



大会
第三十六届会议
临时议程 * 项目 72 (b)
特别经济援助方案

安全理事会
第三十六年

向莫桑比克提供援助

秘书长的报告

1. 1980年12月5日大会第35/99号决议, 除其他事项外, 请秘书长继续设法, 调动必要资源, 以便执行一项向莫桑比克提供财政、技术和物质援助的有效方案; 请他作出安排, 及时审查莫桑比克的经济状况, 以及该国特别经济援助方案的制订和执行进度, 以便大会第三十六届会议对这个问题加以审议。

2. 按照大会第35/99号决议的规定, 秘书长筹组一个审查团, 于1981年6月前往莫桑比克访问, 以便同该国政府协商。审查团的报告(见后面附件)简述该国的财经状况, 强调该国主要的国际收支情况以及粮食和运输部门的问题。说明该国所需的主要外国援助项目, 并报告特别经济援助方案的执行情况。

3. 大会第35/99号决议第12段请若干专门机构和组织促请其理事机构注意莫桑比克的特别需要, 并在1981年8月15日以前将这些机构所采取的步骤向秘书长提出报告。秘书长将提出一份报告, 叙述莫桑比克以及大会请秘书长为其筹拟特别经济援助方案的其他国家的情况, 这份报告也将转载各机构和组织的反应。

* A/36/150.

附 件

派往莫桑比克审查团的报告
(1981年6月18日至25日)

目 录

	<u>段 次</u>	<u>页 次</u>
一. 导言	1 - 6	3
二. 主要调查结果摘要	7 - 14	4
三. 经济和财政状况的审查	15 - 33	5
A. 概况	15 - 20	5
B. 政府的财政状况	21 - 26	8
C. 国际收支估计数	27 - 33	14
四. 莫桑比克情况的几个特点	34 - 43	16
A. 粮食	34 - 38	16
B. 其他救济需要	39 - 41	19
五. 恢复和重建需要	42 - 85	20
A. 运输	42 - 83	20
1. 铁路	44 - 50	20
2. 海港	51 - 55	22
3. 运输和通讯委员会	56 - 58	25
4. 重建需要	59 - 79	26
5. 机场	80 - 81	29
B. 电信	82 - 85	29
六. 特别经济援助方案的执行进度	86 - 87	31
A. 1980年莫桑比克所获国际援助	86	31
B. 关于以往确定的项目进度	87	35

一. 引言

1. 秘书长关于向莫桑比克提供援助的前几份报告(A/35/297-S/14007、A/34/377、A/33/173和Corr.1、A/32/268、E/5812和Corr.1和Add.1),列举了安全理事会、大会和经济及社会理事会所通过的各项决议。

2. 1980年12月5日,大会通过了关于向莫桑比克提供援助的第35/99号决议。大会在决议中吁请国际社会向莫桑比克提供财政、物质和技术援助,并请秘书长作出安排,及时审查莫桑比克的经济状况,以及该国特别经济援助方案的制订和执行进度,以便大会第三十六届会议对此问题加以审议。

3. 应大会第35/99号决议的要求,秘书长筹组了一个特派团,于1981年6月18日至25日前往莫桑比克,以便就经济情况征求该国政府意见,审查特别援助方案的执行进度和确定复兴及重建工作的需要。特派团由特别政治问题办公室特别经济援助方案联合协调专员率领。

4. 特派团会见了莫桑比克银行行长、港口和陆上运输部长和财政部长。特派团还同全国主管财政、港口和铁路以及国际合作的负责人进行讨论。特派团在莫桑比克停留期间,经常会见财政部和港口及陆上运输部的高级官员以及其他高级官员。

5. 莫桑比克政府编制了若干背景文件,便利特派团的工作。这些文件叙述预算情况、国际收支情况、1981年的粮食需要、运输困难以及已收到的和所需的外国援助详情。

6. 特派团郑重感谢莫桑比克政府惠予协助。该国政府曾为筹备特派团的访问作了不少努力,并且提供了审查所需的一切资料。特派团也要感谢联合国开发计划署(开发计划署)驻地代表和联合国系统派驻莫桑比克的其他代表的协助。

二. 主要调查结果摘要

7. 莫桑比克的经济情况虽然已趋好转, 但外汇短缺的现象仍十分严重。工业生产仍在扩增, 不过仍有很多能力未加利用。

8. 1980年, 工业和能源部门一共增长了10%, 预期1981年会超过这个增长率。

9. 1979和1980年政府现期预算获得小额盈余, 但1981年可望会出现\$7,700万赤字。1980年国家投资预算的执行工作已有重大改善, 80%的预算已予分拨(而前两年只有60%)。1981年的全部投资方案比1980年超出43%, 即达\$8.19亿, 其中国家投资预算达\$6.64亿。国家投资预算中约19%亦即约\$12,650万, 可望由外来援助资源提供。

10. 1980年特定的外来援助方案清单显示流入\$5,530万 总目标为\$1.52亿。1979年的国际援助达\$1.13亿, 1981年的目标为\$12,650万。

11. 过去五年来国际收支逆差很大, 但相当稳定。有形贸易的赤字约为\$3亿, 无形贸易的盈余约\$1.25亿, 全部赤字约在\$1.5亿至\$2亿之间。截至1978年, 这笔赤字大部分由减少积累的黄金储备金来弥补, 此后由所增加的外债和其他形式的外国支助来弥补。1981年的国际收支情况, 预计不会有多大改变。

12. 莫桑比克主要在运输和电信部门以及在三个边境受灾省分的特殊需要方面, 需要外来援助, 进行复兴和重建工作。本报告所述尚未完成的运输和电信项目的全部费用为\$81,085万。

13. 莫桑比克铁路系统共需\$28,570万, 港口发展共需\$3.36亿, 公路共需\$11,615万。机场需要价值\$800万的电灯系统和助航设施, 一个全国微波电信系统, 估计需费\$6,500万。

14. 粮食情况仍然严重。 南方六省于1979/80年间大旱，受灾人口约160万，估计在这些地区约50%的农业生产遭受损失。 1979年，莫桑比克收到捐赠的谷类148,000吨，1980年增至176,000吨。 1980年后期和1981年初期虽然雨量正常，但在1981年4月至1982年5月期间，该国仍然需要进口大量粮食；本期间内，除了国内生产的粮食以及购买和捐赠的消费用粮食之外，仍然缺粮215,000吨，其中包括供充安全储备之用的玉米50,000吨，小麦25,000吨和稻米22,500吨。

三. 经济和财政状况的审查

A. 概况

15. 由于津巴布韦获得独立，1980年是自独立战争开始以来莫桑比克境内第一年平静无事。 然而，南非政权的部队仍然不断进犯。 例如1981年初，该国武装部队攻击位于马普托郊区的马托拉。 但是，由于同津巴布韦恢复了正常的经济关系，所以目前仍有可能进行重建工作和恢复正常的发展优先次序。 1976年对南罗得西亚非法政权实施制裁，其对莫桑比克所造成的经济影响非常严重，国际援助虽在头几年有所帮助，但大部分负担仍须由莫桑比克人民承担。 除了直接的财政损失特别是港口和铁路方面所损失的收益之外，经济资源必须重新分拨，以应付国防需求和南罗得西亚军事攻击所造成的紧急局势。 因此，目前同津巴布韦虽然相安无事、进行合作，但仍需国际社会协助应付莫桑比克继续承担的经济压力，以及加强支助现已可予执行的正常发展项目和计划。

16. 按照最近的一次人口普查，莫桑比克人口由1975年估计的1,000万增至现在的1,213万。

17. 1980年，工业和能源部门共增长10%，1981年计划增长20%。
(下表1列示几个特定工业的增长情况，预测的1981年增长率，见下表2。)

表 1

1979—1980 几个特定工业的增长情况

<u>工 业</u>	<u>增长百分比</u>
粮 食	10
纺织业	10
矿 业	10
油 漆	15
冶金业	4

表 2

1980—1981 预测的几个特定工业的增长情况

<u>工 业</u>	<u>增长百分比</u>
电 力	14
糖	30
水 泥	30
植物油类	50
矿 业	50
橡 胶	30
饮 料	15
冶金业	88
金属机械	70
玻 璃	50

18. 工业能力利用不足，自独立以来一直是一个长期存在的问题，并且由于外汇拮据而日益严重，因为外汇拮据妨碍进口原料和充分数量的零件和机械（纵然机械是1980年最大的一宗进口项目）。缺乏受过训练的人力，特别是维修人员和管理人员，是一个严重的瓶颈问题。大学现已进行一项雄心勃勃的计划，为国营企业培训各个层级的管理人员。

19. 下表按估价能力百分比开列1979年几个特定工业的生产估计数。

表 3

1979工业能力利用情况估计数

<u>工 业</u>	<u>能力利用情况估计数</u> (百分比)
农工业	介于25至65之间
制革业	45
鞋 类	33
棉纺织品	60
棉针织品	18
合成纺织品	40
服 装	40
麻 袋	45
纸	20
盐	60

20. 目前正采取若干经济政策性措施，以便在本十年期间克服文盲、失业、营养不良、衣服不足和地方病之类的基本发展问题。为此目的，现正特别限制消费私人消费品和石油产品，以提供资源促进发展。

B. 政府财政状况

21. 1978—1979年严格的支出控制和税务改革，使往来帐中的预算赤字22亿莫桑比克元（\$6,300万）¹变为小额盈余16,280万莫桑比克元。

1980年预算收入估计数为150亿莫桑比克元，支出为170亿莫桑比克元；实际收入为147亿莫桑比克元，支出为137亿莫桑比克元，来往帐中又获得小额盈余10亿莫桑比克元（\$2,900万）。预计1981年本期赤字27亿莫桑比克元（\$7,700万），其中收入估计数160亿莫桑比克元，支出估计数187亿莫桑比克元。

22. 1980年支出过低，部分反映若干部门难以充分执行其预算，同时也反映继续使国家结构合理化的政策，其结果使人事支出获得可观盈余。半国营部门的范围也有所扩充，致使国家预算中的人事费用减少。例如，公路、桥梁和水利工程已由工程部转属半国营部门，而大约90%的半国营收入来自国家预算，国家预算根据所获产出而非引起的费用付款；估计这项办法约已获得10%盈余。

23. 1981年本期支出预计比1980年预算超出10%。预算增加数中大部分属于社会部门（教育和保健），其余大部分用来支付其他高级国家结构从事经济管理和加强区、市行政所需的费用。

24. 1980年，国家投资计划经费为200.1亿莫桑比克元，其中国家预算部分152.9亿莫桑比克元，半国营部门部分47.2亿莫桑比克元。在国营部门，约投资了120亿莫桑比克元，也即几占该投资计划经费的80%，而1978和1979年约占60%。半国营部门的实际数字尚未发表。1981年国家投

¹ 所用汇率为\$1兑换35莫桑比克元。

资计划经费较1980年预算增加43%，也即增至286.8亿莫桑比克元(\$8.19亿)，其中国家预算部分232.5亿莫桑比克元，半国营部门部分54.3亿莫桑比克元。

表 4

1981 现期和投资支出的

各部门拨款情况

(以百万莫桑比克元计)

<u>部门</u>	<u>现期支出</u>	<u>投资支出</u>	<u>共计</u>
经济	4 491	23 626	28 117
社会	5 433	720	6 153
其他(包括国防、 公债和储备金)	8 743 ^a	4 337	13 080
共 计	<u>18 667</u>	<u>28 683</u>	<u>47 350^b</u>

^a 其中国防支出预算为55.88亿莫桑比克元。

^b 合\$13.53亿。

25. 在1981年投资计划中，81%由国家预算筹供经费（较1980年的75%为高），19%由银行和半国营部门内获得的资金筹供经费（较1980年的25%为低），细目见下表5。

表 5

1981年国家投资计划
(以百万莫桑比克元计算)

	<u>国家预算</u>	<u>银行和半国营 资金来源</u>	<u>共计</u>
<u>经济部门</u>			
农业	4 364	144	4 508
林波波/因科 马蒂地区 加速发展	2 046	-	2 046
渔业	-	601	601
工业和能源	6 128	428	6 556
煤和碳氢化合物	772	-	772
邮政、电信和民航	1 030	3 638	385
港口和陆上运输			4 283
公共工程和住房	3 374	-	3 374
国内贸易	587	125	712
其他	127	262	389
小计	<u>18 428</u>	<u>5 198</u>	<u>23 626</u>

<u>经济部门</u>	<u>国家预算</u>	<u>银行和半国营 资金来源</u>	<u>共计</u>
<u>社会部门</u>			
教育	407	-	407
保健	<u>313</u>	<u>-</u>	<u>313</u>
小计	<u>720</u>	<u>-</u>	<u>720</u>
所有其他部门			
(包括预算储备金 和半国营部门的 周转基金)	<u>4 101</u>	<u>236</u>	<u>4 337</u>
共计	<u>23 249</u>	<u>5 434</u>	<u>28 683</u>

26. 下表6按部门和来源开列支助1981年国家投资计划的外来资源投入情况。由该表可见,预计外来资源占国家投资预算的19.04%,较1980年的22.75%为低。如果要达成1981年投资计划,增加国际援助刻不容缓。

表 6

1981 外来资源对国家投资计划的捐款

(以千莫桑比克元计算)

部门	国家投资 预算	预期来自外国 来源的大约数额	预期来自外国 来源的百分比	外国来源 (括号内为预期来自每 一外国来源的百分比)
经济部门				
农业	4 363 740	806 419	18.48	非洲开发银行和瑞典国际开发署(9.32); 莫北农业计划(8) ^a ; 开发计划署(1.16)
林波波/因科马蒂地区的发展	2 046 345	337 033	16.47	苏联(6.06); 保加利亚(5.46); 意大利(4.98)
工业和能源	6 127 888	2 173 562	35.47	法国、意大利和瑞典(30.87); 联合王国(2.54); 欧经共同体(2.06)
煤和碳氢化合物	772 256	16 604	2.15	瑞典国际开发署(2.15)
运输和电信	1 030 000	68 701	6.67	荷兰(2.91); 挪威(2.21); 瑞典(1.55)
公共工程和住房	3 374 000	491 592	14.57	非洲开发银行(10.55); 荷兰(3.58); 儿童基金会(0.44)

部门	国家投资 预算	预期来自外国 来源的大约数额	预期来自外国 来源的百分比	外国来源 (括号内为预期来自每 一外国来源的百分比)
<u>经济部门</u>				
国内贸易	586 518	330 913	56.42	非洲开发银行 (40.91); 粮农组织 (11.42); 莫 北农业计划 (4.09)
其他	127 000	—	—	
<u>社会部门</u>				
教育	407 000	121 774	29.92	苏联 (6.85); 瑞典国 际开发署 (3.78); 其 他 (19.29)
保健	313 000	78 344	25.03	开发计划署 (11.54); 人类大地会 (7.98); 荷兰 (5.51)
<u>所有其他部门</u>	<u>4 100 953</u>	<u>1 640</u>	<u>0.04</u>	荷兰 (0.04)
共计	23 248 700	4 426 582 ^b	19.04	

^a 莫桑比克北欧农业计划。

^b 合\$ 12,650万。

C. 国际收支情况

27. 莫桑比克仍然面临严重的国际收支逆差。下表7列示1976—1981年期间的国际收支情况。

表 7

国际收支情况

(以百万莫桑比克元计)

	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u> (估计数)
<u>有形贸易</u>						
进口	13 068	16 335	16 000	18 500	23 200	25 200
出口	<u>4 851</u>	<u>4 950</u>	<u>5 340</u>	<u>8 300</u>	<u>11 817</u>	<u>13 600</u>
赤字	8 217	11 385	10 660	10 200	11 383	11 400
<u>无形贸易</u>						
付款	3 168	2 970	2 500	2 370	3 060	4 000
进款	<u>8 019</u>	<u>6 600</u>	<u>6 540</u>	<u>6 600</u>	<u>7 830</u>	<u>8 700</u>
盈余	4 851	3 630	4 040	4 230	4 770	4 700
<u>本期差额</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>资本帐户</u>	<u>1 715</u>	<u>1 650</u>	<u>625</u>	<u>900</u>	-	-
(赤字净 额)						
<u>总额共计</u>	<u>-5 081</u>	<u>-9 405</u>	<u>-7 245</u>	<u>-6 870</u>	<u>-6 613</u>	<u>-6 700</u>

28. 1976—1978年期间，对外赤字大部分由减少积累的储备金（主要为黄金）来弥补。然而，1979—1980年期间，对外赤字则由增加的外债和其他形式的外来支助来弥补。

29. 莫桑比克政府没有公布全面国际收支估计数。表7资料是根据修改过的债务结算开列的，其中外来财政援助列为无形进款，实物国际援助，特别是粮食捐助，按其进口特许价值列为进口品。这种程序表明，由于没有编制资本项目估计数，以致高估了贸易赤字对全盘差额的影响。我们不可能评估这种估计国际收支情况的方法将实际全盘赤字夸大到什么程度，但是由于对莫桑比克提供了为数可观的粮食援助，其夸大的程度可能很大。

30. 两个最大的进口项目为设备（机械、电力和运输）和石油，两者几占全部进口的一半。设备进口的数量很大，这反映利用装修和翻新设备来加强工业基本设施的政策，以及克服公路运输系统中瓶颈问题的政策。1980年前几年的旱灾和水灾，也使进口大量粮食成为必要。

31. 下列四项主要出口品约占1980年出口品的价值的40%：对虾（11.11亿莫桑比克元，即占全部出口价值的9.4%）、糖和糖浆（16.28亿莫桑比克元，即占13.8%）、茶（11.38亿莫桑比克元，即占9.6%）和棉花（7.28亿莫桑比克元，即6.2%）。

32. 1981年预期进出口都有少量增加，但贸易赤字仍会同去年一样。无形的外流和内流多少有所增加，但无形盈余预期不会改变。因此，全盘现期赤字可望与1980年的数额相等，即约达67亿莫桑比克元（\$1.91亿）。

33. 1980年底莫桑比克对外公债为156.8亿莫桑比克元（\$4.45亿）。引起这笔外债的若干主要项目为第一阶段的中北部高压电线，约需费54亿莫桑比克元；矿物资源调查，包括航空磁力测量、光谱测量和摄影地质测量；以及矿物勘探，约需费\$1,680万。

四. 莫桑比克情况的几个特点

A. 粮食

1980—1981年的粮食情况

34. 由于1978/79年的长期旱灾, 缺少重要的农业投入, 以及1980年4月以前南罗得西亚非法政权部队所造成的破坏, 引起了农业生产方面的大量损失。这种严重的缺粮现象只靠捐助的粮食还不能应付, 必须要大量买进粮食。

35. 在马普托、加扎和伊尼扬巴内各省, 以及苏法拉、马尼卡和太特的部分地区内, 湖泊、河流和井水都于1978/79年期间干涸, 这个现象一直持续到1980年的下半年。钻孔是仅有的一些水源。但是, 许多钻孔由于装置已破旧, 且缺少零件而不能使用。六个受影响的省份内人口约为6百万, 约占该国总人口的一半。估计在这些地区内受影响最严重的居民人数约为160万, 详情见下表(表8)。

表 8
遭受旱灾的人口

<u>省份</u>	<u>人数</u>
马普托	213 000
加扎	385 000
伊尼扬巴内	291 000
苏法拉	240 000
马尼卡	93 000
太特	<u>360 000</u>
共计	<u><u>1 582 000</u></u>

36. 1979/80年间这些省份的农产品大约损失了50%。牲口方面也由于牧草枯干、疾病蔓延而损失严重。

37. 尽管1980年年尾和1981年上半年雨量正常，减轻了灾情，但莫桑比克仍需大大依赖进口和捐助的粮食，才能满足粮食需求。下表(表9)显示1980年三种粮食——小麦、玉米和大米——的捐助情况。

表 9
粮食的捐助：1980年
(以公吨计)

捐助者	小麦	玉米	大米
加拿大	4 500	-	-
朝鲜民主主义人民共和国	3 000 ^a	-	-
丹麦	7 618	-	-
法国	1 231	-	-
印度	-	-	1 000
意大利	9 640 ^a	-	-
日本	-	-	10 104
荷兰	-	7 000 ^a	-
西班牙	2 000 ^a	-	-
瑞典	20 000	-	-
大不列颠及北爱尔兰联合王国	13 970	-	-
美利坚合众国	57 000 ^a	-	-
南斯拉夫	9 000	10 000	-
欧经共同体	9 606 ^a	-	-
世界粮食方案	-	5 362	-
莫桑比克慈善社	-	300	-
莫桑比克基督教理事会	-	639	100
世界路德派联合会	-	80	1 000
红十字会(德意志联邦共和国)	-	3 000	-
	<u>137 565</u>	<u>26 381</u>	<u>12 204</u>

^a 1981年运交。

粮食需要：1981—1982年

38. 上文已指出，尽管1980年后半年和1981年上半年的正常雨量使灾情有所减轻，但进口粮食的需要量仍然很高。下表（表10）所列为特派团访问期间政府提出的玉米、小麦和大米等粮食援助需要量的估计数。需要量总计约为215,000公吨。

表 10
主要谷物的进口需要量
1981年5月1日至1982年4月30日
(以公吨计)

谷物	进口需要量净额 ^a	商业购买量 ^b	捐助量 ^b	不足的量
小麦	131 200	33 000	2 700	95 500
玉米	165 000	84 260	29 000	51 740
大米	<u>79 900</u>	<u>12 000</u>	<u>100</u>	<u>67 800</u>
共计	<u><u>376 100</u></u>	<u><u>129 260</u></u>	<u><u>31 800</u></u>	<u><u>215 040</u></u> ^c

^a 把已收到的粮食援助供1981年5月1日以后消费。

^b 预订于1981年5月1日以后运交的粮食。

^c 包括以下紧急储备的粮食：玉米50,000公吨，小麦25,000公吨，大米22,500公吨。

B. 其他救济需要

39. 虽然1980/81这一季的雨量正常,但前一段期间严重旱灾造成的影响仍未消除。缺粮缺水的现象更严重地影响到易受打击的一些人口:儿童和授乳的母亲。儿童之间普遍存在营养不良、贫血、脱水、皮肤和眼睛感染、婴儿死亡率高,以及生理和精神发育迟缓等现象。妇女方面,早产、死产和流产的数字急速上升。

40. 政府于1980年间采取了一些步骤以使受影响人口的灾难减轻,并于1980年8月向国际社会呼吁,要求粮食、药品和设备等的援助。

41. 政府对人口的营养需求进行了估计,并对钻孔和钻井的原有设备作了最急需的修理。但是,由于零件稀少,又缺乏外汇以进口这些器材,因此这些工作受到很大限制。关于其他紧急需要的具体项目和数量,可直接从马普托的全国自然灾害委员会取得资料。

五、恢复和重建的需要

A. 运 输

42. 莫桑比克与津巴布韦间的交通恢复后，其地面运输系统的压力日益增加。自从1970年代早期以来，一直缺乏足够的维修和投资，港口和铁路的技术与管理人员不足。莫桑比克的运输系统除了传统上作为津巴布韦的主要对外贸易通路以外，对于赞比亚、马拉维、斯威士兰和博茨瓦纳的对外贸易流通也是十分重要的。因此，恢复莫桑比克的运输系统对该区域而言至关重要，需要大量的国际援助。

43. 南部非洲发展协调会议(SADCC)^b 运输和通讯委员会设于马普托，这是该会议中第一个充分展开业务的委员会。

1. 铁路

44. 莫桑比克铁路(莫桑比克铁路公司)经营三条铁路干线：南部、中部和北部。这些干线彼此并不直接相通(没有一条南北铁路线)，但南部线通过津巴布韦与中部线衔接，北部线则通过马拉维与中部线衔接。

(a) 莫桑比克铁路公司的南部铁路系统包括：

- 马普托——戈巴(74公里)，与斯威士兰铁路衔接，
- 马普托——甘西阿(88公里)，与南非铁路衔接，
- 马普托——希库阿拉库阿拉(534公里)，也称为林波波铁路，与津巴布韦铁路衔接。

(b) 莫桑比克铁路公司的中部铁路系统包括：

- 比埃拉—马希潘达(317公里)，与津巴布韦铁路衔接，

^b 安哥拉、博茨瓦纳、莱索托、马拉维、莫桑比克、斯威士兰、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦。

—多纳·安纳—莫阿蒂泽（254公里），通到莫桑比克的煤田，
—唐多—维拉诺瓦（335公里），与马拉维衔接；

(c) 此外，还有两条支线：

—伊尼亚米坦加—马豫梅（88公里）；
—克利马内—莫库巴（145公里）。

45. 北部铁路系统包括一条从纳卡拉港到利钦加的干线（500公里），和一条从库安巴通往马拉维的支线。

46. 这三个铁路系统最近的交通情况载列于表11。

表 11
铁路交通量
(以千公吨计)

	1979	1980	1981 (1月—4月)
<u>南部系统</u>			
国内	806.1	1 173.0	286.9
国际	5 571.1	4 943.8	1 296.5
共计	6 377.2	6 116.8	1 582.5
公吨公里 (以百万计)	470.9	495.8	188.3
<u>中部系统</u>			
国内	720.0	979.1	319.7
国际	589.5	591.5	150.2
共计	1 309.5	1 570.6	469.9
公吨公里 (以百万计)	329.3	293.4	132.6
<u>北部系统</u>			
国内	202.1	201.8	57.8
国际	241.4	220.2	88.2
共计	443.5	422.0	146.0
公吨公里 (以百万计)	178.2	177.4	65.7

47. 莫桑比克铁路公司面临的一个迫切问题就是与津巴布韦协调,以使津巴布韦当前大量的过剩玉米得以脱售。其中,莫桑比克计划进口 105,000 公吨左右;另外,坦桑尼亚联合共和国和肯尼亚已订购了 12,000 公吨。如果穿过莫桑比克的通路能够承担这样的交通量,则预计还会有大量的货运。运送这些玉米(以及津巴布韦的钢和铬铁出口商品,其中一些目前是积存着的)眼前遭遇的困难,多数是在于津巴布韦,尤其是津巴布韦铁路严重缺乏动力。虽然莫桑比克也缺少动力,但津巴布韦的问题严重得多;因此作出了一项临时性安排,由津巴布韦铁路公司向莫桑比克铁路公司租用 9 部机车。

48. 由于津巴布韦铁路公司不能从南部通往马普托的铁路线向莫桑比克运送足够的出口玉米,因此,其中一些是先运往比埃拉,然后以沿岸汽船转运至马普托——因为莫桑比克缺少玉米的地区是在南部。因此,莫桑比克承受了很大一笔额外的内部运输费用。

49. 目前,津巴布韦运往马普托以及运往坦桑尼亚联合共和国和肯尼亚的出口货品,在首先运至比埃拉的途中,是以运货卡车越过莫桑比克边界到马尼卡镇卸货,然后装上莫桑比克铁路公司的铁路货车。这些安排增加了困难,对铁路货车的调车设备产生了额外的需求。

50. 莫桑比克铁路公司最紧急的援助需求是在技术人员和管理支助方面,最近签了一项合同由科威特提供经费向印度聘请了 37 名上述人员。瑞典也提供了八名顾问,协助中部铁路系统的商业事务。另外,许多轨道,以及车辆和其他设备多数都需整修。这方面已取得了一些经费,其他款项仍在讨论之中。

2. 海 港

51. 海港交通量在 1979—80 年期间相当稳定,每年约有 1,000 至 1,100 万公吨。1973 年的海港总交通量为 1,790 万公吨。至 1977 年降到 1,040 万公吨,此后一直保持该水平(参看表 12)。

表 12
港口交通量
(以千公吨计)

		<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u> (第一季度)
马普托	装货	2 657	2 544	542
	卸货	1 373	1 519	422
	小计	<u>4 030</u>	<u>4 063</u>	<u>964</u>
马托拉 ^a	装货	2 550	1 834	306
	卸货	1 557	1 706	342
	小计	<u>4 107</u>	<u>3 540</u>	<u>648</u>
比埃拉	装货	721	700	128
	卸货	1 001	820	205
	小计	<u>1 722</u>	<u>1 520</u>	<u>333</u>
纳卡拉	装货	322	330	74
	卸货	462	422	85
	小计	<u>784</u>	<u>752</u>	<u>159</u>
其他港口	装货	117	132	24
	卸货	93	115	23
	小计	<u>210</u>	<u>247</u>	<u>47</u>
总交通量		<u>10 853</u>	<u>10 122</u>	<u>2 151</u>

^a 马普托附近的一个货运站。

52. 1981年第一季度的交通量有所减低。但是到1981年中为止，各港口均已疏通，足以应付增加的交通量。目前主要问题在于进出港口，而非港口本身的作业。

53. 所有港口的集装箱交通量都在迅速增加，详情见表13。

表 13
集装箱交通量
(相当于标准20尺集装箱的单位)

	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u> (第一季度)
<u>马普托港</u>			
负载集装箱	845	2,626	1,077
空箱	<u>415</u>	<u>1,048</u>	<u>235</u>
共计	1 260	3 674	1 312
<u>比埃拉港</u>			
负载集装箱	718	1,832	855
空箱	-	<u>1,078</u>	<u>829</u>
共计	<u>718</u>	<u>2 910</u>	<u>1 684</u>
<u>纳卡拉港</u>			
负载集装箱	6 417	8 709	2 725
空箱	265	<u>1,021</u>	<u>429</u>
共计	<u>6 682</u>	<u>9 730</u>	<u>3 154</u>
<u>所有港口</u>			
负载集装箱	7 980	13 167	4 657
空箱	680	<u>3 147</u>	<u>1 493</u>
共计	<u>8 660</u>	<u>16 314</u>	<u>6 150</u>

54. 集装箱运输量上升的这种趋势要求更多的投资，其中最迫切的方面是港口设施（尤其是在纳卡拉和马普托）以及莫桑比克铁路公司所需的平板货车。目前用来装运集装箱的是互搭板式货车，效率不高，且会引起损害。政府急于同可能的捐助者商讨一项综合计划，以便加强纳卡拉港的集装箱设备和北部通往马拉维的铁路线的运载能力。

55. 目前正在进行一项可行性研究，探讨是否可能大大疏浚比埃拉港，让载重量 60,000 吨的船只使用。目前该港口只限于载重量不超过 25,000 吨的船只使用。这项研究的结果，如果是可行，则比埃拉港将来很可能成为一个供国内和国际交通往来的主要大港。

3. 运输和通讯委员会

56. 在南部非洲发展合作会议的范畴内，莫桑比克负责交通和通讯方面。在北欧国家的支助下，运输和通讯委员会已在马普托展开业务，负责规划区域的运输和通讯项目，和协调这些部门内的活动，以便尽量提高各区域系统的效率。

57. 南部非洲发展合作会议各成员间早期的业务联系和国际捐助方面反应积极，因此，在区域范围内的运输和通讯部门所能达成的经济状况变得较为明朗。

58. 对于目前属于南部非洲发展合作会议方案下的多数铁路和港口项目，凡直接与莫桑比克有关的事项正在同可能的捐助者进行商讨。只有一个主要的，极为关键性的例外，就是北部从纳卡拉起的铁路线的重建工作。这个项目对于使纳卡拉港发挥其在该区域的巨大潜力来说是很重要的。

4. 重建需要

59. 虽然在执行秘书长上次报告所列各项重建项目方面取得了若干进展(参看下面第87段),目前在运输和通讯部门仍有许多重建计划需要国际支援。

(a) 重建马查瓦—普祖莫瓦(斯威士兰)铁路线(估计费用: 3,000万美元)

60. 这一铁路线对于斯威士兰的出口以及将石灰运送到马普托附近的马托拉水泥厂极为重要。1980年的交通量为80万公吨,1990年可望增至280万公吨。该项目的目的在改善铁路线,使每一车轴的载重量多达20公吨。需要改善的轨道共达102公里,其中22公里在莫桑比克境内。

(b) 重建贝拉—马奇潘达铁路线的阿尔马达—马奇潘达段(估计费用: 3,000万美元)

61. 这个项目包括改善该铁路线的阿尔马达——马奇潘达段,以便将段的交通量提高到贝拉——索尔兹伯利线其他各段的水平。该项目包括将30千克/米的铁道换成40千克/米的铁道,更换枕木、增铺道碴以及重铺该线的某些部分,以减小铁路的坡度和避免急转弯。重建这一段铁路可使该线每年交通量增至200万公吨。

(c) 重建从贝拉到马拉维的67公里的铁路线(估计费用: 2,500万美元)

62. 这一项目包括重建贝拉和栋多之间27公里的轨道,并且增铺第二条轨道,另外还重建长达40公里的最后一段轨道,直达马拉维边界。

(d) 重建从纳卡拉到马拉维的铁路线(估计费用: 20,000万美元)

63. 这条铁路线的情况极差,虽然有许多段的规定速度为15公里/小时,但仍经常出轨。这条线不仅联系当地交通,并且运输马拉维和赞比亚的进出口货物。1980年的交通量为400,000公吨,1990年可望增至600,000公吨。

64. 这个项目的目的在全盘整修这条铁路线,更换铁轨、铺混凝土枕木、增

铺道碴以及重铺某些线段。 该项目包括设置一个混凝土枕木工厂、举办一个焊接轨道讲习班以及开辟一个采石场。

65. 只有获得长期软性经费来源时，才能解决该项目的经费问题。

(e) 南部铁路系统电气化的可行性研究（估计费用：700,000美元）

66. 这一研究包括： 分析目前和未来的交通量；初步技术计划和费用估计；成本—利益分析；和提出执行方案。

(f) 增加马普托港的容量（估计费用：14,300万美元）

67. 这个项目的组成部分如下： 加深马普托和马托拉港的入口航道（估计费用：6,800万美元）；在马托拉建造大型的煤终点站（估计费用：6,500万美元）；以及增加马普托集装箱终点站的设备（估计费用：1,000万美元）。

(g) 增加贝拉港的容量（估计费用：15,800万美元）

68. 目前贝拉港仅限载重吨位25,000以下的船只进入。 这个项目的目的在加深入口航道以及建造两个深水码头，使载重吨位60,000以上的船只也可使用该港口。 这个项目的执行对于贝拉作为一个主要港口的长远前途而言，极为重要。

69. 加深航道的费用估计为8,700万美元，建造码头约需6,600万美元；此外，还需300万美元左右用于航行标志。 关于加深入口航道的可行性研究已在进行，由荷兰提供协助。

(h) 纳卡拉港的集装箱终点站（估计费用：3,500万美元）

70. 纳卡拉的集装箱运输量急速增加，在1981年头三个月达到每月1,050个二十英尺等量单位，估计到1982年底将增至2,000单位。目前是以传统设备来管理集装箱的运输。

71. 这个项目的目的在建造一个400米的集装箱码头，并且具备适当的管理设备。

(i) 重建和整修米兰杰—莫库巴公路（估计费用：4,000万美元）

72. 1979年，从这条大路通往马拉维的每日平均运输量为30辆卡车。估计在1983年将增至每日100辆卡车。

73. 这一项目包括将这条公路提高到整年可用的砾石路的标准。该项目的细节正在拟订中，由保加利亚提供协助。

(j) 重建太特—卡萨卡蒂扎公路的马通多—休塔段（估计费用：500万美元）

74. 马通多和休塔之间的路面由于重型车辆运输造成严重损坏，必须整修。项目细节正在拟订中，由澳大利亚提供协助。

(k) 重建津巴布韦—太特—马拉维公路（估计费用：1,600万美元）

75. 这条公路是太特省的主要公路，并且通往津巴布韦和马拉维。此外，这也是连接津巴布韦和马拉维的公路。这条公路的某些段以及跨越赞比西河的桥梁均已损坏，必须整修这条干道，使其达到适当水平。

(l) 重建马奇潘达—希莫约—贝拉公路（估计费用：1,800万美元）

76. 津巴布韦到贝拉之间的主要公路的情况很差，必须加以整修，使其恢复合理的水平。希莫约—贝拉段的交通量最大，但马奇潘达—希莫约的交通量日后可能增加。

(m) 重建从马普托到斯威士兰的公路（估计费用：700万美元）

77. 这条重要公路遭到严重损坏，必须加以重建。靠近马普托（到马普拉

为止)的货物交通繁忙,接近博阿内和纳马查边界的交通也相当繁忙。

(n) 通往坦桑尼亚联合共和国边界乌尼达德桥的公路(估计费用: 3,000万美元)

78. 这个项目的目的在以适当的公路连接坦桑尼亚联合共和国,包括重建穆埃达和内戈马内之间171公里的公路。

(o) 调查莫桑比克和津巴布韦南部之间新的南部公路(估计费用: 150,000美元)

79. 这个项目包括调查莫桑比克南部同津巴布韦南部间的一条公路,这条路通过许多猎场。这条公路也可促进旅游业。

5. 机场

80. 上次审查团报告中(A/35/297-S/14007,第五节)已指出,贝拉机场跑道的照明系统必须换新。此外,马普托机场的照明系统也需要改善,以便完全符合国际标准。这方面的工程研究工作已开始进行,这两个机场所需的总费用估计为500万美元。若干其他机场也需要更换和改善现有的航行标志系统。所需设备为: 在马普托和贝拉的两套仪表着陆系统;在马普托的一套甚高频全向信标;在库昂巴和利钦加的两套甚高频全向信标;以及在库昂巴的一套测距装置。

81. 包括训练在内,这些系统的费用估计为300万美元。

B. 电信

82. 在加强电信部门方面虽已取得若干进展,仍有许多工作需要完成。由科威特提供约250万美元,在贝拉设置一个B级的地面站。此外,在科威特提供约160万美元的支助下,整修贝拉和乌姆塔利之间的陆上通讯线,将现有的30个渠道增加一倍。政府也在马普托、贝拉和纳卡拉装置新的海对陆通讯设备。

83. 目前正协同邻近国家进行一项关于国家微波系统的可行性研究。这种系统将取代现有的老式对流层散射网。整套系统的费用估计为 6,500 万美元。

84. 在短期内，有必要改善纳卡拉和马拉维之间的通讯，以配合已计划大量投资的港口—铁路系统。在这方面，将必要的港口、铁路和电信投资视为包括若干相互依存的组成部分的单一项目是有益的。

85. 目前在马普托和贝拉之间只有两条用户电报线，一条通过南非的直接电话线。因此，有必要在短期内改善马普托和鲁拉坦加之间的电信，以便通过鲁拉坦加——布拉瓦约——索尔兹伯里——乌姆塔利，达成马普托——贝拉间的通讯。

六、特别经济援助方案的执行进度

A . 1980年的国际援助

86. 莫桑比克政府提供的表14详细说明了莫桑比克在1980年所获选定的粮食援助和项目援助。

表 1 4

1980年莫桑比克所获选定的粮食和项目援助的大约价值

来源	援助种类	价 值 (百万)莫桑比克元
1. 瑞典	<u>研究和咨询</u>	
	国家运输研究	4.2
	城市运输研究	19.6
	海运	9.1
	高压线	54.6
	卡霍拉·巴萨研究	6.3
	民航	18.9
	机场照明	14.0
	煤的研究(一)	15.4
	马尼卡建造项目	8.4
	纸	3.5
	纸和纸浆研究	11.2
	电信	14.0
	<u>进口支助</u>	
	机场照明	28.0
煤矿设备	4.2	

	纸(二)	70.0
	小麦(包括运费的价格)	70.0
	纺织品、鞋类、地质学、渔业、电信 设备、保健设备和公路设备等	259.7
	其他	98.7
	<u>教育部门</u>	70.0
	<u>人事基金</u>	70.0
	<u>林业</u>	17.5
	小计	<u>867.3</u>
2. <u>挪威</u>	<u>电力发展</u>	
	水电研究	30.0
	机构合作	3.0
	柴油发电机和设备的继续购置	18.0
	电力发展的设备	19.2
	<u>公路</u>	
	公路建筑设备的继续购置	12.0
	公路运输研究	12.0
	农村公路维修, 试办项目	15.0
	<u>技术援助基金</u>	12.0
	<u>妇女训练中心</u>	3.0
	<u>商品援助</u>	
	讲习班设备、职业学校、 纸、教育用途	3.0 43.8
	<u>技术援助</u>	
	专家	4.2
	咨询服务	6.0
	小计	<u>181.2</u>

3. 北欧国家

莫桑比克北欧农业方案^a 小计 296.0

4. 荷兰

<u>贷款</u>	
<u>公共工程部</u>	
水	13.4
马普托排水系统	100.1
公路建筑	33.5
排水系统	26.8
<u>港口和路面运输部</u>	
罗武马挖泥机	67.0
<u>农业部</u>	
仓库	13.4
<u>国营渔业</u>	
冷藏	31.6
<u>工业和能源部</u>	
电气设备	26.8
服务协定	26.8
小计	<u>339.4</u> ^b

a 莫桑比克北欧农业方案由北欧五国提供经费，约以下列比例分配：丹麦提供 23%，芬兰 16%，冰岛 1%，挪威 16%，瑞典 44%。

b 在 1975—1979 年期间订立的贷款协定下，3.43 亿也仍未动用。

	<u>赠款</u>		
	供整修桥梁用		80.4
	供初级保健项目用		80.4
	上年度保健费用节余		
	国家土壤研究所和地形学校		81.6
		小计	<u>242.4</u>
5.	<u>荷兰国际发展 合作组织^c</u>	实物捐助	小计 <u>0.9</u>
6.	<u>教会发展项目 协调委员会^d</u>	开发水资源	1.3
		齐姆佩托学校项目	0.7
		支助营养项目	<u>1.8</u>
		小计	<u>3.8</u>
7.	<u>加拿大大学海 外事务^e</u>	1980年为尼亚萨方案提供捐款	小计 <u>5.2</u>
8.	<u>牛津饥荒救济 委员会：</u>		
	加拿大/		
	澳大利亚/	向两个公社村庄（卢桑汉多和奥乌阿） 提供：6个抽水机和备件，6个发动 机、管道系统，2个碎石厂，1个压 地机和备件，外业设备	不适用
	比利时	向三个公社村庄（利普齐阿、奇库多、 姆萨维泽）提供：6个抽水机和备件 以及6个发动机	不适用
		向三个村庄（阿尔戴A和阿尔戴B以 及乌南戈）提供：工具和种籽	不适用
		向乌南戈提供：2个压地机	不适用

9. 世界路德派联

合会

救灾粮食援助、种籽、毛毯、自动抽水机和农具

不适用

种籽、3个研磨机、200个吊桶和600条毛毯

0.9

总计 1,937.1^f

c 荷兰国际发展合作组织

d 教会发展项目协调委员会

e 加拿大大学海外事务

f 5,530 万美元

B. 关于以往确定的项目进度

87. 秘书长上次报告 (A/35/297-S/14007) 提请注意需要国际援助的具体项目。这些项目的执行进度如下:

(a) 钱加内河上被破坏的路桥已由政府重建。

(b) 正同一位可能的捐助者商谈有关整修和重建马卡雷达内水坝路桥、马卡雷达内铁路桥和马津乔佩斯铁路桥的事宜。

(c) 关于购买柴油发电机车和武器的合同已经签订。由政府负担费用。

(d) 目前正进行有关疏浚贝拉港的可行性研究，由荷兰提供协助。

(e) 改善贝拉和马奇潘达间明线电信联系的工作由科威特提供经费。

(f) 目前正进行有关贝拉和索尔兹伯里间微波联系的可行性研究。

(g) 马武齐水电厂的整修和重建工程已经开始，由政府提供经费。

(h) 有关粮食安全贮存问题属于南部非洲发展协调会议粮食安全体系范围，已交由津巴布韦负责。

(i) 南部非洲发展协调会议运输方案中包括在马普托设置一个煤装卸站，主要是配合斯威士兰和津巴布韦的需要（参看上面第67段）。

(j) 莫库巴纺织品项目的经费筹措已在双边援助下完成。

- - - - -