



Distr.  
GENERAL

A/35/208  
S/13924  
19 June 1980

CHINESE  
ORIGINAL: ENGLISH

联 合 国



大 会 安 全 理 事 会

大会  
第三十五届会议  
暂定项目表\* 项目 6 4 (b)  
特别经济和救灾援助

安全理事会  
第三十五年

向赞比亚提供援助

秘书长的报告

1. 大会一九七九年十二月十四日第 3 4 / 128号决议请秘书长, 除其他事项外, 继续努力调动必要资源, 以便执行一项向赞比亚提供财政、技术和物质援助的有效方案, 经常检查赞比亚的局势, 并就所取得的进展及时提出报告, 以便大会第三十五届会议对此问题加以审议。

2. 安全理事会于一九七九年十二月二十一日通过的第 4 6 0 (1979)号决议第 5 段请联合国所有会员国及各专门机构对南罗得西亚<sup>1</sup>和各前线国家的重建工作提供紧急援助, 并为使所有的难民和流离失所的人返回南罗得西亚提供便利。 在同一决议第 8 段, 安全理事会还请秘书长协助执行上面第 5 段的规定, 特别是立即作出安排, 向有关国家提供一切形式的财政、技术和物质援助, 使它们能够克服所面临的经济和社会困难。

\* A/35/50.

<sup>1</sup> 南罗得西亚于一九八〇年四月十七日午夜独立, 成为津巴布韦共和国。

3. 秘书长为执行这些决议的规定，于一九八〇年二月派遣一个视察团去赞比亚同该国政府协商。该视察团的报告（见附件）扼述了该国经济及财政状况，着重指出该国所面临的运输问题和粮食问题，为该国政府在运输、电信以及农业和其他重建工作的需要列出一份清单，并报告了特别经济援助方案的执行情况。

4. 大会在其第34/128号决议第10段内请联合国系统的若干专门机构和组织促请其理事机构注意并审议它们正在向赞比亚提供的援助，并将这种援助的结果和这些机构的决定及时向秘书长提出报告，以便由大会第三十五届会议加以审议。这些机构和组织的答复将载于秘书长关于赞比亚和大会曾请秘书长安排特别援助方案的其他国家的一份报告内。

附 件

赞比亚视察团的报告

(一九八〇年二月十七至二十三日)

目 录

	<u>段 次</u>	<u>页次</u>
一、 导言 . . . . .	1 - 9	5
二、 主要调查结果概要 . . . . .	10 - 20	6
三、 经济情况 . . . . .	21 - 38	8
A. 一般情况 . . . . .	21 - 27	8
B. 政府财政 . . . . .	28 - 31	9
C. 国际收支情况 . . . . .	32 - 34	11
D. 一九八〇年的展望 . . . . .	35 - 38	11
四、 赞比亚情况的特点 . . . . .	39 - 59	14
A. 运输系统 . . . . .	40 - 48	14
B. 粮食情况 . . . . .	49 - 56	18
C. 难民 . . . . .	57 - 59	21
五、 重建和复原的需要 . . . . .	60 - 106	22
A. 运输 . . . . .	61 - 88	22
1. 铁路 . . . . .	62 - 75	22
(a) 赞比亚铁路系统 . . . . .	63 - 68	22
(b) 坦桑尼亚赞比亚铁路 . . . . .	69 - 75	24
2. 公路运输 . . . . .	76 - 84	27
(a) 赞比亚 - 坦桑尼亚公路服务公司 . . . . .	77 - 80	27
(b) 合同运载有限公司 . . . . .	81 - 83	29
(c) 赞比亚联合公共汽车公司 . . . . .	84	30

目录(续)

	<u>段次</u>	<u>页次</u>
3. 空运 . . . . .	85 - 88	30
B. 电信 . . . . .	89 - 92	32
C. 边区农业和其他方面的复原 . . . . .	93 - 106	34
1. 用水项目 . . . . .	94	34
2. 牲畜疾病控制项目 . . . . .	95 - 97	35
3. 其他农业项目 . . . . .	98 - 99	35
4. 修理与更换建筑物和设备 . . . . .	100 - 102	36
D. 其他重建及发展计划 . . . . .	103 - 106	38
六、执行特别经济援助计划所取得的进展 . . . . .	107 - 112	38
A. 国际援助 . . . . .	108 - 110	39
B. 对特定发展计划的援助 . . . . .	111 - 112	40
附图：赞比亚现有的公路和铁路		

草稿

一. 引言

1. 秘书长关于向赞比亚提供援助的前几份报告 ( A/34/407、A/33/343 和 E/1978/114/Rev. 1)。曾列明安全理事会、大会和经济及社会理事会所通过的各项决议以及秘书长提交给它们的关于向赞比亚提供援助的报告。

2. 一九七九年十二月十四日，大会通过关于向赞比亚提供援助的第 34/128 号决议。在这项决议内，大会请国际社会向赞比亚提供财政、物质和技术援助，并请秘书长作出安排，及时审查赞比亚的情况，以及该国特别经济援助方案的制定和执行进度，以便大会第三十五届会议对此问题加以审议。

3. 安全理事会在兰开斯特宫会议顺利达成协议，为自由和独立的津巴布韦商定宪法并作出停火安排以后，于一九七九年十二月二十一日第二一八一次会议上通过第 460 (1979) 号决议。在这项决议第 5 段内，安全理事会请会员国及各专门机构对南罗得西亚和各前线国家的重建工作提供紧急援助，并为使所有的难民或流离失所的人返回南罗得西亚提供便利。这项决议执行部分第 8 段请秘书长协助作出安排，向有关国家提供财政、技术和物质援助。

4. 按照大会第 34/128 号决议和安全理事会第 460 (1979) 号决议，秘书长于一九八〇年二月十七至二十三日派遣一个视察团去赞比亚，就该国的经济情况、在执行特别经济援助方案方面所取得的进展以及从事复原和重建的需要同政府举行协商。该视察团由特别政治问题办公室的特别经济援助方案联合协调员率领，其成员包括联合国粮食及农业组织、联合国贸易和发展会议以及技术合作促进发展部的代表。

5. 视察团团长获赞比亚共和国总统肯尼思·卡翁达博士接见，卡翁达总统讲了该国于一九七八和一九七九年期间在执行经济稳定方案取得的进展，并扼要地提到该国迫切需要重建援助。

6. 视察团会见了运输和通讯部长，他说明了赞比亚所面临的严重的运输情况，和该国在运输及通讯部门内需要重建援助的情况。

7. 赞比亚政府编制了若干背景文件，使视察团的工作能够顺利地进行。这些文件谈到一九七九年的政府财政、国际收支、经济及金融发展，又谈到粮食需要量、以及在南罗得西亚问题获得解决以后进行复原和重建的需要。

8. 视察团在赞比亚期间，曾定期同内阁副秘书所主持的一个高级官员委员会举行会谈。该委员会的成员包括赞比亚银行、财政和技术合作部、运输和通讯部、农业部、国家规划委员会、内政部、以及应急规划秘书处的代表。视察团成员也会见过全国农业销售委员会（农销会）、赞比亚铁路（赞铁）、赞比亚航空（赞航）以及赞比亚/坦桑尼亚公路事务处（赞坦公路处）的高级官员。这些会议曾彻底讨论重建需要和经济及财政情况的各个方面。视察团还会见了卢萨卡的外交使节就调查结果向他们作初步的简报。

9. 视察团感谢赞比亚政府的协助。并且要在此对联合国开发计划署驻地代表和联合国系统在赞比亚的其他代表所给予的协助表示感谢。

## 二. 主要调查结果概要

10. 赞比亚顺利执行了一个经济稳定方案，对外拖欠的数额已大大减少。而且，赞比亚的国际收支情况已经转亏为盈；一九七九年的暂定估计盈余额为 3,700 万克瓦查<sup>a</sup>。

11. 一九七九年按实质计算的国内生产总值比前一年减少百分之五。但是依时值计算，一九七九年的国产总值却比前一年高得多，主要原因是矿物出口价格上涨。

---

a 该国的货币单位为克瓦查。本报告期内所使用的克瓦查对美元的兑换率为 1 克瓦查 = 1.27 美元。

12. 赞比亚政府期望经济情况能获改善，使一九八〇年的国际收支有较多的盈余，还期望大部分的开支都能够由岁入和所借长期贷款应付。

13. 运输问题还是个大问题。由于有十一座桥梁被毁，情况更趋严重（参看本报告末尾附图），因而积下很多待运的进出口货物。由于还需要相当时间才能把损坏部分修好，在今后的一段时间内，运输还会是一项重大的限制因素。

14. 一九七九年，赞比亚苦旱，肥料又未能及时运到，结果玉米严重欠收。政府不得不大量进口玉米，为此需要更多外来的财政援助。这些大宗的进口货物又将加重现有运输能力的负担。

15. 展望一九八〇年的收成，看来并不乐观，在视察团到访的时候，已估计必须进口玉米 209,000 吨。全部费用都需要从国外筹措。

16. 赞比亚必须推行一些主要的重建和复原方案，以便利用新情况，弥补近年来所遭受的损失。估计共需资金 29,500 万克瓦查。

17. 运输部门今后共需 267,493,000 克瓦查的援助。赞比亚铁路系统的恢复工程估计需要 9,400 万克瓦查，公路运输约需 3,400 万克瓦查，空中运输则需要 14,000 万克瓦查以上。

18. 电信投资费用估计约需 170 万克瓦查。

19. 恢复边境地区所需费用超过 2,600 万克瓦查。

20. 赞比亚政府于一九七九年签署了若干国际援助协定，总额大约达到 23,260 万美元。其中约有百分之二十九是赠款。

### 三. 经济情况

#### A. 一般情况

21. 秘书长在前几份报告 ( A/34/407, A/33/343 和 E/1978/114/Rev.1 ) 内相当详细地说明了赞比亚当前在经济和财政上所面临的严重情况的发展趋势。总之, 自从在一九七三年关闭南罗得西亚边境以来, 按照实值计算的国内生产总值根本没有增长。 一九七三、七五、七七和七九各年的国产总值实际上降低了。在同一期间内, 政府的财政情况急剧恶化, 一九七三至一九七九年的赤字累计共达 130,000 万克瓦查。 更严重的是, 赞比亚的国外支付能力偏弱。 总的对外收支情况非常不利, 从一九七三至一九七九年, 它在对外帐户上的全部赤字累计超过 90,000 万克瓦查。 赞比亚已经债台高筑, 特别是在一九七五年以后。

22. 促成这种经济及财政危机的主要原因是它对南罗得西亚实施了强制制裁, 结果不仅直接付出大量代价, 还严重打乱了赞比亚的正常发展方案。 而且, 赞比亚的主要出口品——铜的价格在整段期间的大部分时候都低回不上, 其运输系统又未能运载赞比亚的进出口品。 由于赞比亚不是生产石油的发展中国家, 油价一上涨, 它便必须付出更多的油费, 进出口的运输费用也就因而剧增。 此外, 还有一些重大的损失和破坏则是由南罗得西亚非法政权的武装进攻造成的。

23. 赞比亚在一九七八和一九七九年期顺利地执行了主要的经济稳定方案。 执行这项方案的结果使得赞比亚政府的财政状况和对外收支状况都大获改善。 该方案规定严格管制进口数额, 并抑制政府支出的增长。 这项方案改善了政府的财政状况, 但也在短期内对经济发展发生抑制作用。

24. 据估计, 一九七九年度国内生产总值的实值比一九七八年减少百分之五。 外汇短少和运输多处阻塞, 导致进口零件和所需原料短缺, 使一些主要工业设备利用率持续偏低。

25. 一九七九年的矿产量比一九七八年低; 铜产量约为 585,000 吨, 减少百



分之十二左右。不过，赞比亚在一九七九年所输出的主要矿产品的价格大为好转。一九七八年十二月的铜价是每吨1,440美元，到一九七九年三月已涨到每吨2,000美元以上。钴的价格增加了三倍半，这是外汇收益好转和矿业获利情况改善的主要原因。铅的价格空前增加。结果按照时价计算的矿业部门产值增加了将近百分之四十。

26. 一九七九年度依实值计算的工业产值增加了百分之九。反之，农业部门在这一年内的情况则不佳，据估计，按照实值计算的农业总产值下跌了百分之九。产值下跌主要是由于在一九七八至一九七九年生长季节内有一段期间雨水不足，肥料又没能及时运到，结果造成玉米严重欠收。玉米产量不及全国需要量的百分之五十，因而必须大量进口。一九七九年的小麦产量也稍低。但是，其他作物的情况却大见改进：棉花产量几乎加倍、烟草产量增加了将近百分之二十五、葵花籽产量比前一年增加百分之五十。

27. 其他经济部门的表现情况不一。由于受到基本建设费用减少的严重影响，建筑业的产出价值下跌百分之十九。由于进口量稍为增加，由本国工业供应用品的数量又增加，因此批发和零售的交易数额稍见增加。运输仍然是全国经济活动的主要限制因素。

#### B. 政府财政

28. 近年来，赞比亚政府所面临的一个主要问题是政府的大笔赤字引起国内收支的不平衡。一九七九年，政府继续执行严格按照岁收和已商定的筹资数额决定支出数额的政策，使政府能够实现所作的一切财务承诺，而又能够维持一九七八年所达到的高度的财政管理和纪律水平。

29. 一九七九年的政府岁收为61,500万克瓦查，大约比概算数额多出百分之五。所得税收入总额为23,000万克瓦查，关税及货物税和营业税共计30,000万克瓦查。由于累计下来的亏损，矿业公司没有在这一年内向政府上缴利润，不

过已经恢复到有利润的地步。

30. 一九七九年的经常支出受到政府的严格管制，基本建设费用大约比概算数额少6,700万克瓦查。结果，尽管全国农业销售委员会需要予料不到的大笔财政援助，政府的支出总额却只比概算数额多出一点点。全国农业销售委员会曾于一九七九年遭遇财政危机，部分原因是购销价格长期不一致，另一部分原因是为了弥补当地玉米产量不足而进口价格很高的玉米。据估计，全国农业销售委员会在过去三年内累计大约一共损失了9,300万克瓦查，这笔数额必须由政府垫付。政府还在资本帐户下向农业销售委员会提供了额外的垫付款项。如果这种非常的需求不计在内，则政府的经常支出和基本建设费用总加起来远少于这一年的预算数额。

31. 一九七九年的政府决算和一九八〇年的概算见表1：

表1

一九七九和一九八〇年度的政府决算

(单位：百万克瓦查)

	一九七九年 预算数额	一九七九年 实际数额 (暂定)	一九八〇年 预算数额
收入	584.0	615.0	758.0
经常支出	641.7	757.0	838.3
现期盈余(赤字)	(57.7)	(142.0)	(80.3)
基本建设费用	195.4	128.0	191.3
支出总额	837.1	885.0	1029.6
总盈余(赤字)	(253.1)	(270.0)	(271.6)

资料来源：赞比亚政府。

### C. 国际收支情况

32. 无论是就经常帐户或总帐户进行初步估计,都显示赞比亚的国际收支情况将转亏为盈。出口数额已达到空前的水平,总值为108,000万克瓦查。货物进口数额增长百分之二十五而达到62,500万克瓦查,贸易盈余数额为45,500万克瓦查。货物的进口数量虽比一九七八年稍多,却只有一九七〇年代初期的进口数量的一半多一点。

33. 据初步估计,一九七九年经常帐户上的国际收支已有3,700万克瓦查的盈余,一九七八年则曾有16,200万克瓦查的赤字。

34. 赞比亚政府在过去两年内成功地执行了稳定方案。当方案在一九八〇年三月结束时,从世界货币基金组织提取的所有季度提款都已如期提取,总额为32,500万克瓦查。由国外提供的资沅使赞比亚能够维持最低限度的进口数额,而又减少了大约15,700万克瓦查的对外拖欠款额。一九七九年年底的拖欠数额为36,000万克瓦查。将一切收支数额相抵,一九七九年的全部国际收支可望获得一些盈余,一九七八年曾出现26,000万克瓦查的赤字。

### D. 一九八〇年的展望

35. 财政部长在介绍一九八〇年的预算时宣布赞比亚将执行一种谨慎而有节制的经济政策,以求进一步改善全国的财政情况。他说,为了减少由于政府从银行系统借取过多对通货膨胀的影响,将继续对公共支出施加限制。政府将把注意力放到私业部门和半官方部门,以求促进经济成长,改进运输部门,并开创新的生产就业机会。

36. 一般说来,一九八〇年的经济情况可望改进。政府预计国际收支盈余会比一九七九年多,预算赤字则会比一九七九年少。一九八〇年度的概算见下面表2。

37. 财政部长说，一九八〇年的预算打算达到三项目标：控制通货膨胀；促进就业机会；和进一步加强本国的国际收支情况；并减少未付的拖欠款额。从表2可以看出，预测的一九八〇年预算赤字总额和前一年相同。大部分的赤字将以国内外借得的长期贷款解决。只有大约6,000万克瓦查需要从银行系统借取短期资金支付。

38. 政府预计岁收将达75,800万克瓦查，比一九七九年增加14,000万克瓦查。最近采取了鼓励人们少购用奢侈品和昂贵舶来品的措施将会产生2,700万克瓦查的收入。受到影响的项目包括：洋酒、香烟、汽油和柴油。政府预测矿业部门大约会有4,000万克瓦查的收入，数值虽小但意义重大。鉴于经济情况已稍为改善，岁入前景又稍见好转，政府打算增加基本建设费用。预计在一九八〇年为基本建设费用拨付19,100万克瓦查，一九七九年的基本建设费用仅为12,800万克瓦查。经常支出大约会增加百分之十一，主要是用于发放公务人员的工资和薪酬。

表2

一九七九年和一九八〇年的国内预算

(单位：百万克瓦查)

	一九七九年 <u>概算数额</u>	一九七九年 <u>实际数额</u>	一九八〇年 <u>概算数额</u>
经常收入	584.0	615.0	758.0
经常支出	641.7	757.0	838.3
现期赤字	(57.7)	(142.0)	(80.3)
基本建设费用	195.4	128.0	191.3
赤字总额	253.1	(270.0)	(271.6)

	一九七九年 <u>概算数额</u>	一九七九年 <u>实际数额</u>	一九八〇年 <u>概算数额</u>
资金供应:			
— 国内	41.0	41.0	67.0
— 国外	149.5	141.0	144.6
赤字净额	(62.6)	(88.0)	(60.0)

---

资料来源: 赞比亚政府。

#### 四. 赞比亚情况的特点

39. 赞比亚的情况有三个特点值得详细研究。这三个特点是：运输系统；粮食情况；以及难民问题。

##### A. 运输系统

40. 赞比亚是一个进出口数量很大的内陆国，因此非常依赖一个健全的运输系统。一九六五年南罗得西亚政府非法宣告独立时，赞比亚的进出口几乎完全依靠南部的铁路线来运输。只有一小部分运输量是靠经过安哥拉洛比托的本格拉铁路。一九六五年以后，由于国际上对南罗得西亚非法政权逐步采取制裁行动，以及赞比亚的政策是坚决按照安全理事会决议的规定重新安排，改与其他国家或通过其他国家进行贸易，所以经公路运往达累斯萨拉姆以及经铁路运往洛比托的进出口数量大为增加。此外，经过莫桑比克的公路/铁路线也开始受到更大的利用。尽管作出这种种努力，在一九七三年赞比亚和南罗得西亚之间的边界关闭时，赞比亚的对外贸易仍然有三分之二左右须靠南部线来运输。

41. 关闭边界严重破坏了赞比亚的正常贸易和发展。一九七三年到一九七五年年中之间，经扎伊尔到洛比托的铁路线成为赞比亚进出口的最重要的运输手段。但是为了解决所有的运输问题，使用货车经不够完善的公路系统运往达累斯萨拉姆、蒙巴萨和莫桑比克的情形增多了，费用也较昂贵。一九七五年坦赞铁路通车时，正逢洛比托路线关闭，通往达累斯萨拉姆的公路线和铁路线于是成为赞比亚进出口的主要路线。一九七七年，经坦赞铁路运往达累斯萨拉姆的赞比亚货物约达100万吨，经公路运往或运出达累斯萨拉姆港的货物超过了300,000吨。

42. 但是基于种种理由，达累斯萨拉姆线证明无法承担所有的运输量。由于港口的情况有赖于铁路和公路运输的顺利运行，赞比亚的进出口货物如果无法搬运，就会使港口发生拥塞，而这又使系统的效率减低，并造成更加拥塞的现象。情况后

来极其严重，以于一九七八年底赞比亚又重新开放了通往南非港口的南部铁路线。这一条路线在一九七九年成为赞比亚进出口一条主要的路线，尽管通过达累斯萨拉姆的公路和铁路运输总量也有所增加，近乎赞比亚总贸易量的一半。

43. 表3列出过去八年来赞比亚可以使用的各个路线的总运输量。

表 3

赞比亚的外贸路线 1972—1979年进出口总量

(以千吨计)

	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
洛比托/扎伊尔铁路	314	807	947	566	135*	132*	98*	54*
达累斯萨拉姆公路	412	484	590	660	571	337	226	305
达累斯萨拉姆铁路	-	-	-	115	679	937	913	451
蒙巴萨公路	-	113	172	24	34	4	-	-
莫桑比克公路/铁路	46	150	135	235	212	68	104	68
南部铁路	1331	40	-	-	-	-	136	637
其他(包括空运)	8	78	62	61	30	65	52	34
<u>合计</u>	<u>2111</u>	<u>1672</u>	<u>1906</u>	<u>1661</u>	<u>1657</u>	<u>1543</u>	<u>1529</u>	<u>1549</u>

\* 一九七五年年中通往洛比托的本格拉铁路的国际运输中断后, 只使用扎伊尔线。

资料来源: 赞比亚政府



44. 应注意到，赞比亚使用了许多路线来从事进出口运输，其中包括公路拖运至达累斯萨拉姆、坦赞铁路、经莫桑比克的公路和铁路联运以及南部铁路系统。这些系统没有一个在作业时是不受限制的。南部路线的运输量有限，这是因为在一年之中的部分间，火车只在白日通行，而来往两个方向每天都只准35节车厢经过边界。坦赞铁路也有严重问题：可用的机车不够；线上很长一段受到洪水影响，交通因而受到破坏。公路拖运系统的问题是车辆不足。运输系统的各个部分还苦于缺少进口备件以及外汇。

45. 这种严重的运输情况在一九七九年又因南罗得西亚非法政权的军队所造成的破坏而更加恶化。四月，卡宗古拉的渡轮被毁，实际上使得经博茨瓦纳前往弗朗西斯敦火车底站的陆路交通中断了。同时，罗得西亚铁路开始实施只在白日作业的制度，从而使南部路线的铁路运载量差不多减少一半。十月和十一月期间，赞比亚境内有11座桥梁被炸毁，其中两座为铁路桥梁，九座为公路桥梁。桥梁的破坏详情载于安全理事会按照第455(1979)号决议设立的特设委员会的第二次临时报告(S/13694)。简言之，谦比希和隆塞姆富瓦的铁路桥梁被炸毁后，严重破坏了通往达累斯萨拉姆的铁路运输。谦比希河和隆塞姆富瓦河的公路桥梁也被炸毁，中断了通往达累斯萨拉姆的公路运输线。经过马拉维和莫桑比克的另外的路线也被关闭。松圭桥和鲁奋萨附近的另外两座桥梁被炸毁，实际上中断了东大路的运输。尽管南部铁路线没有受到攻袭的影响，但是卡富埃—奇伦杜之间公路上的三座桥梁被炸毁，卢萨卡—利文斯通之间的公路也因卡莱亚公路桥梁被破坏而中断。

46. 赞比亚政府估计，修复和替换被毁桥梁需要1,870万美元。安全理事会在其一九七九年十一月二十三日第455(1979)号决议中吁请国际社会协助赞比亚重建其基础结构。为此目的作出的国际援助认捐，列于安全理事会按照第455(1979)号决议设立的特设委员会的报告中（一九八〇年一月三十一日S/13774号文件）。

47. 此外，赞比亚政府设立了一个桥梁重建基金，并号召全国人民捐款来重建桥梁。赞比亚人民响应了这一号召，捐出230万克瓦查。

48. 因此，到了一九七九年年底，赞比亚进出口唯一没有受到破坏的路线就是通往南部的铁路线，这条路线也为扎伊尔承担了很大的运载量，并且只在白天通行。尽管曾经作出安排绕过其中一些被炸毁的桥梁，并且想出了处理过境运输的特别办法，但是费用昂贵得多，而且无法承担需要的运载量。所以，出现了进出口货物大量积压的情况。一九八〇年二月，堆积在达累斯萨拉姆港的赞比亚进口货物超过80,000吨；拥塞在通过马拉维和莫桑比克的路线上的进口货物计有15,000吨；堆积在南非、博茨瓦纳和南罗得西亚的进口货物达300,000吨。铜以及其他矿物出口也在赞比亚境内堆积起来。增加现有路线的运载能力以及修复所有被破坏的设施需要一段时间。因此，在一九八〇年期间，运输可能仍然是一个严重问题。运输部门的需要将在下面详细加以讨论。

#### B. 粮食情况

49. 赞比亚的玉蜀黍在一九七六年是自给自足的，一年以后还能向邻近国家出口剩余的玉蜀黍。但是，一九七八—一九七九年期间由于缺少雨水和肥料延误，玉蜀黍严重欠收，必须大量进口才能满足国内的需要。一九七八年—一九七九年的销售玉蜀黍产量只有350万袋，即315,000公吨，而在一九七七—一九七八年则有650万袋（585,000吨）。

50. 幸好一些国家提供了贷款和赠款供购买粮食用，使赞比亚能够解决大部分的生产短缺问题。一九七九年年初商订的协定中规定的玉蜀黍，大部分都准时交货。一般而言，质量还过得去，只有世界粮食计划署托运的2,000吨左右，由于在达累斯萨拉姆港储存得过久和照顾得不完善，运到赞比亚时质量极差。

#### 1. 玉蜀黍储存情况

51. 据农业销售局估计，到一九八〇年二月十九日为止的国内玉蜀黍储存为117,000吨。由于赞比亚每月消耗量约为54,000吨，国内储存只能满足略多于两个月的需要。在七月一日左右新收成（一九七九—一九八〇年）可供消费者购买

前，政府必须进口约 150,000 吨的玉蜀黍。尽管现在知道这些数量的玉蜀黍可以很早就付运，但是运输将是一个大问题。用来购买所有可供应的玉蜀黍的资金现在还没有得到保证，为此目的还需要更多的国际援助。表 4 说明截至一九八〇年七月为止的玉蜀黍估计情况。

## 2. 玉蜀黍的生产：一九七九—一九八〇年的收成

52. 一九七九—一九八〇年播种期间，全国雨量非常丰沛，政府预计将有良好的收成。但是在一九八〇年最初几个月中，只有东部和北部各省的雨量还可以，而全国其余各地则几乎没有下雨。

53. 由农业部提供的对自一九八〇年七月开始的收成所作的最近估计表明，产量可能只有 550 万袋或 495,000 吨。政府估计消费量约为 704,000 吨。这个消费估计数考虑到百分之七的消费年增长率，并假设储存和过境运输会造成百分之五的损失。根据这项估计，赞比亚需要在一九八〇年进口约 209,000 吨的玉蜀黍。最后的收成还依三月和四月的雨量而定。视察团获悉，该国政府将向可能的捐助国提供一个订正收成预测数。

表 4  
截至一九八〇年七月为止的玉蜀黍销售和储存  
(以千吨计)

(一九八〇年二月十九日的估计)

	1979年								1980年						
	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月			
期初储存	142.8	243.9	286.2	267.2	252.6	206.8	161.5	106.7	127.0	148.2	106.6	63.4			
购买进口	141.2	95.1	23.8	33.8	.1	-	-	72.0 <sup>2</sup>	72.0 <sup>2</sup>	-	-	150.0 <sup>3</sup>			
小计	284.0	339.0	310.0	301.0	252.7	206.8	161.5	178.7	199.0	148.2	106.6	213.4			
消费	40.1	52.8	42.8	48.4	45.9	45.3 <sup>1</sup>	54.8	51.7	50.8	41.6	43.2	52.7			
期末余额	243.9	286.2	267.2	252.6	206.8	161.5	106.7	127.0	148.2	106.6	63.4	160.7			

资料来源：赞比亚国家农业销售局

假定：<sup>1</sup> 自一九八〇年一月起，消费预测数比前一年每月消费量多百分之七。

<sup>2</sup> 根据一九七九年签订的协定所预期的交货数字。

<sup>3</sup> 购自本国的新收成。

### 3. 特别粮食措施

54. 政府对玉蜀黍产量的周期性短缺现象感到关注，正考虑设立一个预先警报系统和采用粮食安全方案。按照粮农组织／粮食计划署拟定的这一方案，储存量至少应为100万袋，应在全国各地建造比较完善的地下仓库，并鉴于国内的运输问题非常严重，还应建立一个较好的玉蜀黍交货系统。

55. 此外，政府将优先进口肥料，以便农民可以及时得到，从而增加耕种面积。除以上各项措施以外，政府最近宣布提高生产者价格，以鼓励自给农将玉蜀黍卖给当地的销售机构。

56. 由于赞比亚的外汇严重短缺，国际社会的粮食援助显然十分需要。

#### C. 难民

57. 一九七九年期间，赞比亚境内的难民人数继续上升，到了一九八〇年年初，超过45,000名津巴布韦难民，其中大多数为儿童和妇女，已住进难民营。此外，赞比亚也收容了一些纳米比亚人和南非人。

58. 南罗得西亚停火之后，在联合国难民事务高级专员（难民专员）的合作下，开始了一项大规模的遣返行动。按照《兰开斯特宫协定》所规定的程序，在二月二十四日结束的第一阶段行动中，有4,292名津巴布韦难民被遣返。许多难民似乎是自动回去的。视察团一九八〇年二月访问时，还有大约40,000名难民留在难民营等待遣返。遣返计划的第二阶段预期将于三月开始。必须有一项恢复正常生活和重新安置的计划，而且在难民回去时还必须为他们造好新的学校和诊所。

59. 尽管预期在不久的将来大多数的津巴布韦难民都会被遣返，但由于健康或教育的问题，一些难民还会留在赞比亚。因此，仍然需要国际上对这些津巴布韦难民以及来自南非和纳米比亚的难民提供援助。

## 五. 重建和复原的需要

60. 津巴布韦的独立以及本区域里正常关系的重建,使赞比亚有了推行正常发展方案的新机会。南罗得西亚于一九六五年非法宣布独立,在这将近十五年中,赞比亚的经济发展遭受了严重的挫折。此外,赞比亚由于遵守联合国的经济制裁而受到了严重损失,非法政权的部队也使赞比亚受到了巨大的损害。赞比亚必需利用有利的新情况来进行大规模的重建和复原方案,并从近年来的损失中恢复过来。这总共需要大约2.95亿克瓦查。需要重建和复原的主要方面是运输系统、通讯,和边区重建和复原。

### A. 运 输

61. 最迫切需要重建援助的是运输部门。在一九六五年以前,南罗得西亚是赞比亚的主要贸易伙伴。与津巴布韦建立了正常关系后,货运和客运的交通量予期会增加的相当大。赞比亚的整个运输系统因此将有必要加以大大地改善和扩充。

#### 1. 铁 路

62. 赞比亚有两家独立经营和管理的铁路系统。赞比亚铁路系统经营南部边界和扎伊尔边界之间的铁路,为产铜区服务。坦桑尼亚/赞比亚铁路(坦赞铁路)与赞比亚铁路在卡皮里姆波希衔接,一直延申到坦桑尼亚联合共和国的达累斯萨拉姆港。

##### (a) 赞比亚铁路系统

63. 最近几年来,赞比亚铁路系统的货运量每年平均为五百万吨,其中三百万吨为国内货物,140万吨为进出口货物,60万吨为扎伊尔的过境货物。百分之五十以上的国内货运和几乎全部的出口货运是由开采和提炼铜矿带来的。

64. 赞比亚铁路系统的机车队由六十四辆主线机车和十二辆调车机车组成，调车机车也用于主线服务。另外，赞铁还以租借的方式，取得了十辆机车从事调车，六辆机车进行主线作业。由于若干机车受到了损害，加上长期缺乏配件，平均只有四十八辆机车，即大约全部机车的百分之六十三可供使用，配件是必须从外国进口的。除了上述机车外，赞比亚铁路还有十五辆低动力柴油——液压调车机车，供车场和维护轨道之用，但目前只有两辆机车可以操作。

65. 货车队有八千辆货车，其中两千辆为外国所有。其中除了一百辆货车由于出轨而受到严重损害，一百五十辆不能使用，在等待配件之外，其余大部分货车情况良好。除了以上车队外，仍有五百辆货车停留在安哥拉境内，它们是一九七五年安哥拉/扎伊尔边界关闭时，陷在安哥拉的。虽然这些货车目前正在交还给赞比亚，但许多货车需要大量修理以后才能使用。

66. 赞比亚铁路系统有九十三辆客车和十七辆机动车来处理其客运量，这些车辆大部分是最近购买的。

67. 为了运载将来予期的运输量，必须在作业方面进行重大改善。经过两年谈判，赞比亚现已达成协议，制定一个广泛的计划项目来改善其铁路系统。整个计划项目估计需要14,460万克瓦查。经费将由世界银行组织的一个集团来筹措，世界银行将提供大部分的贷款。该项目将从事以下工作：

- (a) 重修112公里长的轨道；
- (b) 改善电信系统；
- (c) 购买四十辆机车和一千辆货车，包括各种配件；
- (d) 改善维护设备；
- (e) 中级和高级管理方面的咨询服务，所有各级的训练，以减少赞比亚铁路系统对外国移居当地的管理和技术人员的依赖。

68. 尽管有了世界银行在这个项目下的援助，赞比亚铁路仍然需要以下更多

的机车和货车，来配合增加的运输量：

	<u>费 用</u>
	( 千 克 瓦 查 )
(a) <u>机车</u>	
十二辆机车，加上配件	12,000
(b) <u>机车和货车车间</u>	
修建、改良利文斯顿的机车、客车和货车车间	1,000
(c) <u>货车队</u>	
购买三百辆集装箱车	4,000
购买八百辆高边货车	32,000
购买四十二辆客车	<u>14,700</u>
(b) <u>坦桑尼亚赞比亚铁路</u>	<u>63,700</u>

69. 坦赞铁路为赞比亚政府与坦桑尼亚联合共和国拥有。这条铁路有 1,860 公里长，其中 880 公里在赞比亚境内。它于一九七五年十月开始作业，其建造和设备的经费是由中华人民共和国的贷款提供的。

70. 坦赞铁路上有 85 辆机车，1,818 辆货车。由于机车作业上的困难，获得充分维修和零件方面的困难，林巴和马孔巴科之间火山土壤地区大雨后塌方等原因，铁路的交通量在过去两年里降低了，它远低于计划的指标。一九七九年末和一九八〇年初，由于铁路桥梁的损毁，交通量更行降低。

71. 表 5 是最近几年内，坦赞铁路的成绩统计数字。



表 5

坦赞铁路的成绩：一九七六——一九七九年

	(以千吨计)			
	1976/77	1977/78	1978/79	1979/80
线路运载量	2,000	2,000	2,000	2,000
计划指标	1,400	1,600	1,400	1,060
实际运载量	1,135	1,273	756	不详
低于计划指标的百分比	29%	21%	46%	不详

72. 坦赞铁路成绩欠佳的主要原因是机动力不足，回车时间太长。八十五辆主线机车中只有三十四辆可以使用。缺乏外汇购买配件，机车经常发生故障，缺乏有技能的人力来进行维修和操作，这些因素都使得机动力不足。

73. 最近，与德意志联邦共和国达成了财政援助的安排，在四辆机车上试验安装新发动机。如果这项试验成功的话，将计划重新安装四十辆柴油液压机车。这项工作将是一个很长的过程，因此必须购买新机车来增加机动力。

74. 从达累斯萨拉姆到卡皮里姆波希之间的货车回车时间当初计算是十天，在开始作业的头几年里，回车时间相当接近这个指标，然而，过去两年来，实际的回车时间加长了，一九七九年平均为二十四点四天，而一九七七年仅为十一点四天。这是坦赞铁路总运载吨减少的一个重要因素。

75. 为了使坦赞铁路能够在每个方向载运预计每年一百万吨的运载量，需要有以下投资：

	<u>费用</u>
	(以千千瓦查计)
(a) <u>永久铁道</u>	
调查姆林巴到马孔巴科之间塌方, 损及轨道的原因	1,500
(b) <u>机车</u>	
重新安装四十辆机车的发动机	8,207
二十五辆2,000 马力的新柴油液压机车	14,000
(c) <u>货车</u>	
购买一百二十辆新货车	5,346
(d) <u>设备和机械</u>	
一架填塞机	286
三架铁路起重机	643
一架车轮车床	<u>76</u>
	<u>30,058</u>

## 2. 公路运输

76. 赞比亚总共有 160,000 辆车辆, 其中 18,000 辆是用来运货的卡车。赞比亚政府的国家运输公司所属的合同运输公司以及赞比亚政府和坦桑尼亚联合共和国政府联合拥有的赞比亚—坦桑尼亚公路服务公司两家公司经营了大约百分之四十的卡车。合同运载公司经营到莫桑比克和南部的路线, 赞坦公路公司经营到达累斯萨拉姆的路线。国家运输公司所属的另一个分公司, 联合汽车公司经营客车服务和计程车。本区域内的运输和交通恢复正常后, 公路运输的需求量预计将会增加。此外, 在铁路路线获得改善以前, 赞比亚和津巴布韦之间的公路运载预期将大量用来进口玉米, 肥料和其他各种基本的输入。

### (a) 赞比亚—坦桑尼亚公路服务公司

77. 当初期望坦赞铁路开始作业后, 到达累斯萨拉姆的公路服务量将会减少。但是因坦赞铁路方面遇到的困难, 使公路仍旧不得不负担大量的进出口的运输。赞坦公路公司的工作至今一直受到车辆不足, 维护欠佳的影响。为了要使它的车辆现代化, 负担起公路交通以补助坦赞铁路, 赞坦公路公司实施了一个方案, 采购新车辆, 并改善在基特维和达累斯萨拉姆现有的车间。

78. 下面表 6 说明了赞坦公路公司的车辆情形和过去几年的运载量以及最近将来的展望。

表 6

<u>车辆 (车数)</u>	<u>1978/79</u>	<u>1979/80</u>	<u>1980/81</u>
车辆	478	475	500
增加	236	98	75
共计	714	573	575
注销	239	73	75
剩余	475	500	500
实际可用车辆	416	372	375

交通量预测 (以千吨计)

出口	202	181	182
进口	187	167	169

79. 按照表 6, 赞坦公路公司预测的额外运载吨数增加的并不大。但是, 由于各线铁路上运载量的限制, 现在预计至少在未来两年内, 卡车将需要运载更多的进出口物, 这就需要对赞坦公路公司进行大量投资, 而且无论如何我们都需要使它现代化, 使它能负担正常的运输量。

80. 对赞坦公路公司的投资方案如下:

费用  
 (千克瓦查)

更换卡车和拖车

购买七十五辆卡车 . . . . .	3, 450
购买二十辆拖车 . . . . .	440

改善以下两地的车间

基特维 . . . . .	50
达累斯萨拉姆 . . . . .	50
	3, 900

(b) 合同运载有限公司

81. 合同运载公司在赞比亚进出口改道经过达累斯萨拉姆初期的时候发挥了很重要的作用，但是最近几年来，它的业务主要是在联结莫桑比克各港口的路线上。当一九七九年底，公路和铁路桥梁被破坏时，也曾用来从事紧急作业。该公司从一开始就是在紧急状况下组织起来的，必须面对缺乏标准规格，使用不适当的车辆，修理和维护设施不够等情况所引起的种种问题。过去三年来，由于缺乏配件，货车作业受到了严重影响。公司现在大约有四百辆车辆在作业，其中一百零四辆为油箱车。车辆总数将近七百部卡车和油箱车。

82. 合约运载公司主要的工作是运输南方来的货物，特别是从狮子窝和万基来的玉米和肥料。一九七九年，合运运输量为 343, 000 吨，一九八〇年的运载吨数预计会增加将近一倍。德意志联邦共和国正在为车间提供技术援助，并已就训练机械人员的方案达成了协议。

83. 使合运复元的其他需求如下：

	<u>费 用</u>
	( 千克瓦查 )
<u>机械马</u>	
购买 180 台 ( 235 马力 ) . . . . .	10, 800
购买 50 台重负荷机械马 ( 320 马力 ) . . . . .	3, 500

拖车

210 辆侧卸拖车/拉干 . . . . .	7, 350
70 辆公路油箱半拖车/拉干 . . . . .	4, 200
小 计	<u>25, 850</u>

(c) 赞比亚联合公共汽车公司

84. 联合汽车公司大约承载了赞比亚客运总数的一半。 缺乏车间, 短少有技能的劳工和基本配件不足等都影响到了公共汽车的作业情形。 该公司需要购买新的客车和改善全国各中心的车间设备, 以便运载预期会有的客运量。 所需援助如下:

	<u>费 用</u> ( 千 克 瓦 查 )
<u>客 车</u>	
购买十辆客车 . . . . .	960
<u>车 间</u>	
设立新车间和加强各现有的车间 . . . . .	2, 735
小 计	<u>3, 695</u>

3. 空运

85. 赞比亚航空公司是在前非洲中央航空公司正式解散后, 于一九六七年成立的。 营业初期, 赞比亚航空公司由于缺少飞机、设备和人力, 未能进行任何区域或国际的作业。 只有在政府作出了大量投资后, 赞比亚航空公司才有能力进行定期的区域和国际业务。

86. 目前客机包括:

4架华克西德莱748型飞机, 飞区域航线;

1架波音737型飞机, 飞区域航线;

4架波音707型飞机, 其中两架是货机, 两架是客机, 飞欧洲的国际航线。

因为油价上涨, 赞比亚航空公司终止了若干利润较低的航线(往返塞浦路斯、南斯拉夫和莫桑比克的航线)。往索尔兹伯里的交通在南罗得西亚片面宣布独立以前是相当重要的, 这条航线现已开航。

87. 要使航空公司具有健全的营业基础, 一般认为要作出若干大规模的投资。此外, 为了配合与日俱增的南部非洲航运, 为了为将来国际航线更严格的噪音管制规则作好准备, 并为了应付来自其他航空公司越来越广泛的竞争, 该公司需要:

	<u>费用</u> (千千瓦查)
<u>飞机</u>	
购买一架宽体飞机 . . . . .	68, 200
购买一架波音737型飞机 . . . . .	10, 100
购买十二架小型飞机(二十个座位)	
飞国内航线 . . . . .	14, 400
 <u>技术的基本结构</u>	
技术的基本结构, 服务设施, 和人员训练 . . . . .	47, 500
小 计	140, 200

88. 单单运输部门总共需要的额外援助达267, 493, 000克瓦查。

B. 电信

89. 重建正常关系之后，津巴布韦和赞比亚间需要设立现代的电信服务。

90. 目前，现有电信服务是不足以满足需求的。通信服务是用地线电路偶合、微波通信线路和人造卫星地面站三者混合提供的。但是，现有电信系统已被多次轰炸和袭击破坏。

91. 预料同津巴布韦的通信量会增加，因此需要一套新系统。

(a) 同津巴布韦通信所需的电信设备

费用  
(千克瓦查)

(一) 经奇伦杜的高频通信线路

现有的架空线路很长，经不起闪电袭击，容易损坏和受杂音干扰。现在计划利用一套以利文斯通为终站的宽频带传输系统，把赞比亚和津巴布韦连接起来。安装需时约 36 个月 .....

400

(二) 超高频通信线路：由锡阿冯加经卡里巴至卡罗伊

利用锡阿冯加 - 卡里巴 - 卡罗伊通信线路，提供 60 条波道给锡阿冯加和卢萨卡之间使用 .....

200

(三) 改进现有电话转换能力

两国之间的通信量预料会增加，为此作好准备 .....

200

(四) 扩大电传服务

以应付增加了的需求 .....

60

(五) 微波通信线路

计划装设一个 120 波道的微波通信线路，在利文斯通附近的卡通博拉设立一个中继站，从而又可以



费用  
(千千瓦查)

同博茨瓦纳通信 .....	150
小计	<u>1 010</u>
 (b) <u>同莫桑比克通信所需的电信设备</u>	
(一) <u>超高频通信线路</u>	
为恢复同莫桑比克之间的通讯, 需要装设超高频波道连接卡累托-太费地区。这个地区有铁路终点站设备, 是以后赞比亚大批进出口货物转运之地 .....	200
(二) <u>微波通信线路</u>	
现在正在装设卢萨卡和奇帕塔间的120波道微波通信线路。要同莫桑比克连接还需要一条支线 .....	150
 (c) <u>改进同安哥拉之间的电信</u>	
打算装设一个有120超高频波道的系统连接卡拉博和安哥拉 .....	300
 (d) <u>改进国际线路</u>	
为方便人造卫星通讯能利用国际线路起见, 赞比亚需要扩充其地面站 .....	50
小计	<u>700</u>

92. 总的说来, 趁本地区有机会发展正常关系, 改进通讯, 所需投资额共计1,710,000 克瓦查。

### C. 边区农业和其他方面的复原

93. 过去七年，赞比亚的农业发展受到运输问题、武装攻击和边区治安情况的影响。这些因素，加上销售和分配问题，压低了商业和传统部门的农业生产。现在，津巴布韦已经恢复正常关系，边区的农业和渔业都有可能复原，以前因治安情况而不能不推延的发展项目也有可能付诸执行。以前，因为攻击连续不断，必须把人民迁往安全地区，因而社区失调情况严重，因此，需要恢复较正常的经济和社会条件。水源发展计划和牲畜疾病控制也受到破坏。此外，边区的建筑物和其他基本建设也受到很大损坏。由于在一些地区，地雷尚未扫清，至今仍收到意外毁损的报告，所以要对全部损坏作出如实的估计，还要一段时间。

#### 1. 用水项目

94. 有四个用水项目，它们的部分经费估计达2,370万克瓦查。它们不是被搁置便是受到破坏。

##### (a) 集水项目 - 格温贝县北卡里巴

这个项目要在本区内修建几个水坝，已获批准，并由荷兰资助全部经费。但是，由于治安情况不好，项目不得不暂停进行。政府希望尽早恢复这项工程。据估计，费用要达570万克瓦查。

##### (b) 食水供应项目 - 卢旺瓜县

有关改善和恢复卢旺瓜县食水供应的提议已编就，已据此同欧洲共同体谈判要求援助。但是在协议最后确定之前，该县遭到叛军攻击，因此无法执行项目。恢复这个项目约需400,000克瓦查。

##### (c) 食水供应项目 - 奇伦社区

虽然本项目文件已编就，可以同欧洲共同体进行谈判，但由于治安情况不好而无法在奇伦社区执行本项目。现在，政府希望恢复本项目，费用是600,000克瓦查。

(d) 用水发展计划 - 塞谢凯县

本来打算利用挪威开发署的技术援助协定，在塞谢凯县执行一个细致的计划，但是由于不断遭受叛军的攻击，项目不得不停止下来。执行这个项目的估计费用是1,700万克瓦查。

2. 牲畜疾病控制项目

95. 以前，赞比亚的牲畜疾病控制水平是很高的，现在的情况却令人忧虑。在邻近津巴布韦、博茨瓦纳和安哥拉的边区，疾病的控制已遭破坏。一九七九年六月初，赞比西河沿岸曾出现口蹄疫。由于无法采取治疗措施，感染病菌的牛奶和牲畜都必须消灭。为了使牲口不致染上邻近安哥拉的边区出现的瘟疫，在赞比亚开展一个修建防疫栏的项目。由于治安情况恶化，无法管理执行项目的工作人员，所以不得不放弃建造防疫栏的项目。牛胸膜肺炎在赞比亚蔓延及对赞比亚牲畜业的威胁程度，尚难评价。本地区恢复正常关系以后，赞比亚政府渴望得到国际援助，以评价总的牲畜健康情况。

96. 但是，可以明确指出一些应立刻执行的项目。赞比西河沿岸现在仍不断在蔓延的口蹄疫，亟需加以扑灭。各级都需要增加人手来进行检查牲口和看守路障的工作。此外，本区内需要三名官员来管理路障，同牲口接种疫苗。最少需要口蹄疫疫苗10万剂，还要自动注射器和纯碱。接种疫苗的任务需要五部越野吉普车。总起来说，这项任务估计需要费用111,000克瓦查。

97. 此外，从利文斯通到塞谢凯这个地区，共有78,000头牛需要接种疫苗。疫苗的费用是10万克瓦查。牲畜疾病控制项目的总费用是210,905克瓦查。

3. 其他农业项目

98. 奇伦杜 - 卡里巴地区有两个重要项目广遭破坏，而且由于叛军的炮轰，建筑物、堤坝、运河、水泵和机器都受损坏。有些建筑物竟不得不放弃，结果被白蚁蛀毁，破败不堪。

99. 有两个项目亟需约达 295,000 克瓦查的财政援助:

(a) 赞比西农业训练学院

据政府的估计, 如要这所农业训练学院恢复活动, 便立即需要 25 万克瓦查的援助, 以便修补建筑物和更换家具。

(b) 奇伦杜香蕉计划

香蕉计划因遭受多次攻击而严重受损。需要一部新水泵, 用来前往赞比西河沿河各营地的汽艇也需要更换。要重新展开香蕉计划, 需要 45,000 克瓦查。

4. 修理与更换建筑物和设备

100. 政府交给视察团一份清单, 列出受损的建筑物、车辆等等, 以及修理和更换的估计费用。特别急需的是 200 具手提式地雷探测器和 20 具机动化地雷探测器, 使政府能够发现并处理至今仍埋在公路、田野和沟渠的地雷。

101. 修理与更换各主要建筑物和设备的估计费用列表如下:

	<u>费用</u> (克瓦查)
奇伦杜边境站警察和移民建筑物修补费 .....	600, 000
奇伦杜海关修理费 .....	250, 000
卡宗古拉警察和移民建筑物修理费 .....	700, 000
卡宗古拉和卡蒂马穆利洛各海关修理费 .....	75, 000
更换警察和移民部的快艇 .....	123, 000
更换五部边界巡逻车 .....	35, 000
各海关的电话、电、水、通信和障碍物 .....	94, 000
小计	<u>1, 877, 000</u>

102. 简言之，要将严重受损的边区立刻复原的话，需要下列四个项目：

	<u>费用</u> (克瓦查)
1. 用水项目 .....	23, 700, 000
2. 牲畜疾病控制项目 .....	210, 905
3. 其他农业项目 .....	295, 000
4. 更换与修理 .....	1, 877, 000
共计	<u>26, 082, 905</u>

#### D. 其他重建及发展计划

103. 由于治安情况，多年来一直忽视了和津巴布韦接壤的边界地区的开发工作。在新的情况下，赞比亚政府急于发掘赞比西河沿岸地带的旅游潜力。政府为此制订了不少的计划，但目前还没有关于这些计划所需费用的估计数字。

104. 需要对建立宾馆，改进公路网及建造飞机场等进行调查研究，以便在卡里巴湖地区发展旅游业。此外，政府急于重新建立卡里巴湖的渔业，不仅为了向旅游旅馆供应鱼类，也为了向当地居民提供食物和增加就业机会。此外，政府还希望考查能否将卡里巴湖中的岛屿发展为旅游和娱乐场所。现有的公路网需要大大地改进，以便在边境地区发展旅游业。为了该地区的棉花产量已有增加，也需要改进公路的条件。

105. 由于治安情况，已推迟发展另一主要旅游地区——卢旺瓜——的工作。政府希望探索在卢旺瓜建立一所旅游训练学院的可能性，和研究能否改进主要道路，并提供防洪服务，以延长旅游季节。

106. 赞比亚政府优先考虑的另一个领域是扩大与津巴布韦的贸易。为此目的，将需要对赞比亚向津巴布韦输出商品和由津巴布韦输入商品的可能市场进行彻底研究。

#### 六. 执行特别经济援助计划所取得的进展

107. 过去两年中，赞比亚面临着严重的财政危机，主要是在两项主题下接受国际援助。如本报告较早曾提到，由国际货币基金组织支持进行的稳定计划已成功地实现，每季度的提款数额都已核准。稳定计划大大地改善了赞比亚的全面经济情况，到一九八〇年三月三十一日为止，该计划已提供了32,470万克瓦查。此外，政府继续在所需粮食和肥料方面接受援助，以加强运输部门和支援第三个发展计划（一九七九年——一九八三年）中的优先项目。

A. 国际援助

108. 秘书长给联合国大会第三十四届会议的报告(A/34/407)中载有在一九七八年达成的重要双边援助协议的清单。

109. 本报告的表七是由赞比亚政府提供的,表中开列了在一九七九年达成的重要国际援助协议。

表七

一九七九年重要国际援助协议

<u>捐赠者/贷款者</u>	<u>援助类别</u>	<u>款额</u> (百万美元)
1. 美利坚合众国	(a) 肥料—赠与	20.0
	(b) 食物—赠与	10.0
	(c) 食物—贷款	12.5
	(d) 商品—贷款	8.8
2. 伊拉克	(a) 一般贷款—用途有待商定	30.0
	(b) 赠与—用途有待商定	9.0
3. 日本	商品贷款	26.2
4. 欧洲经济共同体	(a) 棉花发展计划—赠与	2.2
	(b) 棉花发展计划—贷款	8.1
	(c) 场地及服务—贷款	3.2
	(d) 巴托卡牲畜繁殖场—贷款	2.4
	(e) 姆皮卡城市供水—贷款	2.7
	(f) 农业多种用途—贷款	2.9

表七(续)

5. 罗马尼亚	商品贷款	15.0
6. 荷兰	(a) 商品贷款	10.6
	(b) 商品贷款	2.4
7. 印度	商品贷款	12.3
8. 国际开发协会	(a) 咖啡生产计划—赠与	6.0
	(b) 技术援助信贷	5.0
9. 瑞典	赠与—供发展项目之用	10.8
10. 农业发展基金	供水及排水系统—贷款	10.2
11. 非洲开发银行	马安巴煤矿—贷款	6.4
12. 德意志联邦共和国	(a) 粮食援助—赠与	1.3
	(b) 商品援助—赠与	5.0
13. 石油输出国组织特别 基金	铁路计划—贷款	4.5
14. 加拿大	粮食援助—赠与	3.0
15. 挪威	紧急粮食援助—赠与	1.9
16. 奥地利	紧急援助—赠与	0.2
总计		<u>232.6</u>

110. 这些协议所涉及的款额总计23,260万美元,其中6,940万美元是赠与16,320万美元则是以贷款方式提供的。

#### B. 对特定发展计划的援助

111. 当特定领域——如运输、交通,及受严重影响的赞比亚边疆地区——需要紧急短期援助时,赞比亚也迫切想为政府计划优先发展的一些长期发展项目和方案



获取援助。这些项目载列表八，构成赞比亚的第三个发展计划（一九七九年——一九八三年）的一部分。

112. 从表八可以清楚地看出，赞比亚所注重的是发展农业和建立依靠本国原料的工业。项目的清单也反映出政府正努力于使发展遍及全国各地。

表八

需要财政援助的紧急发展项目

<u>项目及所需援助</u>	<u>进行情况</u>	<u>估计经费 总数<sup>a</sup> (千美元)</u>
A. 农业发展项目		
1. <u>综合养猪管理组合</u> 在乔马和卡邦波建立两个养猪管理组合来鼓励小规模经营的农民，通过推广和协作咨询服务来改进他们的养猪技能	进行中	500
2. <u>农村奶类生产组合</u> 在《计划》的每一年多吸收二十五个小规模经营的奶场农民，为他们提供牲畜、建筑材料、基本设备和推广咨询服务。	进行中	650
3. <u>果树苗圃</u> 由各省苗圃充分利用现有设施生产并销售柑橘果树	进行中	500
4. <u>发展檳如树坚果</u> 在西部省建立可以自力存在的檳如树果园，使收获的果实可以满足芒古的檳如果加工厂的需要。	进行中	50

a. 估计费用包括《计划》的全部期间（一九七九年——一九八三年）

表八(续)

5. <u>省营养猪繁殖组合</u>		
在各省营农业研究所建立繁殖小组, 以满足不断增长的对繁殖牲畜的需要	进行中	650
6. <u>中央兽医研究站</u>		
完成早已开工的中央兽医研究站的工作	进行中	930
7. <u>赞比亚牲畜发展有限公司</u>		
协助一个半官营机构经营过去全部由政府筹资的一切农村奶场服务	进行中	18,750
8. <u>奇帕塔猪肉加工厂</u>		
在奇帕塔建立猪肉加工厂	准备执行	2,500
9. <u>赞比亚农场发展计划</u>		
协助一个半官营机构经营过去全部由政府筹资的一切农场服务	准备执行	5,000
10. <u>阿弗有限公司(廷加比拖拉机计划)</u>		
提供适合于小规模生产的农民使用的简便、小马力拖拉机	准备执行	3,750
11. <u>奶制品局(推广奶场)</u>		
增加奶场牲畜头数	进行中	625
12. <u>赞比亚园林制品有限公司</u>		
协助负责销售和加工园林制品的新公司(一九七八年成立)来建立:	准备执行	7,500
(a) 芒果制品及果浆站;		
(b) 香蕉催熟厂;		
(c) 仓库、冰藏库及其他加工设施。		

表八(续)

13. <u>赞比亚皮棉公司</u>		
协助负责销售和加工棉花的新成立的公司来建立贮藏室、采购车辆、工厂及机器等	准备执行	2, 250
14. <u>蜂蜡加工</u>		
在姆韦卡拉建立一个蜂蜡厂	准备执行	105
15. <u>木炭生产</u>		
充分利用先进技术, 开始大规模生产木炭, 以满足主要城镇日益增长的需要	准备执行	135
16. <u>南鲍尔德冷藏计划</u>		
在各省选定的地点建造永久性的贮藏玉米肥料的设施	准备执行	16, 250
17. <u>附加项目</u>		
冷藏局: 制造工业用胶作为冷藏局屠宰场的一种付产品	准备执行	130
18. <u>水利灌溉</u>		
在各区建立样板中等规模的水利灌溉工程, 向农民示范水利技术	已进行可行性研究	9, 000
19. <u>控制锥体虫病和采采蝇</u> : 在采采蝇猖獗妨碍农业发展的地区为发展农业清理平整44, 500平方公里的土地	进行中	24, 500
20. <u>区域和地区的诊断实验室</u> ——建立省一级和地区一级的诊断实验室, 以迅速诊断兽类疾病	进行中	6, 500
21. <u>建造渍箱</u>		
在牲畜疾病众多的地方, 特别是有圣柯伯皮肤	进行中	11, 500

表八(续)

病及其他扁虱引起的疾病的地方, 建立渍箱及浸渍设备		
22. <u>供水(全国性)</u>		
对现有各城镇及各地区的供水系统增添新的设备并改进现有设备		19, 400
23. <u>河川盆地计划及建立集水处</u>		
在农村地区建立堤坝和水井, 以供应家庭、牲畜及灌溉用水		5, 800
	小计	<u>136, 975</u>
B. 利用本国原料的工业项目		
24. 酒精厂及饲料发酵厂	准备执行	15, 000
25. 牛皮纸浆及造纸厂	已准备进行最后的可行性研究调查, 并筹集资金	125, 000
26. 硫酸厂	已准备进行最后的可行性研究调查, 并筹集资金	30, 000
27. 铸铜厂(铜片厂)	正在讨论规划中	未定
28. 陶瓷项目	准备执行	18, 000
	小计	<u>188, 000</u>

表八(续)

C. 采矿

29. 对西部沉渍层进行河底地震探测——在赞比亚西部进行地震及其他地球物理方面的探测和钻孔, 以确定煤、页岩油以及可能的石油矿藏	一九八〇年 开始进行	3, 350
	小计	<u>3, 350</u>
	总计	<u>328, 325</u>

