

ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ



СОВЕТ
БЕЗОПАСНОСТИ



Distr.
GENERAL

S/13694
17 December 1979
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

ПИСЬМО ОТ 14 ДЕКАБРЯ 1979 ГОДА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
СПЕЦИАЛЬНОГО КОМИТЕТА СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ,
УЧРЕЖДЕННОГО В СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ
455 (1979), КАСАЮЩЕЙСЯ ЖАЛОБЫ ЗАМБИИ, ДЛЯ
ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ СОВЕТУ БЕЗОПАСНОСТИ В
ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НАСТОЯЩЕЙ РЕЗОЛЮЦИИ

От имени Специального комитета Совета Безопасности, учрежденного в соответствии с резолюцией 455 (1979), касающейся жалобы Замбии, для оказания помощи Совету Безопасности в осуществлении настоящей резолюции имею честь препроводить настоящим второй промежуточный доклад Специального комитета, принятый на его пятом заседании, состоявшемся 14 декабря 1979 года в Лусаке.

Как видно из доклада, трудности, возникшие в результате недавнего разрушения жизненно важных железнодорожных и автодорожных мостов по всей Замбии, оказались настолько велики, что, по мнению Специального комитета, только срочная материальная и другая помощь со стороны государств-членов и международных организаций позволит правительству Замбии выполнить ее чрезвычайную программу восстановления мостов, которые играют решающую роль в функционировании экономики Замбии.

Специальный комитет желает, в частности, обратить внимание на пункты 5-8 доклада.

Окончательный доклад Специального комитета будет выпущен в конце января 1980 года.

Пер ОСЕН
Председатель Специального комитета
Совета Безопасности, учрежденного
в соответствии с резолюцией 455 (1979),
касающейся жалобы Замбии, для оказания
помощи Совету Безопасности
в осуществлении настоящей резолюции

ВТОРОЙ ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ДОКЛАД СПЕЦИАЛЬНОГО КОМИТЕТА
СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ, УЧРЕЖДЕННОГО В СООТВЕТСТВИИ
С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 455 (1979), КАСАЮЩЕЙСЯ ЖАЛОБЫ ЗАМБИИ,
ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ СОВЕТУ БЕЗОПАСНОСТИ В
ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НАСТОЯЩЕЙ РЕЗОЛЮЦИИ

1. В соответствии с решениями, принятыми на его заседаниях в Нью-Йорке 1/, члены Специального комитета посетили Замбию в период с 11 по 14 декабря 1979 года.
2. Во время своего пребывания в Замбии члены Специального комитета были приняты Его Превосходительством президентом Каундой. Члены Специального комитета также встречались с членами кабинета министров и многими высокопоставленными должностными лицами правительства для получения подробной информации и проведения консультаций 2/.
3. В дальнейшем члены Специального комитета провели консультации с резидентом-представителем ПРООН, а также представителями других международных учреждений. Они также имели неофициальную встречу с представителями некоторых потенциальных стран-доноров.
4. В ходе встреч с членами Специального комитета должностные лица правительства Замбии отметили экономический ущерб, нанесенный Замбии в результате неоднократных актов агрессии со стороны незаконного режима Южной Родезии. Они подчеркнули, в частности, серьезные последствия для экономики Замбии недавнего разрушения многих железнодорожных и шоссежных мостов. В этой связи правительство Замбии предоставило возможность членам Специального комитета посетить некоторые из этих мостов 3/.
- В период между 12 и 14 декабря члены Специального комитета посетили железнодорожные и автодорожные мосты на реке Чамбеша, железнодорожные и автодорожные мосты на реке Лунсемфа, автодорожный мост на реке Калейя и автодорожный мост на реке Чонгве.
5. В октябре и ноябре 1979 года было взорвано 11 мостов, два из которых являются железнодорожными, а девять - автодорожными. Правительство Замбии следующим образом оценивает стоимость их восстановления 4/:

1/ S/13681, пункт 7.

2/ Подробные резюме этих заседаний будут включены в окончательный доклад.

3/ Карта Замбии приведена в приложении II.

4/ Сводка, представленная правительством Замбии, приведена в приложении I.

(Квачи) (Доллары) I/

I. Железнодорожные мосты

Два моста находятся на железной дороге Танзания-Замбия (ТАЗАРА), соединяющей Замбию с портом Дар-эс-Салам:

- i) Железнодорожный мост на реке Чамбеши в Северной Замбии был взорван 12 октября 1979 года. Стоимость восстановления оценивается в 3 442 000,00 4 412 821,00
- ii) Железнодорожный мост на реке Лунсемфа в Центральной Замбии был взорван 19 ноября 1979 года. Стоимость восстановления оценивается в 324 000,00 415 385,00

II. Автодорожные мосты

- i) На дороге между Мпикой и Касамой в Северной провинции мост через реку Чамбеши был взорван 12 октября 1979 года. Стоимость восстановления оценивается в 2 992 500,00 3 836 538,00
- ii) Мост через реку Лунсемфа в Мкуши на Великой северной дороге в Танзанию был взорван 19 ноября 1979 года. Стоимость восстановления оценивается в I 025 271,00 I 314 450,00
- iii) Автодорожный мост на реке Калейя на дороге Лусака-Ливингстон в Южной провинции был взорван 19 ноября 1979 года. Стоимость восстановления оценивается в I 020 104,00 I 307 826,00

I/ В настоящее время одна квача равна I,28 долл. США.

	(Квачи)	(Доллары) I/
iv) Три моста на дороге Кафуэ- Чирунду в Центральной Замбии были взорваны 16 ноября 1979 года. Стоимость восста- новления оценивается в	I 666 350,00	2 136 346,00
v) Автодорожный мост через реку Чонгве на Великой вос- точной дороге, соединяющей Замбию с Малави, был взорван 19 ноября 1979 года. Стои- мость восстановления оцени- вается в	493 526,00	632 726,00
vi) Два автодорожных моста возле Рубунсы также на Великой восточной дороге были взорва- ный 17 ноября 1979 года. Стоимость восстановления оцени- вается в	<u>90 000,00</u>	<u>115 385,00</u>
Стоимость восстановления всех II мостов была оценена в	II 053 751,00	I4 171 477,00
Правительство добавило I5 процентов на подготовительные мероприятия и на общие расходы	<u>I 658 063,00</u>	<u>2 125 721,00</u>
	I2 711 814,00	I6 297 198,00
Правительство также добавило I5 процентов на непредвиденные расходы	<u>I 906 772,00</u>	<u>2 444 580,00</u>
Общая сумма	<u>I4 618 586,00</u>	<u>I8 741 778,00</u>

6. Последствия взрыва II мостов для экономики Замбии в целом особенно серьезны, поскольку Замбия, являющаяся страной, не имеющей выхода к морю, в своем экспорте и импорте почти исключительно зависит от железнодорожных и шоссейных мостов. Экономический ущерб и перебои в работе промышленности, а также социальные и материальные трудности, переживаемые народом Замбии, приобретают, таким образом, угрожающие размеры.

7. Правительство Замбии сообщило Специальному комитету о первостепенной необходимости на этой первоначальной стадии срочно уделить, в качестве первоочередного вопроса, самое пристальное внимание задаче полного возвращения разрушенных железнодорожных и шоссейных мостов к нормальному функционированию.

8. Ввиду срочной необходимости восстановления этих мостов, Специальный комитет решил незамедлительно представить эту информацию Совету Безопасности с целью призвать все государства-члены и международные организации немедленно расширить материальную и другие виды помощи Республике Замбии.

9. Правительство Замбии уже обратилось к замбийскому народу с призывом способствовать в максимально возможной степени преодолению настоящего кризиса. Однако существующая экономическая ситуация не позволяет замбийскому народу полностью взять на себя это бремя.

10. Специальный комитет также рассмотрел и более широкие вопросы своего мандата. Эти вопросы подлежат дальнейшему обсуждению в Специальном комитете и будут рассмотрены в его окончательном докладе.

11. Специальный комитет желает официально заявить о своей признательности за тесное сотрудничество правительству Замбии, которое приложило большие усилия для подготовки визита членов Специального комитета. Было сделано все возможное для облегчения работы Специального комитета, и все его просьбы о предоставлении информации незамедлительно исполнялись.

Приложение I

СВОДКА ДЛЯ ЧЛЕНОВ СПЕЦИАЛЬНОГО КОМИТЕТА СОВЕТА
БЕЗОПАСНОСТИ ПО ЗАМБИИ

Часть первая

Всего было разрушено одиннадцать (11) мостов, включая два (2) главных железнодорожных моста.

A. АВТОДОРОЖНЫЕ МОСТЫ

1.0 Мост через реку Чонгве, Великая восточная дорога

1.1 Доклад о состоянии разрушенного моста

Этот мост расположен на Великой восточной дороге, ведущей в Малави. Мост состоял из пяти пролетов размером 30 футов 9 дюймов/37 футов 0 дюймов/37 футов 0 дюймов/37 футов 0 дюймов/30 футов 9 дюймов соответственно и представлял собой конструкцию из железобетонных плит.

Мосту нанесены значительные разрушения, однако крайние опоры могут быть использованы для поддержки нового предлагаемого моста.

1.2 Предложение

Предлагается построить новый настил через две новые промежуточные опоры и существующие крайние опоры.

Предлагаемый мост будет состоять из трех пролетов размером соответственно 16,5 м/26,5 м/9,5 м. Размеры пролетов определены таким образом, чтобы они удовлетворяли условиям местности и способствовали скорейшему строительству нового моста. Самый короткий пролет будет сделан из железобетонной плиты, а два другие пролета будут сделаны из стальных ферм, на которые будут положены железобетонные плиты. Ширина проезжей части будет той же, что и у разрушенного моста.

2.0 Мост через реку Калейя, дорога Лусака-Ливингстон

2.1 Доклад о состоянии разрушенного моста

Этот мост расположен на главной магистральной дороге, ведущей к южному выезду из страны.

Этот мост состоял из пяти пролетов размером соответственно 16 футов 0 дюймов/21 фут 0 дюймов/43 фута 0 дюймов/21 фут 0 дюймов/16 футов 0 дюймов и представляет собой конструкцию из железобетонных плит и балок. Несущие конструкции включали четыре промежуточные балки из монолитного бетона, две балки из железобетона и два конечных устоя из железобетона.

/...

Мосту нанесен значительный ущерб и никакие его компоненты не могут быть повторно использованы.

2.2 Предложение

Предполагается построить новый мост на том же месте, с тем чтобы свести к минимуму расходы на строительство новых подъездных путей.

Предлагаемый новый мост будет состоять из трех пролетов размером соответственно в 11,5 м/19,5 м/11,5 м и представляет собой сложную конструкцию. Сложный настил будет сделан из стальных ферм, на которые будут затем положены железобетонные плиты. Новые несущие конструкции должны быть расположены таким образом, чтобы не допустить совпадения их месторасположения с расположением разрушенных несущих конструкций. Ширина проезжей части будет такой же, что и у разрушенного моста.

3.0 Мост через реку Лунсемфва, Великая северная дорога

3.1 Доклад о состоянии разрушенного моста

Этот мост расположен на Великой северной дороге, которая ведет в порт Дар-эс-Салам.

Этот мост состоял из трех пролетов размером соответственно 34 фута 0 дюйма/40 футов 3 дюйма/34 фута 0 дюймов и представляет собой сложную конструкцию. Настил сделан из стальных балок, на которые положены железобетонные плиты. Все несущие конструкции сделаны из железобетона и установлены на скалистом дне реки.

Мосту нанесен значительный ущерб и ни одна его конструкция не может быть повторно использована.

3.2 Предложение

Новое предложение заключается в строительстве в том же месте нового составного моста из трех пролетов. Размер каждого пролета, а также ширина проезжей части останутся теми же, что и у разрушенного моста.

4.0 Мост через реку Чамбеши, дорога Мпика-Касама

4.1 Доклад о состоянии разрушенного моста

Этот мост расположен на главной магистральной дороге, ведущей в столицу Северной провинции.

Мост состоит из семи равных пролетов, каждый размером в 79 футов 0 дюймов, что составляет общую длину моста в 553 фута 0 дюйма. Настил был сделан из плит из предварительно напряженного бетона и балок, а несущие конструкции были сделаны из железобетона и их высота составляла приблизительно 34 фута 0 дюймов. Ширина проезжей части составляла 24 фута 0 дюймов.

Хотя три пролета моста были полностью разрушены, оставшиеся четыре пролета все же недостаточно крепкие, чтобы их можно было использовать при строительстве нового моста.

4.2 Предложение

Предполагается построить новый мост на том же месте после того, как оно будет расчищено от обломков, а оставшиеся пролеты моста будут демонтированы.

Предлагаемый новый мост будет состоять из четырех равных пролетов. На этом месте должен быть установлен мост с фермами типа D и асфальтовым покрытием по патенту Западной Германии.

5.0 Мосты через реку Руфунса, Великая восточная дорога

5.1 Доклад о состоянии разрушенных мостов

Эти два моста расположены на Великой восточной дороге, которая также ведет в Малави.

Эти мосты классифицируются как мосты с водопропускными трубами. Диаметр труб, использовавшихся в этих местах, составляет 4 фута. Трубы разрушены и их необходимо заменить.

5.2 Предложение

Должны быть восстановлены в том же месте, причем диаметр и количество труб должны быть такими же, что и ранее.

6.0 Три моста на дороге Кафуэ-Чирунду

В настоящее время осмотр этих мостов провести невозможно по соображениям безопасности. Испрашиваемая информация будет представлена сразу же после осуществления осмотра.

Часть вторая

Членам Комитета известно, что ежегодно на рассмотрение Организации Объединенных Наций представляется ряд документов, посвященных Программе помощи Замбии, в результате одностороннего объявления независимости в Родезии и закрытия границы Замбии с Родезией. Последний из этих документов, документ A/34/407 от 30 августа 1979 года, был представлен на тридцать четвертой сессии Генеральной Ассамблеи. В этом документе следует отметить, что Замбия понесла убытки в размере более 900 млн. квачей (1,2 млрд. долл. США) в результате возникновения политических и экономических проблем, связанных с положением на юге Африки.

Начиная с мая с.г., когда была подготовлена информация для вышеупомянутого документа, Замбии был нанесен новый серьезный ущерб, особенно за последние три месяца, когда родезийские мятежники, подержанные южноафриканскими расистами, внезапно начали разрушать экономические предприятия Замбии.

Ущерб, наносимый в настоящее время, с трудом поддается точному учету, поскольку для расчета требуется некоторое время. Во всяком случае, некоторые виды ущерба, влекущие за собой гибель людей, не поддаются оценке. Тем не менее, ниже приведены данные об экономическом ущербе, о разрушениях в промышленности, а также об ущербе в социальной области, представляющие собой лишь ориентировочный показатель общих потерь Замбии:

МАРШРУТЫ

Дар-эс-Салам

i) Импорт

В настоящее время он составляет около:

30 000 тонн общих грузов
14 000 тонн кокса
15 000 тонн пшеницы
15 000 тонн кукурузы и дополнительные
29 000 тонн из Кении, ожидающих отправки в результате нехватки складских помещений в Дар-эс-Саламе; и
5 000 тонн необработанного растительного масла, в то время как еще
1 930 тонн направляются в другой порт в результате недостаточной емкости складских помещений в Дар-эс-Саламе.

Видимо, уместно будет отметить, что плата за хранение любой задержанной в порту тонны груза составляет 1,20 квачи в день.

Вышеупомянутый тоннаж не включает несколько тысяч тонн груза, который скопился на дороге ТАЗАРА в результате взрыва моста через реку Чамбеши.

ii) Экспорт

Обычно через порт отправляется примерно 60 000 тонн руды в месяц. В настоящий момент лишь около 44 000 тонн отправляется по другим чрезвычайным маршрутам, что обходится очень дорого.

iii) В результате вышеизложенного ТАЗАРА теряет 70 000 квачей в день.

iv) В результате взрыва мостов примерно 20 000 тонн руды, скопившейся на дороге ТАЗАРА, пришлось возратить обратно на рудники и распределить по другим маршрутам, что привело к тому, что компании горнодобывающей промышленности вынуждены платить дополнительную плату за перевоз груза в размере 400 квачей за тонну.

ЮЖНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ

i) Импорт

В результате того, что понтонный мост через реку Казунгула был взорван в апреле 1979 года, что родезийские железные дороги действуют только днем из боязни атак борцов за свободу и что мятежники установили блокаду на маис, Замбия в настоящее время имеет около 40 000 тонн удобрений в Йоганнесбурге и в Восточном Лондоне; 200 000 тонн кукурузы, что составляет около 54 вагонов, конфискованных в Родезии; 40 000 тонн пшеницы в Дурбане; 1 000 тонн необработанного растительного масла в Дурбане и около 50 000 тонн груза общего назначения в различных портах и городах Южной Африки, хранящихся там в ожидании транспортировки.

ii) Экспорт

Когда в октябре 1978 года была вновь открыта Южная железнодорожная ветка, мы могли перевозить в среднем 40 000 тонн меди в месяц. В настоящее время мы можем едва перевозить 20 000 тонн меди в месяц.

МАЛАВИ/МОЗАМБИК

i) Импорт

В результате взрыва железнодорожных веток Бейра/Моатиз и Бейра/Малави движение импортных товаров по этим путям прекратилось. В Бейре до сих пор находятся около 8 000 тонн удобрений и около 5 000 тонн груза общего назначения, принадлежащие Замбии.

1 000 тонн импортных товаров, которые были доставлены на конечную станцию в Лилонгве, по-прежнему находятся там из-за взрыва мостов через реки Руффунса и Чонгве.

ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ЗАМБИИ

Поскольку колоссальный тоннаж импортных товаров задержан в различных портах, отрасли промышленности Замбии не могут полностью использовать свои мощности, и в результате они либо освобождают значительное количество рабочей силы, либо сохраняют рабочую силу и продолжают нести колоссальные неоправданные расходы в результате сохранения незанятых рабочих.

Дальнейшие последствия заключаются в том, что, поскольку все отрасли промышленности не полностью используют свои мощности, Замбия стоит перед проблемой неизбежной нехватки основных товаров, включая кукурузу, которая является главным продуктом питания для Замбии.

СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ РАЗРУШЕННЫХ МОСТОВ

См. приложенную сводку расходов.

МЕСТНЫЕ РЕСУРСЫ

Призыв партии и правительства к замбийцам внести свой вклад в целях проведения ремонта мостов приносит результаты. Дополнительные меры, принятые с этой целью, включают:

а) самим парастатальным организациям будет также предложено делать взносы;

б) частные компании и/или их работники были также призваны делать аналогичные взносы;

с) все взносы должны быть направлены в министерство финансов, и это министерство, а также секретариат по планированию непредвиденных расходов, канцелярия Кабинета будут хранить отчеты о внесении взносов.

С этой целью был создан специальный фонд. Точная сумма этих взносов не будет известна до приблизительно первой или второй недели февраля 1980 года.

Это является важным мероприятием для сохранения этой великой нации. Оно должно увенчаться успехом. В этом отношении на руководство партии, на рабочее движение, в частности на постоянных секретарей, директоров-распорядителей, главных управляющих, а также на рабочие советы и партийные комитеты на местах работы ложится ответственность

S/13694

Russian

Annex

Page 8

за обеспечение того, чтобы эта мобилизация финансовых ресурсов из местных источников увенчалась успехом. Кроме того, это является хорошей возможностью для каждого замбийца и жителя страны проявить свой патриотизм и свою приверженность свободе и справедливости путем внесения своего вклада в общенациональные усилия.

11 декабря 1979 года

/...

Прилагаемая сводка расходов

ИСЧИСЛЕННЫЕ НА НАСТОЯЩИЙ МОМЕНТ РАСХОДЫ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ
КАК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ, ТАК И АВТОДОРОЖНЫХ МОСТОВ СОСТАВЛЯЮТ
14 618 586 КВАЧЕЙ И РАСПРЕДЕЛЯЮТСЯ СЛЕДУЮЩИМ ОБРАЗОМ:

(В КВАЧАХ)

i)	Автомобильный мост через реку Калейа, дорога Лусака-Ливингстон	I 020 104,00
ii)	Автомобильный мост через реку Чонгве, Великая восточная дорога	493 526,00
iii)	Мост через реку Лунсемфва, Мкуши, Великая северная дорога	I 025 271,00
iv)	Автомобильный мост через реку Чамбеши, дорога Млика-Касама	2 992 500,00
v)	Мосты (2) через реку Руффунса, Великая восточная дорога	90 000,00
vi)	Мосты (3) через реку Чирунду, дорога Кафуэ-Чирунду	I 666 350,00
vii)	Железнодорожный мост через реку Лунсемфва, Тазара	324 000,00
viii)	Железнодорожный мост через реку Чамбеши, железная дорога Танзания-Замбия	<u>3 442 000,00</u>
	ВСЕГО	II 053 751,00
	<u>Добавить 15 процентов на подготовитель-</u> <u>ные мероприятия и общие расходы</u>	I 653 063,00
	ВСЕГО	<u>II 711 814,00</u>
	<u>Добавить 15 процентов на непредвиден-</u> <u>ные расходы</u>	I 906 772,00
	ИТОГО	<u>II 618 586,00</u>

