联合国 A/60/571

大会

Distr.: General
30 November 2005
Chinese
Original: English

第六十届会议

议程项目 55(b)

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

2005 年 11 月 28 日亚美尼亚常驻联合国代表给秘书长的信

我写这封信的目的，是谈一下第二委员会在其 2005 年 11 月 10 日第 27 次会议上就议程项目 55(b)举行的讨论，该项目题为“处境特殊的各类国家组：与内陆发展中国家特殊需要和问题有关的具体行动：内陆和过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构过境运输合作问题国际部长级会议的结果”。

亚美尼亚代表团在该次会议上批评了卡尔斯-阿哈尔卡拉齐-第比利斯-巴库铁路倡议，阿塞拜疆代表团在提出该倡议的时候称其将“保证火车畅通无阻地往返于欧洲和本区域所有国家”。亚美尼亚代表团则提出，这个倡议不顾现在已有的基础设施，还要规划绕道建造一条成本高昂的新铁路，纯粹是政治性的。现在已经有卡尔斯-久姆里-第比利斯铁路，这条铁路几乎不需要任何费用，只要一点点时间，就可以重新启动，投入运行。然而，由于土耳其和阿塞拜疆单方面关闭亚美尼亚的西部和东部边界达十年以上，打算借此施加政治和经济压力，这条现有的铁路未能得到利用。因此，这条现有的和具备运行能力的铁路被排除在区域运输网之外。

有人针对亚美尼亚的发言提出了若干毫无根据的指控，我们认为有必要予以澄清。

有一个说法宣称，亚美尼亚以前“自行选择不参加”区域合作，现在却抱怨自己“被孤立”。这样的谎言真是令人气结。亚美尼亚是所有区域组织的成员，并积极参加了一些重大的区域项目，例如欧洲-高加索-亚洲运输走廊方案（TRACECA）、向欧洲输送石油和天然气国家间方案（INOGATE）、南北走廊方案和

我国选择参加的其他项目。与此同时，亚美尼亚拒绝了任何需要作出过份的政治让步，以此作为交换条件来参加某些能源项目的提议。因此，如果试图把这一拒绝被敲诈的清醒政治决策解释为自愿“孤立”，只不过是痴人说梦。

至于提到“亚美尼亚的紧迫发展需要”的说法，不过是又一次表明，阿塞拜疆是多么急切地盼望，自己如果坚持足够长的时间，亚美尼亚的经济就会在政治压力下崩溃。阿塞拜疆打的算盘是，通过封锁亚美尼亚，我国的经济和社会状况将一落千丈，而阿塞拜疆的依赖于石油的经济则将实现增长，这个算盘已经彻底落空。情况与此相反，亚美尼亚通过努力实现了经济的多样化，在没有患上“荷兰病”的情况下保持了出口的增长，在过去五年稳定地保持了双位数的经济增长率。因此，《2005 年人类发展报告》把我国排在第 83 位，名次大大高于其所有邻国。

土耳其宣称，亚美尼亚不承认《卡尔斯协定》划定的亚美尼亚-土耳其边界，我想就此发表声明如下：上述协定于 1921 年签署，一方是土耳其，另一方是亚美尼亚、阿塞拜疆和格鲁吉亚三个苏维埃社会主义共和国，参加签署的还有俄罗斯苏维埃社会主义联邦共和国。亚美尼亚共和国在于 1991 年获得独立之后宣布，自己是亚美尼亚苏维埃社会主义共和国的继承国，从而承担前者的法定义务。因此，关于“亚美尼亚不接受《卡尔斯协定》”的指控在法律上不成立，因为亚美尼亚共和国从未正式谴责过该协定。关于土耳其对《亚美尼亚独立宣言》的指控，应该指出，《宣言》之所以提到西亚美尼亚，只是为了确认 20 世纪初发生在这个历史地区的针对亚美尼亚人的种族灭绝事件。

此外，必须强调，土耳其虽然自诩为《条约》的狂热捍卫者，却继续违反其中关于开放两国往来的规定（第 17 条），一直关闭亚美尼亚-土耳其边界，从而对我国实行陆地封锁。所有单方面的胁迫措施都是不可接受的，而如果是一个开始争取加入欧洲联盟的国家实行这样的政策，就更没有任何辩解理由。土耳其代表团还宣称，亚美尼亚的船舶可以自由穿过土耳其海峡和使用土耳其港口，对此我只能通报说，没有任何船舶在亚美尼亚登记，遑论有这样的船舶使用任何海港，包括土耳其的海港。

我最后重申，亚美尼亚认为，如果举办没有使本区域所有国家都能参与的以政治为动机的项目，决不会有助于南高加索区域的稳定与繁荣。只有通过所有国家都能参与真正的区域合作，并恢复和利用现有的基础设施，才能够形成一个有助于本区域的持久和平与安全的有利环境。

请将本信作为议程项目 55(b)下的大会文件分发。

常驻代表

大使

阿尔缅 • 马尔季罗相（签名）