي غير الساحلي بمثابة إمكانية أخرى لربط المنطقة وخارجها عن طريق الاتصالات والنقل. والهياكل الأساسية المتطورة تؤدي

تحتل جوانب التجارة الدولية وتيسير التجارة بنفس الأهمية لدى البلدان النامية غير الساحلية في تحسين وتعزيز التجارة بوصفها محركاً للنمو. إن ظروف الطرق والنقل السيئة، والاعتماد على صادرات السلع الأساسية، وتكاليف النقل العابر العالية، والقيود والتأخيرات الإجرائية العديدة لا تزال تقوض بشكل خطير الكفاءة التجارية للبلدان غير الساحلية.

ونحن نرحب بمبادرة منظمة التجارة العالمية بشأن المعونة من أجل التجارة، ونؤكد على الحاجة إلى المزيد من الموارد التي تستخدم بفعالية، والتي سيتم تخصيصها لتلك المبادرة العملية في تطوير استراتيجيات اللوجستيات التجارية وتنويع التجارة، وكذلك في معالجة تكاليف التكيف التجاري.

وبالرغم من الجهود العالمية، تشير البيانات إلى أن ما مجموعه ٣١ بلداً من البلدان غير الساحلية تمثل مجرد حصة قدرها ٠,٦١ في المائة من الصادرات العالمية، وأخرى قدرها ٠,٥٧ في المائة من واردات العالم. وبالنظر إلى هذه المشاركة الهزيلة في التجارة العالمية، فإن من حق البلدان النامية غير الساحلية أن تحصل على تدابير خاصة ومناسبة وعلى معاملة تفضيلية بموجب النظام التجاري المتعدد الأطراف لكفالة الإنصاف لها والقدرة على التنبؤ وهي تستكشف الفرص التجارية التنافسية. ومن ثم، ينبغي للمجتمع الدولي أن يدعم البلدان النامية غير الساحلية مالياً وتكنولوجياً، وبأسلوب أكثر قابلية للتنبؤ والاستدامة.

وتلتزم نيبال التزاماً تاماً باتخاذ جميع التدابير اللازمة على المستوى الوطني لتنفيذ برنامج عمل الماتي. وتمر نيبال بعملية تحول سياسي واقتصادي كبير. وتصمم برامجنا الاجتماعية والاقتصادية الجديدة من أجل الإسراع بتقدمنا

ذلك البلدان النامية غير الساحلية باعتبارها فئة واحدة من تحقيق معدل نمو سنوي مرتفع.

ولكن تظهر البيانات المنفصلة أن بلدانا مختلفة تشهد مراحل مختلفة من تحقيق التنفيذ. وتحتاج تلك البلدان غير الساحلية الخارجة من الصراعات إلى اهتمام ودعم بشكل خاص.

ويرى وفد بلادي أننا ينبغي أن نجري تقييماً واقعياً للتقدم المحرز، وللدروس المستفادة، والمشاكل التي واجهناها في تنفيذ برنامج عمل الماتي، وأن نتفق على التدابير اللازمة للإسراع بتنفيذه. وفي حين نقوم بذلك، ينبغي أن نركز اهتمامنا على سد الثغرات في تنفيذ الالتزامات المتفق عليها. كما ينبغي أن نأخذ في الاعتبار التحديات الجديدة التي يفرضها تغيير المناخ، وأزمات الغذاء والطاقة العالميتين، والصدمات الخارجية الأخرى من مختلف الأنواع.

لقد تم تهميش البلدان النامية غير الساحلية على نحو غير منصف في السوق العالمية بسبب وضعها الجغرافي غير المواتي. وهي تعاني من عدم كفاية بناء الهياكل الأساسية، وشبكات النقل العابر المزدحمة، والاختناقات المؤسسية، والقيود المفروضة على القدرات التجارية. ونتيجة لذلك، تظل كفاءتها التنافسية ضعيفة وهشة. لذلك، ومع إعادة التأكيد على حق تلك البلدان في الوصول إلى البحر ومنه وحرية النقل العابر بجميع وسائل النقل، من الضروري وضع برامج خاصة لرفع مستوى المرافق الضرورية لكفالة تلك الحقوق.

ومن المهم للغاية تقديم المساعدات الإنمائية الرسمية لتلك البلدان لتمويل تطوير هياكلها الأساسية. ونحث الجهات المانحة على زيادة المعونة المقدمة لدعم الاستثمار العام المتصل بالتجارة وفقاً للاحتياجات والأولويات الإنمائية الوطنية للبلدان النامية غير الساحلية.

وقد وفرت تلك الاجتماعات، بالإضافة إلى الاستنتاجات والتوصيات الواردة في تقرير الأمين العام، أساسا جيدا للتقييم الشامل لتنفيذ برنامج عمل ألماتي وتحديد تدابير المتابعة. وفي ذلك الصدد، ينبغي أن تؤكد أهمية منتدى الاستثمار الرفيع المستوى الذي عقد بالأمس.

ومن الأهمية البالغة أن الوثيقة الختامية التي نحن بصدد اعتمادها هي نتيجة لفهم مشترك وتوافق في الآراء والتي تؤكد لنا أن الاجتماع سيساهم في التنفيذ الناجح لبرنامج عمل ألماتي وفي حماية وتعزيز مصالح البلدان النامية غير الساحلية.

ومن المشجع جدا أن البلدان النامية غير الساحلية أحرزت طوال الأعوام الخمسة الماضية تقدما كبيرا في الاضطلاع بمهامها وفقا لبرنامج عمل ألماتي.

وما يكتسي أهمية خاصة هو اعتراف المجتمع الدولي بالاحتياجات الخاصة للبلدان غير الساحلية، التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار. وبالرغم من ذلك، يجب أن ندرك أنه رغم التغيرات الإيجابية الملحوظة ما زالت دول كثيرة في تلك المجموعة تتأثر سلبا بالعوامل التي تعرقل تنمية اقتصاداتها، وأنها لا تشارك بشكل كاف في النظام التجاري الدولي. والأسباب الرئيسية معروفة جيدا ويتم تحديدها بشكل مقنع وواضح في تقرير الأمين العام.

وتناشد كازاخستان بقوة المجتمع الدولي أن يولي الاهتمام الواجب للهِشاشة الاقتصادية للبلدان غير الساحلية، وأن يضمن وصولها إلى الأسواق العالمية على قدم المساواة، وأن يقدم إليها الدعم الشامل لمساعدتها على تجاوز العراقيل والمشاكل المتصلة بموقعها الجغرافي.

وفي هذا الصدد، نعتبر الإسراع في التنفيذ العملي للتوصيات الواردة في برنامج عمل ألماتي أمرا حيويا.

الاقتصادي والاجتماعي. كما أنه من الضروري أن نضطلع ببرنامج تعميم لفترة ما بعد انتهاء الصراع.

إننا نركز على زيادة الإنتاجية الزراعية، وبناء الهياكل الأساسية الريفية، وزيادة المناطق المربوطة بالطرق، وهيئة بيئة صناعية سريعة النمو. وتنفذ الحكومة، من جانبها، العديد من الإصلاحات في السياسات الصناعية والتجارية وفي الإجراءات الخاصة بالنقل والإجراءات الجمركية.

إننا بحاجة إلى شراكات قوية وموارد كافية. وفي هذا المعطف الحاسم، ندعو جميع شركائنا في التنمية إلى تقديم الدعم المستمر والمعزز لتمكيننا من تنفيذ برنامج عمل ألماتي تنفيذا تاما وفي الإطار الزمني المحدد.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإسبانية): أعطي الكلمة الآن لسعادة السيد نورلان دينوف، نائب وزير خارجية جمهورية كازاخستان.

السيد دينوف (كازاخستان) (تكلم بالإسبانية): إنه لشرف عظيم لي أن أكون هنا اليوم وأن أشارك في هذا الاجتماع، والذي له أهمية كبيرة لبلدي.

(تكلم بالروسية)

اسمحوا لي أولا أن أعرب عن امتناني لمكتب الممثل السامي لتنظيمه هذا الاجتماع وللعمل على تعزيز مصالح البلدان النامية غير الساحلية بوجه عام.

ونثني على العملية التحضيرية لاستعراض منتصف المدة، والتي عقد خلالها عدد من الاجتماعات المواضيعية، لمناقشة مواضيع تضمنت الهياكل الأساسية للنقل العابر في بوركينافاسو والمساعدات التجارية في منغوليا. وعقدت أيضا ثلاثة اجتماعات إقليمية للجنة الاقتصادية التابعة للأمم المتحدة واجتماعات تحضيرية أخرى عديدة.

نشعر بالارتياح لمشاركة ومساهمة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، واللجنة الاقتصادية لأوروبا في تنفيذ المشاريع الكبيرة التي تحسن إلى حد كبير الهياكل الأساسية للنقل في منطقة آسيا.

ونشير أولاً إلى الاتفاق الحكومي الدولي بشأن الشبكة الآسيوية للطرق السريعة والاتفاق الحكومي الدولي بشأن شبكة السكك الحديدية عبر آسيا، واللذين يوفران إمكانيات جديدة للتطوير الزراعي والصناعي في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر في منطقتنا.

ويتسم بأهمية بالغة أيضا المشروع المشترك بين اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا والذي يهدف إلى تعزيز القدرات المؤسسية من أجل إقامة روابط أقليمية في مجال النقل البري والنقل البري - البحري.

وأشير بصفة خاصة إلى أهمية تنفيذ مشاريع النقل في أطر ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا والبرنامج الخاص لاقتصادات آسيا الوسطى. ومنذ عام ١٩٩٨ وكازاخستان، بوصفها البلد الذي يتولى القيادة بشأن موضوع النقل والمرور عبر الحدود، تضطلع بأنشطة واسعة النطاق ضمن إطار الفريق العامل المعني بالمشروع. ويضمن عمل الفريق العامل مشاركة بلدان البرنامج الخاص لاقتصادات آسيا الوسطى في مواءمة القوانين الوطنية، وإزالة الحواجز غير المادية أمام التجارة، والتنسيق بين شبكات الطرق السريعة والسكك الحديدية داخل منطقة البرنامج الخاص.

وفي الوقت ذاته، ينبغي للأمم المتحدة أن تولي اهتماما أكبر لبلدان آسيا الوسطى وكازاخستان، ولا سيما فيما يتعلق بتطوير قدرات المرور العابر والنقل، وذلك نظرا لتعاظم دورها في التصدي لتحديات أمن الطاقة والأمن الغذائي في المنطقة.

ولدى كازاخستان فهم واضح لأهمية الجهود الوطنية. ولذا تضطلع الحكومة بالأعمال التي تركز على النتائج على الصعيد الوطني لتطوير القدرات التجارية وقطاع النقل. وتشمل تلك الأعمال تحديث المرافق القائمة وتحسين المنحى التجاري لخدمات النقل وإزالة الحواجز غير المادية التي تعيق تطوير شحنات النقل العابر.

وتتجسد الأهداف والمعايير الرئيسية في هذا الميدان في استراتيجية النقل لكازاخستان للفترة الممتدة حتى عام ٢٠١٥. وهي تنص على تنفيذ ما يقارب ٨٠ مشروعا استثماريا لبناء وتحديث المطارات والطرق الرئيسية والسكك الحديدية، بالإضافة إلى تطوير الهياكل الأساسية الخاصة بالموانئ المهمة على الصعيدين الإقليمي والأقليمي. وستصل تكلفة تلك المشاريع إلى ما يقارب ٣٠ بليون دولار.

ومن بين أولوياتنا مشروع كبير لإنشاء طريق سريع يربط بين غرب أوروبا وغرب الصين. وسيصل طول الجزء الذي سيمر من الطريق عبر كازاخستان، والذي سيشكل أحد أجزاء شبكة النقل الأوروبي الآسيوي، إلى ما يزيد على ٢٧٠٠ كيلومتر. وقد دعمت روسيا هذا المشروع وتجري حاليا محادثات مع الصين في هذا الشأن.

وبلدا مستعد للمساهمة بأموالنا بالإضافة إلى أموال المستثمرين. وفي هذا السياق تم إسناد دور هام لمشروع مشترك وهو مركز كازاخستان للشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص. وقد لبت كازاخستان بشكل عام الشروط الأساسية لاجتذاب الاستثمارات الأجنبية في الهياكل الأساسية للنقل، وذلك وفقا للمشاركين في المنتدى الدولي السابع "عبر أوروبا وآسيا - ٢٠٠٨"، بشأن آفاق تطوير النقل العابر في أوروبا وآسيا، والذي عُقد مؤخرا في أستانا.

وفي هذا السياق، أود التأكيد على أهمية التعاون الفعال للدول الأعضاء مع اللجان الإقليمية. وبوجه عام، نحن

ويتيح لنا هذا الاجتماع فرصة لاستعراض التقدم الذي أحرزناه منذ اجتماعنا التاريخي في ألماتي، كازاخستان، قبل خمس سنوات. ويتيح لنا هذا الاجتماع أيضا تشاطر الخبرات والدروس المستفادة والقيود التي واجهناها في عملية التنفيذ والسبل الممكنة للتغلب عليها، ولتؤكد من جديد التزامنا بتلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر.

ويؤيد وفد ناميبيا البيان الذي أدلت به أنتيغوا وبربودا بالنيابة عن مجموعة الـ ٧٧ والصين.

إن إعلان ألماتي يضع المسؤولية الأساسية عن إنشاء نظم المرور العابر الفعالة بالكامل على عاتق البلدان النامية الساحلية وبلدان المرور العابر. وفي هذا الصدد، فإن بلدي ناميبيا، وهو بلد مرور عابر نام، استمر في إحراز تقدم كبير في تحقيق أهداف برنامج العمل منذ اجتماعنا في ألماتي، وذلك بالتعاون مع البلدان المجاورة غير الساحلية. وفي الواقع، بدأ برنامجنا للنقل العابر قبل اعتماد برنامج العمل بفترة طويلة ومن خلال إنشاء مؤسسات ممر النقل العابر.

وقد أنشئت مجموعة ممر خليج والفيس في عام ٢٠٠٠ لإدارة ممرات هذا الخليج والإشراف عليها، وهي تشمل الممر الممتد عبر كابريفني الذي يوفر طريقا يصل إلى زامبيا وإلى لوبومباشي في جمهورية الكونغو الديمقراطية ويصل إلى بوتسوانا وزمبابوي؛ والممر الممتد عبر كونيبي الذي يصل ناميبيا بجنوب أنغولا عبر السكة الحديدية وطريق بري؛ والممر المتوخى والممتد بين ويندهوك ولواندا للوصول بين المدينتين عبر طريق يمر في شمال شرق ناميبيا وجنوب شرق أنغولا.

وقد أنشئت أمانة الممر العابر لصحراء كالاهاري في عام ٢٠٠٥ لكي تكمل مجموعة ممر خليج والفيس. وهي مسؤولة عن إدارة الممر العابر لصحراء كالاهاري الذي يصل

وفي هذا الصدد، نحن ندعم دعما كاملا مبادرة الأمانة العامة للأمم المتحدة بإنشاء مكتب مشترك دون إقليمي للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا يختص ببلدان آسيا الوسطى، ونعرب عن أملنا في أن تؤيد الدول الأعضاء اقتراح كازاخستان لاستضافة هذا المكتب في ألماتي، والذي نعتقد أنه سيعزز تنسيق الجهود لتحقيق الأهداف الإنمائية في المنطقة الأوروبية الآسيوية.

ونظرا لأن تطوير الهياكل الأساسية للنقل يمثل إحدى الأولويات الرئيسية للبلدان غير الساحلية، يجب القول إن أغلبية الدول النامية في هذه المجموعة تحتاج إلى المساعدة المالية والتقنية. وفي هذا السياق، نرى أهمية في أن يتضمن مشروع الوثيقة الختامية نداء إلى البلدان المانحة والمنظمات والمؤسسات الدولية لتقديم المساعدة المالية والتقنية اللازمة والمنسقة، وعلى شكل منح وائتمانات تفضيلية لتنفيذ مشاريع إقليمية وأقاليمية وفقا لبرنامج عمل ألماتي. ويحدونا الأمل في أن يلقي هذا النداء الاستجابة المستحقة من كل الأطراف الداعمة لبرنامج العمل.

وفي الختام، أشدد على أن كازاخستان ستظل تدعم بنشاط أنشطة الأمم المتحدة ولجانها الإقليمية في النهوض بمصالح البلدان النامية غير الساحلية وستتخذ كل التدابير اللازمة لضمان تنفيذها الفعال.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإسبانية): أعطي الكلمة الآن لمعالي الأونرابل بول سميت، نائب وزير الأشغال والنقل لجمهورية ناميبيا.

السيد سميت (ناميبيا) (تكلم بالإنكليزية): إنه لشرف لي حقا أن أتكلم في هذا الاجتماع العام الرفيع المستوى المكرس لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي.

وبدأ القيام بدراسة جدوى أخرى بشأن الخط الحديدي لممر عبور كابرنيقي. وهو يرمي إلى تيسير الربط عن طريق السكك الحديدية بين زامبيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية.

ويجري تطبيق الآليات اللازمة لإنشاء جسر على نهر زامبيزي عند مجمع كاسانغولا يربط في نهاية المطاف بين نامبيا وبوتسوانا وزامبيا.

والمفاوضات جارية مع جمهورية بوتسوانا بشأن إمكانية ربط مراكزنا للسكك الحديدية على الممر العابر لصحراء كالاهاري، استنادا إلى التمويل الذي تعهد به البنك الدولي.

وتم إنشاء جسور للوزن على الطرق في ممراتنا لحماية الهياكل الأساسية لطرقنا، ونامبيا عاكفة على شراء أجهزة لفحص الحاويات لزيادة الكفاءة والفعالية لدى مخافرتنا الحدودية.

واسمحوا لي بأن أسجل تقدير حكومتي للتعاون والدعم اللذين نلقاهما من البلدان المجاورة الشقيقة في محاولتنا تنفيذ نص وروح برنامج عمل ألماتي.

وتؤكد الفقرتان ٨ و ٩ من إعلان ألماتي، كما جاء في الأولوية ٤ من برنامج عمل ألماتي، أهمية الدور الذي ينبغي أن يؤديه المجتمع الدولي في توفير المساعدة الإنمائية الرسمية والموارد الأخرى بقدر كبير للبلدان النامية غير الساحلية والخاصة بالمرور العابر.

وبالرغم من التقدم المحرز، لا تزال التحديات التالية تنتظر اجتيازها: تنمية الموارد البشرية في المجالات العلمية والتقنية، وإمكانيات الحصول على الموارد المالية معتدلة التكلفة في حدود حوالي ٢٠٠ مليون دولار لتحسين مرافقتنا الحديدية، وإمكانيات الحصول على موارد مالية معتدلة التكلفة في حدود حوالي بليون دولار لمد مرافق السكك

بين نامبيا وجنوب بوتسوانا وجنوب أفريقيا عبر طريق كالاهاري السريع ثم يصل إلى موزامبيق عبر ممر مابوتو. وأما شبكات الممر الجنوبي فستربط في نهاية المطاف بين البلدان غير الساحلية من الشرق إلى الغرب في الجنوب الأفريقي.

وثمة تطورات أخرى في إطار جهودنا لتنفيذ برنامج عمل ألماتي، وهي تشمل ما يلي.

جرى التوقيع على مذكرة تفاهم بين نامبيا وبوتسوانا وجنوب أفريقيا، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣، بشأن إدارة وتطوير الممر العابر لصحراء كالاهاري.

ووقّعت نامبيا أيضا مع بوتسوانا وزامبيا وزمبابوي مذكرة تفاهم بشأن إدارة وتنمية مرافق الموانئ الجافة، وتشرف مفاوضات الاتفاقات الخاصة بتأجيرها على الانتهاء.

وقد استحدثت إجراءات مبسطة للجمارك ونسقت القيود على الحمولات المحورية للشاحنات وأوقات تشغيل الحدود على الممر العابر لصحراء كالاهاري لزيادة سرعة النقل العابر.

واستثمرت مبالغ كبيرة في حملة أمور بميناء والفيز باي، من بينها تحسين الميناء واقتناء معدات حديثة للتحميل والتفريغ وتعميق الميناء، وتطوير مرافق الحوض الجاف وإجراء تحسينات في التشغيل. وسيجرى للميناء تحديث إضافي يتكلف ١,٣ بليون دولار نامبيي، أو ١٦٠ مليون دولار أمريكي، خلال الفترة ٢٠٠٩-٢٠١٢.

وتجري دراسة إدخال مفهوم المركز الحدودي الواحد لجميع العمليات على ممراتنا، تمشيا مع أحكام بروتوكول الرابطة الإنمائية للجنوب الأفريقي الخاص بالنقل والاتصالات والأرصاد الجوية، وسيطبق قريبا.

النامية غير الساحلية توجيها موضوعيا. وفي عملنا على تحقيق أهدافه، نؤكد مجددا صحة الغرض المحوري من برنامج العمل، وهو إقامة شراكات حول الأهداف الإنمائية للألفية من منظور البلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابر.

ولا تقتصر عناصر الأهداف الإنمائية على المواضيع المتصلة بالتنمية. بمعناها الواسع وبالحد من الفقر كنقطة مرجعية عامة فحسب، بل يُتوخى منها أيضا إيجاد استجابات على صعيد العلاقات الدولية وعبر الحدود. وهذا يفيد سكان البلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابر، ويوسع الآفاق أمام تلك البلدان ويسهم في التغلب على القيود المادية والتقنية القائمة.

وثمة مجالات كثيرة تُختبر فيها العلاقات وتقتضي مزيدا من المسؤولية من جانب الدول. ويحدد برنامج عمل ألماتي أهدافا طموحة. ولكن الغالبية العظمى من الأهداف، وربما أهمها، ترتبط بثلاثة جوانب.

أولا، يجب أن تلتزم البلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابر بالعمل على نحو تعاوني ومن خلال منظور متوسط إلى بعيد الأجل. وبعض المسائل من قبيل السعي لإبرام وتنفيذ مزيد من الاتفاقات الأكثر فعالية بشأن النقل والهياكل الأساسية والديون والوصول للأسواق لا ينبغي النظر إليها في سياق العلاقات الاقتصادية فحسب، بل ينبغي أن تشمل أيضا أنواعا أخرى من العلاقات التي لا تتعلق بالمساعدة فقط، وإنما أيضا بالتعاون والتجارة والتنمية.

أما الجانب الثاني فهو ضرورة تعزيز القدرات من أجل حشد الموارد المالية والبشرية ووضع سياسات عامة مستدامة تعود بالنفع على البلدان النامية غير الساحلية، آخذين دائما بعين الاعتبار علاقتهما ببلدان النقل العابر النامية والقدرة على تشجيع التنسيق الفعال بينهما.

الحديدية بناميبيا إلى حدودنا. ويتعلق هذا الأمر أيضا بمسافة مجموعها حوالي ألف كيلومتر داخل جاراتنا أنغولا وبوتسوانا وزامبيا للربط الكامل بينها.

غير أبي أود في هذه المناسبة أن أعرب عن امتنان حكومتي للمساعدة التي ما زلنا نتلقاها من عدد قليل من الشركاء المتعاونين معنا على تحقيق المثل العليا لبرنامج عمل ألماتي. ومنذ عام ٢٠٠٥، تستفيد ناميبيا من برنامج بناء القدرات الذي يقوم على تيسيره مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

وأخيرا، إن ما تبديه ناميبيا من التزام وإرادة سياسية في تطبيق ترتيبات وظيفية للنقل العابر جدير بأن يقدم لها المجتمع الدولي الكبير دعما ماليا وتقنيا تكميليا. وإذا أردنا أن نشرع في إعداد طريق بديل لتجارة الجنوب الأفريقي من خلال ميناء والفيز باي، فإن تطوير الهياكل الأساسية يعد ضروريا، وناشد المجتمع الدولي أن يقدم الدعم بشأنه. ولا يمكن للبلدان النامية غير الساحلية والخاصة بالنقل العابر أن تلي وحدها الاحتياجات الخاصة بها ولا ينبغي أن يترك لها ذلك، لأن ازدهار التجارة الدولية سيعود علينا جميعا بالفائدة.

الرئيس بالنيباية (تكلم بالإسبانية): أعطي الكلمة الآن لسعادة السيدة ماريّا تيريزا إنفانتي، المديرية الوطنية للحدود في دولة جمهورية شيلي.

السيدة إنفانتي (شيلي) (تكلمت بالإسبانية): تشارك حكومة شيلي بحماس في استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي. ونؤكد مجددا التزامنا بأهدافه، اقتناعا منا بأهمية الأولويات المحددة في إعلان وبرنامج عمل ألماتي.

وقد أتاح البرنامج مجموعة هامة من المفاهيم ودفع بلادنا إلى القيام بعمليات للتقييم وتحديد الاستراتيجيات من شأنها أن توجه السياسات الوطنية العامة المتعلقة بالبلدان

السياسة الخارجية لشيلي. وسياسات شيلي التي تتمحور حول تلك الأولويات في سياق جنوب أمريكا قد نتج عنها برامج عمل وإجراءات محددة مع بوليفيا وباراغواي.

وعلى أثر اعتماد برنامج عمل ألماني كان من الضروري تحديد مسار العمل في سياق أمريكا الجنوبية. وعلى المستوى الثنائي يجري إعداد برنامج عمل مع بوليفيا في إطار حوار واسع النطاق وشامل للجميع تشمل مكوناته الأساسية الجهود المشتركة لتوفير نظم أكثر فعالية للنقل العابر، ومراقبة الحدود بطريقة سريعة وناجعة، والتعاون لمنع التهريب، ومواءمة برامج البيئة والصحة العامة، وبخاصة فيما يتعلق بشحنات البضائع الخطرة، واستخدام أطر تنظيمية مفيدة وغير تمييزية، بالإضافة إلى توفير الإرادة لتحسينها.

وعلى الصعيد الثنائي مع بوليفيا، لدينا خطط وأفرقة عمل تركز على تحقيق التكامل التام بين مشغلي القطاعين العام والخاص المنخرطين في علاقات المرور العابر. وقد اتبعنا النهج نفسه مع باراغواي.

فضلا عن ذلك، ونتيجة لاتفاقات منبثقة عن ارتباط شيلي بالسوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي لأكثر من عقد من الزمان، توجد اليوم مشاريع تعود بالفائدة على أعضائها من خلال توفير منفذ إلى المحيط الهادئ. بوصف باراغواي أحد هؤلاء الأعضاء فإنها اليوم تملك بدائل.

وقد أعلنت حكومة شيلي منح بوليفيا منفذا للوصول إلى ميناء إكيكي في إطار نظام حرية المرور العابر الذي تتمتع به بوليفيا بموجب المعاهدات القائمة. وهذا بالإضافة إلى المنفذ القائم لمينائي أريكا وأنتوفاغاستا، اللذين يتداولان بالفعل كميات كبيرة من شحنات البضائع البوليفية. وفضلا عن ذلك، يستمر تنفيذ الاتفاق بشأن خط الأنابيب الذي يربط بوليفيا بأريكا.

ثالثا، من شأن السياسات التالية أن تساعدنا على تقليص مواطن الضعف بشكل مستدام: إيلاء أولوية ملائمة للآليات الداخلية التي تسهم في الحكم، لكي نعزز الشراكة بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابر؛ وتحقيق التكامل بين مبادرات قطاع الأعمال التجارية والقطاع الخاص والمجتمع المدني؛ وتعبئة الموارد الوطنية ضمن إطار السياسات الوطنية والدولية المتفق عليها. وهذا النهج من شأنه أن يكمل الجهود الجاري بذلها في المنتديات الأخرى على الصعيدين الإقليمي والعالمي.

وتشكل ممارسة حق المرور إلى البحر ومنه، وحرية العبور وفقا للقانون الدولي، المتجسدة في مجموعة من المعاهدات الدولية، فضلا عن المصالح المشروعة لبلدان النقل العابر استنادا إلى حقوقها السيادية، نقطة مرجعية هامة مرتكزة على القانون الدولي. وهي نقطة يتقيد بها بلدي تقيدا كاملا.

ولا يمكن في هذا السياق أن يُفصل عن العمليات العامة التي وصفتها مفهوم الاحتياجات الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية، ولا سيما تحديد الاحتياجات المرتبطة بمسألة النقل العابر لدول أخرى، لها أيضا حقوق ومصالح مشروعة.

ونعرب عن تقديرنا خاصة لتقرير الأمين العام عن تنفيذ برنامج عمل ألماني، وللعمل الذي يقوم به مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، فهما يقدمان رؤية متوازنة وواسعة لحالة المسائل التي اجتمعنا لأجلها اليوم.

إن أولويات برنامج العمل لعام ٢٠٠٣ فيما يتعلق بمسائل سياسات المرور العابر، وتطوير وصيانة الهياكل الأساسية، والتجارة الدولية وتيسير التجارة، بالإضافة إلى تدابير الدعم الدولي، تشكل جميعها جزءا لا يتجزأ من

ولدى تعزيز هذا السيناريو، علينا أيضا أن نعبر عن الاتفاقات المعنية بتنفيذ الأهداف الإنمائية للألفية وبرنامج عمل ألماتي.

ويمكن أن نرى هذا التقارب في اتفاق الرؤساء المبرم في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣ بشأن إحياء الممر المركزي بين المحيطين، والذي تشارك فيه بوليفيا والبرازيل وشيلي ويربط بين أريكا وإيكوي. وقد انبثق هذا المشروع عن القرار الداعي إلى الجمع بين التكامل المادي وعملية النمو الاقتصادي العادل في البلدان الثلاثة، ويهدف إلى دعم تدفقات التجارة والتمسير الجريء لتنقل الأشخاص.

وينبغي للمشاريع التي شرع فيها أن تعزز التجارة في المناطق المشاركة وأن يكون لها تأثير على النمو والعمالة، وأن ترفع أيضا من مستوى المعرفة لدى الشعوب وأحوال معيشتها، وكانت تلك هي النقاط التي سلطت عليها الأضواء رئيسة جمهورية شيلي عندما وقعت الاتفاق.

وفي حين أن التكامل هو مفهوم يبدأ ببناء الهياكل الأساسية، والمعروفة بأشكالها من الممرات، فإنه يصبح حقيقة واقعة حينما يتخذ شكل المبادرات المحددة، إذ لا يوجد تكامل فعال على هامش البلدان المتجاورة. وفي أمريكا الجنوبية، تعتبر كل من بوليفيا وباراغواي من الأطراف الأساسية في هذه العملية، وبالتالي فإن أي تكامل فيما يتعلق ببرنامج عمل ألماتي يجب أن يشمل مشاركتها النشطة.

ولا يمكن فصل هذه المسائل عن مناقشة القضايا الرئيسية للتجارة الدولية والسلع والخدمات التي يجب أن يتم الاتفاق فيها على أن البلدان النامية غير الساحلية يجب أن تحظى تماما بالمنافع التي تنتج عن الاتفاقات الدولية وفرص الوصول إلى الأسواق. كما أنها يجب أن تغلب على النواقص التي تعاني منها نتيجة لموقعها الجغرافي وقلة تنميتها.

وفي عام ٢٠٠٤، تم إنشاء مخزن للبضائع القادمة من باراغواي وإليها بدون رسوم جمركية، وذلك تنفيذًا لاتفاق محدد ونافذ بالفعل، مما يتسق مع عمليات التكامل المادي الجارية بنشاط والتي تشارك فيها البلدان المعنية.

وثمة تطورات أخرى يمكن أيضا رصدها في سياسة التعاون لوكالة التعاون الدولي الشيلية، والتي تشمل في جملة أمور أخرى مجالات التعليم والثقافة والصحة وقطاعات الحد من الفقر.

إن التكامل المادي، الذي تبرز فيه أوجه التقدم والقصور في مجالات الربط، واستخدام الهياكل الأساسية، ونظم النقل، والمعايير المطبقة، واستخدام المعايير الحدودية، يمثل أساسا هاما لفهم العالم الحقيقي للعلاقات بين بلدان أمريكا الجنوبية.

وفيما يتعلق بالنقل بالسكك الحديدية، وضعت حكومة بلدي إجراءات مصممة لتنشيط وسيلة المواصلات هذه مع بوليفيا، وذلك من منظور الهياكل الأساسية والمعابر الحدودية على السواء. وقد تعاونت شيلي بنية صادقة في هذه العملية التي وصفتها.

إن مبادرة التكامل في الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية، والتي هي قائمة منذ عام ٢٠٠٠، بدأت تؤتي ثمارها فيما يتصل بتوفير منهجية لوضع الأولويات في المشاريع وتنفيذها وفي دراسة استدامتها البيئية.

وتشارك شيلي في سلسلة من الممرات المستخدمة طوال السنة، والمتصلة ببلدان أخرى في المخروط الجنوبي. ونريد أن نعزز هذه العملية من خلال الدعم من وكالات التمويل الدولية والإقليمية ودون الإقليمية في إطار تنفيذ اتحاد دول أمريكا الجنوبية من أجل تحقيق تقارب أهداف والتزامات الدول على الصعيدين الثنائي والإقليمي.

وإذ نستعرض السنوات الخمس التي مرت على اعتماد برنامج العمل في كازاخستان عام ٢٠٠٣، فإنني أدعو جميع الحاضرين هنا إلى تهنئة أنفسنا على برنامج عمل يتسم بالبصيرة الثاقبة والذي حدد مسار التنمية في بلدانا المحرومة لأسباب جغرافية. وإنني أعتز كثيرا بأننا جزء من العملية التي أدت إلى اعتماده، بما في ذلك الاجتماع التحضيري الأخير الذي عقد هنا.

تولى الرئاسة نائب الرئيس، السيد وولف (جامايكا).

إن لبرنامج العمل سبعة أهداف وخمسة مجالات سياسية ذات أولوية، وهي سياسة المرور العابر والإطار التنظيمي، وتطوير الهياكل الأساسية، وتيسير التجارة والنقل، والمساعدة الإنمائية واستعراض التنفيذ - والتي على أساسها يمكن قياس تقدمنا.

إنه لتحدي رهيب بالفعل، ولا يمكن مواجهته إلا من خلال التضامن والتعاون مع المجتمعات على الصعيدين الإقليمي والدولي. وفي هذا الصدد، سأشير إلى بعض المبادرات التي اتخذتها ليسوتو.

وأود أن أؤكد مجددا بعض النقاط التي أثارها في عام ٢٠٠٧ في واغادوغو في بوركينا فاسو، حيث قدمت وصفا للخطوات التي قطعناها ولخططنا القطاعية في مجال النقل.

اتفقت حكومتا جمهورية جنوب أفريقيا ومملكة ليسوتو، في إطار اللجنة الثنائية المشتركة للتعاون التابعة لهما، على إقامة مخفر حدودي لجميع الخدمات يرمي إلى تيسير النقل السريع للبضائع والخدمات والأشخاص بين البلدين ومن ثم إلى النهوض بالتبادل التجاري والتعجيل بالنمو الاقتصادي.

وتعزز حكومة ليسوتو توجيه الدعوة إلى القطاع الخاص لإبداء اهتمامه بتحويل محطة مازيرو للحاويات إلى

إننا نتفق على تعزيز المساهمة التي يمكن أن يقدمها النظام التجاري المتعدد الأطراف لفعالية حرية المرور العابر التي تتم ممارستها بدون تمييز، وتكون خاضعة لآليات سريعة وشفافة، مع الأخذ بعين الاعتبار الظروف المحددة والأطر القانونية المناسبة للمرور عبر بلدان ثالثة، ولا سيما المتعلقة بمسائل البيئة والصحة.

ولذلك فإن المهمة الملقة على كاهل بلدان المرور العابر النامية هي مهمة كبيرة. ونحن ندعم الإصلاحات والتدابير المحددة المصممة لتبسيط الإجراءات والشكليات لكي لا تمثل عقبات أمام العلاقات مع البلدان النامية غير الساحلية، بل لتصبح أدوات فعالة للتعاون.

إنها مسؤولية المنظمات الدولية أن تدعم تلك العملية. ويعود الأمر إلى حكوماتنا لكي توفر الولايات المناسبة لتعزيز قدرات بلدان المرور العابر النامية والبلدان النامية غير الساحلية على تعزيز عملية الشراكة هذه وتوفير الهياكل الأساسية الكافية.

إن عام ٢٠١٥ يلوح في الأفق، ويرغب بلدي في بلوغه بعد أن يكون قد توصل إلى الردود اللازمة للامتنال لأهداف إعلان ألماتي ومبادئه التوجيهية.

ولذلك نحن، نؤيد الوثيقة الختامية لاستعراض منتصف المدة والالتزامات المنبثقة عن السياسات التي تنص عليها، ونحن ننضم إلى الاتفاق العام بشأن هذه المسألة.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإسبانية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد تسيلي شاكيلا، وزير الأشغال العامة والنقل لمملكة ليسوتو.

السيد شاكيلا (ليسوتو) (تكلم بالإنكليزية): يشرفني ويسرني كثيرا أن تتاح لي هذه الفرصة لأدلي بكلمة موجزة بشأن برنامج عمل ألماتي.

للبلدان غير الساحلية والنامية لتمكينها من المنافسة على الصعيد العالمي.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة

الآن لمعالي الأونرابل شو كورو كاوامبوا، وزير تطوير الهياكل الأساسية في جمهورية تزانيا المتحدة.

السيد كاوامبوا (جمهورية تزانيا المتحدة) (تكلم

بالإنكليزية): أود أن أشكر رئيس الجمعية على الدعوة لعقد هذا الاجتماع الهام الرفيع المستوى المكرس لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي، الذي وافقت عليه الجمعية منذ خمس سنوات. ويتيح الاستعراض الدوري لتنفيذ البرنامج إجراء التعديلات اللازمة لضمان تحقيق الغايات والأهداف المتفق عليها.

وقد اعترف المجتمع الدولي في ألماتي، بكاواخستان،

في عام ٢٠٠٣ ثم في المشاورات التالية داخل الجمعية العامة بأن ارتفاع تكاليف النقل العابر يمثل عائقاً أشد من معظم التعريفات الوطنية المفضلة لدى البلدان النامية غير الساحلية. كما يُعترف بأن كلا من بلدان النقل العابر وغير الساحلية النامية تواجه تحديات هائلة في المشاركة الفعالة في التجارة الدولية.

وتدرك تزانيا حق الإدراك التحديات التي ينطوي

عليها عدم توافر سبل الوصول البري إلى البحار، والبعد والعزلة عن أسواق العالم التي تواجهها البلدان غير الساحلية، وقد بذلت جهوداً متضافرة في تنفيذ الإجراءات المحددة المتفق عليها في برنامج عمل ألماتي.

واستجبتنا لذلك بإعداد خطة عمل قطرية يتم تنفيذها

بحلول العام ٢٠١٠. وقد تم ربط هذه الخطة بالرؤية الإنمائية لتزانيا في ٢٠٢٥، وورقة استراتيجية الحد من الفقر وحاليا الاستراتيجية الوطنية للنمو والحد من الفقر.

ميناء جاف. ويتمشى هذا مع المعايير الإقليمية للرابطة الإنمائية للجنوب الأفريقي وضرورة التوسع في نقل البضائع وتحسينه عن طريق السكك الحديدية.

وتعكف حكومة ليسوتو على الاستعاضة عن المعينات الملاحية العتيقة في مطار موشويشو ١ الدولي. وتشمل التحسينات شراء مركبات حريق لزيادة النهوض بمعايير السلامة بالمطار. ويُضطلع بهذه الأنشطة من خلال مساعدة المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا.

وقد ساعد الاتحاد الأوروبي حكومة ليسوتو على إصلاح ١١٠ كيلومترات من الطرق المعبدة تغطي المنطقتين الجنوبية والشمالية من ليسوتو. ونحن الآن في المراحل النهائية لإنشاء مديرية للطرق تتمتع بالاستقلال الوظيفي اللازم لصقل استراتيجيتنا الخاصة بالتنفيذ.

ونشجع نساءنا على أن تصبحن تقنيات ومهندسات؛ وفي مرحلة ما كانت نسبة المهندسات إلى المهندسين في إدارة الطرق الريفية ببلدنا في صالح الإناث. كما أن صندوق الطرق في بلدنا يمثل جيلاً ثانياً من الصناديق تتمشى هياكله الإدارية مع نظم الإدارة الحديثة.

غير أننا نلاحظ في قلق وسط هذه الخطى الواعدة أن

بعض الشركاء في التنمية يركزون مساعدتهم المالية حالياً على القطاع الاجتماعي. ذلك أن الترابط بين جميع قطاعات الاقتصاد خطوة في الاتجاه الصحيح صوب تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

ونرحب بفكرة المعونة من أجل التجارة التي يفترض

أن تساعدنا على مواجهة التحديات الخاصة بالهياكل الأساسية، ويحدونا الأمل في أن يجري تفعيلها قريباً، لأنها بقيت في طور التصميم مدة أطول مما ينبغي.

وفي الختام، أدعو الشركاء في التنمية إلى احترام

التزامهم ومضاعفة جهودهم الرامية إلى توفير المساعدة المالية

وبالرغم من شبكة الطرق والخطوط الحديدية الكبيرة، لا تزال الهياكل الأساسية للنقل غير كافية. ومعالجة مواطن القصور وتحقيق التنمية المستدامة بهذا القطاع، تم اعتماد سياسة وطنية للنقل في عام ٢٠٠٣. وتشمل هذه السياسة جميع مجالات قطاع النقل الضرورية لتحقيق الأهداف الاجتماعية والاقتصادية الوطنية.

وتتمثل رؤية قطاع النقل في توفير خدمات للنقل تتسم بالأمان والكفاءة للجميع بحلول عام ٢٠٢٥. وتتمثل الاستراتيجية في تعزيز التكامل بين الوسائل المختلفة وتطوير ممرات النقل وتعزيز نظام النقل المتعدد الوسائل، مع التشديد الخاص على السلامة والبيئة والأمن وإمكانيات الاستخدام المحلي ومن جانب البلدان غير الساحلية المجاورة.

وفي الفترة ٢٠٠٧-٢٠٠٨ بدأت حكومتنا برنامجا للاستثمار في قطاع النقل لمدة ١٠ سنوات، بميزانية قدرها ٦,٢ بلايين دولار للسنوات الخمس الأولى، بهدف تحقيق تحسينات في الهياكل الأساسية للنقل والخدمات.

وقد تفاوضت ترازيا مؤخرا للحصول على موارد في إطار حساب التحدي الألفي وحصلت على منحة مجموعها ٦٩٨ مليون دولار لمدة خمس سنوات من الولايات المتحدة، القصد منها الحد من الفقر وإنعاش النمو الاقتصادي وزيادة دخول الأسر المعيشية من خلال الاستثمارات محددة الهدف في الهياكل الأساسية للنقل والطاقة والمياه.

لقد تم بموجب هذه المنحة تخصيص ٣٧٣ مليون دولار لهياكل النقل الأساسية، استهدفت تسهيل النقل العابر في ربط البلدان غير الساحلية المتجاورة بمرفئ متوارا ودار السلام وتانغا. وتتفق هذه المبادرات مع متطلبات كل من إعلان ألماتي وبرنامج عمله.

وتعتبر الموانئ أيضا هياكل أساسية حاسمة لتيسير تنفيذ برنامج عمل ألماتي. ولذلك فإن سلطة موانئ ترازيا

واسمحوا لي أن أصف مشاركة ترازيا في برنامج عمل ألماتي منذ عام ٢٠٠٣.

أولا، قطاع النقل هو أحد القطاعات الرئيسية الهامة المطلوبة لمعالجة بعد البلدان غير الساحلية. ويتيح موقع ترازيا الجغرافي دورا هاما لهياكل النقل الأساسية وخدماته في تيسير التجارة الإقليمية والدولية لستة بلدان غير ساحلية مجاورة.

لذلك يتمثل هدف السياسات المتعلقة بتطوير الهياكل الأساسية للنقل وخدماته في ضمان التوسع في جميع الطرق والسكك الحديدية والموانئ البحرية والمرفئ الداخلية التي تخدم البلدان غير الساحلية المجاورة وتحسين هذه المرافق لتيسير التدفق الملائم للمرور الدولي إلى تلك البلدان ومنها.

ثانيا، تشمل الهياكل الأساسية الحالية للنقل في ترازيا الطرق والسكك الحديدية والطرق الجوية والمائية وخطوط الأنابيب التي تربطها بالبلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابرة المجاورة. ويبلغ الطول الإجمالي لشبكة الطرق ٨٥ ٥١٥ كيلومترا، تشمل الطرق الرئيسية والإقليمية. ويبلغ مجموع أطوال منظومة السكك الحديدية ٦٧٦ ٣ كيلومترا. وسيتم ربط الخط المركزي، الذي يبلغ طوله ٢ ٧٠٦ كيلومترا، بالبلدان غير الساحلية الثلاثة رواندا وبوروندي وأوغندا، مع مد وصلات إلى بلدين آخرين غير ساحليين.

ولدينا ثلاثة موانئ بحرية رئيسية، دار السلام وتانغا ومتوارا، وعدة موانئ مياه داخلية.

وتوجد أيضا أربعة مطارات دولية وخط أنابيب طوله ١ ٧٥٠ كيلومترا يستخدم لنقل النفط الخام من دار السلام إلى مصفاة ندولا في زامبيا. وهناك تفكير في إنشاء خط أنابيب طوله ٢٣٢ كيلومترا لنقل الغاز الطبيعي على أن يتم ربطه بالبلدان المجاورة في المستقبل القريب.

وكالة لتيسير النقل العابر في الممر الرئيسي من أجل تعزيز كفاءة نظم النقل العابر وصيانتها على مر الزمن، وذلك لصالح الأطراف المتعاقدة وبغية تحسين الوصول إلى الممر الرئيسي وإمكانية الاعتماد عليه.

ووفقا للجزء الخاص بالنقل في دراسة للبنك الدولي بعنوان "الدراسة التشخيصية القطرية للهياكل الأساسية في أفريقيا"، تتناول الطرقات والسكك الحديدية والموانئ والمطارات والنقل الحضري، من المقدر أن تحتاج تزانيا إلى استثمار ما لا يقل عن ١٢,٩٨٩ مليون دولار لتلبية الاحتياجات الأساسية - وهي وضع معايير إمكانية الوصول المطبقة في البلدان المتقدمة النمو والبلدان النامية المتوسطة الدخل - بطريقة تزيد من قدرة اقتصاد تزانيا على المنافسة وتحسن الترابط الاجتماعي.

لذلك، فإن مجموع الاستثمارات البالغة حوالي ٦ بلايين دولار في غضون خمس سنوات من البرنامج الاستثماري في تزانيا لقطاع النقل لا يمثل سوى ٤٦ في المائة من الاستثمار المطلوب، والذي يعني ضمنا أن على تزانيا أن تحافظ على هذا المستوى من الاستثمار في السنوات الـ ١٠ إلى ١٥ المقبلة كي تتمكن من تلبية أهداف هذا السيناريو الأساسي.

وفضلا عن ذلك، أشار التقرير إلى أن تزانيا ستحتاج إلى إنفاق ٨,٤ في المائة على الأقل من ناتجها المحلي الإجمالي للحفاظ على هذا المستوى من الاستثمار. ولذلك تود الحكومة أن تدعو القطاع الخاص إلى زيادة مستوى استثماره في قطاع النقل، حيث أن الدراسة أوصت بأنه ليس في مقدور الحكومة أن تستثمر في قطاع النقل سوى ٨,٤ في المائة من ناتجها المحلي الإجمالي، والتي تساوي ١٥٨ مليون دولار سنويا.

بصدد وضع اللمسات الأخيرة على دراسة عن تحديات الترابط في ميناء دار السلام. وتشمل هذه التحديات، أولا، تحسين الخدمات التشغيلية للميناء؛ وثانيا، تحقيق التآزر بين مقدمي خدمات النقل الرئيسيين وتعزيز كفاءة الميناء وتيسيره للتجارة مع البلدان غير الساحلية؛ وثالثا، إدخال النظام الرقمي في الإجراءات الجمركية وسرعة تسيير أعمال الزبائن المتقيّدة بدفع الجمارك؛ ورابعا، تقليل الازدحام في ميناء دار السلام ورفع مستوى مينائي تانغا ومتوارا إلى المستويات الدولية المطلوبة.

وتقوم تزانيا ورواندا وبوروندي، من خلال البنك الأفريقي للتنمية، بإجراء دراسة جدوى عن إنشاء سكة حديد تربط البلدان الثلاثة. والهدف من المشروع في هذا القطاع هو المساهمة في تنفيذ برنامج فعال للنقل المشترك المتعدد الجنسيات والمتعدد الوسائط والذي يعزز التكامل الاقتصادي الإقليمي وتنمية المناطق ذات الإمكانيات الزراعية والتعدينية والصناعية والتجارية الكبيرة داخل هذه البلدان. وتطوير السكك الحديدية هذا سيوفر للبلدان غير الساحلية قدرة الوصول إلى مراكز للنقل الدولي.

ولتحسين خدمات السكك الحديدية في الممر الإنمائي الرئيسي يجري النظر في ترتيب شراكة بين القطاعين العام والخاص. وقد انتهت جمهورية تزانيا المتحدة من إعادة هيكلة شركة سكك حديد تزانيا من خلال مشروع مشترك مع شركة رايتس المحدودة الهندية. ونأمل أن تحسن هذه المبادرة الجديدة من كفاءة الممر الإنمائي الرئيسي، الذي يربط البلدين غير الساحليين رواندا وبوروندي. ويتم حاليا ترتيب النهج نفسه لزامبيا من خلال هيئة سكك حديد تزانيا وزامبيا.

ولتنفيذ إعلان ألماني، وقعت تزانيا ورواندا وأوغندا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية اتفاقا لإنشاء

مع بلدان المرور العابر النامية، وكذلك من خلال الشراكات مع البلدان المانحة والمنظمات الدولية. وفي الوقت نفسه، ينبغي ألا يغيب عن بالنا، كما يلاحظ تقرير الأمين العام، أنه ما زال هناك الكثير مما ينبغي عمله لتنفيذ برنامج عمل ألماني تنفيذًا فعالًا.

وبالنسبة للتنمية الاقتصادية الشاملة للبلدان النامية غير الساحلية، يحظى تعزيز الصادرات واستيراد البضائع الأساسية بأسعار تنافسية بأهمية قصوى. ولكون البلدان النامية غير الساحلية متضررة جغرافيا فلا بد لها أن تجعل تحسين الهياكل الأساسية من أولوياتها. فلا يمكن الإسراع في الأنشطة الاقتصادية وتعزيز التجارة والاستثمار إلا من خلال بناء الهياكل الأساسية الملائمة.

وأود أن أعرض على الجمعية العامة بعض الأمثلة على شراكة اليابان في هذه المسائل في مناطق مختلفة.

وأبدأ بأفريقيا، حيث يوجد العديد من البلدان النامية غير الساحلية. لقد تضررت هذه البلدان كثيرا من تكاليف النقل المرتفعة وضعف الهياكل الأساسية. فمن الضروري أن نختصر المسافة بين البلدان النامية غير الساحلية والأسواق العالمية من خلال تحسين الهياكل الأساسية للطاقة والنقل وربط الحلقات المفقودة في شبكات الطرق في جميع أنحاء أفريقيا، وأيضا من خلال تحسين المنشآت المرفئية لبلدان النقل العابر.

ومن هذا المنطلق، اتخذت اليابان زمام المبادرة لدعم تنفيذ خطة العمل القصيرة الأجل للهياكل الأساسية التابعة للشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا، وكذلك برامج أخرى متوسطة وطويلة الأجل لتطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا.

أولا، استضافت اليابان في طوكيو هذا العام الاجتماع الرابع للاتحاد المعني بالهياكل الأساسية في أفريقيا.

وفي الختام، تعتقد تزانيا أن الجهود المبذولة لتنفيذ برنامج عمل ألماني سوف تتطلب شراكة فعالة بين بلدان المرور العابر والبلدان غير الساحلية، من ناحية، وشراكة عالمية بين العديد من أصحاب المصلحة الدوليين، من ناحية أخرى. وسيعود هذا النهج بفوائد مشتركة على جميع الأطراف، لأن المزيد من المشاركة الفعالة في التجارة الإقليمية والدولية سيمكن الاقتصادات المعنية من الاستفادة من وفورات الحجم.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة لسعادة السيد يوكو تاكاسو، رئيس وفد اليابان.

السيد تاكاسو (اليابان) (تكلم بالإنكليزية): إنه لمن دواعي سروري البالغ أن أتكلم بصفتي ممثلا لليابان وميسرا في هذا الاستعراض الرفيع المستوى في منتصف المدة لبرنامج عمل ألماني.

لقد أكدت اليابان باستمرار على أهمية الملكية والشراكة بوصفهما العمود الفقري للتنمية. وعملا بهذا المبدأ، يحدد البلد النامي أولوياته وتوجهه واستراتيجيته للتنمية ويسعى إلى تحقيق هذه الأهداف إنطلاقا من ملكيته لها.

وعلى البلدان النامية أن تضطلع بالمسؤولية الرئيسية عن تنميتها، لكن ينبغي استكمال جهودها بالتزامات قوية ومستدامة من شركائها العالميين. وتتجسد هذه الفلسفة تماما في برنامج عمل ألماني وينبغي أن يسترشد بها في تنفيذه.

ومنذ اعتماد برنامج عمل ألماني أحرز العديد من البلدان النامية غير الساحلية تقدما ثابتا فيما يتعلق بزيادة ناتجها المحلي الإجمالي وجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة. وقد مكّنت جهود المساعدة الذاتية للبلدان النامية غير الساحلية من تحقيق ذلك الإنجاز قبل أي شيء آخر، وهو الأمر الذي تكن له اليابان احتراما كبيرا. ولكن ينبغي التأكيد على أن التقدم قد تم إحرازه أيضا عن طريق تعاونها

فاليابان، مثلاً، ما انفكت تدعم إقامة مركز شامل عند جسر شيروندو، بين زامبيا وزمبابوي، من خلال أشكال مختلفة من المساعدة، بما في ذلك استحداث إطار قانوني وتدريب الموظفين وبناء الجسور وغيرها من المرافق الحدودية. وفي مؤتمر طوكيو الدولي الرابع المعني بالتنمية في أفريقيا، أعلنت اليابان أنها ستقدم المساعدة لإنشاء ١٤ مركزاً حدودياً آخر في أفريقيا.

ولكن تحسينات البنية الأساسية وحدها لا يمكنها أن تزيد التجارة والاستثمار. فلا بد أن تكون هناك جهود حكومية قوية لتحسين مناخ الاستثمار من أجل اجتذاب القطاع الخاص.

ولقد تعهدت اليابان في ذلك المؤتمر بأن تدعم الجهود لمضاعفة الاستثمار منها لأفريقيا، باعتبار ذلك التزاماً منها بالتجارة الدولية والتمويل التجاري. ولمتابعة ذلك الالتزام، أرسلنا مؤخراً عدة بعثات مشتركة بين القطاعين العام والخاص بهدف تعزيز التجارة والاستثمار في عدد من البلدان الأفريقية، بما فيها البلدان النامية غير الساحلية مثل أوغندا وبوتسوانا وإثيوبيا.

وللمزيد من تعزيز علاقاتنا مع أقل البلدان نمواً في أفريقيا، فإننا نقوم بافتتاح عدد من السفارات - في مالي وبوتسوانا وملاوي هذه السنة، وفي بوركينافاسو السنة المقبلة.

إن دعم اليابان للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر يتجاوز القارة الأفريقية طبعاً. كما أننا نشيطون جداً، في أرجاء أخرى من العالم في تعزيز التعاون والتكامل الإقليميين، اللذين لا غنى عنهما لتنمية البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر. ودعمنا المتواصل لمشروع الطريق السريع الآسيوي من خلال اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ معروف جيداً. كما أن

وبعد ذلك، في أيار/مايو، اشتركت اليابان في استضافة مؤتمر طوكيو الدولي الرابع المعني بالتنمية في أفريقيا، وذلك بالتعاون مع الأمم المتحدة وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والبنك الدولي.

وقد شدد ذلك المؤتمر على الحاجة إلى التركيز على تطوير الهياكل الأساسية في كل أرجاء المنطقة. ومما يثلج الصدر أنه كان هناك أخيراً توافق في الآراء أيضاً بين جميع المشاركين على أنه ينبغي بذل كل جهد لتعزيز التعاون من أجل تشجيع تطوير شبكات الطرق والهياكل الأساسية للموانئ والطاقة بوصفها قاطرة للنمو، وذلك مع استعمال الاتحاد المعني بالهياكل الأساسية في أفريقيا باعتباره نقطة الانطلاق.

علاوة على ذلك، تعهدت اليابان بتقديم ما يصل إلى أربعة بلايين دولار من القروض الميسرة لأفريقيا على مدى السنوات الخمس المقبلة، وذلك لإعطاء الزخم لمشاريع تحسين البنية الأساسية الإقليمية، بغية اجتذاب الاستثمار الخاص الضروري للنمو الاقتصادي لأفريقيا.

وفي المناسبة نفسها، أعلن البنك الدولي ومصرف التنمية الأفريقي أنهما سيقدمان التمويل، بواقع خمسة بلايين دولار في السنة، لتطوير ممرات النقل وشبكات الطاقة، أثناء فترة السنوات الخمس نفسها. وتلك كانت نتيجة مبادرة لمؤتمر طوكيو الدولي الرابع المعني بالتنمية في أفريقيا.

إن تحسين البنية الأساسية للنقل ينبغي ألا يقتصر على البنية الأساسية المادية. فالبنية الأساسية المؤسسية، مثل إجراءات الجمارك والحجر الصحي والهجرة على الحدود، بحاجة إلى التحسين أيضاً.

إن اليابان تقدم المساعدة من خلال الوكالة اليابانية للتعاون الدولي لإقامة مراكز حدودية شاملة، والتي ستتيح إكمال الإجراءات الحدودية اللازمة في مركز واحد.

المساعدة للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر لتيسير تعزيز التجارة.

إن بلداناً غير ساحلية عديدة تواجه أيضاً تحديات كبرى في مجال التكيف مع تغير المناخ، بما في ذلك تآكل الغابات والتصحر. وفي هذا الصدد، أقامت اليابان شراكة الأرض الباردة لدعم البلدان النامية التي تحاول تحقيق النمو الاقتصادي فيما هي تحفّض انبعاثات غازات الدفيئة لديها. وقد تعهدنا بمبلغ ١٠ بلايين دولار في إطار تلك المبادرة، والتي سيجرى توزيعها على مدى السنوات الخمس المقبلة.

إننا نتعاون تعاوناً وثيقاً مع المنظمات الدولية، بما فيها منظمات الأمم المتحدة، لدعم جهود التكيف التي تبذلها البلدان النامية الأكثر عرضة لتغير المناخ. وكجزء من هذه المبادرة، دعمنا في وقت سابق من هذه السنة وضع الإطار المشترك لبرنامج اليابان والأمم المتحدة الإنمائي لبناء شراكات لمواجهة تغير المناخ في أفريقيا، والذي في إطاره نرحب جداً بمقترحات لمشاريع ملموسة للتنفيذ.

وفي المفاوضات غير الرسمية التي سبقت هذا الاجتماع الرفيع المستوى، أجرينا استعراضاً لتنفيذ برنامج عمل الماتي. وأثناء تلك العملية، أظهر ممثلو البلدان النامية غير الساحلية حساً واضحاً بالمسؤولية العالية عن تنمية بلدانهم. إن التعاون مع بلدان المرور العابر النامية ومع المانحين والمنظمات الدولية هو عنصر حيوي لتلك التنمية.

إننا نبذل قصارى جهدها لتحقيق التوازن بين احتياجات البلدان النامية غير الساحلية والتعاون مع بلدان المرور العابر النامية. وإنني أعتقد اعتقاداً راسخاً بأن مشروع الإعلان المتفق عليه استناداً إلى تلك الاعتبارات له قيمة بالغة في تمكين تلك البلدان من زيادة اندماجها في الاقتصاد العالمي، لتستفيد بذلك من الوصول إلى السوق العالمية.

بلدان منطقة الميكونغ تعمل معاً على التكامل الإقليمي في إطار ثلاثة ممرات رئيسية تتجه من الشرق إلى الغرب ومن الشمال إلى الجنوب.

وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٦، افتتح جسر الميكونغ الدولي الثاني، الذي يربط تايلند بلاوس، مما يجعل الممر الممتد من الشرق إلى الغرب كاملاً تقريباً. وفي مطلع هذه السنة، تعهدنا أيضاً بمبلغ ٢٠ مليون دولار لتيسير تجارة السلع باستخدام ذلك الممر.

وسأذكر بعض الأمثلة على الدعم المقدم مؤخراً إلى بلدان نامية غير ساحلية وبلدان مرور عابر نامية أخرى. فعلى مدى السنوات الخمس أو الست الماضية زدنا أفغانستان بأكثر من ٢,٥ بليون دولار لمشاريع البنية الأساسية، بما في ذلك إنشاء مطار وطرق سريعة. كما بدأنا المساعدة في بناء مطار دولي في منغوليا، وأسهمنا في مد شبكة للسكة الحديدية في أوزبكستان، وأسهمنا في بناء أو تحسين طرق وجسور وأنفاق في بلدان منها طاجيكستان وباكستان ونيبال وبوليفيا. وفي آسيا الوسطى، أرسلنا خبراء في إدارة الطرق وقدمنا معدات لمرافق الرقابة الجمركية.

وحين ننظر إلى التجارب التي مرت بها بلدان آسيوية عديدة، بما فيها بلدنا، في السنوات الأخيرة نجد أنه من الواضح أن تعزيز التجارة يسهم إسهاماً بارزاً في النمو الاقتصادي. ولذا من المهم النظر في المساعدة الإنمائية من منظور كيفية تعزيز التجارة.

ومن هذا المنطلق تنفذ اليابان منذ عام ٢٠٠٥ المبادرة الإنمائية من أجل التجارة، والتي هدفها تفعيل مبادرة المعونة لصالح التجارة. وتستهدف هذه المبادرة مساعدة البلدان النامية على اكتساب القدرة على التصدير وزيادة استفادتها من النظام التجاري العالمي. وسواصل توفير

حقاً، وهذا بالنظر إلى أن الموعد النهائي في عام ٢٠١٥، لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية يلوح في الأفق.

إن الاجتماع الرفيع المستوى للجمعية العامة في الأسبوع الماضي قد أوضح أننا لسنا على المسار الصحيح لتحقيق معظم تلك الأهداف أو أي منها. والبلدان النامية غير الساحلية هي أقل البلدان ترجيحاً لتحقيقها.

إن المجموعة تعلق أهمية كبرى على الاستعراضات الرفيعة المستوى لتنفيذ نتائج المؤتمرات الرئيسية للأمم المتحدة ومؤتمرات قممها. إنها الوسيلة التي من خلالها يمكن أن نرصد التقدم في التنفيذ الضروري لتحقيق الأهداف.

وتعتقد المجموعة أن الأهداف والغايات الإنمائية المتفق عليها دولياً لا يمكن إدراكها إلا من خلال التركيز المتواصل على الاحتياجات الخاصة للبلدان الأكثر ضعفاً. ويبقى برنامج عمل ألماتي إطاراً عالمياً سليماً للشراكات العالمية الهادفة إلى تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية. وينبغي مواصلة تنفيذه الكامل بكل همة.

وخلال هذا الاجتماع الذي استمر ليومين، وبينما يجري المجتمع الدولي تقييماً للتقدم المحرز والدروس المستخلصة والتحديات التي تواجه تنفيذ برنامج عمل ألماتي حتى اليوم، تأمل مجموعة الـ ٧٧ والصين أن تكون إحدى النتائج المحرزة هي زيادة الدعم لجهود البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في جهودها للتصدي للقيود الرئيسية التي تعوق التنمية في هذه البلدان. وفي هذا الصدد، فإن المجالات الخمسة ذات الأولوية المتفق عليها في برنامج العمل مجالات بالغة الأهمية.

وفي هذا العالم المتصف بالعولمة والمتزايد التنافس، تشكل التجارة وسيلة حيوية للتكامل الاقتصادي الدولي، وفي هذا المجال تمر البلدان النامية غير الساحلية بأسوأ وضع. بالتالي، فإن فشل جولة الدوحة الإنمائية في التصدي للتحدي

وفي ما يتعلق بالمفاوضات حول الوثيقة الختامية لاجتماع الاستعراض هذا، كما كانت الحال حين جرى التفاوض بشأن برنامج عمل ألماتي قبل خمس سنوات، فإن اليابان تتشرف بالعمل بوصفها ميسراً. ومشروع الوثيقة الختامية، الذي تم الآن إعطاؤه تسمية "الإعلان" المناسبة، كان قد تسنى الاتفاق عليه قبل اجتماع اليوم بثلاثة أسابيع. وقد أمكن تحقيق هذا الإنجاز بتعاون جميع المعنيين.

إنني أعتزم هذه الفرصة للإعراب عن تقديري العميق للجميع على تفهمهم وتعاونهم. وأخص بالتقدير العظيم المساهمات الثمينة من الممثل السامي، السفير ديارا وزملاته.

ويشكل هذا الإنجاز أيضاً دليلاً دامغاً على أن المجتمع الدولي متحد في دعمه للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وعلينا أن نظهر نفس روح التعاون هذه في السنوات الخمس المقبلة لكي ننفذ حقاً برنامج عمل ألماتي والتوصيات الواردة في مشروع الإعلان بشأن استعراض منتصف المدة، المزمع إقراره غداً.

ويمكن للجمعية أن تطمئن إلى أن اليابان مصممة على بذل كل جهد ممكن للمساعدة في بلوغ الأهداف، بصفتها شريكاً قوياً يمكن للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تثق به كل الثقة.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لسعادة السيد جون أش، رئيس وفد أنتيغوا وبربودا.

السيد أش (أنتيغوا وبربودا) (تكلم بالإنكليزية): ترحب مجموعة الـ ٧٧ والصين بعقد هذا الاجتماع الرفيع المستوى لإجراء استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي.

إن هذا البرنامج يقدم إطاراً شاملاً لتلبية الاحتياجات والتصدي للمشاكل الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وتوقيت الاستعراض مناسب

التجارة، بغية تعزيز قدرة هذه البلدان على الاستفادة من أي زيادة في فرص الوصول إلى الأسواق.

وتشعر المجموعة بالقلق لأن البلدان النامية غير الساحلية، شأنها شأن معظم البلدان النامية، ما زالت في وضع غير مؤات للمنافسة في اجتذاب الاستثمارات الخاصة بالرغم من تهيئة أكثر مناخ جاذب للاستثمار من خلال الإصلاحات وتحسين السياسات بغية خفض البيروقراطية وتخفيض التكاليف وتحسين إجراءات الأعمال التجارية والخدمات العامة.

وبالتالي تقوم حاجة إلى اتخاذ تدابير لسياسات واعية بغية تيسير وتعزيز تدفق الاستثمارات، من القطاع العام والخاص على حد سواء، إلى البلدان النامية غير الساحلية سعياً وراء التنفيذ الكامل لبرنامج عمل الماني.

وفضلاً عن ذلك، ينبغي للشركاء الإنمائيين الثنائيين والمؤسسات المتعددة الأطراف، بما في ذلك المصارف الإنمائية والوكالات، أن يتضاعف جهودها لتشجيع وتسهيل الاستثمارات العامة والخاصة في تطوير البنية التحتية للعبور والنقل في البلدان النامية غير الساحلية بوسائل خلاقة، بما في ذلك ضمانات الاستثمار.

وتود مجموعة الـ ٧٧ والصين أن تسترعي الانتباه إلى النقاط التالية.

أولاً، تقوم حاجة إلى زيادة الحصول على التكنولوجيا المتقدمة في نظم العبور والخدمات والتكنولوجيا التي يمكن أن تحسن نوعية المنتج.

ثانياً، تقوم حاجة إلى مستويات وافية وثابتة للمساعدة الإنمائية الرسمية. وهذا سيتطلب أولاً أن تفي البلدان المتقدمة النمو بالتزاماتها بتقديم نسبة ٠,١٥ إلى ٠,٢٠ في المائة من دخلها القومي الإجمالي بوصفه مساعدة إنمائية رسمية إلى البلدان النامية غير الساحلية. وفي هذا الصدد، تؤيد

الإنمائي في التجارة الدولية يتسم بأهمية كبيرة لحالة البلدان النامية غير الساحلية.

وفي ذلك السياق، تود مجموعة الـ ٧٧ والصين أن تبرز النقاط التالية.

أولاً، إن الأزمات العالمية المتعددة الأبعاد الحالية - الغذاء، والطاقة، والمناخ، والمالية - ستؤدي إلى تفاقم التحديات التي تواجه الأهداف الإنمائية للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وستقيد الجهود الوطنية الرامية إلى تنفيذ البرنامج.

ثانياً، سيكون مطلوباً اتخاذ مبادرة قوية واستباقية، بما في ذلك مضاعفة الجهود والموارد من جانب جميع الشركاء الإنمائيين لدعم البلدان النامية غير الساحلية.

ثالثاً، تجري إعاقه إحراز المزيد من التقدم في التنفيذ من جراء استمرار الحواجز القديمة أمام التنمية، مثل الحواجز التجارية الدولية، وعدم توفر الموارد للاستثمار في البنية التحتية وضعف تدابير الدعم الدولية.

إن مجموعة الـ ٧٧ والصين على اقتناع أكبر الآن أكثر من أي وقت مضى بأن إنشاء نظام تجاري دولي داعم أمر حيوي للبلدان النامية غير الساحلية، وبأن تنفيذ برنامج عمل الماني أمر بالغ الأهمية وعاجل على حد سواء.

وتؤكد المجموعة على الحاجة إلى اتخاذ مبادرات، بما في ذلك مبادرات المعونة من أجل التجارة، التي تهدف إلى خفض التكاليف الإدارية والمالية وغيرها من تكاليف التجارة وإلى تحسين القدرة التنافسية وتعزيز القدرات الإنتاجية.

كما تؤكد المجموعة على ضرورة زيادة الدعم المقدم من الشركاء الإنمائيين لبناء وتطوير قدرات البلدان النامية غير الساحلية في مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لسعادة السيد فيليب دولاكروا، ممثل فرنسا.

السيد دولاكروا (فرنسا) (تكلم بالفرنسية): يشرفني أن أتكلم بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي. وتؤيد هذا البيان البلدان المرشحة للانضمام إلى الاتحاد تركيا وكرواتيا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وبلدان عملية تثبيت الاستقرار والانتساب والمرشحة المحتملة ألبانيا والبوسنة والهرسك والجبل الأسود وصربيا، فضلا عن أوكرانيا وأرمينيا وجمهورية مولدوفا.

أولا، أود أن أشكر رئيس الجمعية العامة والأمين العام والممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية على تنظيم هذه الجلسة العامة المكرسة للاستعراض الذي يجري في منتصف المدة لبرنامج عمل ألماني.

كما يشكر الاتحاد الأوروبي السيد يوكيو تاكاسو، الممثل الدائم لليابان، على تيسير المفاوضات بشأن مشروع الوثيقة الختامية (A/63/L.3*)، التي اختتمت الشهر الماضي. وأشكر أيضا الأمين العام على أحدث تقرير له (A/63/165).

إن برنامج عمل ألماني قائم على شراكة بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر وشركاء التنمية. وبروح الشراكة هذه يود الاتحاد الأوروبي أن يشدد أمام الجمعية العامة على التزامه بتعزيز وتنفيذ الأولويات المحددة في برنامج عمل ألماني.

والاتحاد الأوروبي راض عن الوثيقة النهائية التي وافقنا عليها. فهي متوازنة وشاملة وستؤدي إلى توصيات محددة ضمن الإطار الذي سبق أن وضعه برنامج عمل ألماني. وقبل أن أتناول بعض النقاط التي يعتبرها الاتحاد الأوروبي ضرورية لضمان التنمية في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر، أود أن أعرب عن رضا الاتحاد عن التقدم المحرز

المجموعة تأييدا قويا دعوة الأمين العام إلى الشركاء الإنمائيين والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية إلى دعم الصندوق الاستئماني الذي أنشأه الأمين العام لتنفيذ برنامج عمل ألماني.

والحاجة الثالثة هي تقديم المساعدة التقنية، بما في ذلك تيسير التعاون فيما بين بلدان الجنوب، في تشييد وصيانة وعمليات مرافق النقل والتخزين وغيرها من المرافق المتصلة بالعبور، فضلا عن تشجيع البرامج والمشاريع الإقليمية ودون الإقليمية المتصلة بالنقل.

وترحب مجموعة الـ ٧٧ والصين بجهود مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية في تجميع مجموعة من مؤشرات الاقتصاد الكلي، بما في ذلك إحصاءات مختارة للنقل والاتصالات، بغية إظهار التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماني. ونحث على زيادة تعزيز هذه المبادرة لتشمل أيضا وضع مجموعة مقبولة للنقاط الإرشادية، إضافة إلى مؤشرات الاقتصاد الكلي، بغية الرصد الفعال للتنفيذ.

وفي الختام، نؤكد على أن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماني يشكل جزءا لا يتجزأ من تنفيذ جميع نتائج المؤتمرات ومؤتمرات القمة الرئيسية التي عقدها الأمم المتحدة، بما في ذلك إعلان الألفية. ويتمثل اختبار عزمنا على تشجيع إقامة شراكة دولية من أجل التنمية في جهودنا لتعقب التقدم المحرز في بلوغ جميع الأهداف الإنمائية المتفق عليها دوليا.

إن مجموعة الـ ٧٧ والصين يحدوها أمل صادق في أن تؤدي هذه الجلسة الاستعراضية الرفيعة المستوى إلى زيادة الشعور بالإلحاح وتجديد وزيادة الشراكات الدولية لدعم تنفيذ برنامج عمل ألماني، وبصورة أعم، دعم جهود البلدان النامية غير الساحلية الرامية إلى بلوغ أهدافها الإنمائية الوطنية بطرق محددة وملموسة ويمكن قياسها.

أي باختصار القيود التنظيمية - هي السبب الرئيسي في التأخير والاختناقات.

ولذلك يمول الاتحاد الأوروبي عدة مشاريع لتحديث الجمارك في البلدان النامية غير الساحلية. والاتحاد الأوروبي هو أيضا أحد الشركاء التجاريين الرئيسيين لمجموعة البلدان النامية غير الساحلية. وهو يمول في ذلك السياق عدة مشاريع لتيسير التجارة في تلك البلدان.

ثالثا، وفيما يتعلق بالتكامل الإقليمي، على تلك البلدان أن تنمو من خلال قنوات التعاون والتكامل الإقليمية. ومن الواضح أن البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر التي تنتمي إلى منظمات إقليمية دينامية تجذب المزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر وتتكامل بصورة أكثر فعالية مع شبكات البنية التحتية الإقليمية للنقل والمرور العابر. ويقدم الاتحاد الأوروبي مثالا للتكامل الإقليمي الذي ساهم في التوسع الاقتصادي للعديد من دوله الأعضاء غير الساحلية. وهناك أمثلة أخرى - مثل الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا أو منطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية - تبين جدوى تعزيز هذا المستوى من التعاون.

سيقوم الاتحاد الأوروبي بنصيبه من العمل لتنفيذ تلك النقاط المختلفة. إلا أن البلدان غير الساحلية أو بلدان المرور العابر مسؤولة بشكل رئيسي عن تنميتها. وعليها أن تتحد وتتعاون معا لتحقيق هذا الهدف ومن أجل تنميتها المشتركة. ويرحب الاتحاد الأوروبي باستعداد هذه البلدان لتحمل تلك المسؤولية، وكما يدل على ذلك الإعلان الذي نعد لاعتماده. وتستطيع تلك الدول الاعتماد في ذلك المسعى على شراكة الاتحاد الأوروبي النشطة.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للمديرة العامة للتعاون المتعدد الأطراف في وزارة الخارجية في المغرب، السيدة رجاء غنام.

خلال السنوات الخمس الماضية. وتمتع البلدان النامية غير الساحلية بوجه عام بمعدلات أعلى للنتاج القومي الإجمالي والاستثمار الأجنبي المباشر. وبالنسبة للعديد من تلك البلدان، فإن هذا التقدم هو أمر مشجع. وأود أن أشدد بالأخص على ثلاث نقاط.

أولا، بالنسبة إلى البنية التحتية، وكما لاحظ العديد من المتكلمين، تواجه البلدان النامية غير الساحلية العديد من القيود الكبيرة المتعلقة بمشاكل التنمية وصيانة البنية التحتية. ويقوم الاتحاد الأوروبي بدور أساسي في ذلك المجال عبر توفير المساعدة المالية والتقنية لتطوير البنية التحتية الخاصة بالنقل والاتصالات السلكية واللاسلكية والطاقة والمياه. وفي السنة الماضية أيد الاتحاد الأوروبي الشراكة بين الاتحاد الأوروبي وأفريقيا في مجال البنية التحتية بهدف تعزيز الترابط في أفريقيا، خاصة لصالح البلدان غير الساحلية في تلك القارة.

وبطبيعة الحال، تؤدي المساعدة الإنمائية الرسمية دورا مهما في معالجة نقص البنية التحتية. إلا أن القطاع الخاص يؤدي أيضا دورا حاسما في تمويل هذه البنى التحتية، سواء في البلدان غير الساحلية أو بلدان المرور العابر. وفي ذلك الصدد، من الضروري تعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص، ولا سيما من خلال تهيئة بيئة ملائمة للاستثمار.

ثانيا، تيسر الاستثمارات في هذه البنية التحتية توسيع التجارة. ويجب أن لا تبطل الاختناقات في الجمارك ذلك التوسيع. فمن الطبيعي أن يؤدي تخفيض العوائق الجمركية وتحديث الإجراءات الجمركية القائمة إلى تشجيع التجارة. وعلى البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر أن تعمل معا لكفالة عدم إعاقة الإجراءات الروتينية للتجارة والاستثمار. ونذكر، كما أشار البنك الدولي، أن مقدار الربع فقط من التأخير في تبادل البضائع يعود إلى سوء نوعية البنية التحتية، وأن الإجراءات الإدارية والتفتيش والمعاملات الجمركية -

تلك البلدان برامج لبنية الطرقات التحتية من أجل ربط شبكات المواصلات فيها على المستويين الإقليمي ودون الإقليمي، وتشجيع حركة السلع والخدمات، وتعزيز فرص العمل.

إلا أن فشل منظمة التجارة العالمية في مفاوضات التجارة سوف يقوض بشكل كبير آمال تلك البلدان فيما يتعلق بالوصول إلى الأسواق. فبالنسبة لتلك البلدان يمثل الفشل ضياع فرصة أخرى لترويج صادراتها. وبالمثل، وإضافة إلى العوائق البنوية التي تعوق سياساتها للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، ومثل البلدان الأخرى من بلدان الجنوب، تواجه البلدان غير الساحلية، آثار تغير المناخ والأسعار الشديدة الارتفاع للطاقة والغذاء والأزمة المالية الدولية.

على المجتمع المدني تحسين دعمه للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر، وتلبية احتياجاتها من ناحية الوصول إلى الأسواق، وتوفير مصادر مالية إضافية لها كي تتمكن من مواجهة تلك التحديات وتحقيق أهداف برنامج عمل ألماني الذي سيتطلب تنفيذه تفعيل شراكات التنمية العالمية.

والمغرب، باعتباره بلدا يشجع بإخلاص على التعاون في ما بين بلدان الجنوب فإنه مستعد لتبادل خبرته ومعرفته في مجال تنفيذ مشاريع البنية التحتية الضرورية لتسريع تنفيذ برنامج عمل ألماني. وأثناء انعقاد عدة مؤتمرات دولية في المغرب - ولا سيما المؤتمر الوزاري لأقل البلدان نموا والمؤتمر الرفيع المستوى بشأن التعاون في ما بين بلدان الجنوب - لفت بلدي الانتباه إلى الاحتياجات الخاصة لتلك البلدان وضرورة إقامة الشراكات في ما بين البلدان النامية غير الساحلية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية الدولية والقطاع الخاص.

ولا يزال الوفد المغربي مقتنعا بأن التوصيات التي يتمخض عنها اجتماعنا ستسرع بتنفيذ برنامج عمل ألماني

السيدة غنام (المغرب) (تكلمت بالفرنسية): يؤيد وفدي البيان الذي أدلى به ممثل أنتيغوا وبربودا بالنيابة عن مجموعة الـ ٧٧ والصين.

ويرحب وفد المغرب بانعقاد هذا الاجتماع العام الرفيع المستوى المخصص لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماني. وهنئ الشيخ سيدي ديبارا على عمله المميز وجهوده الدؤوبة لكفالة نجاح هذا الاجتماع وللدفاع عن مصالح البلدان النامية غير الساحلية. كما يرحب وفد بلادي بالتعبئة التي تمت أثناء التحضيرات لهذا الاجتماع ويعتقد بأن المساهمة النشطة لجميع أصحاب المصلحة في ذلك الجهد الجماعي تثبت أن احتياجات البلدان غير الساحلية تظل ماثرة اهتمام كبير في جدول أعمال التنمية العالمي.

ولدى الوفد المغربي إيمان راسخ بأهمية استعراض منتصف المدة الذي سيمكننا من تقييم التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماني والاتفاق على الجهود الرامية إلى زيادة حشد الشراكات العالمية لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في سعيها إلى تحقيق تنمية اقتصادية واجتماعية. ومن الأكد أن نتائج عملية الاستعراض سوف تساهم في التقدم في المناقشة بشأن وضع خارطة طريق للسنوات القادمة لكي تتمكن من البناء على الجهود السابقة لتلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان المتضررة وكفالة إطار تعاون محدث في مجال النقل لتلك البلدان.

ويُعتقد هذا الاجتماع الرفيع المستوى في سياق صعب للغاية بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، والتي تواجه العديد من التحديات لتنميتها. وسوف يساعد تنفيذ برنامج عمل ألماني تلك الدول دون شك على مواجهة تلك التحديات. وتدرك البلدان غير الساحلية الحاجة إلى تعزيز سياسة الانفتاح الحقيقي محليا وخارجيا، والذي هو أمر حيوي لتنميتها الاقتصادية. ولتحقيق هذا الهدف، وضعت

وبوجه عام، تبشر التنمية الاقتصادية والنمو الاقتصادي للبلدان النامية غير الساحلية بالخير منذ اعتماد برنامج عمل الماتي. لكن من المحتمل أن تؤدي التكاليف المرتفعة للنقل والمسائل الهيكلية الملحة إلى تباطؤ الاتجاه الإيجابي ذلك.

سمحوا لي أن أشرح بإيجاز كيف تضطلع تركيا بدورها في التصدي للتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية.

في قاموس التنمية، لكلمة "جسر" معان كثيرة. في حالة تركيا، فإن فكرة أن تكون جسرا لها أولا مدلول جغرافي. فشبه جزيرة الأناضول تقع في مركز تقاطع الطرق التجارية الرئيسية. وبدءا بطريق الحرير التاريخي، كانت تركيا دائما نقطة الوصل في التعاون الإقليمي الوثيق في مجال النقل، ومن ثم تعزيز التجارة. ولا يزال الوضع كذلك بالفعل.

كلنا نعرف أن التجارة الدولية تمثل محركا قويا للتنمية. وينطبق ذلك على جميع الأمم، ولكنه مهم بالتأكيد للبلدان غير الساحلية. وإدراكا لهذه الحقيقة، تلتزم تركيا بتيسير توفير وصلات النقل بين البلدان غير الساحلية في آسيا وشركائها التجاريين في أوروبا. والواقع أنه بإكمال بناء مشروع خطين للسكك الحديدية، تكون وصلة السكك الحديدية بين أوروبا والقوقاز وآسيا الوسطى قد اكتملت.

وبسبب الموقع الجغرافي الفريد لتركيا، فإنها أيضا أحد البلدان القليلة الأعضاء في لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ. وقد ضافرت هاتان الهيئتان الهامتان جهودهما للمواءمة وبالتالي الربط بين شبكات النقل في قارتين من أكثر القارات كثافة سكانية. وقد اضطلعت تركيا بدور استباقي من أجل أن يصبح ذلك المشروع التاريخي حقيقة واقعة.

وستعطي زحما قويا للجهود الإنمائية في مناطق شتى من البلدان المعنية.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لسعادة السيد باكي إيلكين، رئيس وفد الجمهورية التركية.

السيد إيلكين (تركيا) (تكلم بالإنكليزية): يسرني أن أحاطب الجمعية العامة في مناسبة الاجتماع الرفيع المستوى المكرس لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل الماتي. وأغتتم هذه الفرصة لأشاطر بعضا من آرائنا حول هذا الموضوع الهام.

جلي أن البلدان النامية غير الساحلية لا تزال تواجه تحديات خطيرة حتى اليوم. وتلك التحديات لا تقتصر على القيود الجغرافية والطبيعية؛ فالبلدان النامية غير الساحلية تواجه أيضا أوجه قصور هيكلية معينة. وبالرغم من أن نواحي القصور هذه لا تحدد تماما المشاكل الإنمائية الاجتماعية - والاقتصادية للبلدان النامية غير الساحلية، فإنها تقوض نموها الاقتصادي.

ويوفر برنامج عمل الماتي إطارا قويا للتعاون الدولي يهدف إلى التصدي للتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية. ولقد أحرز بالفعل تقدم كبير في تنفيذ المجالات ذات الأولوية من البرنامج. ومع ذلك، ينبغي لنا أن نواصل جهودنا الجماعية لإيجاد شراكات حقيقية بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر من خلال أنظمة تكامل إقليمية.

وهناك بُعد مهم آخر في ذلك الصدد هو تعزيز التعاون الوثيق بين البلدان النامية غير الساحلية وشركائها في التنمية، الذي يهدف الطريق أمام تطوير الهياكل الأساسية للنقل، وتيسير التجارة، والوصول إلى الأسواق.

العملية التفاوضية لوضع الإعلان الذي سيعتمد رسمياً في نهاية اجتماعنا.

كما أعرب عن تقديرنا العميق لوكيل الأمين العام والممثل السامي، السفير ديارا، وفريقه على عملهم الدؤوب.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة

لسعادة السيد ر. م. ماري م. ناتاليغاوا، رئيس وفد جمهورية إندونيسيا.

السيد ناتاليغاوا (إندونيسيا) (تكلم بالإنكليزية):

أبدأ بياني بتقديم الشكر للرئيس على عقده استعراض منتصف المدة هذا، لدراسة الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

الاستعراض يأتي في منعطف هام، عندما كررت الدول الأعضاء التزامها الثابت بالأهداف الإنمائية للألفية. إن البلدان الـ ٣١ التي تضم ٣٧٠ مليون نسمة، والتي نتكلم عنها اليوم، تشكل عنصراً أساسياً في التزامنا الأوسع بتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية. ومن ثم، فإن هذا الاستعراض لا يتيح فرصة حسنة التوقيت للاعتراف بالتقدم المحرز فحسب، بل يُسلط الضوء أيضاً على التحديات المتبقية.

ويتضمن الإعلان الذي سيعتمد في نهاية استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل الماتي إجراءات مستقبلية هامة لتعزيز زيادة التعاون بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر، بدعم من المجتمع الدولي. وفي ذلك الصدد، يعرب وفد بلادي عن دعمه الكامل لاعتماد الإعلان.

إندونيسيا تدرك الاحتياجات الخاصة لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية. ولا تزال الكلفة العالية للتجارة الدولية الناتجة عن تكاليف المرور العابر وتكاليف النقل تشكّل حاجزاً يعترض طريقها باستمرار. وحتى بعد فتح السوق العالمية أمام البلدان غير الساحلية بشكل كامل، فإن مشاركتها في التجارة الدولية وتنافسية منتجاتها لا يزال

وفي ذلك الإطار، تركيا طرف في الاتفاق المتعلق بشبكة الطرق الرئيسية الآسيوية، ومشروع شبكة طريق السيارات الرئيسي العابر لأوروبا من الشمال إلى الجنوب، ومشروع السكك الحديدية العابرة لأوروبا، وهي تتفاوض حالياً بشأن مد شبكات النقل العابر لأوروبا إلى أراضيها نفسها. وسيزيد إكمال تلك المشاريع من تيسير وصول البلدان غير الساحلية إلى شركائها التجاريين المهمين.

إلا أن توفير مرافق النقل ما هو إلا بُعد واحد للمشاكل التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية. ومن الضروري أن تعمل البلدان النامية غير الساحلية على زيادة رفع مستوى شبكتها الخاصة بالنقل والهياكل الأساسية ذات الصلة أيضاً. وهنا أيضاً تضطلع تركيا بدورها. فعن طريق الوكالة التركية الدولية للتعاون والتنمية، نفذت تركيا خلال السنوات الثلاث الماضية مباشرة أو مولت جزئياً مشاريع متعددة الأطراف للهياكل الأساسية للنقل بتكلفة إجمالية قدرها ١٩ مليون دولار. ودأبنا أيضاً على تقديم برامج تدريب وتعليم مختلفة للخبراء من جمهوريات آسيا الوسطى.

ويسرني أن أعلن اليوم القرار الذي اتخذته الحكومة التركية بالمساهمة بمبلغ ٢٠٠ ٠٠٠ دولار للصندوق الاستثماري المنشأ لتيسير أنشطة متابعة تنفيذ برنامج عمل الماتي.

إن جهودنا الجماعية لدراسة الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية ومعالجة مشاكلها حيوية بالفعل لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية. وسنواصل بذل كل ما في وسعنا لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية في مساعيها الإنمائية.

في الختام، أعرب عن شكرنا الجزيل للممثل الدائم لليابان، السفير تاكاسو، على عمله الدؤوب بصفته ميسراً في

الاستراتيجية الفعالة لتحسين نظم النقل تتطلب العمل، في المقام الأول، على المستوى الإقليمي.

وفي إطار رابطة أمم جنوب شرقي آسيا (الرابطة)، توجه مبادرة برنامج التكامل في الرابطة جهودها الجماعية وتعزز تركيزها لتضييق الفجوة الإنمائية بين أعضائها القدامى وأعضائها الجدد. وتهدف المبادرة أيضا إلى إدماج اقتصاد أعضاء الرابطة الجدد في الأسواق الإقليمية والعالمية.

ولتحقيق هذا الهدف، كان قادة الرابطة، في اجتماع قمتهم المعقود في فنوم بنه في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢، قد أقرروا خطة عمل للفترة حتى عام ٢٠٠٨ تتضمن ٢٠٣ مشاريع. ومن الجدير بالذكر أن بعض المشاريع، لا سيما تلك المتعلقة بالمواصلات، تتماشى مع برنامج عمل الماتي.

وتنضم إندونيسيا إلى الآخرين في المطالبة بالدعم الدولي لمعالجة الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وتؤكد إندونيسيا من جديد تصميمها على العمل الموحد مع المجتمع الدولي لتهيئة البيئة التي من شأنها أن تمهد الطريق نحو النهوض برخاء جميع البلدان.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لسعادة السيد إلابيو لويزاغا، رئيس وفد جمهورية باراغواي.

السيد لويزاغا (باراغواي) (تكلم بالإسبانية): بادئ ذي بدء، وبالنيابة عن وفد باراغواي، أود أن أعرب عن سعادتنا برؤية السيد ديسكوتو بروكمان يترأس هذه الجلسة العامة الرفيعة المستوى المكرسة لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل الماتي، علما بأنه يأتي من واحدة من مجموعات البلدان الضعيفة الثلاث في هذه المنظمة.

يعرقل الافتقار إلى منفذ بري إلى الموانئ البحرية وهياكل النقل الأساسية الهزيلة. وتمثل القدرة المحدودة للهياكل الأساسية، حتى مع وجود منفذ بري إلى الموانئ البحرية، تحديا آخر.

إن التجارة محرك قوي للنمو والتنمية. لذا فإن مشاركة البلدان النامية غير الساحلية في نظام التجارة العالمي واندماجها فيه ينبغي أن يكون في صدارة الجهود العالمية. وإن الاندماج الكامل لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية في منظمة التجارة العالمية سيتصدى لتهميشها في التجارة العالمية.

ومنذ اعتماد برنامج عمل الماتي ارتفع الناتج المحلي الإجمالي للبلدان النامية غير الساحلية مجتمعة بنسبة ٨ في المائة سنويا خلال الفترة ٢٠٠٣ إلى ٢٠٠٦. وكان ارتفاع معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي ناتجا عن زيادة الصادرات، وخاصة النفط والمعادن الأخرى. وفضلا عن ذلك، فإن النمو الاقتصادي في بلدان المرور العابر الرئيسية كان مشجعا، واستفادت البلدان النامية غير الساحلية المجاورة من امتداد الآثار إليها.

ولكن على الرغم من هذه الإشارات المشجعة، فإن النمو الاقتصادي والرخاء الاجتماعي للبلدان غير الساحلية ما زال عرضة للصدمات الخارجية. وهذا يسبب شواغل إضافية حيث أن متوسط دخل الفرد والتنمية البشرية في البلدان النامية غير الساحلية يأتیان بين أدنى المستويات في العالم.

ولذلك، فإن توفير تدابير الدعم الدولي مهمة عاجلة تتطلب جهدا كبيرا لتخفيض تكاليف النقل وتحسين الهياكل الأساسية وتعزيز بناء القدرات. ولما كان التعاون بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها عاملا محوريا في إيجاد الحلول الفعالة للعديد من مشاكل النقل، فإن

الأسواق العالمية، وكذلك من تنامي الاقتصاد المتسم بطابع العولمة والتنافس.

في مؤتمر ألماني في عام ٢٠٠٣، وبغية توحيد الجهود للتصدي للتحديات التي تواجهها مجموعة البلدان النامية غير الساحلية في المفاوضات التجارية في المستقبل، عُينت باراغواي منسقا للمجموعة في المسائل المتعلقة بالتجارة والتنمية. وتماشيا مع تلك الولاية، ما فتئ وفد باراغواي في جنيف يعمل سواء ضمن إطار الهدف الثامن لإعلان الألفية أو منظمة التجارة العالمية من أجل إدراج مصالح المجموعة في المفاوضات التجارية المتعددة الأطراف والدفاع عنها.

وبالمثل، في إطار مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، أدت مجموعة البلدان النامية غير الساحلية دورا نشطا في المؤتمرات المعقودة مؤخرا، لا سيما مؤتمر الأونكتاد السادس، المعقود في ساو باولو، البرازيل، في عام ٢٠٠٤، ومؤتمر الأونكتاد السابع، الذي عقد في أكرا، غانا، في الفترة من ٢٠ إلى ٢٥ نيسان/أبريل ٢٠٠٨، حيث جرى الاعتراف القوي بالحاجة إلى اتخاذ موقف البلدان النامية غير الساحلية بعين الاعتبار في التجارة الدولية ومجالات الأولوية الأخرى.

وأثناء التحضير للمؤتمر الأخير، قدمت مجموعة البلدان النامية غير الساحلية، في إطار مجموعة الـ ٧٧ والصين، مجموعة من الفقرات المتعلقة بمسائل المواصلات، والهياكل الأساسية، وتيسير التجارة، والاستثمار، والوصول إلى الأسواق، والتعاون التقني، المتعلقة ببرنامج عمل ألماني، والتي تضمنها اتفاق أكرا ويجري تنفيذها حاليا من جانب أمانة الأونكتاد.

وتجدر الإشارة إلى أن الأونكتاد مفوض الآن، للمرة الأولى، بولاية مساعدة البلدان غير الساحلية في مجال الاستثمار. وهذا ما سمح للأونكتاد، بالاشتراك مع البنك

إنني أذكر أن الجمعية العامة خلال دورتها الحادية عشرة، في شباط/فبراير ١٩٥٧، اعتمدت القرار ١٠٢٨ (د-١١)، الذي اعترفت فيه الدول الأعضاء للمرة الأولى

”اعترافا كاملا بحاجات الدول الأعضاء، التي ليس لها منفذ بحري، في ميدان تجارة العبور، وبناء على ذلك (أتاحت لها) التسهيلات الكافية في هذا الصدد على ضوء القانون الدولي وما جرى عليه العمل، مع مراعاة الحاجات المقبلة الناتجة عن الإنماء الاقتصادي للبلدان التي ليس لها منفذ بحري“.

وبعد ٤٦ سنة واجتماعات فنية لاحقة، اعتمد برنامج عمل ألماني في آب/أغسطس ٢٠٠٣، بغية التصدي للاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية ضمن إطار عالمي جديد للتعاون في مواصلات العبور للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

لقد جاء برنامج عمل ألماني، الذي نظم بطريقة منهجية احتياجات مجموعة البلدان النامية غير الساحلية، نتيجة مفاوضات مكثفة، وكان فوق كل شيء استجابة للنداء الذي وجهه رؤساء دولنا في الهدف الثامن لإعلان الألفية، الذي اعترفوا من خلاله بالاحتياجات الخاصة والمشاكل التي تواجهها المجموعة بسبب ضعف موقعها الجغرافي. واعتماد البرنامج تيسر أيضا بفضل ما أبدته بلدان المرور العابر الشقيقة من دعم وتفهم.

إننا على اقتناع بأن برنامج عمل ألماني يمثل الإطار اللازم لتأسيس علاقات أكثر إنصافا وعدالة فيما بين جميع الدول الأعضاء والوكالات المالية والإئتمانية الدولية، بهدف المساعدة في التغلب على ذلك الوضع المحف بطريقتنا من تقاسم وتشاطر المنافع المتأتبة من إمكانية الوصول إلى

اتساقها مع جولة الدوحة. وأثمرت جهودنا إعلان أولان باتور، الذي حددت فيه بلدانا التزامها بالعمل بإصرار على إحراز نتائج حقيقية ومجدية في جولة الدوحة.

وهناك موضوع هام آخر تناولته البلدان النامية غير الساحلية في منظمة التجارة العالمية يتعلق بعمليات انضمامها إلى تلك الهيئة. بل إن ثمانية أعضاء من مجموعتنا يتفاوضون حاليا بشأن انضمامهم. وهذه عملية طويلة ومكلفة ومعقدة. ونغتنم هذه الفرصة لندعو أعضاء منظمة التجارة العالمية مرة أخرى إلى مراعاة ظروف تلك البلدان في المفاوضات بشأن انضمام بلدان المجموعة إلى المنظمة وعدم مطالبتهما بتنازلات تتجاوز إمكاناتهما الاقتصادية والمالية والإئتمانية.

كما لا يمكننا أن نضيع فرصة الإشارة إلى أنه، علاوة على الصعوبات الهيكلية للنقل العابر، وتيسير التجارة، وفرض القيود على وصول البلدان غير الساحلية إلى التجارة الدولية، هناك اليوم تحديات جديدة أمام تحقيق التنمية المستدامة: أي ارتفاع أسعار النفط، والأزمة الغذائية، وتغير المناخ، ومؤخرا، الأزمة المالية، التي يمكن أن تُحدث أثرا بالغاً على أكثر الاقتصادات ضعفا. وبالتالي، سيكون من باب احتراز المجتمع الدولي، لدى اعتماد السياسات والإجراءات المتخذة لمواجهة تلك الأزمات، أن يراعي الحالة الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية.

ووفقا للولاية التي أسندتها المجموعة لباراغواي، وبفضل دعمها المستمر، بذلت كل الجهود الضرورية لتنسيق المفاوضات بشأن مشروع الإعلان الذي سينظر فيه الوزراء والممثلون في هذا الاجتماع الرفيع المستوى. وتجسد الوثيقة حالة تنفيذ برنامج عمل المائي، فضلا عن التحديات التي يجب التصدي لها والالتزامات التي لا يزال يتعين الوفاء بها خلال السنوات الخمس المقبلة.

الدولي والغرفة التجارية للولايات المتحدة، تنظيم المنتدى الرفيع المستوى للاستثمار "الاستثمار في البلدان النامية غير الساحلية"، الذي عقد يوم أمس في هذه القاعة.

وتجري المفاوضات حاليا في إطار منظمة التجارة العالمية على صندوق الدوحة للتنمية التي بدأت في عام ٢٠٠١ وكان من المتوقع أن تنتهي في عام ٢٠٠٥. ولكن، كما نعلم جميعا، فإن الصعوبات التي تعترض تنفيذ ولاية المؤتمر الوزاري لمنظمة التجارة العالمية تعني أن المفاوضات ما زالت مستمرة.

ووفقا للأولوية الثالثة لبرنامج عمل المائي، المتعلقة بالتجارة الدولية وتيسير التجارة، تركز البلدان النامية غير الساحلية جهودها بشكل رئيسي على أحد أهم فصول جولة الدوحة، وهو تيسير التجارة. ومن المتوقع، نتيجة للمفاوضات في هذا الشأن، أن تتمكن البلدان النامية غير الساحلية من التعويل على صك دولي يتضمن معايير ملزمة للامتثال ويساعد على إزالة العقبات التي تعيق التجارة حاليا وتجعلها أكثر كلفة، من خلال تسهيل المرور العابر للبضائع وجعله أقل كلفة.

ولإيجاد نقطة مرجعية للعمل في الجولة، والتوصل أيضا إلى مواقف مشتركة متفق عليها، نظمنا الاجتماع الأول للوزراء المسؤولين عن التجارة في مجموعة البلدان النامية غير الساحلية، الذي عُقد في أسونسيون، بباراغواي، في آب/أغسطس ٢٠٠٥. ونتيجة للاجتماع، اعتمدنا منهاج عمل أسونسيون لجولة الدوحة الإئتمانية، الذي يشكل اليوم وثيقة أساسية في مجال التجارة وتيسيرها.

وفي آب/أغسطس، عقد الاجتماع الثاني للوزراء المسؤولين عن التجارة في مجموعة البلدان النامية غير الساحلية في أولان باتور، بمنغوليا، لاستعراض منهاج عمل أسونسيون، وتعديل أهداف مجموعة البلدان النامية غير الساحلية لكفالة

وإذ يستمد القوة في رئاسته من إيمانه، فيأني أدرك أنه سيكون، مثلما حث على ذلك بولس الرسول في الإصحاح ١٦ من رسالته الأولى إلى أهل كورنثوس، شجاعا وقويا، وسيؤدي كل أعماله بحب. وفي هذا السياق، تتعهد الفلبين بالتعاون معه وتقديم كامل الدعم لجميع جهوده للسعي إلى تنفيذ خططه النبيلة من أجل الأمم المتحدة.

كما تشيد الفلبين بالأمين العام بان كي - مون وتهنئه على تقريره الواضح والشامل بشأن برنامج عمل الماتي إبان استعراضه لمنتصف المدة.

وأخيرا، أعرب عن امتنان الفلبين للسفير الشيخ سيدي ديارا، الممثل السامي المعني بأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، على جهوده الحثيثة للنجاح في الاضطلاع بأدواره المتعددة، لا سيما للدفاع عن قضية تلك البلدان.

كما نشكر السفير يوكيو تاكاسو، ممثل اليابان، على دوره الحاسم في تيسير التفاوض بشأن الوثيقة الختامية.

وتؤيد الفلبين البيان الذي أدلى به ممثل أنتيغوا وبربودا بالنيابة عن مجموعة الـ ٧٧ والصين. غير أنها تود أن تتكلم بإيجاز عن بعض النقاط التي تثير قلقها.

يجب القول فورا إن عملية الاستعراض فرصة للنظر بصورة فاحصة فيما حققته البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من إنجازات وما تواجهه من تحديات لدى تناول أهدافها الإنمائية، بما في ذلك الأهداف الإنمائية للألفية والأهداف الإنمائية المتفق عليها دوليا.

وعلى الرغم من أن الفلبين ليست بلدا غير ساحلي - فهي أرخبيل يضم ١٠٠ ٧ جزيرة - فإن مسألة وصول البلدان غير الساحلية إلى الأسواق تتطابق مع التحديات الخاصة بالفلبين، لأن جزرها، الصغيرة والكبيرة،

وأشكر الأمين العام، السيد بان كي - مون، على ما قدمه من دعم لمجموعة البلدان النامية غير الساحلية منذ توليه منصبه بغية، وذلك في المقام الأول، للحفاظ على مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية وتعزيزه.

كما أشيد بإشادة مستحقة تماما بالسفير أنوارول تشودري، أول ممثل سام معني بأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، على تفانيه من أجل قضية مجموعتنا، وجهوده في وضع برنامج عمل الماتي قبل خمس سنوات.

كما أثني على عمل الممثل الدائم لليابان، السفير يوكيو تاكاسو، وفريقه. فباعباره ميسرا، نجح في التقريب بين مختلف المواقف، مما مكننا من الاتفاق على مشروع إعلان.

وأخيرا، نعرب عن امتناننا للممثل السامي المعني بأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، السفير الشيخ سيدي ديارا، وفريقه المؤلف من مهنيين مهرة، على عملهم وفقا لولاية الجمعية، سواء في العملية التحضيرية أو في الجلسة التي نجتمع فيها اليوم.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة

الآن لسعادة السيد هيلاريو ج. دافيدي، رئيس وفد الفلبين.

السيد دافيدي (الفلبين) (تكلم بالإنكليزية): بما أنني

أتكلم لأول مرة في الدورة الثالثة والستين، أبدأ بتهنئة الرئيس على انتخابه بالتزكية عن جدارة واستحقاق. وبما أنه قد أبان عن قيادته بوضوح في خطابه الافتتاحي لهذه الدورة، في ١٦ أيلول/سبتمبر، فإن الفلبين على ثقة بأنه سيوفر ذلك النوع النادر من القيادة الذي يعد بيزوغ فجر جديد في الأمم المتحدة وهي تكافح عددا من الأزمات التي يتخبط فيها عالمنا.

عندها أن يعرف كل من المحفلين المناقشات وأفضل الممارسات لدى المحفل الآخر، خصوصا أن بعضا من بلدان رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ هي أيضا بلدان المرور العابر في برنامج عمل ألماتي.

هذه ليست دعوة إلى إنشاء أي صلة رسمية بين المحفلين. ولكن بما أن المعرفة مصدر للقوة والوصول إلى المعرفة مجاني، فلا ضير من معرفة المعلومات التي يمكن أن تكون مفيدة أو تنطبق على حالة بعينها. وعلى أية حال، فإن منافع تشاطر المعارف لا تقدر بثمن، وإذا أسفر هذا في نهاية المطاف عن إضفاء الطابع الرسمي على العلاقة بين المحفلين، نكون بذلك قد حققنا بعدا جديدا للتعاون فيه خير للجميع.

تؤيد الفلبين الاستنتاجات والتوصيات الواردة في تقرير الأمين العام عن تنفيذ برنامج عمل ألماتي. وينبغي الاعتراف بالاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، وكما ذكرت من قبل، وعلى النحو الموصى به في تقرير الأمين العام، هناك دور يتعين أن تقوم به المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية في التنفيذ.

وبالإضافة إلى ذلك، يقدم تقرير أعدته اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ عن المسائل الناشئة في تنفيذ برنامج العمل تحليلا خاصا بالمنطقة للتحديات القائمة والجهود المبذولة في المجالات المحددة الخمسة ذات الأولوية. ومرة أخرى، إن الجهود التي تبذلها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا لتوفير الخبرة التقنية الخاصة بالتجارة الإلكترونية هي انعكاس لمناقشات مماثلة في رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ.

وتقدم الأنشطة الحالية التي تركز على احتياجات البلدان النامية غير الساحلية للدول الأعضاء معلومات عما جدّ بشأن ما تبقى من تحديات حيث تحاول البلدان

التي تفصل بينها أحيانا مياه غير آمنة، تواجه مشاكل مماثلة فيما يتعلق باحتياجات النقل والمرافق الأساسية.

ومن المسلمّ به أن تلك التحديات لا تتسم بالقدر ذاته من التعقيد من حيث البحث عن منفذ بحري في بلد آخر لتصدير منتجاتنا إلى الأسواق العالمية على نطاق أوسع. غير أن الهدف الشامل المتمثل في الاندماج في الاقتصاد العالمي من خلال مواءمة السياسات وتيسير التجارة يشكل موضوعا اعتدنا على مناقشته في إطار مجموعة مماثلة تشارك فيها الفلبين - أي منتدى التعاون الاقتصادي بمنطقة آسيا والمحيط الهادئ.

إن التشابه بين مواضيع جدول أعمال ألماتي المطروحة على المناقشة ومواضيع رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ أشار إلى إمكانية إيجاد نقاط من التآزر والتعاون والمنفعة المتبادلة وأدى إلى تلك الإمكانية. والقرية العالمية تتقلص بسرعة. فالمشاكل والأزمات في بلد ما تؤثر بصورة مباشرة أو غير مباشرة على سائر البلدان. والتنمية والتقدم والاستقرار في بلد ما يجب أن تستفيد بقية البلدان منها بشكل مباشر أو غير مباشر. وباختصار، وكما قيل، لا يمكن لأي بلد أن يعيش وحيدا بمعزل عن البلدان الأخرى.

ويقودنا ذلك إلى نتيجة أن المنطق والحكمة في التجارة العالمية يعينان أن يتطلع البلد إلى ما وراء بلدان الجوار المحاذية له. وهكذا، يتعين أن تكون الشواغل الأوسع لبرنامج عمل ألماتي أبعد من مجرد الوصول إلى السواحل. وعلى الرغم من أن جدول أعمال ألماتي مترسخ جدا في عملية الأمم المتحدة - على خلاف جدول أعمال رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ - يبدو بوضوح أنه إذا كانت مواضيع تيسير التجارة وتنسيق السياسات والعبور واحتياجات البنية الأساسية ذات اهتمام مشترك، فمن المفيد

وأنا ممتن لعقد هذا الاجتماع الحسن التوقيت لتقييم تنفيذ برنامج عمل ألماتي، على النحو المطلوب في القرار ٢٠٤/٦٢.

تدرك الحكومة البرازيلية إدراكا عميقا أهمية تحقيق الأهداف المتفق عليها في برنامج عمل ألماتي، حيث وضعنا لأنفسنا خريطة طريق لتوجيه جهودنا الرامية إلى مساعدة البلدان النامية غير الساحلية في التغلب على العقبات الرئيسية التي تحول دون تنميتها الاقتصادية، حيث تنبع تلك العقبات إلى حد كبير من الصعوبات الناشئة عن موقعها الجغرافي.

وتماشيا مع برنامج العمل، البرازيل ملتزمة بمساعدة جيرانها، وعلى وجه الخصوص، البلدان غير الساحلية - باراغواي وبوليفيا - على تنفيذ الإجراءات المحددة في الأولويات الخمس. والبرازيل، بصفتها بلد مرور عابر، على استعداد للإسهام في تحقيقها، لا سيما من خلال السعي إلى تيسير تدفق تجارة البلدان النامية غير الساحلية من الأسواق الدولية وإليها. وقد اتخذت البرازيل عددا من المبادرات على مر السنين، مع مراعاتها لذلك.

ووقعنا إلى جانب جيراننا في المنطقة في عام ١٩٩٠ اتفاقا للنقل البري الدولي يوفر الأساس القانوني لضمان مرور البضائع من وإلى البلدان غير الساحلية في منطقتنا. وبفضل ذلك الاتفاق، نشهد حركة نقل مكثفة ونشطة منذ ذلك الحين.

كما قد تسهم المبادرات السياسية في منطقتنا في تنفيذ برنامج عمل ألماتي. وبوجه خاص، يمثل إنشاء اتحاد دول أمريكا الجنوبية خطوة هامة نحو تعزيز التكامل الإقليمي الذي من شأنه إقامة علاقات أوثق بين أعضائه في مختلف المجالات، بما في ذلك من خلال تطوير مشاريع الهياكل الأساسية المادية. وقد أنشئ اتحاد دول أمريكا الجنوبية بالفعل فريقي عمل - أحدهما معني بالهياكل الأساسية الإقليمية

النامية غير الساحلية أن تجد لها مكانا في عالم تعصف به أزمات كبيرة جدا من كل صوب: تغير المناخ وأزمة الغذاء والطاقة والآن الأزمة المالية، والتي زاد من حدة الحالة ما يعتبر فشلا في استراتيجية الإنقاذ للولايات المتحدة. وبكل صدق، الأسواق المالية العالمية تشهد اضطرابات، وهي اضطرابات خطيرة. ولا يزال مستقبل جولة الدوحة للتنمية غامضا. وكل هذه التطورات المحزنة والمؤسفة تشير إلى أوقات صعبة للغاية وللأسف فإن البلدان النامية غير الساحلية تخضع لخطر كونها الأشد تضررا.

ويجب على مناقشاتنا هنا اليوم أن تراعي هذه التطورات المشؤومة. ويجب أن نعمل بمزيد من الجِدِّ لضمان ألا يصبح تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية بعيدا عن متناول البلدان النامية غير الساحلية. ويجب علينا أن نتعلم أن ننظر إلى الصورة الأوسع، مع مراعاة كيف يمكن للمناقشات الإقليمية ودون الإقليمية إدماج احتياجات البلدان النامية غير الساحلية، وبالتالي وضع سياسات للمنفعة المتبادلة تشمل جميع أصحاب المصلحة.

ختاما، أسمحوا لي أن أسجل رسميا أن الفلبين ستقدم الدعم والتعاون الكاملين في السعي إلى إيجاد طريقة للمضي قدما بالتحقيق السريع لأهداف جدول الأعمال ألماتي الكبير والتحرك إلى أبعد من استعراض منتصف المدة هذا.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطى الكلمة الآن لمعالي السيد بيراجيبي دوس سانتوس ترأغو، ممثل البرازيل.

السيد ترأغو (البرازيل) (تكلم بالإنكليزية): يعرب وفد بلدي عن تأييده للبيان الذي أدلت به أنتيغوا وبربودا باسم مجموعة الـ ٧٧ والصين.

وبغية تقليل التفاوت القائم بين بلدان السوق المشتركة للجنوب، أيدت البرازيل تأسيس صندوق السوق المشتركة للجنوب للتقارب الهيكلي. ومنذ إنطلاقه في ٢٠٠٦، قام الصندوق بالفعل بتمويل ١٣ مشروعا إنمائيا في باراغواي، تصل قيمتها إلى ٤٨ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة الأمريكية، في ميادين مثل الإسكان، والطرق، وضمان القروض للشركات الصغيرة، وتطوير القدرة التكنولوجية وتحسين صحة الحيوان.

وعلاوة على ذلك، تعهدت البرازيل بتقديم دعم تمويلي لمشروعات طرق مهمة في بوليفيا من شأنها تحسين الروابط الداخلية وتيسير نقل السلع من البرازيل إلى الموانئ المطلة على المحيط الهادئ.

واتفقت البرازيل وباراغواي على تشييد جسر جديد فوق نهر بارانيا، وبالتالي تخفيف الاختناقات التي تعرقل اليوم تدفق المركبات المتزايد بين البلدين وإلى الموانئ المطلة على المحيط الأطلسي.

وأخيرا، من خلال سلسلة من المبادرات الثنائية والإقليمية، أظهرت البرازيل التزامها بتنفيذ برنامج عمل ألماتي، وتعتزم مواصلة ذلك. نحن نعمل مع شركائنا في المنطقة لتوفير الظروف التي من شأنها تيسير تنمية جيراننا من البلدان غير الساحلية وتقليل الاختلالات الحالية.

ونعتقد أن منافع التجارة والتمويل والنقل التي يمكن أن نقدمها نحن، بلدان المرور العابر، إلى جيراننا من البلدان غير الساحلية ستعود أيضا في النهاية علينا. بمزايا، حيث أن هذه المنافع لها تأثير إيجابي على تنمية المنطقة بأسرها.

والآخر بالتكامل والتمويل - الأمر الذي سيستفيد منه العبور من وإلى البلدان غير الساحلية في المنطقة.

ولدى البرازيل أيضا لجان ثنائية معنية برصد التجارة مع بوليفيا وباراغواي. وتشكل هذه اللجان أدوات هامة لتعزيز التجارة. هذا بالإضافة إلى عقد اجتماعات دورية على مستوى نواب وزراء الخارجية.

إن التمويل مسألة أساسية في تعزيز التكامل الإقليمي وتنمية البلدان غير الساحلية. ومن أجل ضمان بقاء العديد من مشاريع البنية التحتية، يجب إيلاء اهتمام للآليات ذات الصلة بمخاطر عمليات الائتمان الخاصة بتلك المشاريع. وفي هذا الصدد، تمكنت البرازيل من توسيع نطاق التمويل في دعم أعمال البنية الأساسية عن طريق برامج ائتمان محددة خاصة بالتصدير وزيادة رأس المال في تمويل المؤسسات الإقليمية، مثل مؤسسة تنمية الأنديز.

أما بخصوص التجارة، فقد تحسنت العلاقات البرازيلية مع بوليفيا وباراغواي في العقد الحالي. ومنذ عام ٢٠٠٢، نما حجم التجارة الثنائية بين البرازيل وبوليفيا بنسبة فاقت ٢٠٠ في المائة، وبين بلدي باراغواي بنسبة بلغت نحو ١٠٠ في المائة.

لقد استثمر عدد كبير من الشركات البرازيلية في هذين البلدين المجاورين، في ميادين شتى من بينها الزراعة، وتربية الماشية، والكيماويات الزراعية، والأثاث، واستخراج المعادن، والعمليات المصرفية، وتوزيع الوقود، والطاقة، والمنسوجات والملابس، والتنقيب عن النفط والغاز.

وبالمثل - وبما لا يقل أهمية - تؤيد حكومتي الرأي القائل بأنه ينبغي في جولة الدوحة لمنظمة التجارة العالمية منح البلدان النامية غير الساحلية معاملة تمكنها من المشاركة بشكل كامل بدرجة أكبر في النظام التجاري المتعدد الأطراف ومن الاستفادة من اندماجها فيه.

برنامج العمل

السيد يانينز - بارنوفو (إسبانيا)، نائب الرئيس،
يشغل مقعد الرئيس.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالاسبانية): أود إبلاغ الأعضاء بأن البند الأول الذي ستنظر فيه الجمعية العامة يوم الاثنين، ٦ تشرين الأول/أكتوبر، سيكون طلب الأمين العام (A/63/232)، إدراج بند إضافي في جدول الأعمال للدورة الثالثة والستين، ألا وهو، "قضاة المحكمة الدولية لمحاكمة الأشخاص المسؤولين عن الانتهاكات الجسيمة للقانون الإنساني الدولي التي ارتكبت في إقليم يوغوسلافيا السابقة منذ عام ١٩٩١".

وبعد ذلك ستنظر الجمعية في البند ١٠٠ من جدول الأعمال، "تقرير الأمين العام عن أعمال المنظمة".

رفعت الجلسة الساعة ١٨/٠٥.