

المحاضر الرسمية

الجمعية العامة



الدورة الثالثة والستون

الجلسة العامة ١٩

الجمعة، ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨، الساعة ١٠/٠٠

نيويورك

الرئيس: السيد ديسكوتو بروكمان (نيكاراغوا)

نظرا لغياب الرئيس، تولى الرئاسة نائب الرئيس السيد إنخيار (منغوليا).
السيد بارك إن - كوك، رئيس وفد جمهورية كوريا.

افتتحت الجلسة الساعة ١٠/٠٥.

الاجتماع العام الرفيع المستوى المخصص لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي

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 والإنمائية الدولية المعني

بالتعاون في مجال النقل العابر

تقرير الأمين العام (A/63/165)

مشروع القرار (A/63/L.3*)

السيد بارك إن - كوك (جمهورية كوريا) تكلم
بالإنكليزية: أشكر رئيس الجمعية العامة على عقد هذه
الجلسة الهامة في الوقت المناسب. وأود كذلك أن أعرب عن
تقديري للأمين العام بان كي مون على التقرير المتبصر
المعرض علينا. وأعتقد أن التقرير سيرشدنا على خير وجه.
فهو يوجز ببراعة التقدم المحرز والدروس المستفادة والعقبات
التي تعترض تنفيذ برنامج عمل ألماتي.
قبل خمس سنوات في ألماتي، اقترح المشاركون من
كازاخستان في المؤتمر الوزاري الدولي خارطة طريق لحشد
التضامن الدولي والشراكة لمساعدة البلدان النامية غير
الساحلية. وقد عبرت نتيجة المؤتمر، المتمثلة في إعلان ألماتي
وبرنامج العمل، عن الالتزام القوي للمجتمع الدولي بمعالجة
الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية والتحديات
التي تواجهها على نحو ما يدعو إليه إعلان الأمم المتحدة
بشأن الألفية.

يتضمن هذا المحاضر نص الخطب الملقاة بالعربية والترجمة الشفوية للخطب الملقاة باللغات الأخرى. وينبغي
ألا تقدم التصويبات إلا للنص باللغات الأصلية. وينبغي إدخالها على نسخة من المحاضر 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.



أقل البلدان نمواً مع إعفائها من الرسوم والخصص. وفي الوقت الحاضر، يفيد ١٦ بلداً من مجموع ٣١ بلداً نامياً غير ساحلي بالبرنامج الذي توفره حكومتي. وسوف نزيد كذلك مساهمتنا في الإطار المتكامل لأقل البلدان نمواً، كما سنوسع نطاق برامجنا التدريبية على قواعد منظمة التجارة العالمية وأنظمتها.

وتعد كفاءة هياكل النقل الأساسية والخدمات المتعلقة به متطلبات مسبقة لتنمية البلدان النامية غير الساحلية ومن شأنها أن تسهل اندماجها في النظام التجاري الدولي والاقتصاد العالمي بصفة عامة. غير أنه ما زالت توجد فجوات كبيرة من حيث التمويل لا يمكن معالجتها دون إشراك القطاع الخاص. ولحشد تدفقات رأس المال الخاص في مجال تطوير الهياكل الأساسية، استضافت الحكومة الكورية في العام الماضي المؤتمر الوزاري للشركات بين القطاعين العام الخاص لتطوير الهياكل الأساسية. ومثل المؤتمر الوزاري للنقل الذي عقد في كوريا في عام ٢٠٠٦ جهداً آخر من الجهود التي تبذلها حكومتي للمساهمة في قضية تطوير الهياكل الأساسية.

وما زالت الفجوة الرقمية أيضاً تشكل هاجساً كبيراً لدى البلدان النامية غير الساحلية، حيث لم يستخدم الإنترنت فيها سوى ٢,٩ لكل ١٠٠ من السكان في عام ٢٠٠٦. وفي حالة استمرار هذه الفجوة في الاتساع، قد تتحول إلى عائق خطير يحول دون مشاركة البلدان النامية غير الساحلية إلكترونياً في النظام الاقتصادي الدولي، الذي يتزايد اعتماده على تكنولوجيات المعلومات والاتصالات. وفي هذا الصدد، تعرب جمهورية كوريا عن استعدادها للقيام بدورها في راب هذا الفجوة الرقمية بتبادل التكنولوجيا والدراية اللتين ساعدتا على أن يكون لدينا أكبر تركيز في العالم من المستخدمين بالشبكات العريضة للإنترنت.

وفي هذا الصدد، يحيط وفدي علماً بتقييم الأمين العام الشامل أنه في غضون السنوات الخمس الماضية حققت بلدان المرور العابر النامية، بدعم من شركائها في التنمية، تقدماً ملموساً في تنفيذ التدابير المحددة المتفق عليها في برنامج عمل ألماني.

وتتعاطف جمهورية كوريا، بوصفها دولة ناضلت ضد الوقوع في شرك الفقر على مدى العدة عقود الماضية، مع البلدان النامية غير الساحلية فيما تواجهه من مصاعب، وتعرب عن التزامها بدعم جهود تلك البلدان الرامية إلى تحقيق التنمية المستدامة. وقد جعلت الحكومة الجديدة في جمهورية كوريا إحدى دعائم سياستها الخارجية تقديم مساهماتها للمجتمع الدولي كشريك موثوق به. وتحقيقاً لتلك الغاية، نعمل على تقوية الدور الذي نضطلع به في برامج المساعدة الإنمائية الرسمية.

وقد تضاعف حجم مساعدتنا الإنمائية الرسمية ثلاث مرات منذ عام ٢٠٠٠، وزادت مساعدتنا لأفريقيا إلى ثلاثة أمثالها خلال السنوات الثلاث الأخيرة. ونعتزم الآن أن نضاعف مساعدتنا الإنمائية الرسمية الحالية لتتجاوز قيمتها ٣ بلايين دولار بحلول نهاية ٢٠١٥. ونظراً لأن هذه المساعدة لا تزال المصدر الرئيسي لتمويل تطوير الهياكل الأساسية في البلدان غير الساحلية، فسوف تسهم هذه الزيادة القياسية في حجم مساعدتنا الإنمائية الرسمية في مساعدة تلك البلدان على قهر العوائق الجغرافية وتمهيد الطريق إلى تحقيق النمو الاقتصادي الملموس والازدهار.

ولقد طالما اعترِفَ بأن التبادل التجاري هو القوة المحركة للتنمية. وتستخدم جمهورية كوريا التجارة منذ أمد طويل بمثابة محرك لنموننا الاقتصادي. وفي ظل هذه الخلفية، ندرك جيداً الدور المحوري الذي يمكن للتجارة أن تؤديه في تنمية البلدان. وفي هذا السياق، تفسح حكومتي السوق أمام

الأجنبي والمساعدة الإنمائية الرسمية للبلدان النامية غير الساحلية. بمتوسط سنوي نسبه ٨ في المائة، و١١,٥٥ في المائة و٢١,٤ في المائة، على التوالي، في السنوات من ٢٠٠٣ إلى ٢٠٠٦، وهو ما يفوق هذه المعدلات بالنسبة للبلدان النامية كمجموعة في نفس الفترة. وثبتت تلك الأرقام بجلاء أن برنامج العمل ما برح يؤدي دورا هاما في تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية غير الساحلية.

أما الشيء الذي لا يمكن تجاهله، فهو أنه لم يطرأ تغير جوهري على وضع تلك البلدان كقوة محرومة داخل النظام الاقتصادي العالمي. كما أنه لم يطرأ تحسن أساسي فيما يتعلق بما تواجهه من صعوبات خاصة، كعدم كفاءة النقل، وضعف الهياكل الأساسية، وارتفاع تكاليف التبادل التجاري. ومنذ سنة ٢٠٠٧ بصفة خاصة، تفجرت على الساحة في تتابع سريع ثلاث مشكلات مستعصية في ميادين المال والطاقة والغذاء، مما يزيد حدة التحديات الإنمائية التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية ويضيف إلى عدم اليقين الذي يحيط بظروفها الإنمائية.

ففي العام ٢٠٠٧، مثلت البلدان النامية غير الساحلية نسبة تقل عن ١ في المائة من التجارة الدولية، ومثلت نصف عدد البلدان الـ ٢٠ التي تتمتع بأدنى مؤشر للتنمية البشرية، كما مثلت ٩ من كل ١٠ بلدان تعاني من أعلى تكلفة للحاوية الواحدة في تجارة الواردات والصادرات. وزيادة على ذلك، فقد أدت الطفرات الأخيرة في أسعار الطاقة إلى ارتفاع كبير في تكاليف النقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية. وما زال الطريق طويلا قبل أن تتحقق جميع الأهداف الواردة في برنامج العمل على نحو كامل.

وثمة توافق في آراء المجتمع الدولي على أنه ينبغي مد يد المساعدة للبلدان النامية غير الساحلية من أجل تحقيق التنمية المستدامة. ومن المهم للغاية أننا، في مواجهة المصاعب

وعلى وجه العموم، يبين استعراض منتصف المدة الذي نحن بصددده أنه، على الرغم من التقدم الذي تم إحرازه، ما زال يلزم عمل الكثير للوفاء بالالتزامات التي تعهدنا بها للاستمرار في برنامج عمل المائي. ولا يمكن تحقيق التنمية في البلدان النامية غير الساحلية من خلال جهود أي جهة فاعلة وحيدة. بل يقتضي الأمر جهودا مشتركة من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابر، ومن المجتمع الدولي والأمم المتحدة.

ويمكنني أن أؤكد للجمعية أن جمهورية كوريا، بالتضافر مع الشركاء الآخرين في التنمية، سوف تقف ثابتة إلى جانب البلدان النامية غير الساحلية. وسندعم جهودها النبيلة للتغلب على المشاكل الخاصة الناجمة عن افتقارها إلى إمكانيات الوصول برا إلى البحار وعن بُعدها وعزلتها عن الأسواق العالمية.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة

الآن للسيد ياو وينلونغ، ممثل الصين.

السيد ياو وينلونغ (الصين) (تكلم بالصينية): يتقدم

الوفد الصيني بالتهنئة على عقد هذه الجلسة الناجحة. ويعرب الوفد عن تأييده للبيان الذي أدلى به ممثل أنتيغوا وبربودا باسم مجموعة الـ ٧٧ والصين، ويود أن يعرب عن تقديره لوكيل الأمين العام ديارا ومكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية على كل ما قاما به من تحضير لهذه الجلسة.

منذ بدأ تنفيذ برنامج عمل المائي قبل خمس سنوات، أحرزت البلدان النامية غير الساحلية تقدما ملحوظا في تنميتها الاقتصادية والاجتماعية، وذلك بفضل الدعم القوي المقدم من المجتمع الدولي، بما فيه بلدان النقل العابر النامية، وبفضل جهودها الذاتية الدؤوبة. ويشير تقرير الأمين العام (A/63/165) إلى نمو الناتج المحلي الإجمالي والاستثمار المباشر

التوجه الذي لوحظ في السنوات الأخيرة، وهو خفض المساعدة الإنمائية الرسمية بدل زيادتها. والالتزام بتخصيص ٠,٧ في المائة من ناتج القومي الإجمالي لتلك المساعدة، ينبغي ترجمته سريعاً إلى عمل فعلي، بما يرفع بفعالية الحصة المخصصة منها لتمويل تطوير البنية الأساسية وغيرها من القطاعات الإنتاجية. وينبغي مواصلة زيادة حجم التمويل واستدامته وإمكانية التنبؤ به.

رابعاً، ينبغي تعزيز الأفضليات التجارية. فالتجارة محرك هام للتنمية المستدامة للبلدان النامية غير الساحلية. وينبغي للمجتمع الدولي أن يدفع بقوة نحو استئناف مبكر لجولة مفاوضات الدوحة لمنظمة التجارة العالمية، وإبرام مبكر لرزمة اتفاق يعبر حقاً عن موضوع التنمية. كما ينبغي له مواصلة توسيع التيسيرات والأفضليات التجارية لمصلحة البلدان النامية غير الساحلية، ودعمها عبر المساعدة في التجارة وسواها من التدابير، في بناء قدرتها التجارية، بحيث يمكنها أن تشارك بشكل بارز في نظام التجارة الدولية وأن تستفيد منه.

خامساً، ينبغي تقوية آليات التعاون. فهذه الآليات المنسقة جيداً تشكل الضمانة الدولية للتنفيذ الناجح لبرنامج العمل. وينبغي للمجتمع الدولي أن يواصل تقوية تنسيق السياسة العامة وتبادل المعلومات، وتعزيز التعاون الاقتصادي الإقليمي ودون الإقليمي بفعالية، ودعم التعاون العام - الخاص بقوة، والغوص في استكشاف آليات تمويل مبتكرة. وريثما يتم ذلك، ينبغي لمكتب الممثل السامي أن يواصل أيضاً توثيق التعاون والتنسيق بين المنظمات الدولية ووكالات الأمم المتحدة ذات الصلة.

الصين بلد مرور عابر نام، ولبعض أراضيها سمات غير ساحلية. وفي بعض محافظاتنا الداخلية ظروف طبيعية أسوأ من ظروف بعض البلدان غير الساحلية. لذا، فإن لدى

التي تشكلها التنمية الاقتصادية في العالم، نجتمع هنا لإجراء استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماني. وينبغي أن نغتنم الفرصة التي يتيحها استعراض منتصف المدة هذا لإجراء تقييم منهجي لتنفيذ برنامج العمل، ولترتيب أولويات تعاوننا في المستقبل على نحو شامل، وللعمل على متابعة الالتزامات ذات الصلة، وللشروع في التصدي للتحديات الإنمائية الجديدة. ومن هذا المنطلق تقترح الصين أن يركز المجتمع الدولي اهتمامه على المساعي التالية.

أولاً، ينبغي إعادة تأكيد الالتزامات السياسية. وبرنامج عمل ألماني يجسد العزم الثابت والالتزام الصادق من المجتمع الدولي بمساعدة البلدان النامية غير الساحلية، ويشكل خطة العمل المحددة وإطار التعاون الأساسي لهذا الغرض. ويجب علينا أن نعتبر هذا أساساً للنهوض بروح الشراكة العالمية، وللوفاء بكل الالتزامات التي وردت في إطار برنامج العمل، وتقديم الدعم الشامل للتنمية المستدامة في هذه البلدان.

ثانياً، يجب أن نواجه التحديات بهمة. فتنفيذ برنامج العمل ينبغي أن يواكب العصر. كما ينبغي للوكالات الدولية ذات الصلة أن تقيم تقييماً منهجياً أثر وتبعات التحديات الإنمائية الجديدة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وينبغي للمجتمع الدولي، من جهته، أن يركز على مساعدة هاتين الفئتين من البلدان في مواجهة التحديات الجديدة، ومنها تغير المناخ، والركود الاقتصادي العالمي، والتقلبات في الأسواق المالية والارتفاع المفاجئ في أسعار الطاقة.

ثالثاً، ينبغي زيادة المساعدة الإنمائية. فهي تشكل عاملاً حاسماً في الجهود المبذولة لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية على تجاوز صعوباتها الإنمائية. إن المجتمع الدولي، ولا سيما البلدان المتقدمة النمو المانحة، ينبغي أن يقلب

السيد الطلحي (الجمهورية العربية الليبية): نود بداية أن نعبر عن تقديرنا العالي لعقد هذا الاجتماع، ونهنئ الرئيس على رئاسته هذه الدورة.

لقد اعترف إعلان الأمم المتحدة بشأن الألفية والمؤتمرات الدولية الأخرى ذات الصلة بالاحتياجات والمشاكل الخاصة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية لكونها بلدانا غير مطلة على البحار تعاني من البعد والعزلة عن الأسواق العالمية. إن ما يمثله هذا من أثر سلبي على جهودها الإنمائية وما يضعه من قيود على تطورها لبلوغ الأهداف الإنمائية للألفية، وعلى جهود التنمية بشكل عام، أمر معروف. ويهدف برنامج عمل ألماتي إلى التصدي للتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر، ويعبر صراحة عن أن كون البلد غير ساحلي هو تحد وليس مصيرا، وأن التضامن والتعاون الدولي كفيلا بالمساهمة في تذليل هذه الصعوبات والتحديات.

إن كثيرا من بلدان المرور العابر، المجاورة للبلدان النامية غير الساحلية، بلدان نامية تتحمل، هي أيضا، أعباء إضافية ناجمة عن متطلبات النقل العابر، ومن ذلك حاجتها إلى بناء وتعزيز الهياكل الأساسية للطرق البرية، وبرامج الصيانة والخدمات، وتطوير القدرات البشرية والنظم الإدارية والمالية المسيرة لهذه المرافق. لذلك، فإن إنشاء وتعزيز وصيانة نظام فعال للنقل العابر، يمثل تحديا كبيرا يواجه البلدان النامية غير الساحلية، وبلدان المرور العابر على حد سواء، كما هي الحال بالنسبة لبلدي، ليبيا. إن التكاليف التي تترتب على ذلك تتجاوز في كثير من الأحيان إمكانيات هذه البلدان. ولا شك أن بوسع الشركاء في التنمية دعم وتعزيز جهود هذه البلدان الرامية إلى إنشاء نظم فعالة للنقل العابر، وتطوير ما تتطلبه من إمكانيات وموارد بشرية.

الصين تجربة مباشرة من الصعوبات الخاصة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية. وقد دعمت الصين بقوة دائما تلك البلدان في جهودها الإنمائية، وعززت بنشاط التعاون في نقل المرور العابر وشاركت فيه، كما عززت باستمرار تدابير الدعم لمصلحة تلك البلدان، ونفذت بنشاط الالتزامات التي تعهدت بها في إطار برنامج العمل.

تسهم الصين حاليا بأكثر من ١٠ في المائة من النمو الاقتصادي العالمي، مع الآثار الجانبية التي توفر زخماً قويا للنمو الاقتصادي للبلدان النامية غير الساحلية المجاورة. والصين نشيطة في النهوض بالتعاون الاقتصادي الإقليمي في آسيا الوسطى، وشمال شرقي آسيا، ومنطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية. وهذا التعاون يفيد البلدان النامية غير الساحلية في آسيا. ومن خلال آليات من قبيل منتدى التعاون بين الصين وأفريقيا، واصلنا دعمنا للبلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا. وفي اجتماع الأمم المتحدة الرفيع المستوى المكرس للأهداف الإنمائية للألفية في الأسبوع الماضي أعلن رئيس الوزراء وين جيا باو ستة تدابير محددة نقوم بتنفيذها لتوفير المساعدة، بقدر طاقتنا، للبلدان النامية الزميلة، بما فيها البلدان النامية غير الساحلية، في مجالات التنمية الزراعية، ومواجهة أزمة الغذاء، وتدريب الكوادر، وتخفيف الديون وإغائها، والأفضليات التجارية والطاقة.

ستواصل الصين اتباع مبادئ المشاورة المتكافئة، والمصلحة والفائدة المتبادلتين والتنمية المشتركة، والوفاء وفاءً كاملا وعميقا بجميع الالتزامات الواردة في برنامج العمل، وتقاسم الفرص الإنمائية مع البلدان النامية غير الساحلية، في جهد مشترك لمواجهة تحديات التنمية.

الرئيس بالنيابة (تكلمم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لسعادة السيد جاد الله ع. الطلحي، رئيس وفد الجمهورية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية.

مع بقية بلدان القارة من جهة، ومع الأسواق العالمية، من جهة أخرى. ومن هذا المنطلق، بادرت بلادي بمشروع كبير تحت اسم طريق القذافي تعمل بلادي من خلاله على إنشاء طرق عابرة للصحراء إلى بلدان الساحل المغلقة، وذلك على محورين أحدهما في شرق ليبيا والآخر في غربها. والعمل جار بصورة حثيثة لتنفيذ هذا المشروع الكبير. إن مثل هذه الجهود تسهم في تحقيق وتوفير فرص الاستقرار الاقتصادي والاجتماعي. وسيقلل ذلك من الأسباب التي تدفع إلى الهجرة غير القانونية، وما تنطوي عليه من تداعيات ومخاطر اقتصادية واجتماعية وأمنية.

وختاماً تؤكد بلادي على أهمية دعم وتعزيز الجهود التي يبذلها الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية والهادفة إلى حشد الدعم والمساعدة اللازمة لتنفيذ برنامج عمل الماتي، الذي يُعد أيضاً أحد مجالات التعاون بين بلدان الجنوب، باعتبار أن البلدان غير الساحلية وبلدان العبور هي بلدان نامية. ومن هذا المنطلق فإن نجاح تنفيذ هذا البرنامج سيسهم في اتساع المبادلات فيما بين بلدان الجنوب والوصول إلى التكامل الاقتصادي الذي يخدم مصلحة الجميع.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة

الآن لسعادة السيد بيتر موريه، رئيس وفد الاتحاد السويسري.

السيد موريه (سويسرا) (تكلم بالإنكليزية): إن

الجغرافيا قد تكون تحدياً، ولكنها ليست قدراً. وتواجه البلدان النامية غير الساحلية عقبات محددة في تنميتها لا تواجهها البلدان الواقعة على سواحل البحار. ولكن تلك العقبات يمكن التغلب عليها، على النحو الذي نقوم به بشكل ناجح بإعلان وبرنامج عمل الماتي. وأسهم الإعلان وبرنامج العمل بقدر كبير في إدراج الاحتياجات الخاصة

تؤكد ليبيا على أن التعاون الإقليمي يمكن أن يلعب دوراً هاماً في معالجة المشاكل التي يواجهها النقل العابر ويجعله أكثر يسراً وأقل تكلفة نظراً لما يتيح من فرصة تجميع الموارد والإمكانيات وتنسيقها، وتخفيف إعاقات المرور عبر الحدود، وضمان سهولة وصول السلع إلى الأسواق المجاورة إلى ما وراء البحار.

مما يبعث على الارتياح أن تنمية وتطوير الهياكل الأساسية للنقل العابر من الشواغل الوطنية للبلدان المعنية في القارة الأفريقية ومن أولويات استراتيجياتها نحو التنمية. ونحن نؤيد السياسات والمبادرات التي يقوم بها الاتحاد الأفريقي والشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا والمجموعات الاقتصادية الإقليمية في القارة، الهادفة إلى دعم جهود هذه البلدان وتعزيز التعاون الإقليمي فيما بينها.

إننا نؤكد على أهمية إقامة وتعزيز نُظم فعالة للنقل العابر في أفريقيا من خلال إيجاد شراكات فعالة بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في إطار من التكامل الإقليمي. وندعو المؤسسات المالية الدولية والإقليمية إلى تقديم قدر أكبر من المساعدات المالية والتقنية المنسقة لتطوير الهياكل الأساسية للنقل العابر، والتركيز على استكمال الوصلات المفقودة في شبكات النقل البري التي تُمكن من ربط البلدان غير الساحلية ببقية بلدان القارة، والعمل على منح الأولوية لاحتياجات الهياكل الأساسية في سياق مبادرة المعونة لصالح التجارة، وزيادة ما يخصص لهذه الهياكل من المساعدة الإنمائية الرسمية.

إن ليبيا، ومن منطلق إيمانها بجدوى التكامل الأفريقي، تدعم السياسات والمبادرات الهادفة إلى ربط البلدان الأفريقية بمختلف خطوط المواصلات، باعتبار ذلك العنصر الأساسي لتطوير وتنمية القطاعات الإنتاجية والخدمية للبلدان غير الساحلية، ويساهم في تنشيط المبادلات التجارية

ثانيا، يتعين علينا أن نعيد التأكيد على أهمية حرية العبور. وفي سياق المفاوضات الجارية في منظمة التجارة العالمية بشأن تسهيل التجارة، فإن سويسرا وعدد من البلدان النامية غير الساحلية قدمت بصورة مشتركة نص اقتراح بشأن توضيح وتحسين المادة الخامسة من مجموعة الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة. ولا يسعى الاقتراح لتعزيز حرية العبور وإنشاء نظام فيما يتعلق برسوم وضرائب العبور فحسب، بل يسعى أيضا لتقليص الآثار التمييزية التي قد تحدثها الاتفاقات الإقليمية أو الثنائية على العبور، بما في ذلك معالجة نظام الحصص. والصياغة الطموحة بشأن العبور في أي اتفاق مقبل لمنظمة التجارة العالمية بشأن تسهيل التجارة أمر غير كاف بحد ذاته، ولكنه يمهّد لاتخاذ مجموعة أكبر من التدابير الملموسة لتسهيل التجارة على طول خطوط الإمداد بحيث تنشأ حقا طرق للعبور لديها مقومات البقاء وثابتة واقتصادية بشكل معقول.

ثالثا، لقد ساعد برنامج عمل الماني على تحالف مجموعة واسعة من البلدان التي تواجه شواغل مماثلة تحت عنوان واحد - البلدان النامية غير الساحلية. وفي الوقت نفسه، انضمت بلدان المرور العابر وشركاء التنمية إلى العملية بروح من الشراكة. وبينما تم ترسيخ البرنامج والاعتراف به، إلا أن المزيد من التقدم ما زال مطلوبا. لقد أصبحت أولويات واحتياجات البلدان النامية غير الساحلية أكثر تفاوتًا. فنقاط انطلاقها ومزاياها النسبية والسياسات الاقتصادية والبنية التحتية الخاصة بالنقل تتطور. مرور الوقت تجاوبا مع السوق العالمية والتكامل الإقليمي الأقوى.

لذلك من الضروري بالنسبة للمنظمات الدولية، كالبنك الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، أن تواصل عملها لوضع مؤشرات وآليات رصد مشتركة يعول عليها. وتساعد الأهداف والمؤشرات الموثوق بها على كفاءة استخدام المصادر المحدودة حيث تمس الحاجة إليها في كل

للبلدان النامية غير الساحلية في جدول الأعمال السياسي. ويوفر لنا هذا الاستعراض لمنتصف المدة فرصة هامة لتقييم التقدم المحرز، وتحليل الفجوات القائمة ولتحديد العمل الذي يلزم القيام به لسد هذه الفجوات. والتقرير الممتاز الذي أعده الأمين العام ومعاونوه يوفر عددا من الرؤى المعمقة التي تستحق اهتمامنا.

وأود أن أركز على مجرد بعض هذه الرؤى. أولا، إننا في الماني استهنا بالآثار العرضية الناجمة من النمو المذهل للمراكز الاقتصادية الناشئة. وتوفر أسواق هذه المراكز على الأقل لبعض البلدان الساحلية بديلا إقليميا أو مكتملا لأسواق ما وراء البحار. والآثار السلبية لارتفاع تكاليف النقل والاعتماد على ممر عامل للعبور يمكن تخفيضها بقدر كبير عندما تقع هذه البلدان القوية الأداء والناشئة في منطقة الجوار المباشر للبلدان النامية غير الساحلية. كما ينبغي أن يسهم التطور المتزايد لهذه الاقتصادات الناشئة، في الأجل المتوسط، في زيادة تنويع هيكل صادرات بلدان المنطقة، ومن ثم في تخفيض اعتماد العديد من البلدان النامية غير الساحلية على أسعار السلع المتقلبة بقدر كبير.

وفضلا عن ذلك، يحدونا الأمل في أن يوفر ارتفاع عائدات صادرات الأسواق الناشئة إلى البلدان النامية غير الساحلية رأس مال إضافيا للاستثمار، وبالتالي مما يؤدي إلى تيسير التكامل الإقليمي أيضا على مستوى أسواق رأس المال. والاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وزيادة تعزيز التجارة فيما بين بلدان الجنوب مسألتان يلزم معالجتهما بشكل متواز. ومع أن استمرار جميع الشركاء الإنمائيين في تقديم الدعم للبلدان النامية غير الساحلية أمر بالغ الأهمية، فإن المطلوب أيضا هو الاضطلاع بقيادة قوية من جانب الاقتصادات الناشئة الراجعة والمستعدة لتحمل نصيبها من المسؤولية عن استقرار الاقتصاد الدولي وازدهاره.

اقتصاداتها استفادت أيضا من تلك الارتفاعات الحادة السلبية بخلاف ذلك.

وحقيقة أن احتياجات البلدان غير الساحلية تلقى المزيد من الانتباه أكثر من أي وقت مضى في العديد من المتديبات الدولية لأمر مطمئن بالفعل. أكيد أن حالتها الفريدة ومآزقها المشتركة، بشكل خاص، ما فتئت تتحول إلى بنود رئيسية في جداول أعمال المناقشات التجارية المتعددة الأطراف الرفيعة المستوى، مثل مؤتمر الأمم المتحدة الثاني عشر للتجارة والتنمية الذي عقد في نيسان/أبريل الماضي في غانا، وحلقة نقاش الأمم المتحدة المعنية باحتياجات الاستثمار للبلدان الأقل نموا غير الساحلية، التي عقدت هنا في نيويورك قبل يومين. إن تلك الاتجاهات الإيجابية تشجعنا بالفعل.

إلا أنه على الرغم من تلك التطورات المشجعة، تواصل البلدان غير الساحلية مواجهة عدة تحديات بسبب القصور الجغرافي، الذي يضع قيودا شديدة على جهودها لتحقيق أهداف الحد من الفقر وتحسين مستوى المعيشة لسكانها. وهكذا، يبقى الكثير الذي يتعين عمله من حيث حشد الدعم الملموس للمساعدة على مواجهة المآزق الاقتصادية التي تواجهها تلك البلدان بشكل أفضل.

وكما هو مبين بوضوح في برنامج عمل ألماني، تكمن التدابير الأكثر أهمية التي يجب اتخاذها للتخفيف والتخلص من مصاعب البلدان النامية غير الساحلية في الاستراتيجيات الواقعية والمناسبة التي صاغتتها تلك البلدان بنفسها. ولا يقل عن ذلك أهمية طبعاً أن تتعاون تلك البلدان مع الدول الساحلية المجاورة لها لاستحداث نظم متبادلة الفائدة وتتسم بالكفاءة للنقل العابر والجمارك وغير ذلك من نظم البنية التحتية ذات الصلة. ومعظم تلك الدول الساحلية التي تتاحم البلدان غير الساحلية تعاني هي ذاتها من نقص في

حالة. وعبر تقديم أساس عمل موضوعي، فهي تسهل أيضا التعاون الثنائي والإقليمي الحاسم بشأن المرور العابر ومسائل تيسير التجارة الأخرى.

والواقع أن الجغرافيا قد تشكل تحديا، ولكنها ليست قدرا. فسويسرا، وهي نفسها بلد غير ساحلي، تظل شديدة الالتزام بمساعدة البلدان النامية غير الساحلية على الاندماج بشكل أفضل في الأسواق العالمية.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن للمتكلم من إثيوبيا.

السيد أليمو (إثيوبيا) (تكلم بالإنكليزية): اسمحوا لي أن أبدأ بالإعراب عن تقديرنا العميق للرئيس على تنظيم هذا الاجتماع الرفيع المستوى المهم الحس التوقيت كجزء من الدورة الجارية الثالثة والستين للجمعية العامة للأمم المتحدة، التي يرأسها بكفاءة عالية. ويود وفدي أن يطمئنه على تقديم تعاوننا التام لمساعدته في تحمل مسؤولياته بكفاءة في هذا الصدد، وفي مسائل أخرى تتعلق بمنصبه الرفيع.

أود أيضا أن أعنتم هذه الفرصة لأشيد بالأمين العام على تقريره المتعمق الشامل عن المسائل التي تهم البلدان غير الساحلية. ولا ريب في أن التقرير سيقدم مساهمة كبيرة للمداولات هذه المتعلقة بالاستعراض.

لقد لاحظنا بعناية أن تقرير الأمين العام قد ذكر بالتفصيل التطورات الحاصلة في البلدان النامية غير الساحلية منذ إطلاق برنامج عمل ألماني في عام ٢٠٠٣. وكما يبين التقرير بوضوح، بدأ عدد من البلدان غير الساحلية بإيلاء الاهتمام اللازم لوضع سياسات المرور العابر الأساسية، مع الانخراط في الوقت ذاته في تطوير البنية التحتية. وعلى الرغم من أن هذه البلدان، مثل جميع البلدان الأخرى، قد تأثرت سلبا بالخسائر الناتجة عن ارتفاع أسعار الغذاء والوقود، فإن

بمجموعاتنا الإقليمية ذات الصلة في أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية لكي نلتزم مساهماتها القيمة في ذلك المسعى المهم. زيادة على ذلك، يمكن لذلك التعاون أن يساعد على تفادي احتمال حصول التباس مع احتياجات أخرى مماثلة لتلك المجموعات.

أما إثيوبيا، فقد تحلت بالجرأة واتخذت عدة خطوات تهدف إلى كفاءة مزاياها التنافسية والنسبية في مجال التجارة الدولية. وبمزيج من استراتيجية تقودها الزراعة وتوجه نحو الصادرات وتشديد على تطوير نظم البنية التحتية الرئيسية الضرورية لتحقيق نمو سريع، فإن البلد يخطط لخطوات واعدة على الجبهتين. وهو يركز أيضا على تحقيق عائدات صادرات أفضل وتقليل الصعوبات التي تفرضها العوائق الجغرافية إلى حد ما الأدنى من خلال التشديد على بنود التصدير غير التقليدية، كالأزهار، التي يسهل نقلها جوا.

وبفضل تنويع منتجات التصدير، تمكنت إثيوبيا، في جملة أمور، من أن تسجل نموا من رقمين في ناتجها المحلي الإجمالي على مدار السنوات الأربع الماضية. ويظهر ذلك التزام إثيوبيا بالتمسك بروح برنامج عمل الماتي ومبادئه.

إن إنشاء مؤسسة جديدة لخدمات الموانئ الجافة في أوائل هذا العام، وتوسيع شبكة الطرق داخل ممرات المرور العابرة الرئيسية وعلى طول تلك الممرات، وتحسين شبكة السكك الحديدية القديمة القائمة مع الاستثمار في بناء شبكة جديدة، والصيانة الشاملة لقطاعي الاتصالات السلكية واللاسلكية والطاقة، تتم جميعها ضمن البرامج الرئيسية التي تنفذ في إطار الجهود الوطنية الشاملة.

وكما أشرنا في حلقة النقاش المعنية بجذب الاستثمارات المباشرة الأجنبية إلى البلدان النامية غير الساحلية، المعقودة هنا في الأمم المتحدة يوم أول أمس، من المهم إعادة التأكيد اليوم على أن حكومة إثيوبيا قد زادت

نظم البنى التحتية الكفؤة ولا تتمتع بتكامل اقتصادي إقليمي على الوجه الأفضل.

وبسبب المسافات الجغرافية ونظم النقل المكلفة والمرهقة، تتطلب البلدان النامية غير الساحلية إمكانية وصول خاصة إلى الأسواق لتحسين وضعها الأقل قدرة على التنافس في السوق الدولية. وهي تحتاج إلى المساعدة المالية والتقنية في مساعيها لبناء وإصلاح نظم البنية التحتية الرئيسية، بما فيها، ضمن أمور أخرى، السكك الحديدية والطرق السريعة والموانئ الجافة. وهي تحتاج إلى مساعدة تقنية في تحديث الإجراءات الجمركية الخاصة بالمرور العابر.

وينبغي للبلدان غير الساحلية أن تكون قادرة على الاستفادة من كل الدعم الذي تحتاجه للتخلص من القيود المترتبة بالتجارة المرتكزة على العرض. وقد حان الوقت لنهئ الظروف لتمكين تفاعل سلس ومتناغم بين برنامج عمل الماتي ومبادرة المعونة للتجارة التي اتخذت زمامها منظمة التجارة العالمية لكي ندعم بصورة مجدية قدرة البلدان غير الساحلية، التي يندرج معظمها ضمن فئة البلدان الأقل نموا والتي تعاني من القيود الضخمة المترتبة على سياسة العرض.

على البلدان غير الساحلية أن تواصل الدفاع عن القوانين والاتفاقيات الدولية لتأكيد حقوقها في حرية المرور العابر بدون أي عوائق. وينبغي لها أن تسعى لرؤية صكوك قانونية دولية محسنة، مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة لمنظمة التجارة العالمية، خاصة في ما يتعلق بعلاقة البلدان غير الساحلية بجزائرها الساحليين. ولبلوغ تلك الغاية يجب علينا أيضا أن نشارك في جهود متضافرة مع مجموعات أخرى، مثل مجموعة الـ ٧٧، التي ينتمي إليها معظمنا.

وبهدف تنسيق جهودنا بشكل أفضل وتفادي الازدواجية غير الضرورية، علينا أيضا أن ننسق بفعالية مع

أخيراً، يود وفد بلادي أن يغتنم هذه الفرصة لكي يؤكد للجمعية من جديد أن إثيوبيا ستعمل كل ما في وسعها لتنفيذ برنامج عمل ألماتي تنفيذاً تاماً دون قيد أو شرط، بالإضافة إلى نتائج هذه المداولات الاستعراضية الهامة. وبنبغي أن نسعى معاً جاهدين من أجل تنفيذ المثل والمقترحات الكثيرة المقدمة منذ بدء برنامج عمل ألماتي. كما يجب أن نعمل متحدين لإعطاء مزيد من المضمون لبعض النتائج الإيجابية التي حققناها بالفعل.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة الآن للسيدات. فانس مكماهان، ممثل الولايات المتحدة الأمريكية.

السيد مكماهان (الولايات المتحدة الأمريكية) (تكلم بالإنكليزية): توفر الوثيقة الختامية لاستعراض منتصف المدة والتقارير المفصل والشامل للأمين العام عن تنفيذ برنامج عمل ألماتي (A/63/165)، أسساً ممتازة تقوم عليها مداولاتنا هذا الأسبوع.

ونلاحظ أن الوثيقة الختامية والتقارير يؤكدان على قيمة التعاون الإقليمي ودون الإقليمي والانضمام إلى الاتفاقيات المتعددة الأطراف، وإصلاح سياسات النقل، وتدابير تيسير التجارة، بما في ذلك:

”تسويق خدمات النقل ونقلها إلى القطاع الحر، وبذل الجهود الرامية إلى تحسين النظم المؤسسية والإجرائية والتنظيمية والإدارية، والحد من كمية أوراق العمل والمتطلبات الروتينية المفرطة“ (A/63/165، الفقرة ٨٨).

ونرى أن تلك الإصلاحات أساسية للمشاركة الفعالة في الاقتصاد العالمي والحصول على الفائدة الكاملة المتأتية من المساعدات الدولية.

مواردها الذاتية وخصّصتها لتمويل معظم تكاليف بدء التشغيل لجميع تلك المشاريع الكبيرة. ومع ذلك، وبروح برنامج عمل ألماتي، فإننا نتوقع أن نتلقى مساعدة مالية وتقنية كافية في الوقت المناسب من شركائنا في التنمية، من أجل زيادة مواردنا المخصصة لإكمال تلك المشاريع الهامة.

ونعتقد بشدة أن استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي ينبغي أن يقيّم على نحو مناسب الدروس المستفادة من الماضي، بهدف زيادة حفز روح الشراكات العالمية القائمة الموجهة نحو مساعدة البلدان غير الساحلية في ضوء أوضاعها الخاصة.

وفي ذلك الخصوص، يجدر الإشارة إلى أن نتائج الاجتماع الإقليمي الأفريقي المعني باستعراض برنامج عمل ألماتي، المعقود في منتصف حزيران/يونيه ٢٠٠٨ في أديس أبابا تحت رعاية مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا، قد بيّنت، في جملة أمور، أنه لكي يصبح برنامج عمل ألماتي عملياً من حيث التنفيذ على نحو أكثر، ينبغي أن تظطلع الهيئات المعنية، مثل مكتب الممثل السامي والآليات المالية الإقليمية، بدور رائد في الدعوة إلى الاستثمار في الموارد الجديدة الأساسية لتلبية احتياجات البلدان غير الساحلية، والمساهمة في ذلك.

كما أكد الاجتماع الإقليمي على أهمية تنسيق جهودنا مع مجموعة أقل البلدان نمواً، ومفاوضينا في منظمة التجارة العالمية في جنيف، وبخاصة التجمعات الإقليمية، مثل المجموعة الأفريقية، من أجل تفادي ازدواج غير المثمر للجهود، وتحقيق التوازن الصحيح في الدفاع عن مصالحنا المشتركة في نفس الوقت.

تولى الرئاسة نائب الرئيس، السيد أباني (النيجر).

تبلغ تكلفته ٢٣٥ مليون دولار، وتموِّله مؤسسة التصدي لتحديات الألفية، على استصلاح ١٦٠٠٠ هكتار من الأراضي الزراعية المروية الجديدة. ويواكب هذا التحسين في الهياكل الأساسية برامج لتحسين حيازة الأراضي، وإنشاء ائتمان وتسليف زراعي، وتعزيز إدارة المياه. وتقدم مؤسسة التصدي لتحديات الألفية مبلغاً آخر قدره ١٨٤ مليون دولار يُستخدم في إعادة بناء مطار مالي من أجل زيادة وصول البلد إلى الأسواق التجارية.

وتعمل مبادرة مؤسسة التصدي لتحديات الألفية على مساعدة شركائنا في التنمية في تحقيق أولوياتهم الوطنية على أساس القيم المشتركة. وتُوضع برامج المؤسسة توقعاً لأنه بمجرد إرساء الأساس لإدارة عامة خاضعة للمساءلة وهيئة بيئية تنظيمية تشجع النشاط الاقتصادي الخاص، سيكون للاستثمار في الأفراد والهياكل الأساسية أثر دائم وقدرة على التغيير فيما يتعلق بالنمو الاقتصادي. ونرى في ذلك شراكة تنجح فيها المساعدة الخارجية الواسعة النطاق المقدمة للهياكل الأساسية والمشاريع الطموحة، وذلك لتوفر الظروف اللازمة لتحقيق التنمية الوطنية المستدامة.

ولا تحل مؤسسة التصدي لتحديات الألفية محل مساعداتنا الأجنبية التقليدية التي تقدم إلى البلدان النامية غير الساحلية؛ بل إنها تكملها. وفي عام ٢٠٠٦، تلقت البلدان النامية غير الساحلية ما مجموعه ٤,٣ بلايين دولار في شكل مساعدة اقتصادية من الولايات المتحدة، بما في ذلك ما قدمته مؤسسة التصدي لتحديات الألفية.

كما تقدم الولايات المتحدة المساعدة إلى البلدان غير الساحلية لتنفيذ وتعزيز الاقتصادات الكلية والأعمال التجارية وإصلاح الاستثمار. وفي العام الماضي، قدمت أفرقتنا توصيات إلى رواندا وبوروندي وأوغندا بشأن تبسيط تنظيم الأعمال التجارية.

وفي ١٣ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية، تقدم الولايات المتحدة حالياً الاستراتيجيات الإنمائية الوطنية بمستويات لم يسبق لها مثيل من المساعدة، ونقل المعرفة والتكنولوجيا، والجهود التعاونية لبناء المؤسسات وذلك عن طريق مؤسسة التصدي لتحديات الألفية. وتهدف شراكتنا إلى تحويل معدلات النمو الاقتصادي وتحقيق دفعة دائمة لها.

وقد وقعت مؤسسة التصدي لتحديات الألفية حتى الآن اتفاقات كبيرة لتقديم المنح - وتسمى عهوداً - مع ١٠ بلدان نامية غير ساحلية بمبلغ يزيد على ١,٩ بليون دولار. وفي منغوليا، تموّل مؤسسة التصدي لتحديات الألفية مشروعاً بمبلغ ١٨٨ مليون دولار لإعادة تشييد شبكة السكك الحديدية الوطنية واستغلالها في الأغراض التجارية. ويهدف مشروع آخر قيمته ٢٣ مليون دولار إلى تعزيز الهياكل الأساسية القانونية لحقوق الملكية قرب المراكز الحضرية السريعة النمو في منغوليا. وبالاشتراك مع مصرف التنمية الآسيوي، سيخصص مبلغ ٢٥ مليون دولار لإنشاء شبكة للتدريب المهني تشمل ما يزيد على ٣٠ من المسارات الوظيفية الضرورية لبناء اقتصاد حضري يقوم على أساس الصناعة.

وفي أرمينيا، تقدم مؤسسة التصدي لتحديات الألفية ٢٣٥ مليون دولار لزيادة الأداء الاقتصادي في القطاع الزراعي عن طريق الاستثمارات الاستراتيجية في الطرق الريفية والزراعة المروية. ويستفيد مباشرة من العهد المبرم مع أرمينيا حوالي ٧٥٠.٠٠٠ شخص، أو ٧٥ في المائة من سكان الريف.

كما تعمل مؤسسة التصدي لتحديات الألفية مع مالي في تحويل الإنتاج الزراعي، وخفض التعرض للجفاف، واستهداف محاصيل التصنيع الزراعي والمحاصيل المرتفعة القيمة. ويعمل مشروع ألاتونا للري التابع للحكومة الذي

إننا نعترف بالتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية، كالتكاليف المرتفعة للمواصلات والمدخلات وما يقترن بذلك من تأثير على القدرة التنافسية للتصدير، والاعتماد على الجيران الإقليميين في الحصول على منافذ إلى الأسواق فيما وراء البحار. ولكننا نعتقد أن من الإنصاف القول إن الموقع الجغرافي للبلدان النامية غير الساحلية، ومركزيتها، يمكن أن ينطوي أيضا على ميزة.

ومن شأن الإطار المتعدد الأطراف للتعاون في المرور العابر والتجارة وتطوير الهياكل الأساسية والنهج الإقليمية إزاء حل المشاكل، أن يساعد البلدان النامية غير الساحلية على استكشاف إمكانيات الميزة التنافسية والأسواق الراقية المرجحة. ونحن نرى أن برنامج عمل ألماني يمثل مبادرة هامة وضرورية لتحقيق الإمكانيات الكاملة للبلدان النامية غير الساحلية وتحقيق واستدامة الأهداف الإنمائية للألفية.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة

الآن لسعادة السيد عبدا لله حسين هارون، رئيس وفد باكستان.

السيد هارون (باكستان) (تكلم بالإنكليزية):

ترحب باكستان بعقد الاجتماع الرفيع المستوى لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماني. ونحن ننظر إلى هذه العملية ونتائجها كخطوة هامة نحو المعالجة المجدية للاحتياجات والشواغل الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية. ونحن على ثقة بأن هذا الجهد الحسن التوقيت سيتحول إلى مسار شامل لعملية تصحيح تهدف إلى تعلم الدروس من تجارب الماضي بغية توجيه العمل في المستقبل.

إننا نجتمع في ظل أوقات صعبة للقيام باستعراض منتصف المدة لتنفيذ برنامج عمل ألماني، الذي يعالج الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في النقل العابر للبلدان النامية غير

وبالاشتراك مع البنك الدولي، ساعد مشروع تحسين بيئة الأعمال التجارية، الذي أطلقته وكالة التنمية الدولية التابعة للولايات المتحدة، جمهورية قيرغيزستان على وضع برنامج طموح للتغيير الإداري وتبسيط القواعد التنظيمية. وكانت نتيجة ذلك أن قفزت جمهورية قيرغيزستان من المركز ٩٩ إلى ٦٨ في تصنيف تنفيذ الأعمال التجارية الذي يجريه البنك الدولي، لتأتي بذلك في المركز الثالث بين البلدان العشرة الأولى التي قطعت شوطا في الإصلاح في عام ٢٠٠٨.

وفي جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، أنشأ برنامج تعاوني لوكالة التنمية الدولية التابعة للولايات المتحدة مع الحكومة نظاما لتسجيل الأعمال التجارية والوثائق الجمركية في خطوة واحدة. وانخفض الوقت اللازم لتسجيل الشركات من ما يزيد على شهر إلى فترة ضئيلة لا تتجاوز ثلاثة أيام، وانخفض أيضا وقت الانتظار على الحدود بنسبة ٧٥ في المائة.

كما تيسر مؤسسة الاستثمار الخاص الخارجي التابعة للولايات المتحدة الاستثمار في البلدان النامية غير الساحلية. وقد أضيف استثمار أولي بمبلغ ١٥ مليون دولار، قدمته مؤسسة الاستثمار الخاص الخارجي، إلى رأسمال أفريقي آخر بمبلغ ٩٠ مليون دولار لاستثماره في إعادة تأهيل وتحسين ممر ناكالا في جنوب شرق أفريقيا. وتشمل تلك الصفقة إدخال تحسينات كبيرة في الميناء، وستسهم في إقامة منظومة نقل سلسلة متعددة الوسائل تمتد من موزامبيق إلى ملاوي وزمبابوي. وتوفر شركة الاستثمارات الخاصة الخارجية تأميننا من المخاطر السياسية، كمثال التغطية التأمينية بمبلغ ١٤٢ مليون دولار لخط الأنابيب باكو - تبليسي - جيهان، وهو ثاني أطول خط في العالم.

السياسات والآليات التي من شأنها أن تولد الموارد المالية اللازمة للاستثمار في مشاريع الهياكل الأساسية للنقل. ومثل تلك الاستثمارات تحتاج إلى زيادة المساعدات المالية من الشركاء الإنمائيين، والبلدان المانحة، والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية.

وبالمثل، فإن الاستكمال المبكر والنجاح لجولة الدوحة من المفاوضات التجارية لمنظمة التجارة العالمية، ذلك الإنجاز الذي يسمح بإزالة التشوهات من نظام التجارة العالمي وبوصول معزز إلى الأسواق، وخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، يتسم بأهمية غير مسبقة ولم يسبق أن كانت الحاجة إليه ملحة في أي وقت مضى كما هي الآن. إن بقاء مفاوضات الدوحة التجارية في طريق مسدود يدعو إلى الجزع ويشكل مصدر قلق بالغ.

إن باكستان، بوصفها بلداً للممرور العابر، تشارك بنشاط في عملية برنامج عمل ألماتي، وتظل ملتزمة بتوفير الممرور العابر للسير والفعال للبلدان المجاورة غير الساحلية - وبخاصة أفغانستان - لمساعدتها على توسيع تجارتها الدولية. والواقع أن تعزيز الترابط الإقليمي وتحويل باكستان إلى مركز إقليمي للممرور العابر يشكّلان جزءاً لا يتجزأ وركيزة أساسية لرؤيتنا الوطنية لقطاعي التجارة والنقل. وموقع باكستان على مفترق الطرق لجنوب ووسط وغرب آسيا يشكل عاملاً مساعداً في هذا المجال.

ولبلوغ تلك الغاية، وكجزء من البرنامج الوطني للممرات التجارية، تعمل باكستان لا من أجل تحسين وتحديث وسائل الدعم السوقي والهياكل الأساسية القائمة فحسب، بما في ذلك الطرق الرئيسية وخطوط السكك الحديدية، بل شرعت أيضاً في بناء شبكة جديدة للطرق والموانئ والمطارات والمرافق ذات الصلة الأخرى. ويجري أيضاً بناء طرق وصل تمتد إلى غوادار، وميناء حديث في

الساحلية وبلدان الممرور العابر النامية. ومنذ فترة قصيرة أجرينا في الأمم المتحدة استعراضين مهمين آخرين لا يقلان أهمية بشأن الاحتياجات الإنمائية لأفريقيا وتحقق أفريقيا للأهداف الإنمائية للألفية. والرسالة الصادرة عن هذه الاجتماعات الرفيعة المستوى واضحة. فالتنفيذ هو التحدي الأكبر، ونقص التمويل يظل العقبة الكأداء أمام الوفاء بوعود والتزامات التنمية التي قطعت هنا.

إن حالة الطوارئ العالمية المستفحلة فيما يتعلق بالتنمية، والتي تتجلى في ثلاثية الأزمات المتعلقة بالغذاء والوقود والأسواق المالية، تجعل تحدي التنفيذ أكثر تعقيداً وصعوبة، ليس للبلدان النامية غير الساحلية فحسب، بل أيضاً للبلدان الممرور العابر المجاورة التي غالباً ما تكون لديها بصفة عامة هياكل اقتصادية مشابهة وتواجه شحاً مماثلاً في الموارد.

إن وضع استراتيجية فعالة لتحسين نظم النقل العابر أصبح أوثق صلة على نحو خاص نظراً لارتفاع المتواصل في أسعار السلع الأساسية والنفط. وينبغي لاستراتيجية متسقة أن تسمح بتحقيق وفورات كبيرة من خلال استخدام التجارة كأداة لتحقيق الأهداف الإنمائية عبر توسيع مساهمة البلدان غير الساحلية وبلدان الممرور العابر في التجارة العالمية.

وتدعم باكستان بقوة البلدان النامية غير الساحلية في مساعيها للحصول على اعتراف أوسع وأكثر شمولاً باحتياجاتها الخاصة، سواء المالية أو التقنية. كما أننا نظل ملتزمين بدعمها في حدود إمكانياتنا المحدودة من أجل التغلب على العقبات الكبيرة ومواصلة السعي إلى تحقيق أهدافها. ولكن متطلبات إنشاء وصيانة نظم فعالة للنقل العابر ضخمة إلى درجة أن البلدان النامية غير الساحلية وبلدان الممرور العابر النامية لا تستطيع بمفردها أن تفعل الكثير. ولذلك، تقوم الحاجة إلى جهود متضافرة لتطوير

السامي شيخ سيدي ديارا ومكتبه على الأعمال التحضيرية الرائعة لهذا الاجتماع.

منذ اعتماد برنامج عمل ألماتي قبل خمس سنوات حققت بلدان غير ساحلية وبلدان نقل عابر عديدة، بمساعدة شركائها الإنمائيين، بعض التقدم في تحقيق أهداف تلك الوثيقة. ولكن نظرا لبعض المعوقات المختلفة التي تواجهها البلدان غير الساحلية، فإن العديد منها، بما في ذلك أفغانستان، لم تتمكن حتى الآن من الاستغلال الكامل للتجارة كأداة فعالة لتحقيق أهدافها الإنمائية.

ومن بين المجالات الكثيرة التي أحرزت فيها أفغانستان التقدم، أولا، وسّعت حكومة أفغانستان نطاق دور القطاع الخاص للاستثمار في المرافق الأساسية للنقل والعبور. وأنشأت اللجنة الوطنية الأفغانية المعنية بتيسير النقل والعبور. وفي تلك اللجنة، يتداول ممثلو القطاعين العام والخاص بشأن السياسات والإجراءات المتعلقة بالتجارة والعبور والنقل ويقررون مع مجالات العمل المناسبة.

ثانيا، بسّطت الحكومة ووحدت الوثائق والاستثمارات التي تُستخدم في المعاملات عبر الحدود. ثالثا، اتخذت خطوات لتحديث المعايير الحدودية من خلال جعل عملها آليا، وشراء تجهيزات حديثة، وبناء مرافق جديدة.

رابعا، أجرت الحكومة، في عامي ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨، بمساعدة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، دراسات استقصائية لتعريف التحديات المتعلقة بالعبور في مناطق نقاط عبور الحدود، واعتمدت إجراءات لمعالجتها.

خامسا، شرعت الحكومة في مفاوضات مع البلدان المجاورة لمواجهة التحديات المشتركة التي تزيد من تكلفة السلع والخدمات على حساب التجار والمستهلكين. ونتيجة لذلك، حسّمتنا مشكلتنا القائمة منذ أمد طويل مع باكستان

غرب باكستان. وبعد تشغيل ميناء غوادار، ستصبح باكستان قادرة على توفير مرور تجاري عابر مكسر يتسم بالكفاءة وتناسب المردود مع التكاليف ويوفر مرافق الميناء للبلدان المجاورة غير الساحلية، بما في ذلك أحدث المرافق لسفن الشحن، التي تضاهي مرافق أي ميناء حديث.

وفيما يتعلق بقطاع الخدمات، فإن حكومة باكستان تقوم بعملية تجديد لكل الإجراءات الجمركية، بما في ذلك مشروع إصلاح الجمارك. ويتضمن البرنامج الوطني للممرات التجارية أهدافا وجدول زمنية للإنجاز في جميع المجالات الأساسية، بما فيها تيسير التجارة.

وقبل أن أختتم بياني، أسمحوا لي أن أعثتم هذه الفرصة لأعرب عن الشكر للسيد شيخ سيدي ديارا، وكيل الأمين العام والممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، وفريقه، على ما اضطلعوا به من عمل جيد لجعل مداولاتنا مثمرة ومفيدة. كما أود أن أشكر السفير يوكيو تاكاسو من اليابان على ما أداه بنجاح من تيسير للمشاورات الحكومية الدولية لانتهاء من الوثيقة الختامية للاجتماع الاستعراضي في منتصف المدة.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة

الآن لسعادة السيد زاهر تين رئيس وفد أفغانستان.

السيد تين (أفغانستان) (تكلم بالإنكليزية): يسعدني

أن أخاطب الاجتماع الرفيع المستوى للجمعية العامة المكسر لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي. وأود أن أعرب عن شكري لرئيس الجمعية العامة على جهوده لتأمين استمرار دعم المجتمع الدولي للبلدان غير الساحلية. وأود أيضا أن أشيد بالأمين العام بان كي - مون على قيادته القوية وتركيزه على تنفيذ البرنامج، وأعرب عن تقديري للممثل

تقريبا. وبحلول نهاية عام ٢٠٠٩، سنكون قد انتهينا من وضع الخط الوطني للألياف البصرية وربطه ببلدين جارين. وسيمكننا تحسين خدمات الاتصالات من تعقب المعلومات المتعلقة باستيراد البضائع وعبورها والاتصال بالمنطقة والعالم على نحو أفضل.

حامسا، نقوم ببناء خطوط أنابيب النفط ونقل الطاقة الكهربائية. وقد وضعنا الصيغة النهائية للاتفاق المتعلق بنقل الغاز الطبيعي من تركمانستان إلى باكستان والهند عبر أفغانستان. وعلاوة على ذلك، اتفقت طاجيكستان وقيرغيزستان وأفغانستان وباكستان على إنشاء أمانة مشروع آسيا الوسطى وجنوب آسيا المعني بتوزيع وتجارة الكهرباء في كابل للتجديد بنقل أكثر من ١٣٠٠ ميغاواط من الكهرباء من بلدي آسيا الوسطى إلى أفغانستان وباكستان.

أما في المجال ذي الأولوية المتعلق برصد ومتابعة الاتفاقات، واصلت أفغانستان الانضمام إلى الاتفاقيات، مثل الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب دفاتر النقل البري الدولي، بغية الوفاء بالمعايير وتحقيق إصلاح قطاعي النقل العابر والشحن، فضلا عن متابعة عضوية أفغانستان في الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن.

وعلى الرغم مما أحرزته أفغانستان من تقدم في تلك المجالات، فإنها تواجه العديد من التحديات في المساعي التي تبذلها بفضل دعم المجتمعين الدولي والإقليمي الذي تمس الحاجة إليه لتحقيق أهداف برنامج عمل ألماتي.

أولا، لئن كنا نقدر الدعم المالي الذي تتلقاه من المجتمع الدولي لتحسين مرافقنا الأساسية في مجالي النقل والعبور، فإن جزءا كبيرا من تعهدات المانحين لم يتم الوفاء به بعد. كما أن القدر الكبير من تلك المعونة يُقدم بدون مراعاة أهداف الحكومة الأفغانية وبرنامج عمل ألماتي على

المتمثلة في العبور والشحن العابر للمنتجات الأفغانية الطازجة عبر نقطة حدود واغا إلى الهند.

وفي المجال ذي الأولوية المتمثل في تطوير البنية التحتية وصيانتها وفقا لبرنامج عمل ألماتي، أولا، تقوم أفغانستان ببناء طرق جديدة. ففي السنوات السبع الماضية، رمت أفغانستان أو بنت نحو ٧٠٠٠ كيلومتر من الطرق القائمة أو الجديدة، بما فيها الطريق الدائري والطرق الثانوية. وبحلول عام ٢٠١٠، نأمل استكمال الطريق الدائري الوطني وربطه بجزائنا في الشمال والجنوب والغرب والشرق.

ثانيا، تقوم أفغانستان ببناء خطوط سكك حديدية جديدة. وفي إطار الصفقة المتعلقة بمنجم النحاس مع ائتلاف شركات صينية، يجري التخطيط لبناء شبكة للسكك الحديدية تربط آسيا الوسطى بجنوب آسيا عبر أفغانستان. كما تعمل أفغانستان على الانضمام إلى شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا. وعلاوة على ذلك، أكد الاجتماع الوزاري السابع لمنظمة التعاون الاقتصادي بشأن النقل والاتصالات أن خط السكك الحديدية الرابط بين اسطنبول وطهران وإسلام آباد سيمر عبر أفغانستان.

ثالثا، نقوم بتحسين مرافقنا الأساسية في مجال النقل الجوي. فخلال السنتين الماضيتين، بدأت ثلاث شركات طيران خاصة لنقل المسافرين وشركتان أفغانيتان للشحن العمل في أفغانستان. وبالإضافة إلى ذلك، انتهينا للتو من بناء محطة مطار كابل الدولي وتأهيل مدرجه. كما نحدد ونوهل سبعة مطارات في أرجاء أخرى من البلد.

رابعا، نحسن قطاع الاتصالات، الذي يمثل أكبر قصة نجاح في أفغانستان. ففي عام ٢٠٠٢، كان عدد خطوط الهاتف الأرضية يقدر بـ ٣٨٠٠٠. أما اليوم، فهناك ما يناهز ٦ ملايين مشترك في خدمة الهاتف، فضلا عن أربع شركات تقدم خدمة الهاتف، مما يشكل استثمارا بمقدار بليون دولار

ساحة فريدة لتحقيق إمكاناتها باعتبارها جسرا بريا بين آسيا الوسطى وجنوب آسيا ومنطقة غرب آسيا. ونحن واعون بمسؤولياتنا الإقليمية عن العمل مع جيراننا لوضع سياسات وآليات مؤسسية بغية ترجمة تلك التوصيات إلى مشاريع إقليمية ملموسة، غير أننا نود أن نشجع الآخرين على العمل معنا بالوتيرة ذاتها وبنفس الروح.

وقد استعرض وفد بلدي بصورة متأنية مشروع الوثيقة الختامية لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي (A/63/L.3)، التي تتضمن توصيات هامة وتدعو بشدة المجتمع الدولي والمأنخين إلى زيادة مستوى دعمهم، لا سيما المساعدة الإنمائية الرسمية، للبلدان غير الساحلة وبلدان المرور العابر النامية. وتشجع الوثيقة البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على اتباع نهج استباقي إزاء التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف. وإذا ظلت التوصيات مجرد حبر على ورق فقد لا نشهد تغييرا نوعيا، لكن إذا نُفذت تلك التوصيات بصورة صادقة وجادة وفعالة وبناءة، فيمكنها أن تُحسن طبيعة التجارة والعبور وأن تُحقق أهداف برنامج عمل ألماتي على نحو كامل.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة الآن لسعادة السيد هجالمار هانيسن، رئيس وفد جمهورية أيسلندا.

السيد هانيسن (أيسلندا) (تكلم بالإنكليزية): نرحب بجهود الأمين العام لكفالة التحضير الفعال لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي، ونشكره على تقريره الشامل (A/63/165) بشأن تنفيذ البرنامج. كما أود أن أشكر السفير تاكاسو، الممثل الدائم لليابان، على عمله الرائع في تيسير المشاورات بشأن الإعلان (A/63/L.3) الذي سيُعمد في نهاية هذا الاجتماع.

نحو كامل. وبالتالي، ناشد المجتمع الدولي أن يزيد مساعده لأفغانستان في المجالات التالية ذات الأولوية لبرنامج عمل ألماتي: المساعدة على توسيع شبكة طرقنا لاستكمال الوصلات الناقصة في الشبكة الإقليمية؛ ومواصلة تأهيل طرقنا وتحسين قدراتنا على صيانتها؛ وبناء شبكة للسكك الحديدية؛ وتحديث مطاراتنا.

ثانيا، أبرمت أفغانستان عددا هاما من الاتفاقات الثنائية والثلاثية مع معظم جيراننا منذ عام ٢٠٠٢. وانضمت أفغانستان إلى معظم المنظمات الإقليمية الرئيسية، وستواصل العمل صوب تحقيق أهداف برنامج عمل ألماتي بشأن التعاون الإقليمي. ولسوء الطالع، لم يتم تنفيذ إلا عدد قليل من تلك المعاهدات، بسبب انعدام الثقة السياسية بين البلدان في المنطقة، أو انعدام القدرة والمرافق الأساسية. ومجمل القول إننا لم نجن بعد ثمار تلك الاتفاقات.

وللمضي قدما، توصي أفغانستان بتحديد الاهتمام بالشراكات الدولية والإقليمية. ولا يمكن تنفيذ برنامج عمل ألماتي إلا من خلال تلك الشراكات. ويسلط إعلان ألماتي الضوء بوضوح على تلك الروح. فبرنامج عمل ألماتي يدعو المأنخين الثنائيين ومتعددي الأطراف، على حد سواء، إلى زيادة المساعدة المالية والتقنية المقدمة إلى البلدان النامية غير الساحلية، لا سيما الخارجة من الصراعات. كما يتضمن توجيهات شاملة للمأنخين والمجتمع الدولي لمساعدة البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر. وعلاوة على ذلك، يشجع البرنامج البلدان النامية والمتقدمة النمو على تعزيز التعاون استنادا إلى المصالح المتبادلة. وأي تحسين في التجارة مع أفغانستان يعد بمنافع جمة على البلدان الشريكة أيضا.

ويصبح التعاون الاقتصادي الإقليمي جزءا من استراتيجيات العولمة في جميع البلدان المجاورة لأفغانستان تقريبا. ونتيجة لذلك، توجد اليوم أمام أفغانستان فرصة

وتؤدي المرأة دوراً أساسياً في التنمية. وأظهرت التجربة أن تقديم الدعم لتعليم المرأة وصحتها والأنشطة الاقتصادية التي تقوم بها له أثر مضاعف على المجتمعات المحلية التي تعيش فيها. ولذلك السبب، نخصص تعاوننا الإنمائي بصورة متزايدة للمشاريع الخاصة بكل من الجنسين على حدة. وقد تم ذلك من خلال برنامجنا الثنائية في البلدان الشريكة، وعن طريق تقديم الدعم لعمل صندوق الأمم المتحدة للسكان وصندوق الأمم المتحدة الإنمائي للمرأة.

وتشكل المعونة لصالح التجارة التي تؤيدها أيسلندا، مبادرة هامة يمكن أن تحد من الآثار السلبية للموقع الجغرافي للبلدان النامية غير الساحلية، وينبغي أن تكون جزءاً من سياسة أوسع لتنمية البلدان النامية غير الساحلية. وسنواصل الدعوة إلى زيادة تحرير التجارة الدولية. وقد يبطئ انتكاس جولة الدوحة الإنمائية إدماج البلدان النامية غير الساحلية في الاقتصاد العالمي. ولذلك، كان من الملح أكثر من أي وقت مضى أن نسهل وصول السلع المتّحة في تلك البلدان إلى الأسواق وأن نكفل مجموعة واسعة من تدابير تيسير التجارة، على جميع المستويات. ومن واجبنا أن نفعل كل ما في وسعنا للتعويض عن ارتفاع تكاليف النقل والمرور العابر التي تواجه الأعمال التجارية في البلدان النامية غير الساحلية.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة

الآن لسعادة السيد دون برامودويناي، رئيس وفد مملكة تايلند.

السيد برامودويناي (تايلند) (تكلم بالإنكليزية):

يصادف هذا العام الوصول إلى علامة منتصف الطريق في مسيرتين هامتين، الأولى تتعلق بالأهداف الإنمائية للألفية والأخرى تتعلق ببرنامج عمل الماتي. وفي الأسبوع الماضي، كانت إحدى المسائل التي أثّرت خلال المناقشة العامة وخلال الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الأهداف الإنمائية

لقدت شهدت البلدان النامية غير الساحلية في السنوات الأخيرة عدداً من التطورات الإيجابية وحققتم نمواً اقتصادياً متسقياً إلى حد ما. غير أن تقرير الأمين العام يظهر الحاجة إلى بذل جهود هامة، في القريب العاجل، بغية تحسين تنافسية البلدان النامية غير الساحلية وتعزيز مشاركتها في الاقتصاد العالمي.

ونحن ملتزمون تماماً بتنفيذ الأولويات الخمس في برنامج عمل الماتي. ونذكر أن الحالات الخاصة بتلك البلدان، المتمثلة في عدم وصولها إلى البحر والبعث عن الأسواق العالمية، يجعل القضاء على الفقر أكثر صعوبة. وفي العام الماضي، خصصت نسبة ٤١ في المائة من مساعداتنا الإنمائية الثنائية إلى البلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا ونسبة ٣٠ في المائة أخرى إلى بلدان المرور العابر النامية الهامة في أفريقيا. ونشعر بالقلق إزاء استمرار تراكم الديون الخارجية على البلدان النامية غير الساحلية على نحو غير ملائم. وأيسلندا من المؤيدين للمبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون ومن مموليها، فضلاً عن المبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الدين، وهما مبادرتان هامتان بالنسبة للعديد من البلدان النامية غير الساحلية.

وثمة حاجة إلى عمل المزيد بشأن التمويل من أجل

التنمية. والاجتماع الوشيك في الدوحة بشأن التمويل من أجل التنمية هو اختبار لصدق عزيمة المجتمع الدولي. وأيسلندا، من جانبها، تصبو إلى أن تكون من أكبر المساهمين في المساعدة الإنمائية الرسمية، علماً بأنهما قد ضاعفت ميزانيتها الخاصة بالتعاون الإنمائي في السنوات الأربع الماضية. وسنواصل تخصيص معظم مساعداتنا الإنمائية الثنائية لأقل البلدان نمواً في أفريقيا، وكثير منها إما غير ساحلية أو بلدان مرور عابر هامة.

مع البلدان المجاورة لها من خلال التعاون الإقليمي ودون الإقليمي والثنائي، وذلك تماشياً مع الأولويات الواردة في برنامج عمل ألماني.

ومن أجل تسهيل المرور العابر والنقل وإزالة الحواجز غير المادية، منحنا امتيازات خاصة للبلدان المجاورة عن طريق إعفاء الرسوم الجمركية على السلع التجارية التي تنقل عبر تايلند. وتحت مظلة رابطة أمم جنوب شرق آسيا، عملت الدول الأعضاء على وضع عدد من الاتفاقات بشأن النقل والاتصالات، مثل الاتفاق الإطاري على تسهيل المرور العابر للسلع الموقع عام ١٩٩٨ والاتفاق الإطاري النقل المتعدد الوسائط في عام ٢٠٠٥.

أما بخصوص بناء الهياكل الأساسية، فتعلق تايلند أهمية كبيرة على بناء خطوط نقل داخل المنطقة. بموجب عدة اتفاقات تعاون إقليمية ودون إقليمية. وشبكة خطوط النقل ستيسر زيادة التكامل الإقليمي في الجانبين الاقتصادي والاجتماعي، الأمر الذي سيعزز شعوراً أكبر بالترابط بين البلدان، في نهاية المطاف. وفي الوقت الراهن، حققت شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية تقدماً كبيراً بتطويرها الممرات الاقتصادية بين الشرق والغرب وبين الشمال والجنوب في إطار منطقة نهر الميكونغ دون الإقليمية الكبرى. وحالما يكتمل بناء خط السكة الحديدية بين سنغافورة وكومبينغ في إطار برنامج التعاون الإنمائي في حوض نهر الميكونغ التابع لرابطة أمم جنوب شرق آسيا، سيربط البلدان الأعضاء في الرابطة مع الصين. وفي إطار مبادرة خليج البنغال للتعاون التقني والاقتصادي المتعدد القطاعات، أحرى مصرف التنمية الآسيوي دراسة بشأن تطوير الهياكل الأساسية للنقل والخدمات اللوجستية بين جنوب وشرق آسيا لتسهيل التجارة والنقل عبر خليج البنغال.

للألفية الحد من الفقر وهي مسألة كثيراً ما تناقش. ومن الواضح أن تلك المسألة هامة جداً حيث كرست الأمم المتحدة اجتماع مائدة مستديرة لتلك المسألة بالذات خلال الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الأهداف الإنمائية للألفية.

وقد أثير عدد من منظورات مكافحة الفقر والجوع خلال هذه الاجتماعات. وكان أحد هذه المنظورات العديدة توفير الفرصة للاتصال بالعالم والقيام بدور في المجتمع العالمي. ومن الواضح أن توفير الفرصة من شأنه مساعدة البلدان النامية التي لم تسلك المسار الصحيح بعد لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية لكي تصبح قادرة على القضاء على الفقر وضمان تحسين سبل العيش، وبالتالي تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية بحلول العام المستهدف - عام ٢٠١٥. وفي ذلك الصدد، أُشير إلى الشراكة العالمية من أجل التنمية، كآلية لتوفير هذه الفرصة.

وبالإضافة إلى أفريقيا التي كانت احتياجات التنمية فيها محور المناقشات التي دارت خلال الأسابيع القليلة الماضية، فقد نوقشت الاحتياجات الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية أيضاً، التي تستحق الاهتمام المستمر من المجتمع الدولي لضمان اغتنام تلك البلدان الفرصة وتحقيق إمكاناتها. وبوصفنا جاراً لبلد نام غير ساحلي، فنحن ندرك جيداً الدور الذي ينبغي لبلد المرور العابر أن يؤديه. ولذلك، فإننا نقدر الجهود التي بذلها الأمين العام لتنظيم هذا الاجتماع الرفيع المستوى لاستعراض التقدم المحرز في منتصف مدة برنامج عمل ألماني الذي يسלט الضوء، في الواقع، على الدور الرئيسي للشراكة بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وغيرها من الشركاء في توفير الفرص والوصول إلى الأسواق العالمية والاتصال.

وترى تايلند أن الفرصة أمر هام لضمان التنمية والرخاء. وعليه، وسعت تايلند التعاون بشأن روابط النقل

نوم تا في لاو، وهو جزء من الطريق رقم ٣ في الممر الاقتصادي بين الشمال والجنوب في إطار منطقة نهر الميكونغ دون الإقليمية الكبرى. وفي الوقت الراهن، ندرس تقديم المساعدة لإعادة تأهيل الطريق رقم ١١ في فينتيان. وبخصوص تطوير الجسور في منطقة نهر الميكونغ، عملت تايلند مع لاو على الاستفادة من قرض قدمه بنك اليابان للتعاون الدولي لبناء جسر ثان على نهر الميكونغ. كما قدمت تايلند مساعدة مالية لبناء جسر ثالث على نهر الميكونغ وتتعاون مع الصين لبناء جسر رابع على النهر نفسه.

وبالإضافة إلى التقدم المحرز في مجال تطوير الطرق والجسور، ما برحت تايلند تؤدي دورا نشطا في تعزيز وسائل الاتصال الأخرى مع لاو. لقد ساهمنا بالموارد المالية والخبرة لدعم مد خط سكك حديدية يربط بين نونغ كاي وتانا لانغ، الذي استكمل في نيسان/أبريل ٢٠٠٧. وفضلا عن ذلك، قدمنا قرضا ميسرا لمشروع تطوير ميناء باكسي. وعلاوة على ذلك، يعكف الجانبان على إعداد تقييم لإعادة تأهيل مطار سافاناخيت، وهو جزء من مشروع الممر الاقتصادي بين الشرق والغرب التابع لمصرف التنمية الآسيوي. بموجب إطار منطقة ميكونغ الكبرى دون الإقليمية.

إن توفير الفرص في ما يتعلق بالوصلات سيتيح اتصالات مباشرة بين الناس ستساعد الناس على الوصول بشكل أفضل في المجالات الاقتصادية والاجتماعية وعلى تحسين معيشتهم ككل. وإضافة إلى ذلك، يمكن لهذه الوصلات أن تؤدي دورا في سد فجوات التنمية من خلال تيسير الوصول إلى الأسواق العالمية. وذلك سيمكن البلدان النامية غير الساحلية من كسب مزايا اقتصادية أكثر نتيجة العولمة وخفض الفقر وتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

ومن جانبنا، ستواصل تايلند بنشاط دعم إقامة وصلات نقل لتحسين المعايير المعيشية للناس في منطقة

وخلال مؤتمر القمة الثالث لمنطقة نهر الميكونغ دون الإقليمية الكبرى التي عقدت في لاو، اقترح رئيس وزراء تايلند مبادرات الجولات السياحية من أجل تعزيز النشاط الاقتصادي من خلال خط سياحي يضم المواقع التاريخية ومعالم التراث الثقافي في المدن الواقعة على طول الممرات الموجودة في منطقة نهر الميكونغ دون الإقليمية. ويمكن لهذا الخط السياحي أن يتكامل مع خط الأماكن السياحية التي يقصدها السياح حاليا في منطقة رابطة أمم جنوب شرق آسيا وتلك الواقعة في مثلث النمو الذي يضم إندونيسيا وماليزيا وتايلند.

ونظرا لأن العمل في إنشاء الممرات الاقتصادية في إطار منطقة نهر الميكونغ دون الإقليمية الكبرى سينتهي في عام ٢٠١٥، ترى تايلند أنه سيكون من المفيد للبلدان الأعضاء المعنية في أطر التعاون دون الإقليمي، مثل استراتيجية آياوا - تشاو فرايا - ميكونغ للتعاون الاقتصادي، ومنطقة نهر الميكونغ دون الإقليمية الكبرى، ومثلث النمو، جنبا إلى جنب مع شركائها في التنمية، أن تنظر في التعاون لتحديد وتسريع مشاريع الحلقة المقفودة التي من شأنها أن تكمل أو تعزز شبكات النقل إلى حد كبير ليس داخل منطقة نهر الميكونغ دون الإقليمية الكبرى فحسب، وإنما خارجها أيضا، بما في ذلك جنوب آسيا وكامل جنوب شرق آسيا القاري.

وما فتئت تايلند تقدم المساعدة المالية، على أساس ثنائي، إلى جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، البلد الجار غير الساحلي، وكذلك كمبوديا وميانمار في مشاريع من شأنها المساعدة على تعزيز شبكات النقل. ولكن، سأقتصر على تناول دور تايلند بوصفها بلد مرور عابر. فقد قدمت تايلند مساعدة مالية، على شكل منح وقروض مُيسرة، إلى لاو لبناء الهياكل الأساسية للنقل. أما بخصوص تطوير الطرق، فقد قدمنا المساعدة لبناء طريق يربط بين هواي ساي - لونغ

النامية للدور الذي يواصل الاضطلاع به في تنفيذ برنامج العمل.

ملاوي بلد ينتمي إلى البلدان غير الساحلية وإلى البلدان الأقل نمواً في آن واحد. ومن البديهي أنه، مثل البلدان الأخرى في هذا الوضع، يواجه تحديات فريدة وهائلة. تلك التحديات تشمل تكاليف النفط الصاعدة، والافتقار إلى سبيل وصول مباشر إلى البحر، والبعد عن الأسواق العالمية الرئيسية، والتي ينتج عنها جميعاً تكاليف نقل باهظة وعقبات هائلة أمام تجارة الاستيراد والتصدير في ملاوي. وإذا لم يتم التصدي لتلك التحديات بشكل عاجل، فإن البلدان النامية غير الساحلية، ومنها ملاوي، ستظل عاجزة عن المنافسة في الاقتصاد العالمي وستظل فجوة التنمية بينها وبين بقية العالم تتسع، وهو ما سينجم عنه اعتمادها الدائم على المساعدات الأجنبية.

وكما يقول رئيس جمهورية ملاوي السيد بنغو واثاريكا في مناسبات كثيرة، إن الصديق الطيب هو الذي تسير معه وليس الذي تحمله على أكتافك - لأن كليهما سيسقط عندما تتعثر. ولذلك، فإننا نحث شركاءنا في التنمية، بوصفهم أصدقاء أعزاء، على السير معنا وعدم حملنا على أكتافهم في رحلتنا من أجل تحقيق الازدهار الاقتصادي والاعتماد على الذات. ونطلب منهم عمل ذلك من خلال مساعدتنا في إزالة العقبات التي تعوق تجارتنا للاستيراد والتصدير، بما يمكننا من تكوين الثروة التي نحتاجها بشدة لخفض الفقر في بلدنا.

ولذلك السبب تحديداً أقرت الأمم المتحدة، في ٢٠٠٣، برنامج عمل ألماني كتعبير عن التزام المجتمع الدولي بالتصدي للحاجات الخاصة والمشاكل التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية، كما دعا إعلان الأمم المتحدة للألفية إلى ذلك. وكان الهدف من برنامج العمل وضع إطار عالمي

ميكونغ دون الإقليمية. وفي منطقة آسيا والمحيط الهادئ، تعرب تايلند عن تقديرها للجهود التي تبذلها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، وهي الذراع الإقليمية للمنظمة، على صعيد إقامة تواصل بين أعضائها في المنطقة وتوفير الفرص لإتاحة إمكانيات وصول أكبر إلى الأسواق.

لكن هناك المزيد الذي يتعين عمله. وتود تايلند أيضاً أن تحث شركاء التنمية الآخرين على المشاركة في تطوير توصيلات النقل من حيث كل من المساعدة التقنية والمالية المتعلقة بتطوير البنية التحتية. ولا تزال عدة برامج ومشاريع تحتاج إلى مزيد من الدعم التمويلي. وعلاوة على ذلك، هناك حاجات حتمية لتعزيز الإدارة والاستخدام المستدام للبنية التحتية مع أخذ خفض التكاليف والتشغيل والصيانة والسلامة وتخفيف الآثار الاجتماعية والبيئية والتوزيع العادل للمزايا على الناس في الاعتبار.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة

الآن لسعادة السيد ستيف ديك تينيسون ماتينجي، رئيس وفد ملاوي.

السيد ماتينجي (ملاوي) (تكلم بالإنكليزية):

اسمحوا لي بادئ ذي بدء أن أهنئ الرئيس على عقد هذا الاجتماع المهم لاستعراض منتصف المدة لتنفيذ برنامج عمل ألماني للبلدان النامية غير الساحلية. وأود أيضاً أن أشكر الأمين العام على تقريره (A/63/165) عن التقدم المحرز والدروس المستفادة والعقبات التي صودفت عند تنفيذ برنامج العمل. واسمحوا لي أيضاً أن أشكر ممثل اليابان السفير يوكيو تاكاسو على تيسيره جهود صياغة مشروع الوثيقة الختامية لهذا الاجتماع، وكذلك مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة

ويهدف الممر المائي إلى تكملة ممرات النقل القائمة إلى ميناءي ناكالا وبييرا في موزامبيق، وميناء دار السلام في تزانيا.

إن مشروع الممر المائي يأتي اتفاقاً مع برنامج عمل ألماتي، فضلاً عن برنامج عمل بروكسل للبلدان الأقل نمواً، ويهدف كل منهما إلى التصدي للحاجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية والبلدان الأقل نمواً مثل ملاوي. ويأتي اتفاقاً أيضاً مع أهداف الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا، التي تسلم بأن تنمية البنية التحتية واحدة من الدعامات الرئيسية للنمو الاقتصادي وخفض الفقر في أفريقيا ولتقليل التهميش الاقتصادي لأفريقيا. وعلاوة على ذلك، وإضافة إلى الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا، تدعم الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، والسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي مشروع الممر المائي شيري - زمبيزي باعتباره برنامجاً ذا أولوية يحتاج إلى دمج في شبكات النقل السطحية في المنطقة دون الإقليمية ونظام النقل البحري في المحيط الهندي. لذلك، نحث المجتمع الدولي على دعم مبادرة الممر المائي شيري - زمبيزي.

وفيما نقيّم السنوات الخمس الماضية، نحث الأمم المتحدة على النظر في المشروع باعتباره مثالا على الجهود التي تبذل لتنفيذ برنامج عمل ألماتي والمساعدة في تعبئة التمويل لتنفيذه. والحق، إن ملاوي تسلم بأن الحكومات الوطنية هي المسؤول الأول عن التنمية الاقتصادية والاجتماعية لبلداتها، ونعتقد أيضاً أن المجتمع الدولي يجب أن يكفل نجاح المبادرات الممتازة مثل مشروع الممر المائي شيري - زمبيزي. إن المشروع سيدعم التقدم الاقتصادي لملايين الناس في منطقتنا دون الإقليمية، وأغلبيتهم من النساء اللاتي يعتمدن تماماً على الزراعة للبقاء على قيد الحياة.

جديد للتعاون في مجال النقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية. وضمن جملة أمور، يهدف برنامج العمل إلى كفالة وصول البلدان النامية غير الساحلية إلى البحر ومنه بكل الوسائل وإلى خفض التكاليف المرتبطة بتجارتهما للاستيراد والتصدير. وأحد الجوانب المهمة تحقيقاً لتلك الأهداف هو توفير البنية التحتية للنقل لكل من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

وفي هذا الصدد، تحدد استراتيجية ملاوي للنمو والتنمية تنمية البنية التحتية للنقل بوصفها أحد ميادين الأولوية الستة للحكومة لتحقيق النمو الاقتصادي في الأجل المتوسط. ولذلك، تسعى حكومة ملاوي بنشاط من أجل إقامة نظام نقل داخلي متعدد الوسائط لتحسين الطرق، وشبكات السكك الحديدية، والنقل الجوي، والنقل المائي الداخلي، بغية تسهيل التجارة الداخلية فضلاً عن تجارة الاستيراد والتصدير.

وفي ما يتعلق بالنقل المائي الداخلي، توصلت حكومات ملاوي وموزامبيق وزامبيا إلى مذكرة تفاهم لتطوير وتنفيذ مشروع الممر المائي المعروف باسم مشروع الممر المائي شيري - زمبيزي، الذي يهدف إلى ربط ملاوي وزامبيا والمناطق غير الساحلية في موزامبيق بالبحر عبر نهر شيري في جنوب ملاوي وموزامبيق ونهر زمبيزي في موزامبيق وزامبيا وزمبابوي.

لقد كان المستكشفون والمبشرون البريطانيون يستخدمون الممر المائي شيري - زمبيزي ممراً مائياً للنقل قبل قرن ونصف القرن. وحتى سبعينات القرن الماضي، كان يستخدم لنقل دبس السكر من ملاوي إلى ميناء شندي، في موزامبيق. والفكرة في إعادة فتح الممر المائي هي تقليل تكاليف نقل الواردات والصادرات بدرجة كبيرة وبالتالي حفز التنمية الاقتصادية في البلدان الثلاثة وما وراءها.

السيد كافاندو (بور كينا فاسو) (تكلم بالفرنسية):

أود أن أعرب عن ارتياح وفدي لرؤيتكم، سيدي، تترأسون هذا الاجتماع الرفيع المستوى المخصص لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي. ويود وفدي أيضا أن يشكر الأمين العام على التنظيم الرائع لهذه المناقشة وعلى الاهتمام الذي أبداه إزاء شواغل البلدان النامية غير الساحلية. ويرحب وفدي كذلك بجهود شيخ ديارا، الممثل السامي المعني بأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية. ونود كذلك أن نعلن تأييدنا للبيان الذي أدلى به ممثل مالي بالنيابة عن البلدان النامية غير الساحلية والبيان الذي أدلى به رئيس مجموعة الـ ٧٧ في الجلسة الثامنة عشرة.

لقد أفرز عام ٢٠٠٨ أزمات اجتماعية - اقتصادية لم يسبق لها مثيل، لا سيما ما يتعلق منها بأسعار النفط والارتفاع الحاد في أسعار المنتجات الغذائية والزيادة في تكلفة موارد الطاقة والآثار الوخيمة للكوارث الطبيعية. لقد هزت الاقتصاد العالمي، لكن أثرها كان أكثر خطورة على البلدان النامية غير الساحلية. إن الأهميار التام أو الجزئي في هياكل النقل الأساسية وبعد المسافة الجغرافية من البحر إلى البلدان النامية غير الساحلية يتسببان في العرقلة الخطيرة لتجارنا نتيجة جملة أمور منها، الوقت الطويل اللازم لنقل البضائع، وقبل كل شيء، التكاليف الباهظة للنقل نفسه.

إن المشاكل المتأصلة للبلدان النامية غير الساحلية هي من الشواغل الرئيسية لبرنامج عمل ألماتي. وأعتقد أن هذا الاجتماع فرصة للمجتمع الدولي لإجراء استعراض منتصف المدة لتنفيذ برنامج العمل. ومن دواعي سرورنا أن الاستعراض قد استفاد من التوصيات التي خلص إليها الاجتماعان الوزاريان المواضيعي المعقودان في حزيران/يونيه ٢٠٠٧ في واغادوغو، بشأن تطوير الهياكل الأساسية للنقل العابر، وفي آب/أغسطس ٢٠٠٧ في أولانباتار، بخصوص

وفي الوقت الذي تتفق ملاوي في الرأي على أن تقدما ملموسا تحقق عالميا في تنفيذ برنامج عمل ألماتي، فإن البلدان النامية غير الساحلية لا تزال تواجه تحديات. فهناك حاجة إلى عمل المزيد، ليس فقط لتوفير البنية التحتية للنقل ولكن أيضا للمساعدة في تحسين شبكات النقل في البلدان النامية غير الساحلية. لذلك، ندعم التوصيات التي قدمها الأمين العام في تقريره الوارد في الوثيقة A/63/165. والتقرير، ضمن جملة أمور، يدعو المجتمع الدولي إلى توفير إمكانية وصول أكبر إلى الأسواق للسلع الناشئة في البلدان النامية غير الساحلية بهدف تقليل تكاليف الصفقات التجارية المرتفعة نتيجة تضررها الجغرافي، وزيادة المساعدة التقنية للبلدان النامية غير الساحلية، لضمان مشاركتها الفعالة في المفاوضات التجارية لمنظمة التجارة العالمية. وفي هذا الصدد، نود أن نحث مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية أن يضطلع بدور قيادي في ضمان تنفيذ توصيات الأمين العام.

وقبل أن أختتم بياني، اسمحوا لي أن أسجل تقدير ملاوي للتعاون الذي تلقته من تزانيا وموزامبيق وجنوب أفريقيا بوضع موانئها تحت تصرف ملاوي. وتعرب ملاوي أيضا عن امتنانها لزامبيا وزيمبابوي، وهما ذاتهما بلدان ناميان غير ساحليين، لتيسير مرور واردات ملاوي وصادراتها عبر أراضيها. وهذا التعاون صورة للشراكات التي يجسدها برنامج عمل ألماتي. وينبغي للمجتمع الدولي لا أن يشجعه فقط، بل أن يدعمه تقنيا وماليا.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة

الآن لسعادة السيد ميشيل كافاندو، رئيس وفد بور كينا فاسو.

أولوية قاطعة. وأعلن الاجتماع الوزاري المواضيعي الأخير المعقود في واغادوغو دعمه وتشجيعه لوضع استراتيجية لتطوير الهياكل الأساسية لأفريقيا ووجه نداء عاجلا إلى المستثمرين في القطاع العام والخاص على السواء لتمويل الهياكل الأساسية وتيسير التجارة.

وما زالت التجارة أهم محرك للتنمية في البلدان النامية، ولا سيما في البلدان غير الساحلية. ويساور وفدي القلق إزاء الإخفاقات الأخيرة في المفاوضات التجارية المتعددة الأطراف في منظمة التجارة العالمية. فانعدام توافق الآراء على هذا المستوى دليل واضح على تهميش البلدان النامية الفقيرة في التجارة الدولية. وتدعو بوركينا فاسو إلى استئناف هذه المفاوضات بروح من توافق الآراء والتضامن الدولي لوضع قواعد وشروط منصفة تجذب المساواة والتجارة المرحة للجميع.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة

الآن لسعادة السيد ألدو ماتوفاني، ممثل إيطاليا.

السيد ماتوفاني (إيطاليا) (تكلم بالإنكليزية):

اسمحوا لي أن أبدأ بتأييد البيان الذي أدلى به ممثل فرنسا في الجلسة الثامنة عشرة بصفة بلده رئيسا للاتحاد الأوروبي.

تود إيطاليا أن تتقدم بالشكر للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابرة النامية على التحضير لاستعراض منتصف المدة هذا لتنفيذ برنامج عمل ألماني على كل من المستوى الوطني والإقليمي. ونود أن ننضم إلى الوفود الأخرى في التعبير عن امتناننا للسفير تاكاسو، لتيسيره بشكل ناجح المفاوضات بشأن مشروع الوثيقة الختامية، وللسيد شيخ سيدي ديارا، وكيل الأمين العام والمستشار الخاص للأمين العام، للدعم الذي قدمه مكتبه للعملية التحضيرية برمتها لاستعراض منتصف المدة.

التجارة الدولية والتسهيلات التجارية. لقد مكنا ذلك الاجتماعات من تقييم تنفيذ العناصر الحاسمة في البرنامج، وتحديد أفضل الخطوات لمعالجة آثار العزلة الجغرافية للبلدان غير الساحلية والبث في كيفية تحسين القدرة التنافسية لاقتصاداتها.

ويعرب وفدي عن سروره لصلته موضوع هذا الاجتماع، الذي يطلب من المجتمع الدولي النظر في القيام بدور في إنشاء نظم للنقل العابرة لزيادة الفرص المتاحة للتجارة بين البلدان في الداخل وباقي العالم.

وينطوي تمويل الهياكل الأساسية على أهمية حاسمة لنجاح برنامج عمل ألماني. وتتطلب تعبئة الاستثمار في النقل والنقل العابرة اشتراك القطاع الخاص والشركاء الماليين بصورة ثنائية أو متعددة الأطراف. ويتعين على الشراكة الوطنية ودون الإقليمية والإقليمية والدولية الحقيقية القائمة على أساس الاحتياجات المحددة للبلدان غير الساحلية أن تجمعنا من خلال آلية للتمويل الكبير الذي يمكن التنبؤ به لبناء الهياكل الأساسية للنقل والنقل العابرة وتأهيلها ولتقوية الأطر الدولية لتعزيز التجارة.

ويدعو وفد بلدي البلدان المتقدمة النمو، سيما أعضاء مجموعة الـ ٨، إلى الاشتراك بصورة حقيقية في العملية التحضيرية لمؤتمر المتابعة الدولي لتمويل التنمية، المزمع عقده في الدوحة من ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر إلى ٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨، للقيام باستعراض موضوعي للالتزامات التي تم التعهد بها في مونتيري في عام ٢٠٠٢.

إن نصف البلدان النامية غير الساحلية يقع في أفريقيا، حيث مستوى التطور في شبكة الطرق هو الأسوأ في العالم - أسوأ مرتين منه في أمريكا اللاتينية وثلاث مرات في آسيا. ونظرا لهذا التحدي، جعلت البلدان الأفريقية شق الطرق ومدّ سكك الحديد وبناء الهياكل الأساسية للمطارات

بصفة منتظمة في تحسين أثر تلك الأنشطة وزيادة التمويل المقدم لها.

واسمحوا لي بأن أذكر عمليين رئيسيين قامت بهما إيطاليا لتنفيذ أهداف ألماني. أولاً، قدمنا تبرعا إجماليا يقارب ١٠٠ مليون يورو، أو ما يعادل ١٤٠ مليون دولار، إلى حكومة أفغانستان لإصلاح الطريق الرئيسي بين كابول وباميان وإعادة تشييد بعض أجزائه. وتسعى تلك المبادرة إلى تحسين الوصلة بين اثنتين من المدن الكبرى بدرجة كبيرة، لخفض تكاليف النقل العابر والوقت الذي يستغرقه سواء داخل أفغانستان أو بين أفغانستان والبلدان المجاورة. وسوف يساعد هذا المشروع على النهوض بالقدرات التنفيذية للمؤسسات المحلية المسؤولة عن رصد نوعية منظومة النقل في المناطق الريفية.

أما العمل الثاني فهو إصلاح الجزء الواقع بين طليطلة وأنكاراف من الطريق الرئيسي الواصل بين أورورو وبيسيغا في بوليفيا، الذي مولته إيطاليا بقرض ميسر قدره ٢٥ مليون دولار. ويشكل هذا المشروع توسعا كبيرا في الهياكل الرئيسية للطرق في بوليفيا، وسيجلب لواحدة من أكثر المناطق فقرا وأقلها كثافة سكانية في هذا البلد التقدم الاقتصادي الذي هي في حاجة ماسة إليه.

وتعرب إيطاليا عن استعدادها لتشجيع شركائها المتعددي الأطراف على زيادة مشاركتهم في هذا المجال. وتتمتع المؤسسات المالية الدولية بصفة خاصة بميزة نسبية كبيرة في تزويد البلدان النامية غير الساحلية بالمساعدة المالية المطلوبة لدعم استثماراتها العالية التكلفة في تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها.

ويقتضي تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية حشد الموارد وتبادل الخبرات فيما بين جميع الشركاء، سواء على الصعيد المؤسسي أو الخاص. وإيطاليا مقتنعة بأن مساهمة

عندما قام البرلمان الإيطالي، في عام ١٩٨٩، بتنقيح الأسس القانونية لتعاوننا الإنمائي، وضع ضمن أولوياته توحيد عمليات التنمية المحلية في أفقر بلدان العالم وتعزيز نموها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي. وما زال ذلك الهدف، منذ ٢٠ عاما، في صميم أنشطتنا. ولهذا السبب رحبت إيطاليا بالفلسفة التي أدت إلى اعتماد برنامج عمل ألماني وما زالت تؤيدها.

لقد زادت المعونة الإنمائية الإيطالية الشاملة التي قدمتها بين عامي ٢٠٠٣ و ٢٠٠٨ للبلدان النامية غير الساحلية بنسبة ٧٠ في المئة، بحيث بلغ مجموعها حوالي ٢٥٠ مليون دولار. وفي العام الماضي، ساهمنا أيضا بمبلغ ٥٠.٠٠٠ دولار للاجتماعين التحضيريين في ألبانبار وواغادوغو.

أما العقبات التي يتعين على حكومات البلدان النامية غير الساحلية التغلب عليها فهي لا تتعلق بموقعها الجغرافي بقدر ما تتعلق بانعدام التعاون في معالجة التأخيرات البيروقراطية وقطاع لوجستي متخلف. وقد بُذلت جهود كبيرة في السنوات الخمس الأخيرة، بفضل إطار عمل ألماني، ولكن ما زال أمامنا طريق طويل.

والتعاون الإقليمي ودون الإقليمي أيضا وسيلة هامة لتنفيذ برنامج ألماني، كما أن من الجهات الهامة صاحبة المصلحة المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة، ولا سيما التي تضطلع منها بأنشطة تنفيذية على أرض الواقع. ومن الضروري أن يستمر اهتمامها والتزامها بإحراز تقدم عملي في تنفيذ الأولويات الخمس المحددة في ألماني.

ولا تزال إيطاليا على استعداد كما كانت دائما لتيسير تلك العملية. ونؤكد مجددا التزامنا بتحسين أداء مساعدتنا الثنائية في ذلك القطاع. وفي الوقت ذاته، نشترك

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة الآن لممثل جمهورية إيران الإسلامية، صاحب السعادة السيد إيساغ الحبيب.

السيد الحبيب (جمهورية إيران الإسلامية) (تكلم بالإنكليزية): اسمحو لي في البداية بأن أهنئ الرئيس على عقد هذه الجلسة الجيدة التوقيت. ولديّ ثقة بأن الجلسة العامة الرفيعة المستوى المكرسة لاستعراض نصف المدة لبرنامج عمل ألماتي سوف تحقق نتائج مثمرة في ظل رئاسته. كما أود أن أشكر الأمين العام بان كي - مون على الملاحظات الافتتاحية التي أبدأها في الجلسة السابعة عشرة. وتقدم بآيات الشكر والعرفان أيضا للأمانة العامة على قيامها بالتحضير وتقديم وثيقة لهذه الجلسة.

وتتسم المسائل المتعلقة بالمرور العابر والنقل بأهمية كبيرة، خاصة في عالم اليوم الآخذ بأسباب العولمة. والمعتقد أن تطوير النقل العابر مساوٍ للنمو الاقتصادي، بما يؤدي إليه من خفض مستوى الفقر، وهو الأولوية الأولى للأهداف الإنمائية للألفية. وفي هذا الصدد، يعدّ إنشاء منظومات النقل العابر الفعالة والمتسمة بالكفاءة الأولوية العليا لكل من البلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابر النامية، علما بأن المسؤولية الرئيسية عن إنشاء نظم فعالة للنقل تقع على عاتق تلك البلدان ذاتها التي تسعى لتهيئة أوضاع يمكن فيها إدرار الموارد واجتذابها وحشدتها على نحو فعال لمواجهة التحديات الإنمائية التي تعترضها. ولكن من الضروري أيضا تقديم الدعم لجهودها وتعاونها من جانب الشركاء في التنمية والمنظمات الدولية والإقليمية بروح من الاشتراك في المسؤولية.

علاوة على ذلك، أدى تعزيز الإطار القانوني المنظم لعمليات النقل العابر، بما فيه التنفيذ الكامل والفعال للاتفاقات المبرمة على الصعيد الثنائي ودون الإقليمي والإقليمي، إلى إعداد خطط فعالة لتحقيق أهدافنا والتعجيل

القطاع الخاص بالغة الأهمية لتطوير الهياكل الأساسية والقدرات الإنتاجية. ويجب زيادتها من خلال إقامة شراكات بين القطاعين العام والخاص.

وستولي الرئاسة الإيطالية القادمة لمجموعة الثمانية اهتماما كبيرا لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات من أجل التنمية. ذلك أن تطوير الهياكل الأساسية للنقل العابر لا يقتصر على تشييد وصيانة الهياكل الأساسية المادية كالطرق والسكك الحديدية والمطارات والموانئ وخطوط الأنابيب وما إلى ذلك. وإنما يلزم بدلا من ذلك استكمال احتياجات الهياكل الأساسية المادية بكفاءة وتحديث تنظيم التخزين والنقل، ونظم إدارة اللوجستيات، والشبكات المتكاملة للمعلومات والاتصالات.

ويتمشى رأب الفجوة الرقمية والنهوض بالحكم الرشيد وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات والتدريب والتثقيف الملائمان في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابر مع الأولوية ١ لبرنامج عمل ألماتي. وفي هذا الصدد، سوف تشجع إيطاليا المشاريع التي تعنى بنشر صكوك الحكومة الإلكترونية الرامية إلى تحسين الإجراءات البيروقراطية المعقدة وزيادة سرعتها، على سبيل المثال في مجال الجمارك واللوجستيات.

وإيطاليا حريصة على أن تناقش مع شركائها زيادة تطوير تلك المبادرات وإعداد استراتيجيات لتنفيذها مع إشراك القطاع الخاص وجميع الجهات الرئيسية المعنية.

ولدى إيطاليا استعداد للاضطلاع بدورها في مساعدة البلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابر النامية. ونتوقع في الوقت ذاته من البلدان النامية أن تستمر في تولي زمام أمورها بنفسها وأن تضع سياسات وطنية ملائمة في إطار المبادرات الإقليمية المتفق عليها. ولدينا الثقة بأننا بالعمل معا سوف يحالفنا التوفيق.

يشكل تطويرها وصيانتها تحديات كبيرة. وما لم يجر التصدي لهذه الهواجس والتحديات، قد تعوق التعاون فيما بين بلدان النقل العابر النامية والبلدان غير الساحلية النامية. علاوة على ذلك يتطلب تطوير وصيانة الهياكل الأساسية حصة أكبر من الاستثمارات والمساعدات المالية التي يقدمها المانحون والمؤسسات المالية الدولية ووكالات المساعدة الإنمائية.

أسلم في الختام بأن مواجهة تحديات النقل العابر في البلدان النامية تتطلب نهجا شموليا كليا. لذا أدعو كل المنظمات ذات الصلة في منظومة الأمم المتحدة - بما فيها اللجان الإقليمية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية - والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى، على أن تبذل جهودا إضافية في سبيل إدماج برنامج عمل الماتي في برامج عملها ذات الصلة بعد أن تأخذ في الاعتبار استعراض منتصف المدة هذا. وأشجعها على أن تواصل تقديم دعمها، كل في نطاق ولايتها، للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر عن طريق جملة أمور منها برامج المساعدة التقنية المتناسكة الجيدة التنسيق في مجال النقل العابر وتيسير التبادل التجاري.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة الآن لسعادة السيد فكتور إي زغريكوف، ممثل وزارة خارجية الاتحاد الروسي.

السيد زغريكوف (الاتحاد الروسي) (تكلم بالروسية): تأثير العولمة على كل جوانب المجتمع العالمي يتعاظم يوما بعد يوم. لكن التوزيع الحالي المتفاوت لفوائدها جلب معه مخاطر حدوث اضطرابات اجتماعية واقتصادية وتقسيم الاقتصاد العالمي إلى مناطق نمو ومناطق ركود. وإننا نعرف أن البلدان النامية غير الساحلية معرضة للخطر بصورة خاصة في حالة كهذه.

بمذه العملية. لذلك يشكل برنامج عمل الماتي إطارا أساسيا للشراكة الحقيقية بين البلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابر النامية وشركائها في التنمية على الأصعدة الوطني والثنائي ودون الإقليمي والإقليمي والعالمي.

وتضطلع جمهورية إيران الإسلامية بكثير من المبادرات، لا سيما في متابعة برنامج عمل الماتي لتيسير النقل العابر والإسراع بتنفيذه، تمشيا مع تعزيز الدروس المستفادة من المبادرات الإقليمية القائمة في مجال الهياكل الأساسية لتشجيع الاستثمار المتكامل في الهياكل الأساسية عبر الحدود. وهذا العام، قامت إيران بالاشتراك مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا ومنطقة المحيط الهادئ بتنظيم حلقتي عمل تركزان على تيسير النقل العابر بالخطوط الحديدية والطرق. وإيران أيضا على وشك الانضمام إلى ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا، الذي يرمي إلى تعزيز وتيسير النقل العابر تحقيقا للفعالية في تنفيذ تدابير تيسير التجارة. بما في ذلك نظم الجمارك الإقليمية في مجال النقل العابر.

وفيما يتعلق بالتنفيذ الناجح للنظام الآلي للبيانات الجمركية، تبذل إيران الآن بعض الجهود لمواصلة تنفيذ هذا النظام بقصد تيسير الإجراءات الرسمية الجمركية. كما ننظر في إمكانية التفاوض بشأن إقامة مناطق وموانئ بحرية خالية من الرسوم والترخيص بإقامتها.

وفي عام ٢٠٠٨ عقدت إيران في طهران أيضا حلقة دراسية تتعلق بالسفر والمرور العابر الدولي والممر الواصل بين الشرق والغرب، وقدمت فيها للعالم منطقة تشابهار للتجارة الحرة والممر الواصل بين الشرق والغرب.

وتستضيف جمهورية إيران الإسلامية بوصفها واحدا من أهم بلدان النقل العابر النامية، نظرا لموقعها الجغرافي الفريد، بعض طرق النقل المتعدد الوسائط البالغة الأهمية التي

أن نكون جسرا جغرافيا - سياسيا بين البلدان الشرقية والبلدان الغربية. وفي ذلك الصدد نشارك بهمة في الحوار الدولي بشأن مسائل النقل التي يُتفاوض عليها في أوروبا وآسيا على حد سواء.

ونؤيد تنفيذ مشروع تنمية الهياكل الأساسية للنقل البري في آسيا، التابع للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، الذي يشمل تطوير شبكة الخط الآسيوي السريع وشبكة خطوط السكك الحديدية عبر آسيا. وإن الاتحاد الروسي طرف في الاتفاقات الحكومية الدولية التي أقرتها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ بشأن شبكات الطرق وخطوط السكك الحديدية الآسيوية، وإننا مقتنعون بأن تنفيذها سيعود بفوائد حمة على البلدان النامية غير الساحلية وكذلك على دول المرور العابر النامية.

وأحد العناصر الهامة في سياسة النقل الذي سيرتك بالتأكيد تأثيرا كبيرا على بلدان النقل العابر غير الساحلية في آسيا الوسطى هو الخطة التي اعتمدت في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨، لإقامة حيز نقل وحيد ضمن منطقة الجماعة الاقتصادية الأوروبية - الآسيوية. وهذه الخطة، التي اضطلعت روسيا بدور نشيط في إعدادها، تحث على تطوير قدرات النقل الإجمالية لجميع الدول الأعضاء، وإزالة الحواجز التي تعرقل الشحنات الدولية، والتوسيع الجماعي لإمكانيات وصول وسائل نقل الدول الأعضاء إلى أسواق النقل الدولية، وتطوير هياكل النقل الأساسية. وبدأنا بإجراء تجارب تطبيقية منتظمة لقطارات الأوعية على السكك الحديدية التي تربط بين آسيا وأوروبا. وابتداء من عام ٢٠٠٢ تمت التجارب التطبيقية تلك على شتى الخطوط من الموانئ الشرقية لروسيا ومنغوليا والصين وبلدان آسيا الوسطى وكازاخستان إلى حدود روسيا مع أوروبا الشرقية وشمال أوروبا. والغرض من عمليات النقل تلك لم يكن البرهان على أفضلية الشحن

وفي ذلك الصدد، اتخذت روسيا خطوات حثيثة تنفيذيا لبرنامج عمل ألماني، الذي اعتمد قبل خمس سنوات، وهي تركز على مجموعة من التدابير لتطوير النقل العابر للشحنات. ونؤيد تأييدا تاما تطوير نظام للنقل الأوروبي - الآسيوي على أساس برنامج عمل ألماني. ونؤمن بأن ذلك سيوفر منهاج عمل متينا للتعامل مع مسائل النقل الأساسية في العقد القادم.

وبموجب برنامج عمل ألماني ركزت الخطوات التي اتخذها الاتحاد الروسي في السنوات الأخيرة على تحسين سياسة النقل الوطنية بهدف تطوير نقل الشحنات، وتعزيز هياكل النقل الأساسية ذات الأهمية الدولية، وتفعيل التعاون مع تجمعات الأعمال التجارية من خلال تنفيذ جملة مشاريع، منها شراكات بين الدولة والقطاع الخاص.

والمرشد الأساسي لنا في هذا المسعى كان البرنامج الاتحادي المعني بتطوير نظام النقل في الاتحاد الروسي والبرنامج الفرعي المنبثق عنه والمعني بتنمية تصدير خدمات النقل، الذي يسعى إلى إقامة هياكل أساسية فعالة للنقل تزيد من تنافسية نظام النقل الروسي وتيسر تحقيق طاقات النقل الكامنة للبلد.

ويتضمن البرنامج تدابير لإعداد وتنفيذ مشاريع استثمارية كبيرة معقدة بهدف تطوير الممرات الرئيسية لنقل البضائع والركاب، مع التطلع إلى تحسين نوعية خدمات النقل وتسريع تسليم الشحنات وتحسين إدارة النقل. والمهمة الرئيسية التي نواجهها تكمن في تمكين الشحن بالأوعية واجتذاب تدفقات النقل العابر إلى ممرات النقل الدولي التي تمر عبر أراضي الاتحاد الروسي.

موقع روسيا الجغرافي يؤدي دورا هاما في رسم استراتيجيتنا وسياساتنا الإنمائية. فروسيا تشغل الرقعة المركزية الشاسعة من القارة الأوروبية - الآسيوية، ومصيرنا يملئ علينا

في طريق توفير الإمدادات الضرورية ويكبدنا تكاليف نقل تقلل من قيمة منتجاتنا التصديرية وتقلل بالتالي من تنافسيتها. وموقعنا الجغرافي يفسر أيضا ضعف اقتصاد مالي، خاصة أثناء وقت الأزمة هذا.

وبالإشارة إلى تقرير الأمين العام المؤرخ ٢٣ تموز/ يوليه ٢٠٠٨ (A/63/165)، أود أن أركز على أنشطة مالي في تنفيذ بعض من الأولويات المذكورة في التقرير. أتطرق أولا إلى المسائل الأساسية المرتبطة بسياسة النقل العامة. وأود أن أذكر أن مالي اتخذت عددا من التدابير المموسة، بما فيها تدابير لتحسين فعالية عمليات النقل العابر، وتخفيض تكاليف النقل بتحسين قدرة التخزين في المستودعات على نقاط طرق النقل.

وتم اتخاذ تدابير أخرى، بما فيها إقرار اتفاق بروتوكولي للنقل البحري والبري والنقل بواسطة السكك الحديدية ونقل بضائع مالي. كما نظمت مالي القطاع الخاص ضمن اتحادات تجارية، بما فيها تأسيس مجلس مالي للشاحنين ومجلس مالي للنقل البري.

أنتقل الآن إلى المجال الهام، مجال تطوير وصيانة الهياكل الأساسية للمواصلات والنقل. لقد اعتمدت مالي سياسة النهوض بالاستثمارات الخاصة في مجال أجهزة المرور ومرافق النقل والتخزين. لقد نفذنا أعمالاً في البنية الأساسية للنقل، لتحسين الوصول إلى جميع موانئ النقل والمرور العابر. كما طورنا البنية الأساسية للسكك الحديدية وطرق النقل في بلدنا. ولتيسير التجارة، يجري استخدام منهج التقييم الذاتي، الذي استحدثه البنك الدولي ووكالات منظومة الأمم المتحدة.

وعموما على الرغم من أن الأعمال ذات الصلة قد تم تنفيذها، لا يزال النقل العابر يواجه بعض العقبات، بما في ذلك نقاط المراقبة العديدة على المسالك بين الدول، والعديد

البري على الشحن البحري فحسب، وإنما أيضا معرفة نقاط الاختناقات حتى تتمكن من إزالتها.

وينبغي لنا أيضا أن ننوه بالمشروع المشترك بين اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا، الذي يسعى إلى تعريف أهم خطوط السكك الحديدية والطرق البرية والممرات المائية الداخلية التي تربط بين بلدان آسيا وأوروبا. وهذا المشروع سيحدد الوسائل ذات الأولوية لتحسين تلك الخطوط، بما في ذلك تدابير لسد الفجوات وإزالة الاختناقات، وتبسيط الإجراءات الروتينية على الحدود، وإزالة الحواجز وتطوير طرائق لكفالة الاستخدام غير المعاق لتلك الخطوط في نقل البضائع بين أوروبا وآسيا.

لقد كُرس قدر كبير من العمل لمبادرة النقل البري الأوروبي - الآسيوي، وهو المشروع الذي ينفذه الاتحاد الدولي للنقل البري، بهدف توفير النقل البري للشحنات بين آسيا وأوروبا.

ختاما، أود أن أقول إننا سعداء جدا بالعمل الذي اضطلعت به البلدان والمنظمات الدولية، خاصة وكالات الأمم المتحدة، ضمن إطار برنامج عمل ألماني. ونود أن نؤكد من جديد التزام روسيا بالهدف الرئيسي لذلك البرنامج، وهو، تلبية احتياجات البلدان غير الساحلية بتهيئة أطر عمل عالمية لإقامة نظم فعالة لشحنات النقل.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة

الآن لسعادة السيد عمر داو، رئيس وفد جمهورية مالي.

السيد داو (مالي) (تكلم بالفرنسية): أود بداية أن أرحب بعقد هذه الجلسة الهامة. وأود أن أشاطر الأعضاء تجربة بلدي، مالي، ضمن إطار تنفيذ برنامج عمل ألماني.

مالي، بمحدودها البرية مع سبعة بلدان، نموذج ممتاز لبلد نام غير ساحلي. إن بُعدنا عن البحر يشكل عقبة كأداء

على إيجاد التمويل اللازم لبناء وتحسين البنية الأساسية الضرورية لتنمية بلدنا.

وفي هذا الصدد، أود أن أذكّر بالتزام بلدي بالمشاركة في الأنشطة الرامية إلى تنفيذ برنامج عمل ألماتي. ويظهر هذا الالتزام عبر حضورنا النشط في المنتديات ذات الصلة، وبتنفيذ جميع توصيات البرنامج على الصعيد الوطني. وهذا ما جعل رئيس جمهورية مالي يوجه تحياته الحارة إلى هذه الجمعية، من خلال وزير المعدات والنقل.

وقبل أن أحتم بياني، أود أيضا أن أنقل إلى أسرة الأمم المتحدة بأكملها، تحياتنا وآيات شكرنا الصادقة. وسأكون مخطئا إذا لم أوجه التحية والشكر إلى الممثل السامي للبلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية، على عمله المميز في تنسيق جميع هذه الأنشطة في إطار الاستعراض الراهن.

كما أود أن أشكر السيد حبيب أوان، مدير شعبة أفريقيا وأقل البلدان نمواً، والبرامج الخاصة في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، على تحليله واقتراحاته التي ستكون عظمة الفائدة لتحقيق المرحلة الثانية من برنامج عمل ألماتي.

أخيراً، أود أن أشكر بصدق اليابان على الدور الرائع الذي قامت به في المفاوضات التي مكنتنا اليوم من إحراز تقدم في تنفيذ هذا البرنامج.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة الآن لسعادة السيد ماجد عبد العزيز، رئيس وفد مصر.

السيد عبد العزيز (مصر) (تكلم بالإنكليزية): أود في البداية أن أشكركم، السيد رئيس الجمعية العامة، على عقد هذه الجلسة الهامة، في الوقت المناسب، لاستعراض احتياجات البلدان غير الساحلية والتحديات التي تواجهها، وأن أعرب عن تقديرنا للسيد شيخ سيدي ديارا، وكيل الأمين العام ومستشاره الخاص بشأن أفريقيا، والممثل السامي

من عوائق التعريفات الجمركية وغير الجمركية. وهذه تعيق التجارة بشكل ملحوظ، وترفع التكلفة الإجمالية لسلعنا.

والمشكلة الأخرى هي الافتقار إلى البنية الأساسية لنقل المرور العابر، أو قصورها، مما اضطرنا إلى إقامة مراكز متجاورة أو مشتركة على الحدود. والأنظمة المعلوماتية لم تُكيف مع السلع بشكل جيد، وما يتلقاه العاملون في القطاع من تدريب غير كافٍ، كما أن طاقة التخزين في مستودعات مالي للنقل العابر متدنية.

إن مالي وهي تواجه هذه التحديات والعقبات الكثيرة على مسار التنمية، قد اضطلعت، في سياق بيانها بشأن السياسة العامة للنقل، بعددٍ من الأعمال الهادفة إلى تحسين قطاع النقل، من خلال مشروعها لذلك القطاع، بما في ذلك الأمور التالية.

أولاً، لقد عززنا أداء وإدارة طاقات القطاع، بإعادة تنظيم القدرة المحلية وبنائها، بالإنشاء الآنف الذكر لمجلس متسوّفي مالي ومجلس طرق النقل في مالي.

ثانياً، أعدنا هيكل شركات النقل واستعرضنا الأطر المؤسسية والتنظيمية، بغية زيادة مشاركة القطاع الخاص. وأخيراً، قمنا بتطوير وصيانة بنيتنا الأساسية ذات الأولوية، بتشكيل اللجنة الوطنية لتيسير النقل، ولجنة سلامة الطرق ووكالة سلامة المرور على الطرق. إضافة إلى ذلك، أعلننا عن أسبوع وطني لسلامة الطرق، ووضعنا موضع التنفيذ برنامج العبور على الطرق بين الدول.

ولا تنفك مالي مقتنعة بأن تطوير البلدان النامية غير الساحلية يجب أن يقوم على التعاون. وهذا ما يجعل مالي تدعم البرامج الرئيسية لتطوير النقل في إطار الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا، والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا. واعتماد برنامج للبلدان غير الساحلية فرصة يجب أن نغتنمها، لكي نعمل مع شركائنا في التنمية

والاتصالات، ضرورة أيضاً للبلدان النامية غير الساحلية. ونحن نشجع توثيق التعاون بين بلدان الجنوب، والتعاون الثلاثي الأطراف بمشاركة المانحين، فضلاً عن التعاون بين المنظمات دون الإقليمية والإقليمية، دعماً للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، نحو التنفيذ الفعال لبرنامج عمل ألماتي.

وبما أن الأزمات العالمية الراهنة - الغذاء، والطاقة، وتغير المناخ وربما أزمات أخرى - ستعقد التحديات التي تواجه الأهداف الإنمائية للبلدان النامية غير الساحلية، وستقيد الجهود الوطنية للمضي قدماً بتنفيذ البرنامج، فسيكون من المطلوب وجود مبادرة قوية واستباقية، تشمل مضاعفة الجهود والموارد من جانب جميع شركاء التنمية، دعماً للبلدان النامية غير الساحلية.

وهناك حاجة أيضاً إلى تدابير تدريجية للتصدي للحوادث التي تعوق التنمية منذ فترة طويلة، مثل الحواجز التجارية الدولية، ونقص الموارد للاستثمار في البنية التحتية وضعف تدابير الدعم الدولي. إننا نشجع البلدان المتقدمة النمو على الوفاء بتعهداتها بتخصيص ما يتراوح بين ١٥،٠ في المائة و ٢٠،٠ في المائة من دخلها القومي الإجمالي للمساعدة الإنمائية الرسمية بغية الحفاظ على مستويات كافية من المساعدة للبلدان النامية غير الساحلية.

إن مصر كانت حريصة دائماً على تقوية علاقاتها مع كل البلدان النامية وإقامة علاقات على أساس الاحترام المتبادل والمنفعة المتبادلة والتعايش السلمي. وفي ذلك السياق، أسست مصر صندوقين كجزء من آليتها للسياسة الخارجية لدعم وتقوية التعاون بين بلدان الجنوب في إطار مواردها المتاحة. والصندوقان هما الصندوق المصري للتعاون الفني مع أفريقيا، الذي يقدم المساعدة للبلدان الأفريقية، والصندوق المصري للتعاون الفني مع رابطة الدول المستقلة، الذي عُدد

لشؤون أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، ولفريق عمله الماهر على العمل الممتاز الذي يقومون به، ولجهودهم في إنجاح جلسة الاستعراض هذه.

وتؤيد مصر البيان الذي ألقاه الممثل الدائم لآنتيغوا وبربودا بالنيابة عن مجموعة ال ٧٧ والصين.

إن برنامج عمل ألماتي يشكل معلماً بارزاً في الاعتراف بالاحتياجات والمشاكل الخاصة للدول النامية غير الساحلية. واستعراض منتصف المدة يعطي فرصة لتقييم التقدم المحرز حتى الآن في تنفيذ الإجراءات المحددة، وفقاً للأولويات الخمس المتفق عليها في برنامج عمل ألماتي.

وفي هذا الصدد، أود إبراز بعض النقاط الهادفة إلى تعزيز قدرة البلدان النامية غير الساحلية، لتصبح شريكة فعالة في أنشطة التنمية الدولية. فينبغي إيلاء اهتمام خاص باحتياجات البلدان النامية غير الساحلية، في المفاوضات التجارية في الدوحة، لتعزيز دورها في النظام التجاري الدولي، والمضي قدماً بجهودها الإنمائية. وهناك حاجة أيضاً إلى اجتذاب الاستثمار الخاص، بما فيه الاستثمار الأجنبي المباشر. وفي هذا الصدد، يمكن لمشاركة القطاع الخاص، من خلال التمويل المشترك، أن تؤدي دوراً تحفيزياً.

ترحب مصر باقتراح فخامة رئيس منغوليا إقامة مركز فكري دولي في أولان باتور، لتعزيز القدرة التحليلية للبلدان النامية غير الساحلية، اللازمة لزيادة كفاءة جهودنا المنسقة، للتنفيذ الفعال للأحكام الدولية المتفق عليها، ولا سيما برنامج عمل ألماتي، والأهداف الإنمائية للألفية. وفي هذا الصدد، نحث المنظمات الدولية والبلدان المانحة على المساعدة في تحويل تلك المبادرة إلى حقيقة واقعة.

إن الجهود الرامية لتيسير نقل التكنولوجيات المتعلقة بأنظمة النقل العابر، بما في ذلك تكنولوجيا المعلومات

السيد مارتيروسيان (أرمينيا) (تكلم بالإنكليزية):
بالنيابة عن حكومة جمهورية أرمينيا، أود أن أعرب عن
خالص تقديرنا لمنظمي هذا الاجتماع العام المكرس
لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي. وأود أن أشيد
بالجهود التي بذلها السفير تاكاسو، الممثل الدائم لليابان،
لتيسير المفاوضات الخاصة بمشروع الوثيقة الختامية
(A/63/L.3)، والتي انتهت الشهر الماضي.

إن جودة أي برنامج تتوقف على إنجازاته، وبرنامج
عمل ألماتي ليس استثناء. وأود أن أطلع الجمعية على وجهات
نظر أرمينيا بشأن بعض القضايا المرتبطة ببرنامج العمل.
إننا نؤمن إيماناً قوياً بأن المجتمع الدولي ينبغي أن يقر تدابير
فعالة للحد من التدابير الاقتصادية القسرية المتخذة من جانب
واحد، خاصة ضد البلدان النامية غير الساحلية. فتلك
الإجراءات تتعارض مع مبادئ القانون الدولي المعترف بها،
وفضلاً عن تقويض النظام التجاري المتعدد الأطراف، فإنها
تؤثر سلباً على التعاون الاقتصادي الدولي والإقليمي. وينبغي
أخذ مصالح واهتمامات البلدان غير الساحلية في الحسبان
عند وضع نظم جديدة للنقل العابر، كما هو منصوص عليه
في الفقرة ٨ من برنامج عمل ألماتي. إن وضع وتنفيذ أي
مبادرة مسببة للخلاف سيتعارض مع برنامج عمل ألماتي
ولن يؤدي إلا إلى زيادة التوتر في المناطق المضطربة مثل
جنوب القوقاز.

إن التعاون الإقليمي ودون الإقليمي يضطلع بدور
مهم في التصدي بنجاح لمشاكل النقل العابر تحديداً. وفي
ذلك السياق، وكما ورد في برنامج عمل ألماتي،

”يتسم بالأهمية الدعم المقدم من جميع
المصادر المتوفرة، عند الطلب، لآليات الحوار
الإقليمي ودون الإقليمي وللتكامل الإقليمي بين

ليشمل بلدانا نامية أخرى، وبصفة خاصة البلدان النامية
غير الساحلية. ونحن في مرحلة توسيع أنشطة الصندوقين في
تلك البلدان.

وتولي مصر اهتماماً كبيراً للدور الذي يضطلع به
الصندوقان، بتنظيم الدورات التدريبية وتوفير الخبرات
بما يتناسب مع احتياجات تلك البلدان وتوفير المساعدة لبناء
القدرة وتقديم خدمات أفضل في إطار تنفيذ استراتيجياتها
الإنمائية الوطنية. والتعاون ثلاثي الأطراف جزء لا يتجزأ من
أنشطة الصندوقين، بالتعاون مع شتى هيئات الأمم المتحدة
والبلدان المانحة بهدف تعزيز الموارد المتاحة للبلدان النامية
وتمكينها من الاستفادة من الخبرات المصرية في ميادين شتى.
ويقدم الصندوقان أيضاً المساعدات الإنسانية استجابة
لنداءات هيئات الأمم المتحدة.

لقد اضطلعت عدة شركات مصرية بدور رائد في
توجيه الاستثمارات إلى قطاع البنية التحتية، وخاصة
الاتصالات والتعمير، في البلدان النامية غير الساحلية،
وسنعزز ذلك الدور في إطار الشراكة بين القطاعين العام
والخاص في النظام المصري.

أخيراً، ترحب مصر بمشروع الإعلان (A/63/L.3)
الذي سينتهي إليه استعراض منتصف المدة، وتود أن تشكر
السفير تاكاسو ممثل اليابان على جهوده في هذا الصدد.
ونحن ملتزمون بمواصلة تعزيز وصون مصالح العالم النامي -
وبصفة خاصة، مصالح البلدان النامية غير الساحلية، والبلدان
الأقل نمواً، والدول الجزرية الصغيرة النامية وأفريقيا - في ظل
التحديات المتعاضمة التي تواجه البلدان النامية. إن تلك
التحديات تتطلب الوحدة والتضامن من خلال
الأمم المتحدة.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): أعطي الكلمة

الآن لسعادة السيد ارمين مارتيروسيان، رئيس وفد أرمينيا.

الآسيوي هو الأصغر في أسرة مصارف التنمية الدولية. والمصرف الذي تأسس في ٢٠٠٦. بموجب مبادرة من الاتحاد الروسي وكازاخستان، مؤسسة تمويل دولية تشجع اقتصادات السوق لأعضائها. ويشجع المصرف أيضا التنمية الاقتصادية لأعضائه وتقوية أواصرهم التجارية والاقتصادية من خلال الأنشطة الاستثمارية. وباب مصرف التنمية الأوروبي الآسيوي مفتوح أمام انضمام أعضاء جدد. وتوقع أن تنضم إلينا بنهاية العام بيلاروس وأرمينيا وطاجيكستان، ويجدون الأمل أن نرى عدد أعضائنا في زيادة مستمرة.

ومنذ البداية منحنا أولوية في أنشطتنا الاستثمارية إلى النقل والبنية التحتية والطاقة والتكنولوجيا المتقدمة وميادين مبتكرة أخرى. إن برنامج عمل ألماني يولي أهمية خاصة لتلك الميادين، وهدفه هو مساعدة البلدان غير الساحلية، وهي، في حالتنا، كازاخستان وبيلاروس وأرمينيا وطاجيكستان وقيرغيزستان. وينظر البنك حاليا في مشاريع تزيد قيمتها على ٥ بلايين دولار ويساهم بأكثر من بليون دولار من تكلفتها الإجمالية. وفي ميدان البنية التحتية للنقل، ندرس مشروعا لإقامة ممر مائي يربط بين بحر قزوين وبحر أزوف والبحر الأسود، بناء على مبادرات طرحها الرئيس الروسي والكازاخستاني.

ويمكن للمصرف أن يساهم أيضا في إنشاء ممر للنقل بين أوروبا الغربية وغرب الصين، وبين الشمال والجنوب.

ونحن نولي اهتماماً خاصاً بالمشاريع المرتبطة باستخدام الممرات المائية في آسيا الوسطى، واستغلال طاقتها الكهرومائية. ومصرف التنمية الأوروبي الآسيوي يعترف بأهمية الموارد الكهرومائية، وهو الآن يطور شراكته في مشاريع كهرومائية في آسيا الوسطى، ستأخذ في الحسبان توازن مصالح هذه البلدان، وتعطي دفعة إضافية لعمليات التكامل فيها.

البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر". (A/CONF.202/3، المرفق الأول، الفقرة ٩).

ونحن نعتقد أيضا أن البلدان غير الساحلية يجب أن تلقى المساعدة في ميدان تيسير التجارة وأنه ينبغي إقرار أدوات ذات صلة في إطار منظمة التجارة العالمية.

ومن أجل تسهيل تنفيذ برنامج عمل ألماني، نود التقدم بعدد من الاقتراحات التي نعتقد أنها ستكفل فعالية البرنامج. ونرى أن من الضروري اتخاذ الإجراءات التالية.

أولا، ينبغي أن نشجع استخدام وتعزيز تنمية البنية التحتية للنقل الموجودة في البلدان النامية غير الساحلية، ونكفل تكاملها المستدام مع ممرات النقل الدولية والتطورات الإقليمية ذات الصلة، وهو ما سيكفل بدوره الوصول إلى أعالي البحار. ثانيا، ينبغي أن ننظر بإمعان في مصالح البلدان غير الساحلية عند وضع خطط تطوير لطرق النقل البحري والموانئ. ثالثا، ينبغي أن نوفر الظروف المواتية لتواجد البلدان غير الساحلية في ما يتعلق بالموانئ والبنية التحتية البحرية ومركبات النقل البحري. وبغية تنفيذ تلك المقترحات، ينبغي حث المؤسسات المالية الدولية على توفير المنح والقروض طويلة الأجل بموجب شروط مواتية لأولئك المهتمين بتحقيق تلك الأهداف.

لقد أظهر برنامج عمل ألماني حسن توقيته وشموليته. ونعتقد أننا، من خلال الجهد المشترك، سنحقق نتائج جديدة ملموسة لتقييمها في استعراض منتصف المدة القادم.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): وفقا لقرار الجمعية العامة ٧٦/٦٢ المؤرخ ٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧، أعطي الكلمة الآن لمراقب مصرف التنمية الأوروبي الآسيوي.

السيد فينوجينوف (مصرف التنمية الأوروبي الآسيوي) (تكلم بالروسية): إن مصرف التنمية الأوروبي

السيد بالتز (منظمة الأمن والتعاون في أوروبا) (تكلم بالإنكليزية): بالنيابة عن الأمين العام لمنظمة الأمن والتعاون في أوروبا، أود أن أعرب عن امتناني لسعادة السيد شيخ سيدي ديارا، وكيل الأمين العام والممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، على دعوته لي للمشاركة في هذا الاجتماع الرفيع المستوى، المخصص لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي.

عاد الرئيس إلى مقعد الرئاسة.

إن منظمة الأمن والتعاون في أوروبا هي أكبر منظمة أمنية إقليمية في العالم، وهي تتعاون مع الأمم المتحدة، في إطار الفصل الثامن من الميثاق. ومشاركة ٥٦ دولة فيها، من أوروبا، وآسيا الوسطى، وأمريكا الشمالية، تجعل منظمنا أداة رئيسية للإنذار المبكر، ومنع نشوب الصراع، وإدارة الأزمات، وإعادة التأهيل بعد الصراع. وبينما يوجد مقرنا والتمثيل الدائم للدول المشاركة والأمانة في فيينا، النمسا، فإننا نعمل أيضاً عبر ١٩ تواجدا ميدانيا في جميع أنحاء جنوب شرق أوروبا، وأوروبا الشرقية، وجنوب القوقاز وآسيا الوسطى.

ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا، باعتمادها نهجاً شاملاً، تتعامل مع ثلاثة أبعاد للأمن: البعد العسكري - السياسي، والبعد الاقتصادي والبيئي، والبعد الإنساني. لذا، فإنها تعالج طائفة واسعة من الشواغل المتعلقة بالأمن، بما فيها تحديد الأسلحة، وتدابير بناء الثقة والأمن، وحقوق الإنسان، والأقليات الوطنية، والديمقراطية، واستراتيجيات الشرطة، ومكافحة الإرهاب والجوانب الاقتصادية والبيئية للأمن. والدول المشاركة الـ ٥٦ كلها تتمتع بمراكز متساوية، وتُتخذ القرارات بالإجماع.

ويعمل المصرف على أساس الافتراض بأن أي مشروع في هذه المنطقة لا بد أن يقوم على الإجماع بين بلدانها، أحداً في الاعتبار مصالح البلدان الممتدة بمحاذاة الأنهار العابرة لها. وهنا، فإننا نستخدم الخبرة في تنظيم العلاقات، التي اكتسبتها مختلف البلدان والوكالات المتخصصة في الأمم المتحدة. ومن المسائل ذات الأهمية الخاصة في أنشطة المصرف، مسألة تعزيز علاقات الشراكة مع المنظمات الدولية والمؤسسات المالية. ووضع المراقب في الجمعية العامة، الذي حصل عليه مصرف التنمية الأوروبي الآسيوي في عام ٢٠٠٧، يتيح له فرصاً جديدة لتعزيز التعاون المتعدد الأطراف، وترسيخ شراكتنا على الصعيد الدولي، وإقامة اتصال مباشر مع وكالات الأمم المتحدة واللجان الإقليمية. وهي تشمل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، ومنظمة الأغذية والزراعة ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

إن توضيح المصالح المتبادلة، وتوسيع التعاون بين البلدان، والمنظمات الدولية والوطنية والمصرف، أمور بالغة الأهمية. وهذا يعطينا فرصة أفضل لتنسيق أنشطتنا، لكي نصبح أكثر فعالية في مشاريعنا، وأكثر قدرة على تحسين حياة مواطني بلداننا، في نهاية المطاف. إننا منفتحون على العمل مع منظمة الأمم المتحدة والمجتمع الدولي، ككل، لتعزيز عملية التكامل والنهوض بالتنمية في المنطقة الأوروبية الآسيوية.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالفرنسية): وفقاً للقرار ٥/٤٨ الذي اتخذته الجمعية العامة في ١٣ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٣، أود أن أعطي الكلمة لممثل منظمة الأمن والتعاون في أوروبا.

الجمارك، والنقل، ووزراء التجارة من البلدان النامية غير الساحلية في آسيا الوسطى وجنوب القوقاز، فضلاً عن ممثلين رفيعي المستوى من منظمات دولية مختلفة، بعضهم موجود معنا اليوم.

كان هذا المؤتمر خطوة هامة نحو رفع مستوى الوعي وتعزيز الحوار السياسي حول تطوير النقل العابر داخل آسيا وعبرها، بما في ذلك أفغانستان ومنغوليا، وفي تقييم التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل، بما يسهم، بشكل بارز، في استعراض منتصف المدة الراهن له.

وفي أعقاب مداورات المؤتمر، توافقت وفود كازاخستان وقيرغيزستان وطاجيكستان وأفغانستان ومنغوليا على بيان دوشنابي المشترك. ويغطي نص البيان، في جملة أمور، مسائل جوهرية تتعلق بالسياسات العامة للنقل العابر؛ وتطوير البنية الأساسية للنقل وصيانتها؛ والتجارة، وتيسير النقل العابر والشراكات العامة والخاصة.

أخيراً، وهذا عنصر أود أن أشدد عليه، يبرز بيان دوشنابي المشترك أهمية بناء الشراكات، الشراكات بين البلدان النامية غير الساحلية في منظمة الأمن والتعاون في أوروبا، وجيرانها من بلدان العبور، ولكنه يبرز أيضاً الشراكات بين البلدان غير الساحلية وبقية أعضاء المجتمع الدولي. وحين يتعلق الأمر بتعزيز هذه الشراكات، تقف منظمة الأمن والتعاون في أوروبا متأهبة للقيام بدورها بوصفها محفزاً ومنتدى لتجمع مختلف أصحاب المصلحة معا.

ومتابعةً لذلك، فإن اجتماع المنتدى الاقتصادي والبيئي للمنظمة هذه السنة، في ظل الرئاسة الفنلندية، ركّز على تعاون الممرات المائية البحرية والداخلية في منطقة منظمة الأمن والتعاون في أوروبا، ولا سيما على توطيد الأمن وحماية البيئة. وفي هذا الصدد، درسنا مسألة النقل العابر، واستعرضنا التحديات التي تواجهها البلدان النامية غير

ومنذ عام ٢٠٠٦، وفي ظل الرئاسة البلجيكية، أولت منظمة الأمن والتعاون في أوروبا اهتماماً خاصاً لتطوير النقل العابر. وقد خصص المنتدى الاقتصادي السنوي الرفيع المستوى في أيار/مايو ٢٠٠٦ للنقل في منطقة تلك المنظمة، بما في ذلك شبكات النقل المأمونة وتطوير النقل، بهدف تعزيز التعاون الاقتصادي والاستقرار الإقليميين.

وبات من الواضح جداً، أثناء عملية المنتدى، أنه لا بد من إيلاء اهتمام خاص للتحديات التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية الأعضاء في منظمة الأمن والتعاون في أوروبا - لا سيما في آسيا الوسطى وجنوب القوقاز والمناطق المتاخمة. وفي الجلسة الختامية، أصدرت دول آسيا الوسطى الخمس المشاركة بياناً مشتركاً أبرزت فيه العلاقة العضوية بين التجارة والنقل، وأكدت أن غياب المنفذ إلى البحر، والتكلفة الباهظة للمرور العابر، فرضاً قيوداً شديدة على تنميتها الاقتصادية - الاجتماعية.

وانطلاقاً من هذا البيان وتوصيات المنتدى، اتخذت الدول الـ ٥٦ المشاركة الأعضاء في منظمة الأمن والتعاون في أوروبا، في اجتماع المجلس الوزاري في بروكسل، في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٦، القرار رقم ١١/٠٦ بشأن حوار النقل المستقبلي في منظمة الأمن والتعاون في أوروبا. والقرار يدعم تنفيذ برنامج عمل ألماتي، ويزود منظمنا بولاية قوية لأنشطة مستمرة، بالتعاون مع الأمم المتحدة.

وعملاً بهذا القرار، قام مكنتي، بالاشتراك مع مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، التابع للأمم المتحدة، وبدعم من لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، بتنظيم مؤتمر حول تطوير نقل المرور العابر الآسيوي والأوروبي الآسيوي عبر آسيا الوسطى، في دوشنابي، طاجيكستان. وضم هذا المؤتمر الوزراء وكبار الموظفين من

كنا، طوال اليومين الماضيين، نقيّم الجهود المتعددة الأوجه، لضمان امتلاك البلدان النامية غير الساحلية أنظمة نقل عابر ذات كفاءة للوصول إلى الأسواق الدولية. لقد اعتمدنا الإعلان بشأن استعراض منتصف المدة بتوافق الآراء. إنه وثيقة متوازنة وموجزة، تقدم التوجيه الذي سيعزز معدلات تنفيذ المزيد من المشاريع.

إن تركيزنا على البرامج العملية المنحى، التي يمكن قياسها والاستفادة منها، رسّخ الاستعراض على أسس ستفيد البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على حد سواء. إنه يسهم أيضاً في الحث على المزيد من انخراط المانحين تلك الطائفة من التحسينات المطلوبة، من السياسة العامة للمساعدة التجارية إلى البنية الأساسية، ومن المساعدة التقنية والمالية إلى الرصد والمتابعة.

إن الفريق الرفيع المستوى المعني بدور الدعم الدولي في تطوير أنظمة النقل بغية تعزيز فرص التجارة قد وفرّ، بشكل خاص، تبادل آراء دينامي حول هذه المسائل المعقدة. فممثلو أصحاب المصلحة من البلدان غير الساحلية وبلدان العبور، والبلدان المانحة، والمنظمات الإقليمية والدولية والمؤسسات المالية، قد ضحوا أفكاراً ثاقبة في الشراكات الأساسية المنبثقة عن برنامج العمل. ونحن نشكر جميع الوفود على مدخلاتها القيّمة. فقد بات لدينا الآن تقييم واضح لموطئ أقدامنا بعد خمس سنوات من العمل.

إن كل ما تعنيه الأمم المتحدة هو الشراكات. وأعتقد أن العمل الذي استلهم برنامج عمل ألماتي، مثال جيد على ما يمكننا أن نجزه عندما نسترشد بتعليمات واضحة وقيادة قوية، في إطار التعاون بحسن نية. ومن الواضح أن العنصر الأساسي في نجاح الاستعراض هو تأكيده على نتائج قابلة للقياس، وعلى أهمية رصد التقدم في إطار الأولويات الخمس التي حددها البرنامج.

الساحلية، لكي نواصل البناء على أساس استنتاجات الاجتماعات السابقة وتوصياتها.

واسمحوا لي أن أحتّم كلمتي بطمأننتكم مجدداً إلى مشاركة منظمة الأمن والتعاون في أوروبا في الأنشطة المتعلقة بالنقل. وفي هذا الصدد، سنواصل القيام بدور الميسر والمحفز السياسي، مقدمين منبرا للحوار والتعاون بين دولنا المشاركة وجميع أصحاب المصلحة المعنيين. ومع أننا لسنا منظمة مرجعية تقنية، فإن منظمنا مهياً جداً للارتقاء بالوعي السياسي، وتعزيز التعاون الانتقالي بين البلدان. والحوار السياسي والتعاون الإقليمي هما المجالان اللذان يمكن فيهما لمنظمة الأمن والتعاون في أوروبا أن تضيف قيمة إلى الهيكليات والعمليات وآليات التنسيق القائمة بالفعل.

الرئيس (تكلم بالإسبانية): استمعنا إلى المتكلم الأخير في هذا الاجتماع الرفيع المستوى.

تبتُّ الجمعية الآن في مشروع القرار *A/63/L.3، المعنون "الوثيقة الختامية لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، ضمن إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر، من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية".

هل لي أن أعتبر أن الجمعية تود أن تعتمد مشروع القرار *A/63/L.3؟

اعتمد مشروع القرار *A/63/L.3 (القرار ٦٣/٢).

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): يسعدني أننا اختتمنا هذا الاجتماع العام الرفيع المستوى بشأن استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي. وبصفتي الرئيس، فإنني ممتنّ امتناناً خاصاً، لأن هذا الاستعراض كان ينبغي أن يتم في إطار الجمعية العامة.

وكما قال زعماء العديد من الدول الأعضاء أثناء المناقشة العامة في الأسابيع الأخيرة، هناك قلق من أن الأزمة المالية الراهنة تهدد بشلل التجارة العالمية. والكساد العالمي سيكون كارثة مزدوجة لأقل البلدان نمواً، فهي ليست فقيرة فحسب، وإنما معزولة جغرافياً أيضاً.

إنني أؤكد اهتمامي ووعدي بأن الجمعية العامة ستستخدم كل سلطتها لضمان وفاء البلدان المانحة بالتزاماتها بتقديم التمويل ونقل التكنولوجيا اللازمة. وأعتقد أن النوايا الحسنة متوفرة، وإن كان لا بد أن نتحلى باليقظة في رصدنا للتقدم في الأشهر والسنوات الصعبة المقبلة.

وإذا كانت الشراكات هي كل ما تعنيه الأمم المتحدة، فلنعتزف بالدور المركزي للتضامن في مساعدة بعضنا البعض، كشركاء وبلدان. إننا نواجه الكثير جدا من العقبات في تحقيق الهدف المشترك، المتمثل في القضاء على الفقر وتقاسم الازدهار بين الشعوب. والعمل المبني في وثيقة استعراض المآلتي عمل طموح، لكنه يستلهم حس التضامن مع شعوب البلدان غير الساحلية وجيرانها، ويمكننا أن نرى أن الطريق واضح والإمكانات لا نهاية لها.

(تكلم بالإسبانية)

بذلك تكون الجمعية العامة قد اختتمت الاجتماع الرفيع المستوى المكرس لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل المآلتي. وبذلك تكون الجمعية قد اختتمت أيضا المرحلة الحالية من نظرها في البند الفرعي (ب) من البند ٥٢ من جدول الأعمال.

رُفعت الجلسة الساعة ١٢/٥٠.