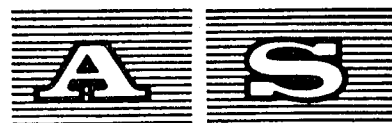


ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ



Distr.
GENERAL

ГЕНЕРАЛЬНАЯ
АССАМБЛЕЯ



СОВЕТ
БЕЗОПАСНОСТИ

A/35/208
S/13924
19 June 1980
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ
Тридцать пятая сессия
Пункт 64^ь первоначального перечня*
СПЕЦИАЛЬНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ И
ПОМОЩЬ В СЛУЧАЕ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ

СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ
Тридцать пятый год

Помощь Замбии

Доклад Генерального секретаря

1. В своей резолюции 34/128 от 14 декабря 1979 года Генеральная Ассамблея обратилась с просьбой к Генеральному секретарю, в частности, продолжать его усилия по мобилизации ресурсов, необходимых для осуществления эффективной программы финансовой, технической и материальной помощи Замбии, постоянно следить за положением Замбии и представлять доклад о достигнутом прогрессе, с тем чтобы Генеральная Ассамблея смогла рассмотреть этот вопрос на своей тридцать пятой сессии.
2. В пункте 5 резолюции 460 (1979), принятой 21 декабря 1979 года, Совет Безопасности призвал все государства-члены Организации Объединенных Наций и специализированные учреждения оказать срочную помощь Южной Родезии I/ и "прифронтовым" государствам для целей восстановления и содействовать репатриации всех беженцев или перемещенных лиц в Южную Родезию. Далее в пункте 8 Совет Безопасности обратился с просьбой к Генеральному секретарю оказать содействие в осуществлении пункта 5 путем организации немедленного оказания всех форм финансовой, технической и материальной помощи заинтересованным государствам, чтобы они могли преодолеть стоящие перед ними экономические и социальные трудности.
3. Во исполнение этих резолюций Генеральный секретарь в феврале 1980 года организовал поездку миссии в Замбию в целях проведения консультаций с правительством. В докладе миссии, который прилагается к данному докладу, дается общая характеристика экономического и финансового положения страны, выделяются основные транспортные и продовольственные проблемы, стоящие перед страной, приводится перечень

* A/35/50.

I/ В полночь на 17 апреля 1980 года Южная Родезия получила независимость и была провозглашена Республикой Зимбабве. /...

потребностей правительства в области транспорта и электросвязи, а также в области восстановления сельского хозяйства и других областей, и дается отчет об осуществлении специальной программы экономической помощи.

4. В пункте 10 резолюции 34/128 Генеральная Ассамблея предложила ряду специализированных учреждений и организаций системы Организации Объединенных Наций обратить внимание своих руководящих органов с целью рассмотрения ими этого вопроса на помощь, которую они оказывают Замбии, и представить доклад о результатах этой помощи и о решениях этих органов Генеральному секретарю, с тем чтобы Генеральная Ассамблея смогла рассмотреть этот вопрос на своей тридцать пятой сессии. Ответы учреждений и организаций будут приведены в докладе Генерального секретаря, касающемся Замбии и других стран, для которых Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря разработать специальные программы экономической помощи.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Доклад миссии по обзору Замбии

(17-23 февраля 1980 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. ВВЕДЕНИЕ	I - 9	3
II. ОБЗОР ОСНОВНЫХ ВЫВОДОВ	10 - 20	5
III. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	21 - 38	6
A. Общие вопросы	21 - 27	6
B. Государственные финансы	28 - 31	8
C. Платежный баланс	32 - 34	10
D. Перспективы на 1980 год	35 - 38	10
IV. ОСОБЕННОСТИ ПОЛОЖЕНИЯ В ЗАМБИИ	39 - 59	13
A. Транспортная система	40 - 48	13
B. Продовольственное положение	49 - 56	18
C. Беженцы	57 - 59	21
V. ПОТРЕБНОСТИ В ОБЛАСТИ РЕКОНСТРУКЦИИ И ВОССТАНОВЛЕНИЯ	60 - 106	21
A. Транспорт	61 - 88	21
1. Железные дороги	62 - 75	22
а) "Замбия реилвейз"	63 - 68	22
б) "Танзания/Замбия реилвейз"	69 - 75	24
2. Дорожный транспорт	76 - 84	27
а) "Замбия/Танзания роуд сервисез"	77 - 80	27
б) "Контракт хауледж Лтд."	81 - 83	29

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
с) "Юнайтед бас компани офф Замбия	84	30
3. Воздушный транспорт	85 - 88	30
В. Электросвязь	89 - 92	32
С. Восстановление сельского хозяйства и других секторов в пограничных районах	93 - 106	34
1. Проекты водопользования	94	34
2. Проекты по борьбе с заболеваниями домашних животных	95 - 97	35
3. Другие проекты в области сельского хозяйства	98 - 99	36
4. Ремонт зданий и замена оборудования	100 - 102	36
Д. Другие проекты по восстановлению и развитию	103 - 106	38
VI. ХОД ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОГРАММЫ ОКАЗАНИЯ СПЕЦИАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ	107 - 117	38
А. Международная помощь	108 - 110	39
В. Помощь в осуществлении конкретных проектов развития	111 - 112	41
Карта имеющихся внутренних автомобильных дорог с покрытием и железных дорог.		

I. ВВЕДЕНИЕ

1. В предыдущих докладах Генерального секретаря о помощи Замбии (А/34/407, А/33/343 и Е/1978/114/Rev.1) перечислялись различные резолюции Совета Безопасности, Генеральной Ассамблеи и Экономического и Социального Совета, а также доклады о помощи Замбии, представленные на их рассмотрение Генеральным секретарем.

2. Генеральная Ассамблея 14 декабря 1979 года приняла резолюцию 34/128 о помощи Замбии. В этой резолюции Ассамблея призвала международное сообщество предоставить финансовую, материальную и техническую помощь Замбии и обратилась с просьбой к Генеральному секретарю принять меры для своевременного проведения обзора положения в Замбии и прогресса, достигнутого в организации и осуществлении специальной программы экономической помощи для этой страны, с тем чтобы Ассамблея смогла рассмотреть этот вопрос на своей тридцать пятой сессии.

3. Вслед за успешным окончанием конференции в "Ланкастер Хаус", в результате которой было достигнуто соглашение о конституции для свободной и независимой Зимбабве, а также согласованы меры по прекращению огня, Совет Безопасности на своем 2181-м заседании 21 декабря 1979 года принял резолюцию 460 (1979). В пункте 5 этой резолюции Совет Безопасности призвал все государства-члены Организации Объединенных Наций и специализированные учреждения оказать срочную помощь Южной Родезии и "прифронтовым" государствам для целей восстановления и содействовать репатриации всех беженцев и перемещенных лиц в Южную Родезию. В пункте 8 содержится просьба к Генеральному секретарю оказать содействие в организации оказания финансовой, технической и материальной помощи заинтересованным государствам.

4. В ответ на резолюцию 34/128 Генеральной Ассамблеи и резолюцию 460 (1979) Совета Безопасности Генеральный секретарь организовал поездку миссии в Замбию с 17 по 23 февраля 1980 года в целях проведения консультаций с правительством по экономическому положению, прогрессу, достигнутому в осуществлении специальной программы экономической помощи, и потребностям в целях восстановления и реконструкции. Миссию возглавлял Общий координатор специальных программ по оказанию экономической помощи Отдела по специальным политическим вопросам, а в ее состав входили представители Продовольственной и сельскохозяйственной организации, Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и Департамента по техническому сотрудничеству в целях развития.

5. Глава миссии был принят президентом Республики Замбия Его Превосходительством д-ром Кеннетом Д. Каундой, который рассказал об успехах, достигнутых в осуществлении экономической программы стабилизации в 1978 и 1979 годах и изложил срочные потребности в области помощи для целей восстановления.

/...

6. Члены миссии встретились с министром транспорта и связи, который рассказал о серьезном положении с транспортом в Замбии и потребностях в области помощи на цели восстановления в секторе транспорта и связи.

7. Правительство Замбии подготовило ряд справочных материалов для содействия работе миссии. В этих документах затрагивались вопросы государственных финансов, платежного баланса, экономических и валютных явлений в 1979 году, потребностей в продовольствии, а также потребностей, связанных с восстановлением и реконструкцией в результате урегулирования проблемы Южной Родезии.

8. В ходе пребывания в Замбии миссия регулярно проводила встречи с членами комитета руководящих работников, работой которого руководит заместитель секретаря кабинета. В комитет входили представители Банка Замбии, министерства финансов и технического сотрудничества, министерства транспорта и связи, министерства сельского хозяйства, национальной плановой комиссии, министерства внутренних дел и секретариата по планированию. Члены миссии также встретились с руководящими работниками национального управления сбыта сельскохозяйственной продукции (НАМБОАРД), сотрудниками компаний "Замбия рейлвейз", "Замбия эйрвейз" и "Замбия/Танзания роуд сервисез". На этих совещаниях были подробно обсуждены потребности в области восстановления и различные аспекты экономического и финансового положения. Миссия также провела встречи с членами дипломатического корпуса, находящимися в Лусаке, с тем чтобы ознакомить их со своими предварительными выводами.

9. Миссия хотела бы выразить свою признательность за помощь, оказанную ей правительством Замбии. Миссия также хотела бы выразить благодарность за помощь, полученную от резидента-представителя Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и других представителей организаций системы Организации Объединенных Наций в Замбии.

II. ОБЗОР ОСНОВНЫХ ВЫВОДОВ

10. В Замбии успешно выполняется экономическая программа стабилизации, в результате чего была снижена сумма внешней задолженности. Более того, впервые платежный баланс Замбии был сведен с положительным сальдо; предварительная смета на 1979 год показывает превышение доходов над расходами в сумме 37 млн. квача (К) а/.

11. Валовой внутренний продукт (ВВП) в реальном выражении снизился на 5 процентов в 1979 году по сравнению с уровнем предыдущего года. Однако в нынешних ценах ВВП в 1979 году оказался значительно выше в основном в результате более высоких цен на полезные ископаемые, идущие на экспорт.

12. Правительство Замбии надеется на улучшение экономического положения и более значительное превышение доходов над расходами в платежном балансе в 1980 году. Кроме этого, правительство рассчитывает покрыть практически все свои расходы за счет поступлений и долгосрочных займов.

13. Основной проблемой по-прежнему остается проблема транспорта. Положение в значительной степени ухудшилось в результате уничтожения 11 мостов (см. карту в конце доклада). В результате этого скопились большие запасы экспортных и импортных товаров. Ввиду того, что для устранения ущерба понадобится некоторое время, положение с транспортом, по-видимому, будет оставаться серьезным сдерживающим фактором и в ближайшем будущем.

14. В 1979 году Замбия столкнулась со значительным неурожаем кукурузы в результате засухи и задержек с поставками минеральных удобрений. Правительству необходимо импортировать большое количество кукурузы, для чего требуется дополнительная финансовая помощь из внешних источников. Большой объем импорта еще более осложнит работу транспорта.

15. Перспективы на урожай 1980 года являются неблагоприятными, и во время визита миссии было подсчитано, что стране придется импортировать 209 000 тонн кукурузы. Для этого потребуется внешнее финансирование.

16. Замбия намерена осуществить крупные программы по реконструкции и восстановлению, с тем чтобы воспользоваться преимуществами новых обстоятельств и восстановить потери прошлых лет. В целом потребуется приблизительно 295 млн. квача.

17. В транспортном секторе потребуется помощь в объеме 267 493 000 квача. Из этой суммы 94 млн. квача потребуется на восстановление железнодорожной сети Замбии, приблизительно 34 млн. квача - на покрытие потребностей автодорожного транспорта и более 140 млн. квача на покрытие потребностей воздушного транспорта.

а/ Национальная денежная единица - квача. Для целей настоящего доклада перевод в доллары США осуществлялся по курсу 1 квача = 1,27 долл. США.

18. Инвестиции в электросвязь оцениваются приблизительно в 1,7 млн. квача.

19. На восстановление пограничных районов потребуется более 26 млн. квача.

20. В 1979 году правительство подписало ряд международных соглашений об оказании помощи. Их общая стоимость достигает около 232,6 млн. долл. США. Около 29 процентов этой суммы было получено в виде пожертвований.

III. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

A. Общие вопросы

21. В предыдущих докладах Генерального секретаря (A/34/407, A/33/343 и E/1978/II4/Rev.1) давалось подробное описание серьезного экономического и финансового положения Замбии. В целом с 1973 года, т.е. со времени закрытия границы с Южной Родезией, валовый внутренний продукт в реальном выражении практически не увеличивался. Более того, в 1973, 1975, 1977 и 1979 годах он даже уменьшился. В течение этого же периода финансовое положение правительства резко ухудшилось и на период с 1973 по 1979 год совокупный дефицит платежного баланса достиг 1 300 млн. квача. Еще более серьезным оказалось внешнее положение Замбии. Общий баланс внешней торговли стал весьма неблагоприятным и за период 1973-1979 годов совокупный дефицит внешнеторгового платежного баланса превысил 900 млн. квача. Произошло значительное увеличение задолженности по платежам, в особенности после 1975 года.

22. Основным фактором, способствовавшим возникновению экономического и финансового кризиса, явилось применение обязательных санкций против Южной Родезии, в результате которых Замбия не только понесла значительные прямые потери, но и было серьезно нарушено осуществление ее обычных программ развития. Кроме этого, цены на медь - основной продукт экспорта Замбии - оставались низкими в течение большей части этого периода, а транспортная система казалась неспособной обеспечить перевозку импорта и экспорта Замбии. В результате повышения цен на нефть, Замбия как развивающаяся страна, не добывающая нефть, столкнулась с более высокими ценами на импорт и значительно более высокими транспортными расходами по перевозке импорта и экспорта. В дополнение к этому тяжелые потери и ущерб был нанесен стране в результате вооруженных нападений со стороны незаконного режима в Южной Родезии.

23. В 1978 и 1979 годах в Замбии успешно осуществлялась крупная экономическая программа стабилизации. В результате этого произошло значительное улучшение финансового положения правительства и состояния

внешнего платежного баланса Замбии. Эта программа включала строгий контроль над уровнем импорта и снижение темпов роста правительственных расходов. Хотя программа улучшила финансовое положение правительства, однако, с точки зрения ближайших перспектив, она оказала отрицательное влияние на развитие экономики.

24. По предварительным оценкам, валовой внутренний продукт в реальном выражении уменьшился на 5 процентов в 1979 году по сравнению с предыдущим годом. Использование производственных мощностей оставалось на низком уровне в ряде главных отраслей промышленности в результате нехватки импортируемых запасных частей и необходимого сырья, это вызвано ограниченностью валютных запасов и "узких мест" транспорта.

25. Добыча полезных ископаемых уменьшилась в 1979 году по сравнению с 1978 годом; объем производства меди достиг 585 000 тонн, что на 12 процентов ниже уровня предыдущего года. Однако в 1979 году произошло значительное повышение цен на основные виды минерального сырья Замбии, идущего на экспорт. Цены на медь возросли с 1 440 долл. США за тонну в декабре 1978 года до более 2 000 долл. США за тонну в марте 1979 года. Цены на кобальт увеличились в 3,5 раза, в результате чего кобальт стал основным источником получения иностранной валюты и сыграл главную роль в повышении прибыльности горнодобывающей промышленности. Цены на свинец возросли до рекордного уровня. В результате этого стоимость продукции горнодобывающего сектора в текущих ценах возросла почти на 40 процентов.

26. В 1979 году стоимость продукции промышленности в реальном выражении возросла на 9 процентов. С другой стороны, для сельскохозяйственного сектора этот год не был успешным, и, по предварительным оценкам, общий объем производства уменьшился в реальном выражении на 9 процентов. Такое сокращение явилось практически полностью следствием значительного неурожая кукурузы в результате частичной засухи в вегетационный период в 1978/79 году и нехватки минеральных удобрений из-за проблем с транспортом. Вследствие этого, производство кукурузы покрыло менее 50 процентов потребностей страны, и поэтому пришлось импортировать значительное количество этой культуры. В 1979 году также произошло небольшое сокращение производства пшеницы. Однако положение с другими культурами значительно улучшилось: производство хлопка практически удвоилось, производство табака увеличилось почти на 25 процентов, а урожай семян подсолнечника оказался на 50 процентов выше, чем в прошлом году.

27. Положение в других отраслях экономики было противоречивым. В строительной промышленности, серьезный ущерб которой нанесло сокращение капитальных вложений, объем производства упал на

19 процентов. В результате крайне большого объема импорта и увеличения поставок со стороны внутренних отраслей промышленности, объем оптовой и розничной торговли немного возрос. Транспорт продолжал оставаться основным сдерживающим фактором для экономической деятельности в стране.

В. Государственные финансы

28. Одна из основных проблем, с которой сталкивается правительство Замбии в последние годы, заключается во внутренних структурных диспропорциях, которые являются результатом значительного государственного дефицита. В 1979 году правительство продолжало осуществление политики строгого увязывания расходов с уровнем доходов и согласованного финансирования. Это позволило правительству выполнить все свои обязательства и в то же время сохранить высокий уровень в управлении финансами и в финансовой дисциплине, достигнутые в 1978 году.

29. Доходы правительства в 1979 году достигли 615 млн. квача, что на 5 процентов превысило бюджетную смету. Поступления от подоходного налогообложения достигли 230 млн. квача, а поступления от таможенных и акцизных сборов и налогов на продажу достигли 300 млн. квача. Из-за накопившихся потерь горнодобывающие компании не внесли никакого вклада в доходы правительства в этом году, хотя они уже вновь способны приносить прибыль.

30. Текущие расходы на 1979 год строго контролировались правительством, и капитальные вложения на 67 млн. квача оказались ниже бюджетной сметы. В результате этого общие государственные расходы оказались лишь немного выше бюджетной сметы, несмотря на значительные неожиданные потребности со стороны НАМБОАРД в финансовой помощи. В 1979 году НАМБОАРД пережил финансовый кризис, возникший, с одной стороны, в результате длительного существования "ножниц" между ее закупочными и продажными ценами и с другой — из-за высокой стоимости кукурузы, которая импортировалась, чтобы возместить потери, связанные с неурожаем внутри страны. Совокупные потери НАМБОАРД за предыдущие три года составили приблизительно 93 млн. квача, и они должны были покрываться за счет кредитов правительства. Правительство предоставило НАМБОАРД дополнительные кредиты в счет операций с капиталом. За исключением этих неожиданных потребностей, совокупные текущие и капитальные расходы правительства были намного ниже предусмотренных в бюджете за этот год.

31. Правительственные счета за 1979 год и смета на 1980 год приводятся в таблице 1.

Таблица 1

Правительственные счета за 1979 и 1980 годы

(в млн. квача)

	<u>1979 год</u> <u>Бюджет</u>	<u>1979 год</u> <u>Фактически</u> <u>(предварительно)</u>	<u>1980 год</u> <u>Бюджет</u>
Доходы	584,0	615,0	758,0
Текущие расходы	641,7	757,0	838,3
Текущее превышение доходов над расходами (дефицит)	(57,7)	(142,0)	(80,3)
Капитальные затраты	195,4	128,0	191,3
Общая сумма расходов	837,1	885,0	1 029,6
Общее превышение доходов над расходами (дефицит)	(253,1)	(270,0)	(271,6)

Источник: Правительство Замбии.

C. Платежный баланс

32. Предварительные расчеты свидетельствуют о резком изменении в платежном балансе Замбии: было достигнуто положительное сальдо как по текущим, так и по общим счетам. Экспорт достиг рекордного уровня и составил 1 080 млн. квача. Импорт товаров возрос на 25 процентов и составил 1 25 млн. квача, в результате активное сальдо торговли составило 455 млн. квача. Хотя объем импорта был несколько выше, чем в 1978 году, он все же лишь немногим превышает половину объема импорта начала 70-х годов.

33. Предварительные расчеты показывают, что в 1979 году активное сальдо по текущим счетам платежного баланса составило 37 млн. квача, в то время как в 1978 году существовал дефицит в 162 млн. квача.

34. Правительство достигло больших успехов в осуществлении программы стабилизации за последние два года. На конечном этапе осуществления программы в марте 1980 года все запланированные ежеквартальные заимствования из Международного валютного фонда были получены вовремя и составили в целом 325 млн. квача. Получение средств из внешних источников позволило Замбии поддерживать минимальный уровень импорта и, в то же время, сократить задолженность по внешним платежам приблизительно на 157 млн. квача. На конец 1979 года задолженность составляла 360 млн. квача. С учетом всех поступлений и выплат совокупный платежный баланс за 1979 год, как ожидается, будет сведен с небольшим превышением, по сравнению с дефицитом в 260 млн. квача в 1978 году.

D. Перспективы на 1980 год

35. Представляя бюджет на 1980 год, министр финансов объявил, что страна будет проводить экономическую политику, для которой характерен осторожный и сдержанный подход, направленный на дальнейшее улучшение финансового положения страны. Он заявил, что в целях уменьшения инфляционного воздействия значительных правительственных займов из банковской системы, по-прежнему будет проводиться ограничение государственных расходов. Значительное внимание будет уделено частному сектору и смешанным предприятиям как средствам содействия экономическому развитию, а также улучшению функционирования транспортного сектора и созданию новых возможностей для трудоустройства в сфере производства.

36. В целом ожидается, что в 1980 году экономическое положение улучшится. Правительство предсказывает небольшое превышение доходов над расходами в платежном балансе и уменьшение бюджетного дефицита по сравнению с 1979 годом. Бюджетная смета на 1980 год представлена ниже в таблице 2.

37. Министр финансов заявил, что бюджет 1980 года направлен на достижение трех целей: борьбу с инфляцией; стимулирование занятости; и дальнейшее укрепление платежного баланса страны и сокращение задолженностей по платежам. Как следует из таблицы, предполагаемый совокупный бюджетный дефицит на 1980 год останется на уровне предыдущего года. Большая часть дефицита будет покрыта за счет долгосрочных займов из внутренних и внешних источников. Только 60 млн. квача будет покрываться за счет краткосрочных займов из банковской системы.

38. Правительство ожидает, что поступления достигнут 758 млн. квача, что составит увеличение на 140 млн. квача по сравнению с 1979 годом. Принятие новых мер, направленных на сокращение потребления предметов роскоши и дорогих импортных товаров, даст экономию в 27 млн. квача. Под действие этих мер подпадут алкогольные напитки, сигареты, бензин и дизельное топливо. Правительство рассчитывает получить небольшие, но все же значительные поступления от горнодобывающего сектора в размере 40 млн. квача. В свете некоторого улучшения экономического положения и значительно более благоприятных перспектив в плане поступлений, правительство планирует повысить уровень капитальных расходов. На эти цели в 1980 году предлагается выделить 191 млн. квача, по сравнению с фактическими расходами в размере 128 млн. квача в 1979 году. Увеличение текущих расходов приблизительно на 11 процентов связано, в основном, с повышением зарплаты и окладов государственных служащих.

Таблица 2
Национальный бюджет: 1979 и 1980 годы
(в млн. кванча)

	<u>1979 год</u> Бюджетная смета	<u>1979 год</u> Фактически	<u>1980 год</u> Бюджетная смета
Текущие доходы	584,0	615,0	758,0
Текущие расходы	641,7	757,0	838,3
Текущий дефицит	(57,7)	(142,0)	(80,3)
Капитальные расходы	195,4	128,0	191,3
Общий дефицит	253,1	(270,0)	(271,6)
Финансирование:			
внутреннее	41,0	41,0	67,0
внешнее	149,5	141,0	144,6
Чистый дефицит	(62,6)	(88,0)	(60,0)

Источник: правительство Замбии.

IV. ОСОБЕННОСТИ ПОЛОЖЕНИЯ В ЗАМБИИ

39. Для положения в Замбии характерны три особенности, которые заслуживают подробного рассмотрения. Это - транспортная система; положение в области продовольствия; и проблема беженцев.

А. Транспортная система

40. Будучи страной, не имеющей выхода к морю при большом объеме импорта и экспорта, Замбия зависит от четкого функционирования транспортной системы. В 1965 году, когда правительство Южной Родезии незаконно провозгласило независимость, импорт и экспорт Замбии шел практически исключительно через южный железнодорожный маршрут. Лишь небольшой объем грузоперевозок Замбии осуществлялся через Лобиту в Анголе по Бенгельской железной дороге. После 1965 года, когда против незаконного режима в Южной Родезии во все большем объеме осуществлялись международные санкции и когда Замбия проводила решительную политику по переориентировке своей торговли через другие страны в соответствии с резолюциями Совета Безопасности, произошло значительное увеличение объема импорта и экспорта, перевозимого по дороге в Дар-эс-Салам и по железной дороге в Лобиту. В дополнение к этому, шоссейный/железнодорожный маршрут через Мозамбик стал использоваться во все возрастающей степени. Несмотря на эти усилия приблизительно две трети внешней торговли Замбии по-прежнему осуществлялись по южному маршруту, когда в 1973 году граница между Замбией и Южной Родезией была закрыта.

41. Закрытие границы серьезно нарушило нормальную торговлю и развитие Замбии. В период между 1973 и серединой 1975 годов железнодорожный маршрут через Заир в Лобиту стал наиболее важным путем перевозки импорта и экспорта Замбии. Однако для того, чтобы справиться со всеми перевозками, более широко использовалось автомобильное движение по недостаточно развитой дорожной сети в Дар-эс-Салам, Момбассу и Мозамбик, что было связано с более высокими расходами. Когда в 1975 году была открыта железная дорога Танзания/Замбия (ТАЗАРА), что совпало с закрытием маршрута на Лобиту, автомобильные и железнодорожные маршруты до Дар-эс-Салама стали основными путями перевозки импорта и экспорта Замбии. К 1977 году около миллиона тонн грузов Замбии перевозилось до Дар-эс-Салама по ТАЗАРА и более 300 000 тонн перевозилось автомобильным транспортом до порта Дар-эс-Салама и из него.

42. Однако по ряду причин маршруты на Дар-эс-Салам оказались не способными справиться со всем объемом грузовых перевозок. Ввиду того, что положение в порту зависит от четкого функционирования железнодорожного и автомобильного транспорта, трудности с перевозкой импорта и экспорта Замбии явились причиной скопления неотправленных грузов в порту, что само по себе привело к возникновению

Дополнительных трудностей в системе транспорта и дальнейшему скоплению грузов в других пунктах. Положение оказалось настолько серьезным, что к концу 1978 года Замбия вновь открыла железнодорожный маршрут до портов Южной Африки. В 1979 году он стал крупнейшим маршрутом для перевозки импорта и экспорта Замбии, хотя комбинированному автомобильному и железнодорожному маршруту через Дар-эс-Салам был перевезен больший объем груза, который составил практически половину общей торговли Замбии.

43. В таблице 3 приводятся данные по общему объему перевозок по различным маршрутам, которыми могла пользоваться Замбия в течение последних восьми лет.

44. Необходимо отметить, что Замбия использовала целый ряд маршрутов для перевозки своего импорта и экспорта. К ним относятся автомобильный маршрут до Дар-эс-Салама, ТАЗАРА, комбинированный автомобильный и железнодорожный путь через Мозамбик и южный железнодорожный маршрут. Каждому из них были свойственны свои недостатки. Южный маршрут имел лишь ограниченную пропускную способность, ибо часть года поезда могли двигаться лишь в дневное время суток, и ежедневно пропускалось через границу лишь 35 железнодорожных вагонов в каждом направлении. Железнодорожная линия ТАЗАРА столкнулась с серьезной проблемой нехватки локомотивов, а также с нарушением движения поездов в период затопления больших участков маршрута. Автомобильная система перевозки столкнулась с нехваткой транспортных средств. Во всех секторах транспортной системы ощущалась нехватка импортных запасных частей и валютных средств.

Таблица 3

Маршруты внешней торговли Замбии

Сбщий объем импорта и экспорта, 1972-1979 годы
(в тыс. тонн)

	1972 год	1973 год	1974 год	1975 год	1976 год	1977 год	1978 год	1979 год
Железная дорога Лобиту/Заир	314	807	947	566	135*	132*	98*	54*
Автомобильная дорога до Дар-эс-Салама	412	484	590	660	571	337	226	305
Железная дорога до Дар-эс-Салама	-	-	-	115	679	937	913	451
Автомобильная дорога до Момбасы	-	113	172	24	34	4	-	-
Автомобильная/железная дорога через Мозамбик	46	150	135	235	212	68	104	68
Южный железнодорожный маршрут	1 331	40	-	-	-	-	136	637
Прочие (вкл. авиалинии)	8	78	62	61	30	65	52	34
Итого	2 111	1 672	1 906	1 661	1 657	1 543	1 529	1 549

* Перевозки через Заир только после середины 1975 года, когда были прекращены международные перевозки по Бенгельской железной дороге до Лобиту.

Источник: правительство Замбии.

45. Столь серьезное положение с транспортом еще более ухудшилось в 1979 году в результате ущерба, нанесенного вооруженными силами незаконного режима Южной Родезии. В апреле была разрушена паромная переправа в районе города Казунгула, в результате чего был полностью выведен из строя автомобильный маршрут через Ботсвану до железнодорожного узла в городе Франсистаун. В то же время на родезийских железных дорогах была введена система дневных перевозок, что почти вдвое уменьшило объем перевозимых грузов по южному железнодорожному маршруту. В октябре и ноябре в Замбии были взорваны одиннадцать мостов, два из которых были железнодорожными и девять автомобильными. Подробности уничтожения мостов содержатся во втором промежуточном докладе Специального комитета Совета Безопасности, учрежденного в соответствии с резолюцией 455 (1979) (S/13694). В целом уничтожение железнодорожных мостов через реки Чамбеши и Лунсенфва серьезно нарушили железнодорожное движение до Дар-эс-Салама. Автомобильные мосты через эти реки были также разрушены, в результате чего автомобильный маршрут на Дар-эс-Салам был закрыт. Запасные маршруты через Малави и Мозамбик были также закрыты. Мост через реку Чонгве и два других моста около города Руффунса были взорваны, и поэтому движение по великой восточной дороге полностью прекратилось. Хотя южный железнодорожный маршрут не подвергался нападениям, на дороге от Кафуэ до Чирунду было взорвано три моста, а движение по дороге из Лусаки в Ливингстон было прекращено, когда был взорван автомобильный мост через реку Каламо.

46. Правительство Замбии подсчитало, что на ремонт и замену разрушенных мостов потребуется 18,7 млн. долл. США. В своей резолюции 455 (1979) от 23 ноября 1979 года Совет Безопасности призвал международное сообщество оказать помощь Замбии в восстановлении ее инфраструктуры. Обязательства об оказании международной помощи на эти цели перечисляются в докладе Специального комитета Совета Безопасности, учрежденного в соответствии с резолюцией 455 (1979) (S/13774 от 31 января 1980 года).

47. В дополнение к этому правительство Замбии учредило фонд по восстановлению мостов и призвало свой народ собирать пожертвования на ремонт мостов. В ответ на этот призыв народ Замбии собрал 2,3 млн. квача.

48. В результате всего этого к концу 1979 года единственным неповрежденным маршрутом для перевозки импорта и экспорта Замбии оставалась южная железнодорожная линия, по которой также перевозился значительный объем грузов для Заира и поезда по которому следовали лишь в дневное время. Хотя были приняты меры по обходу некоторых поврежденных мостов и разработаны специальные методы перевозки грузов,

все они были сопряжены со значительно более высокими расходами и не обеспечили необходимого объема перевозок. В результате этого скопились значительные запасы неотправленных импортных и экспортных грузов. В феврале 1980 года в порту Дар-эс-Салама скопилось более 80 тыс. тонн импортных грузов Замбии; 15 000 тонн импортных грузов застряло на маршрутах через Малави и Мозамбик; и 300 000 тонн импортных грузов скопилось в Южной Африке, Ботсване и Южной Родезии. В самой Замбии скопилось значительное количество меди и других природных ископаемых, предназначенных на экспорт. Для увеличения пропускной способности существующих маршрутов и восстановления разрушенных линий потребуются значительное время. Поэтому транспортная проблема, по всей вероятности, останется одной из наиболее серьезных и в 1980 году. Потребности в области транспорта подробно рассматриваются ниже.

В. Продовольственное положение

49. В 1976 году Замбия смогла обеспечить свои потребности в кукурузе, а годом позже экспортировала излишки кукурузы в соседние страны. Однако в 1978/79 годах исключительно низкий урожай кукурузы в результате недостатка дождей и задержек с доставкой минеральных удобрений привел к необходимости импортировать большое количество кукурузы для внутренних потребностей. Товарное производство кукурузы в 1978/79 годах составило лишь 3,5 млн. мешков, или 315 000 метрических тонн, по сравнению с 6,5 млн. мешков (585 000 тонн) в 1977/78 годах.

50. К счастью, займы и пожертвования со стороны ряда стран на продовольствие позволили Замбии возместить большую часть потерь от неурожая. Большая часть кукурузы, предоставляемая по соглашениям, заключенным в начале 1979 года, была доставлена своевременно. В целом, качество кукурузы было приемлемым, за исключением приблизительно 2 000 тонн, предоставленных Всемирной продовольственной программой, которые поступили в Замбию в исключительно плохом состоянии ввиду продолжительного и неправильного хранения в порту Дар-эс-Салама.

Г. Состояние запасов кукурузы

51. По оценкам НАМБОАРД, внутренние запасы кукурузы по состоянию на 19 февраля 1980 года достигали 117 000 тонн. С учетом ежемесячного уровня потребления Замбии приблизительно в 54 000 тонн, внутренних запасов хватит лишь на срок немногим более двух месяцев. До тех пор, пока новый урожай (1979/80) не поступит к потребителю приблизительно 1 июля, правительству придется импортировать около 150 000 тонн кукурузы. Несмотря на информацию о том, что такое количество кукурузы может быть доставлено немедленно, основной проблемой остается нехватка транспорта. Еще не все поставки кукурузы оплачены, и поэтому потребуются дополнительная международная помощь. В таблице 4 показано прогнозируемое состояние запасов кукурузы на период, оканчивающийся в июле 1980 года.

2. Производство кукурузы: урожай 1979/80 годов

52. Во время посевного сезона 1979/80 годов по всей стране выпали обильные осадки, и правительство ожидало хорошего урожая. Однако в первые месяцы 1980 года в восточных и северных провинциях осадков было недостаточно, а в остальных провинциях страны их практически не было совсем.

53. Наиболее последний прогноз ожидаемого в июле 1980 года урожая, сделанный министерством сельского хозяйства, свидетельствует о том, что производство кукурузы может достигнуть лишь 5,5 млн. мешков, или 495 000 тонн. По оценкам правительства, потребление в стране

Таблица 4

Продажа и запасы кукурузы на период, заканчивающийся в июле 1980 года

(в тыс. тонн)

(Оценка по состоянию на 19 февраля 1980 года)

	<u>Август</u> <u>1979</u> <u>года</u>	<u>Сен-</u> <u>тябрь</u>	<u>Октябрь</u>	<u>Ноябрь</u>	<u>Де-</u> <u>кабрь</u>	<u>Январь</u> <u>1980</u> <u>года</u>	<u>Фев-</u> <u>раль</u>	<u>Март</u>	<u>Апрель</u>	<u>Май</u>	<u>Июнь</u>	<u>Июль</u>
Начальные запасы	142,8	243,9	286,2	267,2	252,6	206,8	161,5	106,7	127,0	148,2	106,6	63,4
Импортные закупки	141,2	95,1	23,8	33,8	0,1	-	-	72,0 ^{2/}	72,0 ^{2/}	-	-	150,0 ^{3/}
Всего	284,0	339,0	310,0	301,0	252,7	206,8	161,5	178,7	199,0	148,2	106,6	213,4
Потребление	40,1	52,8	42,8	48,4	45,9	45,3 ^{1/}	54,8	51,7	50,8	41,6	43,2	52,7
Окончательный остаток	243,9	286,2	267,2	252,6	206,8	161,5	106,7	127,0	148,2	106,6	63,4	160,7

Источник: Национальное управление по сбыту сельскохозяйственной продукции Замбии.

Предпосылки:

1. Начиная с января 1980 года предполагаемое потребление на 7 процентов превысит ежемесячное потребление за предыдущий год.
2. Поставки по соглашениям подписанным в 1979 году.
3. Закупки собственной продукции из нового урожая.

/...

составляет около 704 000 тонн. Эта оценка уровня потребления предусматривает годовое увеличение потребления на 7 процентов и предполагает потери в 5 процентов в период хранения и перевозки. На основе этого прогноза Замбии придется импортировать 209 000 тонн кукурузы в 1980 году. Окончательный объем урожая будет зависеть от характера осадков в марте и апреле. Миссия была информирована о том, что правительство предоставит потенциальным донорам новый прогноз относительно объема урожая.

3. Специальные меры в области продовольствия

54. Правительство проявляет озабоченность в связи с периодическими спадами в производстве кукурузы. В настоящее время рассматривается вопрос о введении системы раннего предупреждения и программы продовольственного обеспечения. Эта программа, которая была разработана миссией ФАО/ВПП, предусматривает создание резерва по крайней мере в один миллион мешков, строительство усовершенствованных зернохранилищ по всей стране и, с учетом серьезных внутренних транспортных проблем, разработку усовершенствованной системы доставки кукурузы.

55. Кроме этого, правительство будет уделять первоочередное внимание импорту минеральных удобрений, с тем чтобы фермеры получали их вовремя, что приведет к увеличению засеваемых площадей. В дополнение к вышеупомянутым мерам правительство недавно объявило о повышении оптовых цен, чтобы стимулировать фермеров, производящих продукты продовольствия, продавать кукурузу местным сбытовым агентствам.

56. В свете крайней ограниченности валютных запасов Замбии, очевидна необходимость в помощи в области продовольствия со стороны международного сообщества.

С. Беженцы

57. В течение 1979 года количество беженцев в Замбии продолжало расти и к началу 1980 года в лагерях беженцев находилось более 45 000 беженцев из Замбабве, в основном детей и женщин. В дополнение к этому, Замбия также предоставляла убежище для намибийцев и южноафриканцев.

58. После прекращения огня в Южной Родезии в сотрудничестве с Верховным комиссаром Организации Объединенных Наций по делам беженцев (ВКБ) была начата широкая деятельность по репатриации беженцев. В соответствии с процедурами, предусмотренными в соглашении, заключенном в "Ланкастер Хаус", на первом этапе этой деятельности, который закончился 24 февраля, было репатрировано 4 292 зимбабвийских беженца. Ряд беженцев, по всей видимости, возвратились сами. Ко времени посещения миссии в феврале 1980 года в лагерях в ожидании репатриации оставалось около 40 000 беженцев. Ожидается, что второй этап программы репатриации начнется в марте. Необходимо будет осуществить программы помощи по переселению и устройству на новом месте, а также строительства новых школ и поликлиник для беженцев по их возвращении.

59. Хотя ожидается, что в ближайшем будущем большинство зимбабвийских беженцев будут репатрированы, некоторые из них останутся в Замбии по причинам, связанным со здоровьем или образованием. Поэтому по-прежнему будет существовать необходимость в оказании международной помощи этим зимбабвийским беженцам, а также беженцам из Южной Африки и Намибии.

У. ПОТРЕБНОСТИ В ОБЛАСТИ РЕКОНСТРУКЦИИ И ВОССТАНОВЛЕНИЯ

60. Независимость Зимбабве и восстановление нормальных отношений в регионе открывает новые возможности для Замбии в деле осуществления программы нормального развития. На протяжении почти 15 лет со времени незаконного провозглашения независимости Южной Родезии в 1965 году экономическое развитие Замбии было серьезно нарушено. В дополнение к этому страна понесла тяжелые потери от соблюдения экономических санкций Организации Объединенных Наций; ей был также нанесен значительный ущерб в результате нападений вооруженных сил незаконного режима. Замбии придется осуществить крупные программы реконструкции и восстановления, с тем чтобы воспользоваться преимуществами новых обстоятельств и восстановить потери прошлых лет. В целом, понадобится около 295 млн. квача. Основные потребности в области реконструкции и восстановления относятся к системе транспорта, связи и к реконструкции и восстановлению пограничных районов.

А. Транспорт

61. Наиболее срочные потребности в области помощи для целей реконструкции возникают в транспортном секторе. До 1965 года Южная Родезия являлась основным торговым партнером Замбии. С установлением

нормальных отношений с Зимбабве ожидается, что объем грузовых и пассажирских перевозок значительно увеличится. Это обязательно потребует значительного улучшения и расширения всей транспортной системы Замбии.

1. Железные дороги

62. В Замбии существует две железнодорожные системы, которые эксплуатируются и управляются независимо друг от друга. "Замбия реилвейз" функционирует между южной границей и границей с Заиром и обслуживает медный пояс. "Танзания/Замбия реилвейз" (ТАЗАРА) соединяется с "Замбия реилвейз" в городе Капири-Мпоши и ведет далее в порт Дар-эс-Салам в Объединенной Республике Танзания.

а) "Замбия реилвейз"

63. За последние годы грузооборот на "Замбия реилвейз" в среднем составлял 5 млн. тонн в год, из которых 3 млн. тонн перевозилось на местных линиях, 1,4 млн. тонн составляли экспортные и импортные грузы и 0,6 млн. тонн составляли транзитные перевозки для Заира. Более 50 процентов местных перевозок и практически все экспортные перевозки связаны с добычей и рафинированием меди.

64. Парк локомотивов на "Замбия реилвейз" состоит из 64 магистральных и 12 маневровых локомотивов, которые также используются на магистральных линиях. В дополнение к этому "Замбия реилвейз" получила 10 локомотивов для маневровых операций и 6 - для магистральных линий на основе аренды. Однако в среднем лишь 48 локомотивов, около 63 процентов всего парка, находятся в рабочем состоянии, ибо часть из них вышла из строя, а запасных частей хронически не хватает и их приходится импортировать. В дополнение к вышеупомянутому парку "Замбия реилвейз" имеет также 15 дизельно-гидравлических маневровых локомотивов малой мощности для использования на сортировочных станциях и технического обслуживания путей, однако лишь два из них в настоящее время находятся в рабочем состоянии.

65. Вагонный парк состоит из 8 000 вагонов, из которых 2 000 принадлежат иностранным фирмам. За исключением 100 вагонов, которые получили серьезные повреждения во время крушения, и 150 вагонов, которые не эксплуатируются из-за отсутствия запасных частей, большинство вагонов, как считается, находится в хорошем состоянии. В дополнение к этому вагонному парку, около 500 вагонов имеется в Анголе, где они застряли, когда в 1975 году была закрыта граница между Анголой и Заиром. Хотя эти вагоны в настоящее время возвращаются в Замбию, многие из них требуют капитального ремонта, прежде чем можно будет начать их эксплуатацию.

66. Для обслуживания пассажиров в распоряжении "Замбия реилвейз" имеется 93 спальных и 17 жестких пассажирских вагонов, большинство из которых было куплено лишь недавно.

67. Для того, чтобы справиться с ожидаемыми в будущем перевозками, необходимы крупные усовершенствования в эксплуатации. После двухлетних переговоров Замбия заключила соглашение на осуществление крупного проекта по улучшению своей железнодорожной сети. Общие расходы по проекту оцениваются в размере 144,6 млн. квача. Он будет финансироваться консорциумом, организованным Всемирным банком, который предоставляет основную часть займа. В проекте предусматривается следующее:

- а) обновление 112 км путей;
- б) улучшение системы электросвязи;
- с) покупка 40 локомотивов и 1 000 вагонов, включая запасные части;
- д) улучшение системы технического обслуживания;
- е) обеспечение консультативного обслуживания на уровне старшего и среднего управленческого персонала и подготовка на всех уровнях в целях уменьшения зависимости "Замбия реилвейз" от иностранного управленческого и технического персонала.

68. Несмотря на помощь, предусмотренную в этом проекте Всемирного банка, "Замбия реилвейз" по-прежнему будет нуждаться в следующем количестве локомотивов и вагонов, с тем чтобы справиться с увеличивающимся движением:

	<u>Стоимость</u> (в тыс. квача)
а) <u>Локомотивы</u>	
12 локомотивов и запасные части.....	12 000
б) <u>Локомотивные и вагонные мастерские</u>	
Обновление и усовершенствование оборудования мастерских по ремонту локомотивов, пассажирских и грузовых вагонов в Ливингстоне.....	1 000
с) <u>Вагонный парк</u>	
Закупка 300 контейнерных платформ.....	4 000
Закупка 800 вагонов с высокими бортами.....	32 000
Закупка 42 пассажирских вагонов.....	14 700
	<u>63 700</u>
	=====

/...

в) "Танзания/Замбия рейлвейз"

69. "Танзания/Замбия рейлвейз" находится в совместном владении правительства Замбии и правительства Объединенной Республики Танзания. Длина железной дороги около 1 860 км, из которых 880 км пролегают по территории Замбии. Эксплуатация дороги началась в октябре 1975 года, а ее строительство и оснащение оборудованием финансировалось за счет займа Китайской Народной Республики.

70. Во владении "Танзания/Замбия рейлвейз" находится 85 локомотивов и 1 818 вагонов. В результате эксплуатационных проблем с парком локомотивов, трудностей в обеспечении надлежащего технического обслуживания и снабжения запасными частями, земных оползней, которые произошли после затяжных дождей в районе с вулканическими почвами между городами Лимба и Макумбако, за последние два года объем перевозок сократился и оказался намного ниже запланированных показателей. В конце 1979 года и начале 1980 годов объем перевозок еще больше упал в связи с разрушением железнодорожных мест.

71. В таблице 5 приводятся статистические данные по эксплуатации железной дороги за последние годы.

Таблица 5

Эксплуатация железной дороги Танзания/Замбия
в 1976-1979 годах

(в тыс. тонн)

	<u>1976/77</u>	<u>1977/78</u>	<u>1978/79</u>	<u>1979/80</u>
	<u>год</u>	<u>год</u>	<u>год</u>	<u>год</u>
Пропускная способность путей	2 000	2 000	2 000	2 000
Запланированные показатели	1 400	1 600	1 400	1 060
Фактические перевозки	1 135	1 273	756	данных не имеется
Недовыполнение запланированных показателей	29%	21%	46%	данных не имеется

/...

72. Основными причинами плохих показателей функционирования железной дороги танзания/Замбия является нехватка локомотивов и длительный период оборачиваемости вагонов. Из парка в 85 магистральных локомотивов лишь 34 находятся в действии. Отсутствие иностранной валюты для закупки запасных частей, частые поломки в локомотивах и недостаток квалифицированной рабочей силы для технического обслуживания и эксплуатации являются причинами нехватки локомотивов.

73. В последнее время при финансовой помощи Федеративной Республики Германии был принят ряд мер по переоснащению четырех локомотивов новыми двигателями на экспериментальной основе. Если проект окажется успешным, планируется оснастить новыми двигателями 40 дизельно-гидравлических локомотивов. Такая операция займет длительное время и поэтому необходимо обеспечить дополнительный парк локомотивов путем их закупки.

74. В первоначальный период оборачиваемость вагонов между Дар-эс-Саламом и Капири-Мпоши исчислялась 10 днями, и в первые годы эксплуатации железной дороги период оборачиваемости был весьма близок к этой цифре. Однако за последние два года фактическое время оборачиваемости увеличилось и в 1979 году составило в среднем 24,4 дня по сравнению с 11,4 дня в 1977 году. Это явление явилось важным фактором в уменьшении общего тоннажа грузов, перевозимых по железной дороге Танзания/Замбия.

75. С тем чтобы железная дорога Танзания/Замбия могла перевозить запланированный объем в 1 млн. тонн ежегодно в каждом направлении, необходимы следующие инвестиции:

Стоимость
(в тыс. квача)

а) Постоянные пути

Расследование причин земельных оползней, которые разрушили пути на участке от Лимбы до Макумбако..... I 500

б) Локомотивы

Обновление двигателей и оснащение 40 локомотивов..... 8 207

25 новых дизельно-гидравлических локомотивов мощностью 2 000 л.с. каждый..... I4 000

СТОИМОСТЬ
(в тыс. квача)

с) Парк вагонов

Закупка 120 новых вагонов..... 5 346

д) Оборудование и механизмы

I шпалоподбивочная машина..... 286

3 железнодорожных крана..... 643

I колесотокарный станок..... 76

30 058

=====

2. Дорожный транспорт

76. Автомобильный парк Замбии в целом насчитывает 160 000 автомашин, из которых 18 000 составляют грузовики, используемые для товаров. Около 40 процентов грузовиков находится во владении компании "Контракт хауледж", дочерней компании Национальной транспортной корпорации, находящейся во владении правительства Замбии, и компании "Замбия-Танзания роуд сервисез", находящейся в совместном владении правительств Замбии и Объединенной Республики Танзании. Компания "Контракт хауледж" действует на маршрутах в Мозамбик и на южных маршрутах, а компания "Замбия-Танзания роуд сервисез" на маршруте в направлении Дар-эс-Салама. Другая дочерняя компания Национальной транспортной корпорации - "Юнайтед бас компани" - обслуживает линию пассажирских автобусов и такси. Ожидается, что с нормализацией движения и перевозок в регионе спрос на дорожный транспорт возрастет. В дополнение к этому ожидается, что до улучшения железнодорожных маршрутов для перевозки импортируемой кукурузы, минеральных удобрений и других важных товаров будут широко использоваться автомобильные дороги между Замбией и Танзанией.

а) "Замбия/Танзания роуд сервисез"

77. С началом функционирования "Танзания/Замбия реилвей" ожидалось уменьшение автомобильного движения в направлении Дар-эс-Салама. Однако трудности, с которыми столкнулась железнодорожная линия, сделали необходимым продолжение перевозок значительных партий импорта и экспорта по автомобильным дорогам. Деятельность компании "Замбия-Танзания роуд сервисез" до настоящего времени носила ограниченный характер из-за нехватки транспортных средств и плохого технического обслуживания. В целях модернизации своего парка и перевозки грузов по автомобильным дорогам в дополнение к "Танзания-Замбия реилвей" компания "Замбия/Танзания роуд сервисез" приступила к осуществлению программы приобретения новых транспортных средств и улучшения существующих мастерских в Китви и Дар-эс-Саламе.

78. Приведенная ниже таблица 6 содержит данные о транспортном парке компании "Замбия-Танзания роуд сервисез" и о ее перевозках за последние годы, а также прогноз на ближайшее будущее.

Таблица 6

<u>Транспортный парк</u> (единицы)	<u>1978/79 год</u>	<u>1979/80 год</u>	<u>1980/81 год</u>
Транспортные средства	478	475	500
Дополнения	236	98	75
Итого	714	573	575
Списанные транспортные средства	239	73	75
Остаток	475	500	500
Фактически имеется в наличии	416	372	375
<u>Прогноз грузооборота</u> (в тыс. тонн)			
Экспорт	202	181	182
Импорт	187	167	169

79. Как явствует из таблицы 6, компания "Замбия-Танзания роуд сервис" предполагает лишь небольшое увеличение объема дополнительно перевозимых грузов. Однако, в связи с ограниченностью пропускной способности различных железных дорог, установлено, что по крайней мере в течение следующих двух лет на грузовой автомобильный транспорт будет приходиться более высокий объем экспортных и импортных перевозок. Это потребует значительных инвестиций в компанию "Замбия-Танзания роуд сервис", которая в любом случае нуждается в модернизации, чтобы быть в состоянии осуществлять свои обычные перевозки.

80. Для компании "Замбия-Танзания роуд сервис" предусматривается следующая программа инвестиций:

<u>Замена грузовиков и прицепов</u>	<u>Стоимость</u> (в тыс. кванча)
Закупка 75 грузовиков	3 450
Закупка 20 прицепов	440
<u>Усовершенствование рабочих мастерских</u> <u>в следующих городах</u>	
Китви	50
Дар-эс-Салам	50
Всего	<u>3 990</u>

в) "Контракт хауледж Лтд."

81. Компания "Контракт хауледж" в прошлом играла важную роль в перориентировке импорта и экспорта Замбии и транспортировке его через Дар-эс-Салам. Однако в последние годы она обслуживала, в основном, маршруты до портов Мозамбика. Однако она также использовалась для проведения чрезвычайных операций, когда в конце 1979 года были разрушены автомобильные и железнодорожные мосты. Компания была создана в чрезвычайных условиях и со времени своего возникновения ей приходилось сталкиваться с проблемами, возникающими в результате отсутствия стандартизации, применения неподходящих транспортных средств и отсутствия материальной базы для ремонта и технического обслуживания. За последние три года отсутствие запасных частей серьезно подорвало функционирование парка грузовиков. В настоящее время во владении компании находится 400 действующих транспортных средств, из которых 104 являются цистернами. Ее общий парк достигает приблизительно 700 грузовиков и цистерн.

82. Компании "Контракт хауледж" было поручено осуществлять перевозку грузов из южных районов, в частности кукурузы и минеральных удобрений, из городов Лайонс-Ден и Уанки. В 1979 году компания перевезла 343 000 тонн грузов, а в 1980 году она, по расчетам, перевезет почти вдвое больше. Федеративная Республика Германии оказывает техническую помощь в оснащении мастерских, и также было заключено соглашение в отношении программы подготовки механиков.

83. Для восстановления деятельности компании "Контракт хауледж" требуются следующие дополнительные ресурсы:

<u>Автотягачи</u>	<u>Стоимость</u> (в тыс. кванча)
Закупка 180 единиц (235 л.с.)	10 800
Закупка 50 мощных единиц (320 л.с.)	3 500
<u>Прицепы</u>	
210 бортовых прицепов/сцепное приспособление	7 350
70 автоцистерн-полуприцепов/сцепное приспособление	4 200
Всего	<u>25 850</u>

с) "Юнайтед бас компани оф Замбия"

84. Компания "Юнайтед бас компани" перевозит около половины общего объема пассажиров Замбии. Автобусное движение сдерживается из-за отсутствия мастерских, нехватки квалифицированной рабочей силы и недостатка важных запасных частей. Компании необходимо закупить новые автобусы и улучшить свои мастерские в различных центрах страны, с тем чтобы справиться с ожидаемыми перевозками. Ей требуется следующая помощь:

<u>Автобусы</u>	<u>Стоимость</u> (в тыс. квача)
Закупка десяти пассажирских автобусов	960
<u>Мастерские</u>	
Строительство новых и расширение существующих мастерских	2 735
Всего	<u>3 695</u>

3. Воздушный транспорт

85. Компания "Замбия эйрвейз" была создана в 1967 году в результате официального роспуска компании "Централ африкен эйрвейз". В начале своей деятельности компания "Замбия эйрвейз" не смогла обслуживать какие-либо региональные или международные рейсы из-за отсутствия самолетов, оборудования и рабочей силы. Только после больших правительственных инвестиций компания смогла установить регулярное региональное и международное сообщение.

86. В настоящее время ее парк состоит из:

4 самолетов "Хаукер Сидли 748" для региональных полетов;
1 самолета "Боинг 737" для региональных полетов;

4 самолетов "Боинг 707", из которых два являются грузовыми и 2 пассажирскими и которые используются для межконтинентальных полетов в Европу.

Из-за роста цен на горючее компания "Замбия эйрвейз" прекратила ряд менее доходных полетов (на Кипр, в Югославию и Мозамбик). В настоящее время вновь начались полеты в Солсбери, которые имели весьма большое значение до одностороннего объявления независимости Южной Родезии.

87. Для того чтобы компания могла действовать на твердой материальной базе, важно сделать ряд крупных инвестиций. В дополнение к этому, чтобы обслуживать возрастающий грузопоток в южной части

Африки и чтобы обеспечить соблюдение более строгих норм шума на межконтинентальных маршрутах и выдержать возрастающую конкуренцию со стороны других авиалиний, компания нуждается в следующем:

Самолеты

Стоимость
(в тыс. квача)

Покупка одного широко- фюзеляжного самолета	68 200
Покупка одного самолета "Боинг 737"	10 100
Покупка двенадцати небольших самолетов (20 мест) для внутренних авиалиний	14 400

Техническая инфраструктура

Техническая инфраструктура, ремонтно- обслуживающая база и подготовка персонала	47 500
Всего	<u>140 200</u>

88. В целом, только на транспортный сектор требуется дополнительная помощь в размере 267 493 000 квача.

В. Электросвязь

89. С восстановлением нормальных отношений, между Зимбабве и Замбией необходимо наладить современную электросвязь.

90. В настоящее время существующие службы электросвязи не могут удовлетворить спрос. Связь осуществляется за счет сочетания телеграфно-проводной связи, радиосвязи в сантиметровом диапазоне и спутниковой связи с помощью наземных станций. Однако существующей системе электросвязи был нанесен значительный ущерб во время бомбардировок и налетов.

91. В целях удовлетворения растущих потребностей в области связи с Зимбабве требуется создание новой системы.

а) Требования в области электросвязи для связи с Зимбабве

Стоимость
(в тыс.квачах)

- i) Высокочастотная связь через Чирунду
Существующая в настоящее время линия с открытым проводом является слишком длинной и уязвимой для молний, повреждений и помех. Планируется связать Замбию и Зимбабве за счет широкодиапазонной системы, оканчивающейся в Ливингстоне. На ее монтаж уйдет 36 месяцев. . . . 400
- ii) Сверхвысокочастотная связь: Сиавонга - Карои через Кариба
Предусмотреть шестидесятиканальную связь из Сиавонга в Лусаку через цепь Сиавонга-Кариба-Карои 200
- iii) Улучшение существующих телефонных коммутаторов
В целях обеспечения ожидаемого расширения объема связи между двумя странами 200
- iv) Расширение телексной связи
Для удовлетворения растущего спроса 60

/...

		<u>Стоимость</u>
		(в тыс. квачах)
v)	<u>Радиосвязь в диапазоне УКВ</u>	
	На ретрансляционной станции в Катомбола, около Ливингстона, планируется установить 120-канальную аппаратуру для радиосвязи в диапазоне УКВ, которая также позволит осуществлять связь с Ботсваной	<u>150</u>
	Всего	<u>1 010</u>
b)	<u>Потребности в области электросвязи для связи с Мозамбиком</u>	
i)	<u>Связь в диапазоне УКВ</u>	
	Для восстановления связи с Мозамбиком потребуется создать канал УКВ связи с районом Калето-Тефе, где находится конечная разгрузочная железнодорожная станция, через которую в будущем будут направляться значительные партии экспорта и импорта Замбии	200
ii)	<u>Радиосвязь в микровольновом диапазоне</u>	
	В настоящее время осуществляется строительство 120-канальной радиостанции, работающей в микровольновом диапазоне для связи между Лусакой и Чипата. Для связи ее с Мозамбиком потребуется дополнительная ветка	150
c)	<u>Улучшение электросвязи с Анголой</u>	
	Предусмотрено строительство 120-канальной сверхвысокочастотной аппаратуры для связи Калабо с Анголой	300
d)	<u>Улучшение связи по международным каналам</u>	
	В целях улучшения спутниковой связи для доступа к международным каналам в Замбии требуется расширить наземную станцию	<u>50</u>
	Всего	<u>700</u>

92. В целом, для улучшения связи в целях использования возможности для развития нормальных отношений в регионе потребуются капиталовложения в размере 1 710 000 квача.

/...

С. Восстановление сельского хозяйства и других секторов в пограничных районах

93. За последние семь лет сельскохозяйственному развитию Замбии был нанесен ущерб в результате проблем с транспортом, вооруженных нападений и чрезвычайного положения в пограничных районах. Эти факторы, наряду с проблемами сбыта и распределения, оказали отрицательное воздействие на сельскохозяйственное производство в коммерческом и традиционном секторах. С восстановлением нормальных отношений с Зимбабве в настоящее время становится возможным осуществить восстановление сельского хозяйства и рыбного промысла в пограничных районах и осуществить проекты развития, которые пришлось отложить из-за военного положения. Ввиду того, что непрекращавшиеся нападения вызвали необходимость перемещения населения в более безопасные районы, произошло значительное перемещение общин и поэтому существует необходимость восстановить более нормальные экономические и социальные условия. Разрушены также системы водоснабжения и борьбы с заболеваниями домашних животных. В дополнение к этому, значительный ущерб нанесен зданиям и другим объектам инфраструктуры пограничных районов. Для определения действительных размеров ущерба потребуется некоторое время, ибо определенные районы еще не освобождены от мин, и по-прежнему поступают сообщения о случайных разрушениях.

1. Проекты водопользования

94. Осуществление следующих четырех проектов водопользования, которые подлежат частичному финансированию в приблизительном объеме 23,7 млн. квача, было либо отложено, либо прервано.

а) Проект водосбора - Северная Кариба, район Гвембе

Был одобрен проект строительства нескольких дамб в этом районе и расходы, связанные с ним, полностью покрываются за счет помощи со стороны Нидерландов. Однако ввиду военного положения, осуществление проекта пришлось приостановить. Правительство хотело бы возобновить его осуществление в срочном порядке. Его расчетная стоимость 5,7 млн. квача;

б) Проект водоснабжения - район Луангва

Для ведения переговоров о помощи со стороны Европейского экономического сообщества (ЕЭС) были подготовлены предложения по улучшению и восстановлению водоснабжения в районе Луангва. Однако до заключения соглашения район подвергся нападению мятежных сил, что сделало невозможным осуществление проекта. Для его восстановления потребуется около 400 000 квача;

с) Проект водоснабжения - район Чирунду

Ввиду военного положения, невозможно было осуществить этот проект в районе Чирунду, хотя уже был подготовлен проектный документ для переговоров с ЕЭС. Правительство в настоящее время хотело бы возобновить осуществление этого проекта, стоимость которого 600 000 квача;

а) План водопользования - район Сешеке

В районе Сешеке в соответствии с соглашением с НОРАД о технической помощи предполагалось осуществить обширный план водопользования. Осуществление этого проекта пришлось приостановить ввиду непрекращавшихся налетов мятежных сил. Приблизительная стоимость осуществления этого проекта составит 17 млн. квача.

2. Проекты по борьбе с заболеваниями домашних животных

95. Замбия традиционно обладала хорошей системой борьбы с заболеваниями животных, однако в настоящее время положение вызывает тревогу. Борьба с заболеваниями прекращена в пограничных районах с Зимбабве, Ботсваной и Анголой. В начале июня 1979 года произошла вспышка ящура на берегах реки Замбези. Лечебные мероприятия не могли быть осуществлены и зараженное молоко и скот пришлось уничтожить. Было также начато осуществление проекта строительства санитарного ограждения в Замбии для того, чтобы обезопасить скот от инфекционных заболеваний, распространяемых из пограничных районов Анголы. Ввиду ухудшения положения в пограничных районах оказалось невозможным осуществлять контроль за сотрудниками, работающими по проекту, и проект строительства санитарного ограждения пришлось оставить. Трудно определить, в какой степени плеввропневмония рогатого скота распространилась в Замбии и угрожает животноводству этой страны. С возвращением к нормальным отношениям в регионе правительство Замбии стремится получить международную помощь в целях проведения общей оценки состояния скота.

96. Однако оказалось возможным определить некоторые проекты, которые можно было бы осуществлять немедленно. Необходимо срочно начать борьбы со вспышкой ящура вдоль реки Замбези, которая продолжает распространяться. Для осмотра скота и организации дорожных застав требуется рабочая сила с различной подготовкой. В дополнение к этому, требуется три сотрудника для осуществления контроля над дорожными заставами и для вакцинации животных в этом районе. Необходимы, по крайней мере, 100 000 доз вакцины от ящура, а также автоматические шприцы и карбонат натрия. Для проведения кампании вакцинации потребуется 5 лендроверов. В целом, приблизительные расходы на эту кампанию составят 11 000 квача.

97. В дополнение к этому, необходимо провести вакцинацию 78 000 голов скота в районе от Ливингстона до Сешеке. Стоимость вакцины для проведения этой кампании составит 100 000 квача. Общая стоимость проектов по борьбе с заболеваниями домашних животных составит 210 905 квача.

3. Другие проекты в области сельского хозяйства

98. Было серьезно нарушено осуществление двух важных проектов в районе Чирунду-Кариба и, в результате обстрела мятежных сил, был нанесен ущерб зданиям, дамбам, каналам, водонасосным станциям и оборудованию. Некоторые здания пришлось покинуть, в результате чего они подверглись воздействию термитов и пришли в общее запустение.

99. Необходима срочная финансовая помощь в размере около 295 000 квача для осуществления двух проектов:

а) Институт по подготовке сельскохозяйственных кадров в бассейне реки Замбези

По оценкам правительства необходимо оказать срочную помощь в размере 250 000 квача, с тем чтобы этот институт по подготовке сельскохозяйственных кадров смог снова функционировать и чтобы осуществить ремонт зданий и замену мебели;

б) Проект выращивания бананов в районе Чирунду

Проекту по выращиванию бананов был нанесен значительный ущерб в результате нападений. Необходима новая водонасосная станция и необходимо заменить катер, который обеспечивает доступ в лагерь, расположенный по реке Замбези. С тем чтобы вновь приступить к выращиванию бананов потребуется 45 000 квача.

4. Ремонт зданий и замена оборудования

100. Правительство предоставило миссии перечень зданий, транспортных средств и других объектов, которым был нанесен ущерб, а также приблизительную стоимость их ремонта и замены. В особенности срочно требуется 200 ручных миноискателей и 20 мобильных миноискателя, чтобы правительство смогло обнаруживать и обезвреживать мины, которые закопаны на дорогах, в полях и в ямах.

101. Ниже приводится смета расходов на ремонт важных зданий и замену оборудования:

	<u>СТОИМОСТЬ</u> (в квача)
Ремонт зданий полиции и иммиграционной службы в пограничном пункте в Чирунду.....	600 000
Ремонт таможенного пункта в Чирунду	250 000
Ремонт зданий полиции и иммиграционной службы в Казунгула	700 000
Ремонт таможенных пунктов в Казунгула и Катима-Мулило	75 000
Замена скоростных катеров для полицейского управления и иммиграционной службы	123 000
Замена пяти машин для пограничного патрулирования	35 000
Телефон, электричество, водоснабжение, связь и ограждение на таможенных пунктах	94 000
Всего	<u>1 877 000</u>

102. В целом для срочного восстановления пограничных районов, которым был нанесен серьезный ущерб, потребуется осуществить следующие проекты:

1. Проекты водопользования.....	23 700 000
2. Проекты борьбы с заболеваниями домашних животных	210 905
3. Другие проекты в области сельского хозяйства	295 000
4. Замена и ремонт	<u>1 877 000</u>
Итого	<u>26 082 905</u>

D. Другие проекты по восстановлению и развитию

103. На протяжении целого ряда лет развитие пограничного с Зимбабве района обходилось стороной ввиду военного положения. В новых обстоятельствах правительство Замбии стремится развивать потенциальные туристские связи по всей реке Замбези. В этой связи правительством были определены несколько проектов. Смета расходов по этим проектам еще не составлена.

104. Необходимо провести исследование по созданию гостиниц, улучшению дорожной сети и строительству аэродрома в целях развития индустрии туризма в районе водохранилища Кариба. В дополнение к этому, правительство стремится восстановить рыбный промысел на озере, с тем чтобы не только снабжать рыбой туристские гостиницы, но и местное население, а также создать новые возможности для трудоустройства. Кроме этого, правительство хотело бы рассмотреть вопрос о возможном использовании островов на водохранилище Кариба в качестве туристских и рекреационных курортов. В целях развития туризма в пограничных районах потребуется значительно улучшить существующую дорожную сеть. Ее также будет необходимо улучшить в целях увеличения производства хлопка в этом районе.

105. Развитие другого крупного туристского района - Луангвы - также сдерживалось ввиду военного положения. Правительство хотело бы изучить возможность создания колледжа по подготовке кадров в области туризма в Луангве и провести исследование об улучшении основных дорог и создании системы защиты от наводнений в целях увеличения продолжительности туристского сезона.

106. Другой сферой, которой правительство Замбии уделяет большое внимание, является расширение торговли с Зимбабве. В этих целях потребуется провести подробное исследование возможного рынка сбыта для экспорта из Замбии и Зимбабве и импорта из этой страны в Замбию.

VI. ХОД ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОГРАММЫ ОКАЗАНИЯ
СПЕЦИАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ

107. За последние два года Замбия столкнулась с тяжелым финансовым кризисом и получала международную помощь в основном по двум направлениям. Как упоминалось ранее в этом докладе, программа стабилизации, которая осуществлялась при помощи Международного валютного фонда, была успешно завершена и все квартальные заимствования погашены. Программа стабилизации значительно улучшила общее экономическое положение в Замбии, и по состоянию на 31 марта 1980 года по этой программе было предоставлено в общей сумме 324,7 млн. квача. В дополнение к этому, правительство продолжало получать помощь на покрытие потребностей продовольствия и минеральных удобрений, на укрепление транспортного сектора и на осуществление первоочередных целей третьего плана развития (1979-1983 годы).

А. Международная помощь

108. Перечень основных двусторонних соглашений о помощи, которые были заключены в 1978 году, приводится в докладе Генерального секретаря (A/34/407), который был представлен на рассмотрение тридцать четвертой сессии Генеральной Ассамблеи.

109. В таблице 7 настоящего доклада, представленного правительством Замбии, перечисляются основные международные соглашения о помощи, заключенные в 1979 году.

Таблица 7

Основные международные соглашения о помощи - 1979 год

<u>Донор/кредитор</u>	<u>Вид помощи</u>	<u>Сумма</u> (в млн. долл. США)
1. Соединенные Штаты Америки	a) минеральные удобрения - пожертвование	20,0
	b) продовольствие - пожертвование	10,0
	c) продовольствие - заём	12,5
	d) сырье - заём	8,8
2. Ирак	a) общий заём - цель подлежит согласованию	30,0
	b) пожертвование - цель подлежит согласованию	9,0
3. Япония	заём под сырье	26,2
4. Европейское экономическое сообщество	a) проект выращивания хлопка - пожертвование	2,2
	b) проект выращивания хлопка - заём	8,1
	c) строительная площадка и обслуживание - заём	3,2

Таблица 7 (продолжение)

<u>Донор/кредитор</u>	<u>Вид помощи</u>	<u>Сумма</u> (в млн. долл. США)
4. Европейское экономическое сообщество (продолжение)	d) скотоводческая ферма в Батока - заём	2,4
	e) водоснабжение города Мпика - заём	2,7
	f) сельскохозяйственный многоцелевой проект - заём	2,9
5. Румыния	заём под сырье	15,0
6. Нидерланды	a) заём под сырье	10,6
	b) заём под сырье	2,4
7. Индия	заём под сырье	12,3
8. Международная ассоциация развития	a) проект производства кофе - пожертвование	6,0
	b) кредитование технической помощи	5,0
9. Швеция	пожертвование - на проекты развития	10,8
10. Африканский фонд развития	водоснабжение и канализация - заём	10,2
11. Африканский банк развития	угольные шахты Маамба - заём	6,4
12. Федеративная Республика Германии	a) помощь в виде продовольствия - пожертвование	1,3
	b) помощь в виде сырьевых товаров - пожертвование	5,0
13. Специальный фонд ОПЕК	железнодорожный проект - заём	4,5
14. Канада	помощь в виде продовольствия - пожертвование	3,0

/...

Таблица 7 (продолжение)

<u>Донор/кредитор</u>	<u>Вид помощи</u>	<u>Сумма</u> (в млн. долл. США)
I5. Норвегия	чрезвычайная помощь в виде продовольствия - пожертвование	1,9
I6. Австрия	чрезвычайная помощь - пожертвование	0,2
	Итого	<u>232,6</u>

II0. В целом, эти соглашения были заключены на общую сумму в 232,6 млн. долл. США, из которых 69,4 млн. долл. США было получено в виде пожертвований и 163,2 млн. долл. США в виде займов.

В. Помощь в осуществлении конкретных проектов развития

III1. В то время как для таких конкретных областей, как транспорт, связь и тяжело пострадавшие пограничные районы Замбии, требуется срочная краткосрочная помощь, страна также стремится получить помощь для осуществления долгосрочных проектов и программ развития, что отражает приоритеты правительства в области развития. Эти проекты, перечисляемые в таблице 8, составляют часть третьего плана развития страны (1979-1983 годы).

III2. Таблица 8 со всей очевидностью демонстрирует то внимание, которое Замбия уделяет развитию сельских районов и созданию отраслей промышленности с использованием внутреннего сырья. Перечень проектов также отражает усилия правительства по развитию всех районов страны.

Таблица 8

Срочные проекты развития, требующие финансовой помощи

Проект и необходимая помощь	Состояние	Общая сметная стоимость а/
(в тыс. долл. США)		
<u>А. Проекты развития сельских районов</u>		
1. <u>Комплексные планы развития свиноводства</u>		
Разработка двух планов развития свиноводства в районах Чома и Кабомпо в целях оказания содействия мелким фермерам за счет предоставления консультаций по расширению производства и координации в целях улучшения методов разведения свиней	Осуществляемый	500
2. <u>План производства молока в сельских районах</u>		
Ежегодный охват 25 дополнительных мелких молочных фермерских хозяйств в течение осуществления плана путем предоставления им скота, строительных материалов, основного оборудования и консультирования по вопросам сельского хозяйства	Осуществляемый	650
3. <u>Питомники фруктовых деревьев</u>		
Полное использование существующих возможностей для производства и продажи цитрусовых деревьев питомниками в провинциях	Осуществляемый	500
4. <u>Разведение ореха кешу</u>		
Создание жизнеспособных промышленных плантаций ореховых деревьев в западной провинции в целях снабжения фабрики по переработке ореха кешу в Монгу	Осуществляемый	50

а/ Сметная стоимость покрывает весь плановый период, 1979-1983 годы.

Проект и необходимая помощь	Состояние	Общая сметная стоимость
<p>5. <u>Планы разведения свиней в провинциях</u></p> <p>Создание подразделений по свиноводству во всех провинциальных сельскохозяйственных институтах, с тем чтобы удовлетворять возрастающий спрос на племенной скот</p>	Осуществляемый	650
<p>6. <u>Центральная ветеринарная исследовательская станция</u></p> <p>Завершение уже начатой работы по созданию Центральной ветеринарной исследовательской станции</p>	Осуществляемый	930
<p>7. <u>"Замбия кэп дэвелопмент (Лтд.)"</u></p> <p>Помощь смешанному агентству, отвечающему за все молочные хозяйства в сельских районах, которые ранее финансировались исключительно правительством</p>	Осуществляемый	18 750
<p>8. <u>Завод по переработке свинины в Чипата</u></p> <p>Создание завода по переработке свинины в Чипата</p>	Подготовлен к осуществлению	2 500
<p>9. <u>"Замбия фарм дэвелопмент"</u></p> <p>Помощь смешанному агентству, отвечающему за фермы, которые ранее финансировались исключительно правительством</p>	Подготовлен к осуществлению	5 000
<p>10. <u>"АФЕ (Лтд.) (Тинкабел трактор проект)</u></p> <p>Предоставление простых тракторов малой мощности, годных к использованию мелкими фермерами</p>	Подготовлен к осуществлению	3 750

Проект и необходимая помощь	Состояние	Общая сметная стоимость
I1. <u>Совет по молочным продуктам</u> (расширение молочных ферм)		
Увеличение поголовья скота на ферме	Осуществляемый	625
I2. <u>"Замбия хортикалчурал продакте Лтд.</u>		
Помощь новой компании (основана в 1978 году), ответственный за сбыт и обработку продуктов садоводства путем создания:	Подготовлен к осуществлению	7 500
а) станции по хранению и измельчению манго;		
б) помещений для созревания бананов;		
с) хранилищ, холодильников и других помещений для переработки.		
I3. <u>"Линт компани оф Замбия"</u>		
Оказание помощи вновь созданной компании, ответственной за сбыт и переработку хлопка, путем создания навесов для хранения, покупки транспортных средств, растений и оборудования	Подготовлен к осуществлению	2 250
I4. <u>Переработка пчелиного воска</u>		
Создание фабрики по переработке пчелиного воска в Мвекеро	Подготовлен к осуществлению	105
I5. <u>Производство древесного угля</u>		
Начало широкомасштабного производства древесного угля с использованием достаточно совершенной технологии, с тем чтобы удовлетворять возрастающий спрос на древесный уголь в крупных городах	Подготовлен к осуществлению	135

Проект и необходимая помощь	Состояние	Общая сметная стоимость
I6. <u>Программа хранения НАМБОАРЦ</u>		
Создание помещений для хранения кукурузы и минеральных удобрений в виде постоянных укрытий в отдельных центрах во всех провинциях	Подготовлен к осуществлению	I6 250
I7. <u>Дополнительные проекты</u>		
Совет по хранению в холодильниках: производство промышленного клея в качестве побочного продукта на бойнях Совета	Подготовлен к осуществлению	I30
I8. <u>Планы ирригации</u>		
Осуществление экспериментальных ирригационных проектов среднего объема в районах в целях демонстрации крестьянам методов ирригации	Осуществляются исследования о технико-экономической целесообразности	9 000
I9. Борьба с трипаносомиазисом и мухой цеце: высвобождение 44 500 кв. км земли для сельскохозяйственного использования в районах, где наличие мух цеце задерживало развитие	Осуществляемый	24 500
20. Региональные и районные диагностические лаборатории - создание провинциальных или районных диагностических лабораторий в целях быстрого выявления заболеваний животных	Осуществляемый	6 500
21. <u>Строительство дезинфицирующих резервуаров</u>		
Строительство дезинфицирующих устройств для купания скота в тех районах, где распространены болезни скота, в частности кожные заболевания сенкобо и другие клещевые болезни	Осуществляемый	II 500

Проект и необходимая помощь	Состояние	Общая сметная стоимость
22. <u>Водоснабжение (национальное)</u>		
Создание новых систем водоснабжения и усовершенствование существующих систем в городах и районах		19 400
23. <u>Планы устройства речных и водосборных бассейнов</u>		
Строительство плотин и колодцев в сельских районах в целях получения источников водоснабжения для внутреннего потребления для скота и ирригации		<u>5 800</u>
	Всего	<u>136 975</u>
В. <u>Промышленные проекты на основе использования местных сырьевых ресурсов</u>		
24. Спиртводочный завод и завод по производству кормовых дрожжей	Подготовлен к осуществлению	15 000
25. Завод по производству крафт-целлюлозы и бумаги	Подготовлен к проведению и окончательному исследованию по технико-экономической целесообразности и к финансированию	125 000
26. Завод по производству серной кислоты	Подготовлен к проведению окончательного исследования о технико-экономической целесообразности и к финансированию	30 000

Проект и необходимая помощь	Состояние	Общая сметная стоимость
27. Завод по обработке меди (завод по производству тонкого медного листа)	Проект находится на стадии обсуждения	Еще не определена
28. Проект производства керамических изделий	Подготовлен к осуществлению	18 000
	Всего	<u>188 000</u>

С. Добыча полезных ископаемых

29. Сейсмический бассейновый обзор западных отложений - проведение сейсмических и других геофизических обзоров и бурение в целях обнаружения возможных месторождений угля, нефтеносных сланцев и нефти в западных районах Замбии	Осуществление начнется в 1980 года	3 350
	Всего	<u>3 350</u>
	Итого	<u>328 325</u>

