

# ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ



ГЕНЕРАЛЬНАЯ  
АССАМБЛЕЯ



СОВЕТ  
БЕЗОПАСНОСТИ

Distr.  
GENERAL

A/36/267

S/14627

21 August 1981

RUSSIAN

ORIGINAL: ENGLISH

ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ  
Тридцать шестая сессия  
Пункт 72b предварительной повестки  
дня\*  
ПРОГРАММЫ СПЕЦИАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ  
ПОМОЩИ

СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ  
Тридцать шестой год

## Помощь Мозамбику

### Доклад Генерального секретаря

1. В своей резолюции 35/99 от 5 декабря 1980 года Генеральная Ассамблея, среди прочего, просила Генерального секретаря продолжать свои усилия по мобилизации ресурсов, необходимых для эффективной программы финансовой, технической и материальной помощи Мозамбику, и принять меры для своевременного проведения обзора экономического положения Мозамбика и прогресса, достигнутого в организации и осуществлении программы специальной экономической помощи для этой страны, с тем чтобы Ассамблея смогла рассмотреть этот вопрос на своей тридцать шестой сессии.
2. В соответствии с резолюцией 35/99 Генеральной Ассамблеи Генеральный секретарь организовал направление в июне 1981 года миссии по обзору в Мозамбик для проведения консультаций с правительством. В прилагаемом к настоящему документу докладе миссии кратко освещается экономическое и финансовое положение страны, подчеркивается ее основной платежный баланс, проблемы продовольствия и сектора транспорта, описываются ее основные потребности в иностранной помощи и ход осуществления программы специальной экономической помощи.
3. В пункте 12 резолюции 35/99 Генеральная Ассамблея предложила ряду специализированных учреждений и организаций обратить дальнейшее внимание своих руководящих органов на специальные нужды Мозамбика и сообщить о предпринятых ими шагах Генеральному секретарю к 15 августа 1981 года. Ответы этих учреждений и организаций будут представлены в докладе Генерального секретаря о Мозамбике и других странах, для которых Ассамблея просила Генерального секретаря организовать программы специальной экономической помощи.

\* A/36/150.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Доклад миссии по обзору, посетившей Мозамбик

(18-25 июня 1981 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. ВВЕДЕНИЕ .....	1 - 6	2
II. КРАТКОЕ РЕЗЮМЕ ОСНОВНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ .....	7 - 14	3
III. ОБЗОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ ...	15 - 33	5
А. Общие сведения .....	15 - 20	5
В. Государственные финансы .....	21 - 26	8
С. Платежный баланс .....	27 - 33	14
IV. ОСОБЕННОСТИ ПОЛОЖЕНИЯ В МОЗАМБИКЕ .....	34 - 41	16
А. Продовольствие .....	34 - 38	16
В. Другие потребности для облегчения положения	39 - 41	19
V. ПОТРЕБНОСТИ В ВОССТАНОВЛЕНИИ И РЕКОНСТРУКЦИИ ...	42 - 85	21
А. Транспорт .....	42 - 81	21
1. Железные дороги .....	44 - 50	21
2. Порты .....	51 - 55	24
3. Комиссия по транспорту и связи .....	56 - 58	26
4. Потребности в реконструкции .....	59 - 79	27
5. Аэропорты .....	80 - 81	30
В. Связь .....	82 - 85	30
VI. ПРОГРЕСС В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРОГРАММ СПЕЦИАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ .....	86 - 87	32
А. Международная помощь Мозамбику в 1980 году	86	32
В. Прогресс, достигнутый в осуществлении ранее указанных проектов .....	87	37

ВВЕДЕНИЕ

1. В предыдущих докладах Генерального секретаря об оказании помощи Мозамбику (A/35/297-S/14007, A/34/377, A/33/173 и Corr.1, A/32/268; E/5812 и Corr.1 и Add.1 ) перечислены различные резолюции, принятые Советом Безопасности, Генеральной Ассамблеей и Экономическим и Социальным Советом.
2. 5 декабря 1980 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 35/99 об оказании помощи Мозамбику. В этой резолюции Ассамблея призвала международное сообщество предоставить финансовую, материальную и техническую помощь Мозамбику и просила Генерального секретаря принять меры для своевременного проведения обзора экономического положения Мозамбика и прогресса, достигнутого в организации и осуществлении программы специальной экономической помощи для этой страны, с тем чтобы Генеральная Ассамблея смогла рассмотреть этот вопрос на своей тридцать шестой сессии.
3. В ответ на резолюцию 35/99 Генеральной Ассамблеи Генеральный секретарь принял меры по организации посещения Мозамбика миссией с 18 по 25 июня 1981 года для проведения консультаций с правительством по вопросу об экономическом положении, проведении обзора прогресса, достигнутого в осуществлении программы специальной экономической помощи и определения потребностей восстановления и реконструкции. Миссию возглавлял Общий координатор специальных программ экономической помощи Отдела по специальным политическим вопросам.
4. Миссия встретила с управляющим банка Мозамбика, министром портов и наземного транспорта и министром финансов. Миссия также провела совещания с национальными директорами по вопросам финансов, портов, железных дорог и международного сотрудничества. Во время пребывания в Мозамбике миссия регулярно встречалась со старшими должностными лицами министерства финансов и министерства портов и наземного транспорта, а также другими старшими должностными лицами.
5. Правительство Мозамбика подготовило ряд справочных документов для облегчения работы миссии. В этих документах рассматривались такие вопросы, как состояние бюджета, платежного баланса, потребностей в продовольствии на 1981 год, трудности транспорта и детали получаемой и требующейся иностранной помощи.
6. Миссия хотела бы официально заявить о том, что она высоко ценит помощь, оказанную ей правительством Мозамбика. Правительство приложило большие усилия для подготовки визита миссии и предоставило всю необходимую для проведения обследования информацию. Миссия также выражает признательность за помощь, оказанную представителем-резидентом Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и другими представителями системы Организации Объединенных Наций в Мозамбике.

## II. КРАТКОЕ РЕЗЮМЕ ОСНОВНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ

7. Хотя в экономическом положении Мозамбика наблюдается улучшение, обстановка с иностранной валютой остается очень сложной. Промышленное производство расширяется, однако все еще существуют большие неиспользованные возможности.
8. Секторы промышленности и энергетики выросли в целом на 10 процентов в 1980 году, и ожидается, что в 1981 году темпы роста будут еще выше.
9. Текущий правительственный бюджет имел небольшое превышение в 1979 и 1980 годах, однако в 1981 году ожидается дефицит в 77 млн.долл. США. В 1980 году наблюдалось значительное улучшение в осуществлении государственного инвестиционного бюджета, который был выполнен на 80 процентов (по сравнению с всего лишь 60 процентами в течение двух предыдущих лет). Вся инвестиционная программа 1981 года на 43 процента превышает программу 1980 года и составляет 819 млн.долл.США, из которых на государственный инвестиционный бюджет приходится 664 млн.долл.США. Ожидается, что приблизительно 19 процентов государственного инвестиционного бюджета, или около 126,5 млн.долл.США, поступит из внешних источников помощи.
10. За 1980 год по отдельным программам внешней помощи получено 55,3 млн.долл.США, а всего планировалось получить 152 млн.долл.США. Международная помощь в 1979 году составила 113 млн.долл.США. В 1981 году намечено получить 126,5 млн.долл.США.
11. На протяжении последних пяти лет дефицит платежного баланса был хотя и большим, но весьма стабильным. Дефицит по видимым статьям составил около 300 млн.долл.США, сальдо по невидимым статьям - приблизительно на 125 млн.долл.США, а общий дефицит - 150-200 млн.долл.США. До 1978 года этот дефицит в основном покрывался за счет накопленных запасов золота, а с 1978 года - за счет увеличений внешних займов и других форм внешней помощи. Ожидается, что в 1981 году платежный баланс останется относительно неизменным.
12. Потребности Мозамбика во внешней помощи для восстановления и реконструкции в основном сосредоточены в секторах транспорта и связи, и особая помощь требуется трем пострадавшим пограничным провинциям. Общая стоимость незавершенных проектов в области транспорта и связи, определенных в настоящем докладе, составляет 810,85 млн.долл.США.
13. Для системы железных дорог Мозамбика необходимо 285,7 млн.долл.США, портов - 336 млн.долл.США и шоссейных дорог - 116,15 млн.долл.США. Для аэропортов необходимы системы освещения и навигационное оборудование на сумму в 8 млн.долл.США, и подсчитано, что стоимость национальной системы микроволновой связи составит 65 млн.долл.США.

A/36/267  
S/14627  
Russian  
Annex  
Page 4

14. Обстановка с продовольствием продолжает оставаться серьезной. Шесть провинций на юге с населением около 1,6 млн. человек пострадали от сильной засухи в 1979-1980 годах и, как подсчитано, сельскохозяйственное производство в этих районах сократилось на 50 процентов. В 1979 году Мозамбик получил 148 000 тонн зерновых в виде продовольственной помощи, а в 1980 году - уже 176 000 тонн. Хотя в конце 1980 года и начале 1981 года осадки были нормальными, стране требуется значительный импорт продовольствия в период с апреля 1981 года по май 1982 года; с учетом внутреннего производства, закупок и безвозмездной помощи чистый дефицит зерновых на этот период составляет 215 000 тонн. Этот дефицит включает резерв из 50 000 тонн маиса, 25 000 тонн пшеницы и 22 500 тонн риса на случай чрезвычайных обстоятельств.

/...

### III. ОБЗОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ

#### A. Общие сведения

15. С завоеванием Зимбабве независимости 1980 год стал первым для Мозамбика мирным годом с начала его войны за независимость. Однако вторжения вооруженных сил южноафриканского режима продолжались. Например, в начале 1981 года вооруженные силы этой страны атаковали Матолу в пригороде Мапуту. Но с восстановлением нормальных экономических отношений с Зимбабве появилась возможность для восстановления экономики и возвращения к решению обычных задач развития. Введенные в 1976 году против незаконного режима Южной Родезии санкции оказали очень большое влияние на экономику Мозамбика, и, несмотря на международную помощь в первые годы, основное бремя легло на плечи народа Мозамбика. Помимо прямых финансовых последствий, особенно потерянных доходов от портов и железных дорог, следует отметить неизбежное перераспределение экономических ресурсов в интересах обороны и для решения чрезвычайных проблем, вызванных военными нападениями из Южной Родезии. Поэтому, хотя в настоящее время в отношениях с Зимбабве царит мир и сотрудничество, международное сообщество по-прежнему должно оказывать помощь в облегчении того экономического бремени, которое несет Мозамбик, путем расширения поддержки обычных проектов и программ в области развития, осуществление которых стало наконец возможным.

16. Недавняя перепись показала, что население Мозамбика составляет 12,13 млн. человек по сравнению с 10 млн. по оценке 1975 года.

17. В 1980 году секторы промышленности и энергетики выросли в целом на 10 процентов, и планируется, что в 1981 году они вырастут на 20 процентов. Рост отдельных отраслей в 1980 году показан в таблице 1. Прогнозируемые темпы роста на 1981 год показаны в таблице 2.

Таблица 1

Рост отдельных отраслей, 1979-1980 годы

<u>Отрасль</u>	<u>Рост в процентах</u>
Продовольствие	10
Текстиль	10
Горнодобывающая промышленность	10
Производство краски	15
Металлургия	4

Таблица 2

Прогнозируемый рост отдельных отраслей, 1980-1981 годы

<u>Отрасль</u>	<u>Рост в процентах</u>
Электроэнергия	14
Сахар	30
Цемент	30
Растительные масла	50
Горнодобывающая промышленность	50
Резина	30
Напитки	15
Металлургия	88
Металло-механическая промышленность	70
Стекло	50

18. Неполное использование производственных мощностей является постоянной проблемой с момента завоевания независимости и продолжает усугубляться трудностями, связанными с нехваткой иностранной валюты, что препятствует импорту сырья и нужного количества запасных частей и оборудования (хотя в 1980 году оборудование являлось самой крупной статьей импорта). Серьезной проблемой является нехватка квалифицированной рабочей силы, особенно персонала по ремонту, обслуживанию и управлению. Университет приступил к решению сложной задачи подготовки для государственных предприятий управляющих всех уровней.

19. В таблице 3 дается оценка объема производства в отдельных отраслях в 1979 году в процентах от проектной мощности.

Таблица 3

Оценка использования производственных мощностей, 1979 год

<u>Отрасль</u>	<u>Использование мощностей по оценке (в процентах)</u>
Отрасли, связанные с сельским хозяйством	Между 25 и 65
Дубление кожи	45

/...

Таблица 3 (продолжение)

<u>Отрасль</u>	<u>Использование мощностей по оценке (в процентах)</u>
Обувь	33
Хлопковые товары, ткани	60
Хлопковые товары, трикотаж	18
Синтетические ткани	40
Одежда	40
Джутовые сумки	45
Бумага	20
Соль	60

20. Уже принят ряд мер в области экономики, которые направлены на преодоление в течение текущего десятилетия основных проблем, связанных с развитием, а именно - ликвидация неграмотности, безработицы, обеспечение достаточного объема продовольствия и одежды, а также борьба с эндемическими заболеваниями. В этих целях ограничивается потребление, в частности, товаров узкого назначения и нефтепродуктов, с тем чтобы мобилизовать ресурсы на цели развития.



## В. Государственные финансы

21. Строгий контроль над расходами и реформы в области налогообложения в 1978-1979 годах привели к тому, что бюджетный дефицит по текущим счетам в размере 2,2 млрд. метикаис (МТ) (63 млн. долл. США) а/, превратился в небольшое положительное сальдо, равное 162,8 млн. МТ. Согласно бюджету на 1980 год доход должен был составить 15 млрд. МТ, а расходы - 17 млрд. МТ; фактический доход составил 14,7 млрд. МТ, а расходы - 13,7 млрд. МТ, что дало небольшое сальдо по текущим счетам в размере 1 млрд. МТ (29 млн. долл. США). Согласно оценке, текущий дефицит в 1981 году составит 2,7 млрд. МТ (77 млн. долл. США); при доходах в 16 млрд. МТ, а расходах в 18,7 млрд. МТ.

22. Неполное освоение бюджетных ассигнований в 1980 году частично отражает те трудности, с которыми сталкиваются некоторые министерства при исполнении своих бюджетов. Оно также отражает продолжающуюся политику рационализации государственных структур, что привело к значительной экономии по расходам на персонал. Также наблюдалось некоторое увеличение полугосударственного сектора, что уменьшило расходы на персонал в государственном бюджете. Например, работы по сооружению дорог, мостов и ирригационных систем были переданы из министерства общественных работ в полугосударственный сектор, и хотя около 90 процентов средств полугосударственный сектор получает из государственного бюджета, эти ассигнования из государственного бюджета делаются на основе полученной продукции, а не понесенных затрат; подсчитано, что такая система дала экономию в размере примерно 10 процентов.

23. Предполагается, что текущие расходы в 1981 году будут на 10 процентов выше расходов по бюджету 1980 года. Большая доля увеличения бюджета приходится на социальные секторы (образование и здравоохранение), и значительная часть оставшихся ресурсов предназначена для покрытия расходов дополнительных государственных структур высокого уровня для управления экономикой и укрепления окружных и городских властей.

24. В 1980 году объем национальной инвестиционной программы составил 20,01 млрд. МТ, из которых 15,29 млрд. МТ приходится на государственный сектор, а 4,72 млрд. МТ - на полугосударственный сектор. В государственном секторе было освоено около 12 млрд. МТ, или почти 80 процентов объема этой инвестиционной программы по сравнению с примерно 60 процентами в 1978 и 1979 годах. Последние цифры по полугосударственному сектору еще не получены. Национальная инвестиционная программа на 1981 год на 43 процента больше по сравнению с 1980 годом и составляет 28,68 млрд. МТ (819 млн. долл. США), из которых 23,25 млрд. МТ приходится на государственный сектор и 5,43 млрд. МТ - на полугосударственный сектор.

---

а/ Был использован обменный курс, согласно которому 1 долл. США =  $\frac{1}{35}$  МТ.

Таблица 4

Распределение по секторам текущих и инвестиционных  
 расходов на 1981 год  
 (в миллионах метрикаис)

<u>Сектор</u>	<u>Текущие расходы</u>	<u>Инвестиционные расходы</u>	<u>Итого</u>
Экономический	4 491	23 626	28 117
Социальный	5 433	720	6 153
Другие сектора (включая, оборону, государст- венный долг и резервы)	8 743 <u>a/</u>	4 337	13 080
<b>Итого</b>	<b>18 667</b>	<b>28 683</b>	<b>47 350</b>

a/ Из них на оборону выделяется 5 588 млн. МТ.

b/ 1 353 млн. долл. США.

25. В инвестиционной программе на 1981 год 81 процент средств будет выделен из государственного бюджета (на 75 процентов больше, чем в бюджете на 1980 год) и 19 процентов будут финансироваться банками и за счет внутренних источников в полугосударственном секторе (на 25 процентов меньше, чем в 1980 году). Разбивка по секторам приводится в таблице 5.

Таблица 5

Национальная инвестиционная программа на 1981 год  
 (в миллионах метрикаис)

<u>Отрасли экономики</u>	<u>Государственный бюджет</u>	<u>Банковское и полугосударственное финансирование</u>	<u>Итого</u>
Сельское хозяйство	4 364	144	4 508
Ускоренное развитие района Лимпопо/Инкомати	2 046	-	2 046
Рыболовство	-	601	601
Промышленность и энергетика	6 128	428	6 556
Уголь и углеводороды	772	-	772
Почта, связь и гражданская авиация	1 030	3 638	385
Порты и наземный транспорт	-	-	4 283
Общественные работы и жилищное строительство	3 374	-	3 374
Внутренняя торговля	587	125	712
Прочие	127	262	389
Итого	<u>18 428</u>	<u>5 198</u>	<u>23 626</u>
<u>Социальные сектора</u>			
Образование	407	-	407
Здравоохранение	313	-	313
Итого	<u>720</u>	-	<u>720</u>
<u>Все другие сектора</u> (включая бюджетный резерв и фонд для оборотного капитала для полугосударственного сектора)	<u>4 101</u>	<u>236</u>	<u>4 337</u>
ВСЕГО	<u><u>23 249</u></u>	<u><u>5 434</u></u>	<u><u>28 683</u></u>

26. Доля внешних ресурсов, по секторам и источникам, в рамках государственной инвестиционной программы на 1981 год показана в таблице 6. Из таблицы видно, что внешние ресурсы, как ожидается, составят 19,04 процента от государственного инвестиционного бюджета. Это ниже показателя 1980 года, равного 22,75 процента. Для выполнения инвестиционной программы на 1981 год остро необходима дополнительная международная помощь.

Таблица 6

Доля внешних ресурсов в государственной инвестиционной программе, 1981 г.

(в тыс. метикаис)

<u>Сектор</u>	<u>Государственный инвестиционный бюджет</u>	<u>Приблизительный объем, ожидаемый из иностранных источников</u>	<u>Ожидаемая из иностранных источников доля в процентах</u>	<u>Иностранные источники (в скобках указана доля в процентах, ожидаемая от каждого источника)</u>
<u>Отрасли экономики</u>				
Сельское хозяйство	4 363 740	806 419	18,48	АБР и СИДА (9,32); МОН (8); ПРООН (1,16)
Развитие/Лимпопо/Инкомати	2 046 345	337 033	16,47	СССР (6,03); Болгария (Италия (4,98)
Промышленность и энергетика	6 127 888	2 173 562	35,47	Франция, Италия и Швеция (30,87); Соединенное Королевство (2,54); ЕЭС (2
Уголь и углеводороды	772 256	16 604	2,15	СИДА (2,15)
Транспорт и связь	1 030 000	68 701	6,67	Нидерланды (2,91); Норвегия (2,21); Швеция (1,
Общественные работы и жилищное строительство	3 374 000	491 592	14,57	АБР (10,55); Нидерланды (3,58); ЮНИСЕФ (0,44)
Внутренняя торговля	586 518	330 913	56,42	АБР (40,91); ФАО (11,4 МОНАП (4,09)

Таблица 6 (продолжение)

<u>Сектор</u>	<u>Государственный инвестиционный бюджет</u>	<u>Приблизительный объем, ожидаемый из иностранных источников</u>	<u>Ожидаемая из иностранных источников доля в процентах</u>	<u>Иностранные источники (в скобках указана доля в процентах, ожидаемая от каждого источника)</u>
Другие сектора	127 000	-	-	-
<u>Социальные сектора</u>				
Образование	407 000	121 774	29,92	СССР (6,85); СИДА (3 другие (19,29)
Здравоохранение	313 000	78 344	25,03	ПРООН (11,54); Организация "Планета людей" (Нидерланды (5,51)
<u>Все другие сектора</u>	<u>4 100 953</u>	<u>1 640</u>	<u>0,04</u>	Нидерланды (0,04)
Итого	23 248 700	4 426 582 <u>в/</u>	19,04	

а/ МОНАП - Сельскохозяйственная программа Скандинавских стран для Мозамбика.

в/ 126,5 млн. долл. США.

С. Платежный баланс

27. Положение платежного баланса Мозамбика продолжает оставаться серьезным. В таблице 7 показано положение за период 1976-1981 годов.

Таблица 7

Платежный баланс

(в млн. метикаис)

	<u>1976 год</u>	<u>1977 год</u>	<u>1978 год</u>	<u>1979 год</u>	<u>1980 год</u>	<u>1981 год</u> (оценка)
<u>Видимые статьи</u>						
Импорт	13 068	16 335	16 000	18 500	23 200	25 200
Экспорт	<u>4 851</u>	<u>4 950</u>	<u>5 340</u>	<u>8 300</u>	<u>11 817</u>	<u>13 800</u>
Дефицит	8 217	11 385	10 660	10 200	11 383	11 400
<u>Невидимые статьи</u>						
Платежи	3 168	2 970	2 500	2 370	3 060	4 000
Поступления	<u>8 019</u>	<u>6 600</u>	<u>6 540</u>	<u>6 600</u>	<u>7 830</u>	<u>8 700</u>
Сальдо	4 851	3 630	4 040	4 230	4 770	4 700
<u>Текущий баланс</u>	<u>-3 366</u>	<u>-7 755</u>	<u>-6 620</u>	<u>-5 970</u>	<u>-6 613</u>	<u>-6 700</u>
<u>Счет капитала</u> (чис- тый дефи- цит)	1 715	1 650	625	900	-	-
<u>Общий баланс</u>	-5 081	-9 405	-7 245	-6 870	-6 613	-6 700

28. В течение 1976-1978 годов внешний дефицит в основном покрывался за счет накопленных резервов (в основном золота). Однако в 1979-1980 годах он покрывался за счет увеличения внешней задолженности и других форм иностранной помощи.

29. Правительство Мозамбика не публикует полных данных о платежном балансе. Информация в таблице 7 собрана на основе видоизмененных расчетов, когда внешняя финансовая помощь включается в невидимые поступления, а международная помощь натурой, в частности продовольственные дотации, включается в импорт по ее цене, указываемой в лицензии на импорт. Это означает, что при отсутствии сметы по счету капитала воздействие торгового дефицита на общий баланс завышается. Нет возможности оценить то, насколько этот метод оценки положения платежного баланса завышает фактический общий дефицит. Однако с учетом размеров продовольственной помощи Мозамбик этот показатель может быть значительным.

30. Двумя крупнейшими статьями импорта являются оборудование (механическое, электрическое и транспортное) и нефть, которые вместе составляют почти половину импорта. Большой объем импорта оборудования отражает политику, направленную на укрепление промышленной инфраструктуры путем восстановления и обновления оборудования, а также на устранение узких мест в системе дорожного транспорта. Засухи и наводнения в годы, предшествовавшие 1980 году, также вызвали необходимость в необычайно высоком импорте продовольствия.

31. В 1980 году около 40 процентов стоимости экспорта приходилось на 4 основных вида товаров креветки (1 111 млн. МТ или 9,4 процента от всего импорта), сахар и меласс (1 628 млн. МТ или 13,8 та), чай (1 138 млн. МТ или 9,6 процента) и хлопок (728 млн. МТ или 6,2 процента).

32. В 1981 году ожидается небольшое увеличение экспорта и импорта, но итоговый торговый дефицит останется таким же, как и в прошлом году. Ожидается, что некоторое увеличение притока и оттока средств по невидимым статьям не приведет к изменению сальдо по невидимым статьям. Поэтому ожидается, что общий текущий дефицит останется на уровне 1980 года, т.е. он будет равен приблизительно 6,7 млрд. МТ (191 млн. долл. США).

33. Внешний государственный долг Мозамбика на конец 1980 года составлял 15 680 млн. МТ (445 млн. долл. США). Одной из основных причин накопления этого долга были расходы на сооружение первого этапа линии высокого напряжения "центр-север" в размере около 5 400 млн. МТ и на разведку полезных ископаемых, включая аэромагнитную и спектрметрическую съемку, фотогеологическую съемку и поиск полезных ископаемых в размере около 16,8 млн. долл. США.



#### IV. ОСОБЕННОСТИ ПОЛОЖЕНИЯ В МОЗАМБИКЕ

##### A. Продовольствие

##### Продовольственное положение в 1980-1981 годах

34. Длительная засуха в 1978/79 годах, отсутствие необходимых сельскохозяйственных орудий и разрушения, произведенные вооруженными силами незаконного режима Южной Родезии до апреля 1980 года, вызвали большие потери в сельскохозяйственном производстве. Обусловленный этим большой дефицит продовольствия не был покрыт за счет продовольственных дотаций, что вызвало необходимость в значительном коммерческом импорте продовольствия.

35. В провинциях Мапуту, Газа и Инхамбане и в некоторых районах провинций Соффала, Маника и Тете озера, реки и колодцы в 1978-1979 годах высохли и в течение большей части 1980 года оставались без воды. Артезианские колодцы были единственным надежным источником воды. Однако большое число артезианских колодцев вышло из строя из-за износа оборудования и отсутствия запасных частей. Население шести пострадавших провинций составляет около 6 миллионов человек, т.е. около половины населения страны. По оценке, в этих районах наиболее серьезно пострадало около 1,6 млн. человек, как показано в следующей таблице (таблица 8).

Таблица 8

##### Население, пострадавшее от засухи

<u>Провинция</u>	<u>Количество</u>
Мапуту	213 000
Газа	385 000
Инхамбане	291 000
Соффала	240 000
Маника	93 000
Тете	360 000
Итого	<u>1 582 000</u> =====

36. Сельскохозяйственное производство в этих провинциях в 1979-1980 годах сократилось почти на 50 процентов. Из-за засухи и болезней серьезно пострадало скотоводство.

37. Хотя в конце 1980 года и первой половине 1981 года уровень осадков соответствовал норме, что несколько облегчило положение, Мозамбик был вынужден широко использовать коммерческий импорт и продовольственные дотации для удовлетворения своих потребностей в продовольствии. В следующей таблице (таблица 9) приводятся данные о дотациях трех видов продовольствия - пшеницы, маиса и риса в 1980 году.

Таблица 9

Продовольственные дотации: 1980 год  
 (в тоннах)

Донор	Пшеница	Маис	Рис
Дания	7 618	-	-
Италия	9 640 <sup>a/</sup>	-	-
Индия	-	-	1 000
Испания	2 000 <sup>a/</sup>	-	-
Канада	4 500	-	-
Корейская Народно-Демократическая Республика	3 000 <sup>a/</sup>	-	-
Нидерланды	-	7 000	-
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	13 970	-	-
Соединенные Штаты Америки	57 000 <sup>a/</sup>	-	-
Швеция	20 000	-	-
Франция	1 231	-	-
Югославия	9 000	10 000	-
Япония	-	-	10 104
Европейское экономическое сообщество	9 606 <sup>a/</sup>	-	-
Мировая продовольственная программа	-	5 362	-
Красный Крест (Федеративная Республика Германии)	-	3 000	-
Христианский совет, Мозамбик	-	639	100
Всемирная лютеранская федерация	-	80	1 000
Конфедерация католической благотворительной организации, Мозамбик	-	300	-
Итого	<u>137 565</u>	<u>26 381</u>	<u>12 204</u>

<sup>a/</sup> Получено в 1981 году.

/...

Потребности в продовольствии: 1981-1982 годы

38. Хотя, как было указано выше, нормальные дожди в конце 1980 года и в первой половине 1981 года несколько облегчили положение, потребности в импорте продовольствия остаются большими. В следующей таблице (таблица 10) приводятся данные о потребностях в продовольственной помощи в виде маиса, пшеницы и риса по оценке правительства на время визита миссии. В целом требуется около 215 000 тонн.

Таблица 10

Потребности в импорте основных зерновых - с 1 мая 1981 года по 30 апреля 1982 года  
(в тоннах)

Зерновые	Чистые потребности в импорте а/	Коммерческие закупки б/	Дотации в/	Остающийся дефицит
Пшеница	131 200	33 000	2 700	95 500
Маис	165 000	84 260	29 000	51 740
Рис	79 900	12 000	100	67 800
Итого	<u>376 100</u>	<u>129 260</u>	<u>31 800</u>	<u>215 040</u>

а/ С учетом уже полученной продовольственной помощи для потребления после 1 мая 1981 года.

б/ Поставки запланированы после 1 мая 1981 года.

в/ Включает резерв на случай чрезвычайных обстоятельств в размере 50 000 тонн маиса, 25 000 тонн пшеницы и 22 500 тонн риса.

В. Другие потребности для облегчения положения

39. Несмотря на нормальные осадки в течение сезона 1980/81 годов, последствия предыдущей сильной засухи не были компенсированы. Нехватка продовольствия и воды наиболее серьезно затронула уязвимые группы населения: детей и кормящих матерей. У детей отмечаются случаи общего недоедания, анемии, обезвоживания, кожных и глазных болезней; возросла смертность среди новорожденных и грудных детей, наблюдается замедление физического и умственного развития. У женщин резко возросли случаи преждевременных родов, мертворождений и выкидышей.

40. В 1980 году правительство предприняло ряд мер по облегчению положения пострадавшего населения и в августе 1980 года обратилось с призывом к международному сообществу оказать помощь продовольствием, медикаментами и оборудованием.

41. Правительство провело оценку потребностей населения в продуктах питания и произвело самый необходимый ремонт оборудования артезианских скважин и колодцев. Однако нехватка запасных частей и отсутствие иностранной валюты для их импорта резко ограничило эти усилия. Подробную количественную информацию об этих первоочередных потребностях можно получить непосредственно в Национальной комиссии по стихийным бедствиям, Мапуту.

## У. ПОТРЕБНОСТИ В ВОССТАНОВЛЕНИИ И РЕКОНСТРУКЦИИ

### А. Транспорт

42. С возобновлением сообщения с Зимбабве наземная транспортная система Мозамбика стала сталкиваться с возрастающими трудностями. С начала 70-х годов отсутствовало должное техническое обслуживание транспорта и достаточные капиталовложения и существует нехватка технического и управленческого персонала в портах и на железных дорогах. Помимо своей традиционной роли основного пути внешней торговли Зимбабве транспортная система Мозамбика также имеет большое значение для внешней торговли Замбии, Малави, Свазиленда и Ботсваны. Поэтому восстановление транспортной системы Мозамбика имеет для региона самое первоочередное значение и требует существенной международной помощи.

43. Комиссия по транспорту и связи Конференции по координации развития Южной Африки (ККРЮА) <sup>в/</sup> расположена в Мапуту и является первой полностью функционирующей комиссией ККРЮА.

#### 1. Железные дороги

44. В систему железных дорог Мозамбика (Железнодорожная компания Мозамбика - КФМ) входят три основные дороги: южная, центральная и северная. Эти дороги друг с другом прямо не связаны (нет ветки север-юг), однако южная дорога соединяется с центральной дорогой через Зимбабве, а северная дорога соединяется с центральной дорогой через Малави.

а) Южная дорога, КФМ (ю), состоит из следующих веток:

- Мапуту-Гоба (74 км), связывающая с железными дорогами Свазиленда;
- Мапуту-Р.Гарсия (88 км), связывающая с железными дорогами Южной Африки;
- Мапуту-Шиквалакуала (534 км), известная также как железная дорога Лимпопо, которая связывает с железными дорогами Зимбабве.

б) Центральная дорога КФМ (с), состоит из следующих веток:

- Бейра-Машипанда (317 км), соединяющая с железными дорогами Зимбабве;

---

<sup>в/</sup> Ангола, Ботсвана, Замбия, Зимбабве, Лесото, Малави, Мозамбик, Объединенная Республика Танзания и Свазиленд.

- Дона-Анна-Моатице (254 км), ведущая к угольным месторождениям Мозамбика;
- Дондо-Вилла-Нова (335 км), ведущая в Малави.

с) Существуют еще две ветки:

- Иньямитанга-Маномеу (88 км);
- Келимане-Мокуба (145 км).

45. Северная дорога состоит из основной магистрали Накала-Личинга (500 км), а также ветки от Куамбы, связывающей с Малави.

46. Последние данные о движении на этих трех дорогах показаны в таблице 11.

Таблица 11

Перевозки на железных дорогах  
 (в тыс. тонн)

	<u>1979 год</u>	<u>1980 год</u>	<u>1981 год</u> (январь-апрель)
<u>Южная дорога</u>			
Национальные	806,1	1 173,0	286,9
Международные	5 571,1	4 943,8	1 296,5
Итого	<u>6 377,2</u>	<u>6 116,8</u>	<u>1 583,4</u>
Тоннокм (в млн.)	470,9	495,8	188,3
<u>Центральная дорога</u>			
Национальные	720,0	979,1	319,7
Международные	589,5	591,5	150,2
Итого	<u>1 309,5</u>	<u>1 570,6</u>	<u>469,9</u>
Тоннокм (в млн.)	329,3	293,4	132,6

Таблица II (продолжение)

	<u>1979 год</u>	<u>1980 год</u>	<u>1981 год</u> (январь-апрель)
<u>Северная дорога</u>			
Национальные	202,1	201,8	57,8
Международные	241,4	220,2	88,2
Итого	<u>443,5</u>	<u>422,0</u>	<u>146,0</u>
Точно-км (в млн.)	178,2	177,4	65,7

47. Первоочередной проблемой для железных дорог Мозамбика является координация с Зимбабве для перевозки большей части имеющегося в Зимбабве избытка маиса. Мозамбик планирует импортировать около 105 000 тонн, и еще 12 000 тонн были заказаны Объединенной Республикой Танзания и Кенией; если идущая через Мозамбик дорога сможет справиться с этими перевозками, можно ждать значительного увеличения движения. Основные проблемы перевозки этого маиса (а также экспортируемых из Зимбабве стали и феррохрома, часть которых в настоящее время приходится складировать) связаны с причинами внутри Зимбабве, особенно с серьезной нехваткой локомотивов на железных дорогах Зимбабве (ЗР). Хотя в Мозамбике также не хватает локомотивов, проблема в Зимбабве является более острой, и поэтому было заключено временное соглашение, по которому ЗР арендовала у КФМ девять локомотивов.

48. Из-за неспособности железных дорог Зимбабве перевезти в Мапуту достаточные объемы экспортируемого в Мозамбик маиса через южную дорогу часть маиса перевозится в Бейрут, а оттуда - пароходами в Мапуту, поскольку наиболее острая нехватка маиса наблюдается на юге Мозамбика. Поэтому Мозамбик несет большие дополнительные расходы на внутреннюю транспортировку.

49. В настоящее время маис, экспортируемый из Зимбабве в Бейрут и предназначенный как для Мапуту, так и для Объединенной Республики Танзания и Кении, перевозится на грузовиках через границу Мозамбика в Вилла-Манику, где он перегружается в железнодорожные вагоны КФМ. Это создает дополнительные трудности и повышает спрос на оборудование для маневрирования составами.

50. Железным дорогам Мозамбика прежде всего необходима помощь технического и управленческого персонала, и недавно был подписан контракт о приезде из Индии 37 специалистов этой области, который финансируется Кувейтом. Кроме того, Швеция предоставляет восемь консультантов по коммерческим вопросам функционирования центральной системы. Существует также большая потребность в восстановлении многих участков пути, большей частью парка локомотивов и другого оборудования. Некоторые средства на эти цели уже получены, и обсуждается вопрос о дополнительных суммах.

/...



2. Порты

51. Грузопоток в портах в течение 1979-1980 годов был относительно постоянным, на уровне 10-11 млн. тонн в год. Общий грузопоток в 1973 году составлял 17,9 млн. тонн. Он упал до 10,4 млн. тонн к 1977 году и с тех пор остается приблизительно на том же уровне (см. таблицу 12).

Таблица 12

Грузопоток в портах

(в тыс. тонн)

		<u>1979 год</u>	<u>1980 год</u>	<u>1981 год</u> (первый квартал)
Мапуту	Погрузка	2 657	2 544	542
	Разгрузка	1 373	1 519	422
	Итого	<u>4 030</u>	<u>4 063</u>	<u>964</u>
Матола <u>а/</u>	Погрузка	2 550	1 834	306
	Разгрузка	1 557	1 706	342
	Итого	<u>4 107</u>	<u>3 540</u>	<u>648</u>
Бейра	Погрузка	721	700	128
	Разгрузка	1 001	820	205
	Итого	<u>1 722</u>	<u>1 520</u>	<u>333</u>
Накала	Погрузка	322	330	74
	Разгрузка	462	422	85
	Итого	<u>784</u>	<u>752</u>	<u>159</u>
Другие порты	Погрузка	117	132	24
	Разгрузка	93	115	23
	Итого	<u>210</u>	<u>247</u>	<u>47</u>
Общий объем		<u>10 853</u>	<u>10 122</u>	<u>2 151</u>

а/ Сухогрузный причал вблизи Мапуту.

52. В первом квартале 1981 года грузооборот несколько снизился. Однако к середине 1981 года грузы из портов были перевезены, и порты могли справиться с возросшим грузопотоком. Основная проблема сейчас заключается в доставке грузов в порты, а не в деятельности самих портов.

53. Перевозка грузов в контейнерах быстро увеличивается во всех портах, как видно из приводимой ниже таблицы 13.

Таблица 13

Контейнерная перевозка (стандартные 20-футовые  
условные контейнеры)

	<u>1979 год</u>	<u>1980 год</u>	<u>1981 год</u> (первый квартал)
<u>Порт Мапуту</u>			
Загруженные	845	2 626	I 077
Без груза	415	I 048	235
Итого	<u>I 260</u>	<u>3 674</u>	<u>I 312</u>
<u>Порт Бейра</u>			
Загруженные	718	I 832	855
Без груза	-	I 078	829
Итого	<u>718</u>	<u>2 910</u>	<u>I 684</u>
<u>Порт Накала</u>			
Загруженные	6 417	8 709	2 725
Без груза	265	I 021	429
Итого	<u>6 682</u>	<u>9 730</u>	<u>3 154</u>
<u>Все порты</u>			
Загруженные	7 980	I3 I67	4 657
Без груза	680	3 I47	I 493
Итого	<u>8 660</u>	<u>I6 314</u>	<u>6 I50</u>

54. Увеличивающаяся тенденция к использованию контейнеров требует дополнительных капиталовложений, наиболее срочными из которых являются капиталовложения в портовые сооружения (особенно в Накала и Мапуту), и в дополнительные плоские платформы для железных дорог Мозамбика. В настоящее время для перевозки контейнеров используются вагоны с откидными бортами, что является неэффективным и вызывает поломки. Правительство хотело бы обсудить с потенциальными донорами комплексный проект реконструкции контейнерного оборудования в порту Накала и увеличения грузопропускной способности северной дороги, ведущей в Малави.

55. В настоящее время проводится технико-экономическое обоснование проекта значительного углубления гавани порта Бейра, чтобы в него могли заходить суда измещением до 60 000 тонн. В настоящее время в порт могут заходить суда измещением лишь до 25 000 тонн. Позитивный результат этого обоснования будет иметь большое значение для будущего Бейры как одного из основных портов для внутренних и международных перевозок.

### 3. Комиссия по транспорту и связи

56. В рамках ККРЮА Мозамбик занимается вопросами транспорта и связи. С помощью скандинавских стран в Мапуту уже начала свою работу Комиссия по транспорту и связи, которая занимается планированием региональных проектов в области транспорта и связи и координацией деятельности в этих секторах для достижения максимальной эффективности региональных систем.

57. Первые деловые контакты между членами ККРЮА и международным сообществом доноров были самими позитивными и привели к более ясному пониманию экономических выгод, которые можно достигнуть в секторах транспорта и связи при региональном подходе.

58. С потенциальными донорами ведутся обсуждения большинства прямо касающихся Мозамбика железнодорожных и портовых проектов, входящих в настоящее время в программу ККРЮА. Основным и очень важным исключением является восстановление северной железнодорожной линии из Накалы. Этот проект необходим для реализации огромного потенциала порта Накала по обслуживанию региона.

#### 4. Потребности в реконструкции

59. Хотя в осуществлении проектов реконструкции и восстановления был достигнут определенный прогресс, о чем говорилось в предыдущем докладе Генерального секретаря (см. пункт 87 ниже), в настоящее время в секторах транспорта и связи существует ряд проектов, для которых необходима международная помощь.

а) Реконструкция железнодорожной линии Машава-Фузумова (Свазиленд)  
(сметная стоимость 30 млн. долл. США)

60. Эта линия является жизненно важной для экспорта Свазиленда и для доставки извести на цементный завод в Матоле вблизи Мапуту. Перевозка грузов в 1980 году составила 0,8 млн. тонн, и ожидается, что к 1990 году она возрастет до 2,8 млн. тонн. Цель этого проекта заключается в реконструкции железнодорожной линии, чтобы она могла пропускать составы с нагрузкой на ось до 20 тонн. В целом необходимо переоборудовать около 102 км путей, из которых 22 км - в Мозамбике.

б) Реконструкция участка Алмада-Машипанда железнодорожной линии  
Бейра-Машипанда (сметная стоимость 30 млн. долл. США)

61. Этот проект предусматривает реконструкцию участка Алмада-Машипанда, чтобы его пропускная способность соответствовала пропускной способности линии Бейра-Солсбери, частью которой он является. В проект входит замена рельсов 30 кг/метр рельсами 40 кг/метр, замена шпал и подсыпка насыпи, а также реконструкция некоторых участков линии для уменьшения угла подъема и крутизны поворотов. Такая реконструкция этого участка позволит перевозить по этой линии до 2 млн. тонн груза в год.

с) Реконструкция 67 км железнодорожной линии от Бейры до Малави  
(сметная стоимость 25 млн. долл. США)

62. В этот проект входит реконструкция 27 км между Бейрой и Дондо, добавление второго пути и реконструкция последних 40 км до границы с Малави.

д) Реконструкция железнодорожной линии от Накала до Малави  
(сметная стоимость 200 млн. долл. США)

63. Эта железнодорожная линия находится в чрезвычайно плохом состоянии; несмотря на ограничение скорости 15 км в час на многих участках, поезда часто сходят с рельсов. По линии перевозятся не только внутренние грузы, но и импорт и экспорт Малави и Замбии. В 1980 году было перевезено 400 000 тонн грузов, и ожидается, что к 1990 году эта цифра увеличится до 600 000 тонн.

64. Целью этого проекта является полное обновление линии путем замены рельсов, укладки железобетонных шпал, подсыпки насыпи и выравнивания некоторых участков. Проект предусматривает создание завода по производству железобетонных шпал, цеха по сварке рельсов и каменоломни.

65. Проект будет выполнимым лишь в том случае, если будет обеспечено долгосрочное финансирование на льготных условиях.

e) Технико-экономическое обоснование электрификации южной дороги (сметная стоимость 700 000 долл. США)

66. Обоснование предусматривает: анализ нынешнего и перспективного объема перевозок; предварительный технический план со сметой расходов; анализ затрат-выгод; и разработку программы осуществления.

f) Увеличение пропускной способности порта Мапуту (сметная стоимость 143 млн. долл. США)

67. В этот проект входят следующие компоненты: углубление входных каналов в порты Мапуту и Матола (сметная стоимость 68 млн. долл. США); сооружение причала для выгрузки угля в Матале (сметная стоимость 65 млн. долл. США); и дополнительное оборудование для контейнерного причала в Мапуту (сметная стоимость 10 млн. долл. США).

g) Увеличение пропускной способности порта Бейра (сметная стоимость 158 млн. долл. США)

68. В настоящее время в порт Бейра могут заходить суда водоизмещением до 25 000 тонн. Целью этого проекта является углубление входных каналов и сооружение двух глубоководных причалов, с тем чтобы в порт могли заходить суда водоизмещением до 60 000 тонн. Осуществление этого проекта будет играть решающую роль для будущего Бейры как одного из основных портов.

69. Ожидается, что углубление каналов обойдется в 87 млн. долл. США, а сооружение причалов - в 66 млн. долл. США; кроме того, потребуется навигационное оборудование стоимостью около 3 млн. долл. США. Технико-экономическое обоснование углубления входных каналов уже проводится с помощью Нидерландов.

h) Контейнерный причал в порту Накала (сметная стоимость 35 млн. долл. США)

70. В порту Накала быстро возрастают контейнерные перевозки, и в первом квартале 1981 года они достигли 1 050 двадцатифутовых условных контейнеров в месяц; ожидается, что к концу 1982 года число перевозимых контейнеров достигнет 2 000. В настоящее время перевозка контейнеров осуществляется при помощи обычного оборудования.

71. Целью этого проекта является строительство 400-метрового контейнерного причала с соответствующим оборудованием.

i) Реконструкция и модернизация дороги Миланге-Мокуба (сметная стоимость 40 млн. долл. США)

72. В 1979 году по этой главной дороге в Малави проходило в среднем 30 грузовиков в сутки. Ожидается, что к 1983 году эта цифра увеличится до 100.

73. Этот проект включает реконструкцию дороги с созданием гравийного покрытия, чтобы ею можно было пользоваться круглый год. С помощью Болгарии подготавливаются спецификации проекта.

j) Восстановление участка Матундо-Чиута дороги Тете-Кассакатиза (сметная стоимость 5 млн. долл. США)

74. Дорожное покрытие на участке Матундо-Чиута было сильно повреждено тяжелогруженными грузовиками и нуждается в ремонте. Спецификации проекта подготовлены с помощью Австралии.

к) Восстановление дороги Зимбабве-Тете-Малави (сметная стоимость 16 млн. долл. США)

75. Эта дорога является основной магистралью провинции Тете, также связывающей с Зимбабве и Малави. Кроме того, эта дорога соединяет Зимбабве и Малави. Участки дороги и мост через Замбези находятся в плохом состоянии, и эту важную дорожную артерию необходимо восстановить до должного стандарта.

l) Восстановление дороги Мачипанда-Чимоио-Бейра (сметная стоимость 18 млн. долл. США)

76. Основная дорога между Зимбабве и Бейрой находится в плохом состоянии и нуждается в ремонте и укреплении. Наибольшая нагрузка приходится на участок Чимоио-Бейра, однако возможно увеличение в будущем движения на участке Мачипанда-Чимоио.

m) Восстановление дороги из Мапуту в Свазиленда (сметная стоимость 7 млн. долл. США)

77. Эта важная дорога была сильно разрушена и нуждается в восстановлении. Грузовые перевозки максимальны вблизи Мапуту (до Матолы), а также ближе к Боане и к границе около Намааха.

n) Дорога к границе с Объединенной Республикой Танзанией у моста Юнидейд (сметная стоимость 30 млн. долл. США)

78. Цель этого проекта заключается в сооружении приемлемой дороги в Объединенную Республику Танзанию, и в этот проект входит спрямление и реконструкция 171 км дороги между Муэда и Негомано.

o) Прокладка трассы новой южной дороги между Мозамбиком и югом Зимбабве (сметная стоимость 150 000 долл. США)

79. В этот проект входит прокладка трассы дороги между югом Мозамбика и югом Зимбабве через ряд заповедников. Дорога также предназначена для развития туризма в этих заповедниках.

## 5. Аэропорты

80. Как указывалось в докладе предыдущей миссии по обзору A/35/297-S/14007, раздел V), систему освещения аэропорта Бейра необходимо обновить. Кроме того, система освещения в аэропорту Мапуту нуждается в реконструкции для того, чтобы полностью соответствовать международным стандартам. Уже проводятся инженерные исследования, и по смете общие расходы в двух аэропортах составят 5 млн. долл. США. Для ряда других аэропортов с целью замены и усовершенствования существующих систем необходимо навигационное оборудование. В частности, необходимы: две системы посадки по приборам для аэропортов Мапуту и Бейра; один всенаправленный СВЧ маяк для Мапуту; два всенаправленных СВЧ маяка для Куамбы и Личингы; один дальномер для Куамбы.

81. Сметная стоимость этих систем, включая обучение персонала, составляет 3 млн. долл. США.

## В. Связь

82. Хотя был достигнут некоторый прогресс в укреплении сектора связи, многие потребности остаются неудовлетворенными. В Бейре, с помощью Кувейта в размере около 2,5 млн. долл. США, установлена наземная станция стандарта В. Также с помощью Кувейта, составляющей около 1,6 млн. долл. США, модернизируются наземные линии связи между Бейрой и Умтали, что удвоит их пропускную способность, которая сейчас составляет 30 каналов. Правительство также строит станции связи между кораблями и берегом в Мапуту, Бейре и Накале.

83. Проводится технико-экономическое обоснование создания национальной системы микроволновой связи с соседними странами. Эта система заменит нынешнюю устаревшую коротковолновую систему. Сметная стоимость всей системы составляет 65 млн. долл. США.

84. В ближайшее время необходимо улучшить связь между Накала и Малави для обслуживания системы портов и железных дорог, в которую планируется вложить дополнительные большие средства. В этой связи целесообразно рассматривать необходимые капиталовложения в порты, железные дороги и связь как единый проект с несколькими взаимозависимыми компонентами.

85. В настоящее время существуют лишь две линии телексной связи между Мапуту и Бейрой и одна прямая телефонная линия через Южную Африку. Поэтому в ближайшие сроки необходимо улучшить связь между Мапуту и Руратангой, чтобы связь Мапуту-Бейра проходила через Руратангу-Булавайо-Солсбери-Умтали.



VI. ПРОГРЕСС В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРОГРАММ  
СПЕЦИАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ

A. Международная помощь Мозамбику в 1980 году

86. В представленной правительством Мозамбика таблице I4 приводится подробная информация по ряду видов продовольственной помощи и помощи в осуществлении проектов, полученной Мозамбиком в 1980 году.

Таблица I4

Приблизительный объем ряда видов продовольственной помощи и помощи в осуществлении проектов, полученной Мозамбиком в 1980 году

<u>Источник</u>	<u>Вид помощи</u>	<u>Объем (в млн. метрикаис)</u>
1. <u>Швеция</u>	<u>Исследования и консультативные услуги</u>	
	Изучение национального транспорта	4,2
	Изучение городского транспорта	19,6
	Каботажное судоходство	9,1
	Линия высокого напряжения	54,6
	Изучение Кахора Басса	6,3
	Гражданская авиация	18,9
	Система освещения в аэропортах	14,0
	Исследование по углю I	15,4
	Строительный проект Маника	8,4
	Бумага	3,5
	Исследование проблемы бумаги и целлюлозы	11,2

/...

Источник	Вид помощи	Объем (в млн. метрикаис)
	Связь	14,0
	<u>Помощь импорту</u>	
	Система освещения в аэропортах	28,0
	Оборудование для добычи угля	4,2
	Бумага II	70,0
	Пшеница (стоимость с учетом доставки)	70,0
	Текстиль, обувь, геология, рыболовство, оборудование связи, медицинское оборудование и дорожное оборудование и т.д.	259,7
	Прочие	98,7
	<u>Сектор образования</u>	70,0
	<u>Фонд для персонала</u>	70,0
	Деревообрабатывающая промышленность	<u>17,5</u>
	Итого	<u>867,3</u>
2. <u>Норвегия</u>	<u>Развитие энергетики</u>	
	Гидроэнергетическое исследование	30,0
	Межучрежденческое сотрудничество	3,0
	Дополнительные закупки дизельных генераторов и оборудования	18,0
	Оборудование для развития энергетики	19,2

<u>Источник</u>	<u>Вид помощи</u>	<u>Объем (в млн. метикаис)</u>
	<u>Дороги</u>	
	Дополнительные закупки оборудования для сооружения дорог	12,0
	Исследование дорожного транспорта	12,0
	Ремонт сельских дорог, экспериментальный проект	15,0
	<u>Фонд для технической помощи</u>	12,0
	<u>Центр по профессиональной подготовке женщин</u>	3,0
	<u>Помощь товарами</u>	
	Оборудование для мастерских, ремесленные училища	3,0
	Бумага для нужд образования	43,8
	<u>Техническая помощь</u>	
	Эксперты	4,2
	Консультативные услуги	<u>6,0</u>
	Итого	<u>181,2</u>
3.	<u>Скандинавские страны</u>	
	МОНАП а/	Итого <u>296,0</u>

а/ МОНАП - Сельскохозяйственная программа Скандинавских стран для Мозамбика, финансируемая пятью Скандинавскими странами приблизительно на следующей основе: Дания - 23 процента, Финляндия - 16 процентов, Исландия - 1 процент, Норвегия - 16 процентов, Швеция - 44 процента.

/...

<u>Источник</u>	<u>Вид помощи</u>	<u>Объем</u> (в млн. метикаис)
4.	<u>Нидерланды</u>	
	<u>Займы</u>	
	<u>Министерство общественных работ</u>	
	Водоснабжение	13,4
	Дренаж в Мапуту	100,1
	Строительство дорог	33,5
	Канализация	26,8
	<u>Министерство портов и наземного транспорта</u>	
	Землечерпалка Ровума	67,0
	<u>Министерство сельского хозяйства</u>	
	Склады	13,4
	<u>Государственное рыболовство</u>	
	Холодильные агрегаты	31,6
	<u>Министерство промышленности и энергетики</u>	
	Электрическое оборудование	26,8
	Соглашение об оказании услуг	<u>26,8</u>
	Итого	<u>339,4 в/</u>

в/ По соглашениям о займах, заключенным в период 1975-1979 годов, также остаются неиспользованными 343 млн. метикаис.

/...

Источник	Вид помощи	Объем (в млн. метрикаис)
Бельгия	(Луссанхандо и ОУА): 6 насосов с запасными частями, 6 моторов, трубы, 2 мельницы, 1 автомобиль "Лендровер" с запасными частями, палаточное оборудование	Цифровые данные отсутствуют
	Для трех деревенских общин (Липузия, Чикуэдо, Мзавизе): 6 насосов с запасными частями и 6 моторов	Цифровые данные отсутствуют
	Для трех деревень (Алдеиас, А энд Б и Унанго): инструменты и семена	Цифровые данные отсутствуют
	Для Унанго: 2 "Лендровера"	Цифровые данные отсутствуют

9. Всемирная организация лютеранской церкви

Продовольственная помощь в случае стихийных бедствий, семена, одеяла, насосы и сельскохозяйственные орудия

Семена, 3 точильных станка, 200 ведер и 600 одеял

0,9

Всего I,937, I f/

В. Прогресс, достигнутый в осуществлении ранее указанных проектов

87. В предыдущем докладе Генерального секретаря (A/35/297-S/I4007) обращено внимание на конкретные проекты, которые нуждались в международной помощи. Достигнут следующий прогресс в осуществлении этих проектов:

f/ 55,3 млн. долл. США

/...

Источник	Вид помощи	Объем (в млн. метрикаис)
<u>Субсидии</u>		
	Для ремонта мостов	80,4
	Для проекта по оказанию первичной медико-санитарной помощи	80,4
	Остаток средств, выделенных в предыдущие годы на нужды здравоохранения	
	Национальный институт почвоведения и школа топографии	<u>81,6</u>
	Итого	<u>242,4</u>
5. НОВИБ <u>e/</u>	Помощь натурой	Итого <u>0,9</u>
6. ИККО <u>d/</u>	Освоение водных ресурсов	1,3
	Проект школ в Зимпето	0,7
	Помощь проекту в области питания	<u>1,8</u>
	Итого	<u>3,8</u>
7. КУСГ <u>e/</u>	Взнос в 1980 году в программу Ниасса	Итого <u>5,2</u>
8. <u>ОКСФАМ</u>		
Канада/ Австралия/	Для двух деревенских общин	

c/ Нидерландская организация международного сотрудничества в целях развития.

d/ Межцерковный координационный комитет проектов в области развития.

e/ Канадская университетская служба за границей.

- a) Разрушенный дорожный мост через реку Шангане был восстановлен правительством.
- b) Ремонт и реконструкция шоссейного моста над плотиной Макаретане, железнодорожного моста Макаретане и железнодорожного моста через Мазин-Чоуж обсуждаются с потенциальным донором.
- c) Заключены контракты на закупку дополнительных электродизельных локомотивов и вагонов. Расходы покрываются правительством.
- d) С помощью Нидерландов проводится технико-экономическое обоснование дополнительного углубления порта Бейра.
- e) Кувейт выделил средства на модернизацию телеграфной линии связи между Бейрой и Мачипандой.
- f) Проводится технико-экономическое обоснование проекта микроволновой связи между Бейрой и Солсбери.
- g) Начались финансируемые правительством работы по ремонту и реконструкции гидроэлектростанции в Мавузи.
- h) Вопрос о резервном запасе продовольствия находится теперь в компетенции системы продовольственной безопасности ККРЮА, ответственность за функционирование которой возложена на Зимбабве.
- i) Создание причала для погрузки угля в Матоле, который будет в основном обслуживать грузы для Свазиленда и Зимбабве, находится в компетенции программы развития транспорта ККРЮА (см. пункт 67 выше).
- j) На основе двустороннего соглашения о помощи завершено финансирование текстильного проекта в Мокубе.

-----