



Distr.
GENERAL

A/37/138/Add.1
2 November 1982
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

Тридцать седьмая сессия
Пункт 74^b повестки дня

СПЕЦИАЛЬНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ И ПОМОЩЬ В СЛУЧАЕ
СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ: СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ПОМОЩИ

Помощь в целях восстановления и реконструкции Гамбии

Доклад Генерального секретаря

Добавление

1. В докладе Генерального секретаря, озаглавленном "Помощь в целях восстановления и реконструкции Гамбии" (документ A/37/138), содержится доклад межучрежденческой миссии, которая была направлена в Гамбию в соответствии с резолюцией 36/220 Генеральной Ассамблеи от 17 декабря 1981 года.
2. В докладе миссии подробно рассматриваются три проекта (см. документ A/37/138, раздел VI) на общую сумму примерно 7,8 млн. долл. США, в отношении которых правительство Гамбии обратилось с просьбой об оказании внешней помощи. Эти три проекта были разработаны в связи с возникновением неотложных потребностей, на наличие которых указали гражданские волнения, имевшие место в Гамбии в июле/августе 1981 года.
3. Со времени опубликования доклада правительство Гамбии обратилось с просьбой о расширении программы специальной экономической помощи с целью включения в нее трех других неотложных проектов, связанных с восстановлением и реконструкцией страны. Подробная информация об этих трех проектах, предполагаемая общая стоимость которых равняется 10,7 млн. долл. США, прилагается.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Дополнительные проекты

1. Правительство Гамбии обращается с просьбой о предоставлении внешней помощи в размере примерно 10,7 млн. долл. США для осуществления следующих трех дополнительных проектов, связанных с восстановлением и реконструкцией страны.

А. Финансирование пятилетнего плана, касающегося маркетинга в области туризма

<u>Продолжительность:</u>	Пять лет
<u>Основная функция:</u>	Оказание помощи в финансировании пятилетнего плана национального управления туризма, касающегося маркетинга в области туризма (1982/1983-1986/1987 годы). Финансовая помощь будет охватывать расходы (или часть расходов), связанные с представительством за границей, а также рекламные расходы национального управления туризма
<u>Необходимые внешние средства:</u>	4 870 500 долл. США
<u>Учреждение:</u>	Министерство информации и туризма - Национальное управление туризма
<u>Начало деятельности:</u>	Июль 1983 года
<u>Цели развития</u>	

2. За последние несколько лет туризм стал представлять собой одну из наиболее быстро развивающихся отраслей экономики Гамбии. Действительно, сейчас эта отрасль является после сельского хозяйства (экспорт земляных орехов и побочные продукты) второй наиболее важной отраслью, приносящей валютные поступления. В 1974 году правительство Гамбии создало министерство туризма в целях использования возможностей этой новой и важной отрасли экономики. С признанием преимуществ, которые Гамбия может получить в результате поощрения и развития этой отрасли, инвестирование в области туризма стало установившейся государственной политикой. К числу наиболее важных целей туризма как отрасли относятся следующие:

/...

а) обеспечение валютных поступлений от продажи услуг и соответствующих товаров, предлагаемых на рынке в рамках всех этапов оптовой и розничной продажи, транспортного и коммунального обслуживания, деловой деятельности, а также других различных составляющих отрасли туризма секторов, основанных на оплате потребления;

б) обеспечение быстрого экономического роста, находящего свое отражение в таких областях, как занятость, доход и уровень жизни и активизация деятельности таких продуктивных секторов национальной экономики, как ремесленное производство и производство сувениров, сельское хозяйство и животноводство, временное обеспечение жильем и транспорт, а также отдых и развлечение;

с) выполнение функций действенного и эффективного механизма государственной политики по обеспечению социальной и культурной интеграции как на национальном, так и международном уровнях, развитию новых отраслей и формированию доброй воли и лучшего взаимопонимания в отношениях с основными рынками туризма и остальным миром в целом.

Непосредственные цели

3. Хотя в последние годы в инфраструктуре и надстройке отрасли туризма в Гамбии произошли весьма значительные перемены, тем не менее область маркетинга в этой отрасли полностью оставалась под контролем иностранных туристических агентств и частных лиц. В 1979 году по поручению правительства Гамбии и при финансировании за счет ресурсов Фонда содружества наций по техническому сотрудничеству (ФСНТС) было проведено исследование по вопросам маркетинга в области туризма, которое в 1980 году было представлено на рассмотрение. Хотя основные рекомендации, содержащиеся в исследовании, были одобрены правительством в этом же году, осуществление плана в области маркетинга было осложнено значительными финансовыми трудностями, обусловленными неблагоприятным экономическим положением страны. Тем не менее стратегия для этого сектора в следующие пять лет заключается в том, чтобы уделять первоочередное внимание плану, касающемуся маркетинга в области туризма, который в целом был одобрен министерством экономического планирования и министерством финансов во второй половине 1981 года. Непосредственная цель в настоящее время состоит в том, чтобы обеспечить средства для осуществления национального плана, касающегося маркетинга в области туризма, который был рекомендован в исследовании и пересмотрен национальным управлением туризма, с тем чтобы учесть нынешнее положение на рынке.

Справочная информация и обоснование

4. Число лиц, посетивших Гамбию, увеличилось с 528 человек в 1966/1967 годах до 25 907 человек в 1978/1979 годах, что явилось здесь высшим показателем, однако затем оно снизилось до 23 822 человек - в

/...

1979/1980 годах, 19 209 - в 1980/1981 годах и примерно 14 407 - в туристический сезон 1981/1982 годов; таким образом, размеры годовых изменений в период с 1978/1979 годов по 1981/1982 годы составляли плюс 64,3 процента, минус 8,0 процента, минус 19,4 процента и минус 25 процентов, соответственно, по отношению к предыдущему году.

5. Правительство Гамбии считает, что эти статистические данные указывают на необходимость радикального и систематического изменения своего подхода к вопросу о заполнении мест в гостиницах страны, число которых увеличилось со 167 мест в 1966/1967 годах до 3 374 - в 1981/1982 годах; планируется, что в туристический сезон 1982/1983 годов это число достигнет 4 400 мест после того, как в строй будут введены еще две новые гостиницы.

6. Такое изменение, как ожидается, произойдет при осуществлении пятилетней программы в области маркетинга в Гамбии, направленной на достижение следующих четырех основных целей:

а) увеличение среднего периода времени пребывания в стране на каждого туриста при полном заполнении всех имеющихся в настоящее время мест в гостиницах в течение основного туристического сезона (зима), повышении в период до открытия нового сезона показателя использования гостиничных мест по крайней мере до 35-40 процентов в первые два года (с последующим увеличением этого показателя в размере до 10 процентов в год) и развитии наряду с этим на основных рынках ко времени планируемого расширения возможностей в гостиничном секторе более широкого спроса среди туристов на проведение отпусков или каникул в Гамбии;

б) диверсификация туризма в рамках следующих трех основных аспектов:

i) страны

Закрепление традиционных и основных рынков с одновременным созданием новых рынков туризма. Такая мера позволит уменьшить зависимость отрасли от узко ограниченного числа стран;

ii) времена года

До настоящего времени Гамбия рассматривалась лишь как зимний курорт. При соответствующей рекламной деятельности такие представления могли бы быть изменены, поскольку Гамбия фактически является прекрасным местом отдыха в любое время года;

iii) туристические агенты и виды туров

Цель здесь состоит в том, чтобы привлекать не только крупные оптовые туристические агентства, но и обратить внимание небольших специализированных туристических агентств и попытаться побудить их включать туры в Гамбию в свои каталоги;

/...

с) увеличение средних ежедневных расходов лиц, посетивших Гамбию. Достижению этой цели, как предполагается, будет способствовать диверсификация стратегии в зависимости от туристических агентств и типа туристов;

d) создание новых представлений о Гамбии на рынках туризма на основе распространения информации относительно всего того, что может представлять в стране интерес для туристов.

7. Министерство туризма в сотрудничестве с советниками и консультантами разработало соответствующие стратегии, направленные на достижение вышеуказанных целей. Объем необходимых в этой связи финансовых средств равняется примерно 4,9 млн. долл. США.

Осуществление

8. Ответственность за осуществление этого проекта будет нести министерство информации и туризма.

<u>Статьи затрат</u>	<u>Предполагаемый размер расходов</u> (в даласи)
a) <u>Затраты на местном уровне</u>	
Расходы на персонал и оперативные расходы (национальное управление туризма, касается только Банжула)	161 200,00
b) <u>Внешние расходы</u>	
i) представительство за границей (Соединенные Штаты Америки, Соединенное Королевство, Федеративная Республика Германии, Италия, Бенилюкс, Скандинавия, Швейцария)	8 150 000,00
ii) рекламные материалы (плакаты, справочники, брошюры, фильмы, видеоматериалы, слайды, литература общего характера)	920 000,00
iii) рекламная деятельность (ярмарки, поездки за границу, представительство для рекламных и учебных поездок, рекламная деятельность и связь с общественностью)	671 000,00
Общий объем необходимой внешней помощи	<u>9 741 000,00</u> (4 870 500,00 долл. США)
Общий объем расходов на пять лет	<u><u>9 902 200,00</u></u> (4 951 100,00 долл. США)

В. Эксплуатационно-техническое обслуживание
городских дорог

Основная функция:

Оказание помощи в совершенствовании системы дорожного сообщения на основе ремонта и реконструкции

Необходимое внешнее
финансирование

4 625 000 долл. США

Учреждение:

Министерство общественных работ и сообщения - Отдел общественных работ

Начало деятельности:

Январь 1983 года

Справочная информация и обоснование

9. Важность надлежającego эксплуатационно-технического обслуживания национальной дорожной сети уже довольно длительное время находится в поле зрения правительства Гамбии. Несмотря на значительное увеличение объема перевозок и быстрый рост тоннажа основная дорожная сеть до настоящего времени поддерживалась в относительно хорошем состоянии. Действительно, при содействии различных доноров основная дорожная сеть была значительным образом улучшена; осуществление ряда предпринимаемых в настоящее время проектов должно позволить продолжить выполнение реалистичных и полезных программ развития основной и вторичной сетей, а также дорожных сетей местного значения. К числу наиболее крупных из этих проектов относятся первый проект эксплуатационно-технического обслуживания шоссежных дорог, финансируемый Международной ассоциацией развития (МАР) и проект по восстановлению подъездных дорог организованный Бюро Организации Объединенных Наций по вопросам Судано-сахелианского района (ЮНСО). Осуществление новой программы Международного бюро труда (МБТ) Шведского агентства международного развития (СИДА) по использованию соответствующих методов эксплуатационно-техническому обслуживанию местных дорог.

10. Что касается городских районов, то в этом отношении правительство проводит политику неуклонного совершенствования дорожной сети в районе Комбос, где ведется строительство мощных подъездных дорог и ряда местных дорог. Эти работы обеспечиваются лишь за счет местных национальных средств и в условиях быстрого развития новых городских районов, а также увеличения объема транспорта и роста численности городского населения здесь удалось добиться лишь незначительного прогресса. В последнее время даже этот скромный прогресс был ограничен ввиду наличия экономических проблем, осложнившихся в результате волнений в июле/августе 1981 года. Вызванные этим ограничения на валютные ресурсы обусловили серьезную нехватку асфальта и горючего и масштабы текущего эксплуатационно-технического обслуживания городских дорог резко сократились. Особенно отмечается ухудшение состояния городских улиц Банжула, а состояние важных дорог в районе Комбо ухудшилось настолько, что единственным реалистичным решением является их реконструкция.

11. Строительство улиц в Банжуле, Комбо и Сент-Мэри ведется с использованием гравиевой подкладки, на которую укладывается асфальт с добавленным в него песка. В некоторых случаях, ввиду отсутствия в стране природного камня, вместо песка используется ракушечник, который укладывается в поверхностный слой асфальтового покрытия. Такой тип дорог удовлетворял требования несколько лет назад, однако увеличение масштабов транспортных перевозок в последние годы более чем на 10 000 транспортных единиц в день в некоторых

/...

случаях обусловило то, что такой тип дорог стал устаревшим. Фактически нынешние дороги представляют собой множество заделанных выбоин, отремонтировавшихся после этого ни один раз.

12. Количество и качество асфальта, необходимого для осуществления повседневного эксплуатационно-технического обслуживания улиц столицы и ее окрестностей были соответствующим образом определены, и государственными предприятиями был сделан соответствующий заказ. Однако ввиду ограниченности средств заказ осуществлен быть не мог. Сметные расходы по данному заказу составляли 1 млн. даласи. Стоимость асфальта, являющегося нефтепродуктом, в последние годы увеличилась более чем в 5 раз; точно также в несколько раз увеличилась протяженность асфальтированных дорог в стране, нуждающихся в эксплуатационно-техническом обслуживании.

Реконструкция важных дорог в Комбо Сент-Мэри (район Серрекунда/Фаджара)

- а) магистральная дорога, 4 км
- б) дорога на Латримунда (через Серрекунда), 3 км
- с) магистральная дорога на Бакотех (через Серрекунда), 2 км

13. Эти дороги являются основными связывающими населенные пункты дорогами, которые во время дождей становятся негодными для эксплуатации ввиду наличия большого числа выбоин и рытвин. Поэтому необходимо провести их полную реконструкцию, с тем чтобы они могли удовлетворять соответствующим требованиям. В рамках контракта была осуществлена полная техническая проектировка, а также предусмотрены соответствующие процедуры распределения заявок на подряды. Основные проектные характеристики являются следующими:

- Геометрия дорог: Линейность дорог в их нынешнем виде отвечает установленным требованиям, за исключением дороги на Латримунда, где необходимы некоторые улучшения, что будет связано в частности с приобретением земель.
- Ширина дорог: 7,25 метра там, где это необходимо с рассчитанными на габариты автобуса пролетами, участками для парковки, линиями ускорения/замедления на участках соединения дорог и т.д.
- Покрытие: По необходимости использование природного гравия для нижнего дорожного слоя цементно-гравиевая основа, дорожное покрытие с двойной поверхностной обработкой или битумное покрытие из готовой смеси.

/...

Осушение и водоотвод: Работы по очистке придорожных кюветов конусообразной формы или известняковых каналов прямоугольной формы, за исключением центральной части города Серрекунда, где требуются водостоки и дренажные трубопроводы. Во многих местах требуется выделить средства с целью организации всеобъемлющей дренажной системы для Серрекунда.

14. Расходы на строительство каждого километра дорог (по ценам 1982 года), включая различное обслуживание, приобретение земель и обслуживание в области проектирования/руководства, составят порядка 0,75 млн. даласи, то есть 6,75 млн. даласи на 9 км дорог.

Устройство гравийного покрытия на городских дорогах

15. В рамках программы прокладки районных подъездных дорог и улиц с гравийным покрытием в населенных пунктах в районе Комбос в последние несколько лет завершено строительство в общей сложности примерно 10 км дорог. Другие второстепенные дороги в целом пока еще не реконструированы и находятся в плохом состоянии. В наиболее густонаселенном и застроенном районе страны, в Фаджаре и Серрекунда, состояние улиц в подавляющем большинстве случаев ухудшилось; их покрытие представляет собой слой пыли, что указывает на необходимость их улучшения. В частности осуществление программы, предусматривающей восстановление таких второстепенных дорог длиной общей сложностью в 50 км до уровня дорог с гравиевым покрытием и соединение их с районными подъездными дорогами, позволило бы значительно улучшить условия жизни городского населения. Эта программа могла бы быть предпринята при непосредственном участии отдела общественных работ и осуществлена в течение двухлетнего периода. Бюджетные расходы составляют 30 000 даласи на километр или в общей сложности 1,5 млн. даласи для всей программы.

/...

Участие

16. Участие правительства Гамбии: Участие правительства Гамбии в осуществление проекта будет включать в себя инвестирование, выплату зарплаты и надбавок национальному персоналу, покрытие необходимых оперативных расходов и эксплуатационно-техническое обслуживание соответствующих средств.

Осуществление

17. Технические специалисты отдела общественных работ (ООР) определят необходимые технические потребности, связанные с эксплуатационно-техническим обслуживанием улиц с битумным покрытием и дорог с гравиевым покрытием для непосредственного осуществления работ. С целью реконструкции важных дорог ООР проведет техническую проектировку и подготовит документы на подряды.

Общий объем расходов по проекту

Дополнительные вводимые ресурсы:

	<u>в даласи</u>	<u>Соответствующая сумма в долл. США</u>
1. Поставка асфальта	I 000 000	500 000
2. Реконструкция важных дорог	6 750 000	3 375 000
3. Гравиевое покрытие на городских дорогах	<u>I 500 000</u>	<u>750 000</u>
Общий объем расходов по проекту	<u>9 250 000</u>	<u>4 625 000</u>

C. Ремонт моста в Брумене

Основная функция:

Восстановление исключительно важного звена связи в дорожно-транспортном секторе в результате ремонта сломанного моста

Необходимые внешние
средства

I I75 000 долл. США

Учреждение

Министерство общественных работ и сообщения - Отдел общественных работ

Начало деятельности

январь 1983 года

/...

Справочная информация и техническое обоснование

18. Магистральная дорога на южном берегу проходит через Бинтанг Болон примерно в 134 км от Банжула по мосту в Брумене. Эта магистральная дорога является наиболее важной дорогой в Гамбии, связывающей столицу и наиболее развитый район южного берега Гамбии с трансгамбийским шоссе. Кроме того, она является единственной дорогой с твердым покрытием, ведущей в периферийные районы страны. Мост в Брумене может рассматриваться как второй по степени важности мост в Гамбии.

19. Мост был построен в 1966 году. Он состоит из девяти пролетов длиной 12,95 метра каждый, тогда как общая длина его составляет примерно 116 метров. Проезжая часть представляет собой одну полосу шириной в 3,65 м с дорожкой для пешеходов в 1,5 м; впоследствии, однако, были установлены дополнительные опоры, с тем чтобы расширить пролетное строение моста и сделать его проезжую часть двухполосной.

20. Конструкция моста представляет собой в пролетной части сегментированное железобетонное покрытие, поддерживаемое тремя направляющими закрепленных универсальных стальных балок, наименьшая из которых проходит под внешним ребром настила пешеходной дорожки, и опирающееся на железобетонные крестовины, соединяющие четыре готовые железобетонные сваи восьми рамных опор.

21. Состояние непосредственно стальных конструкций является удовлетворительным. Однако, к сожалению, в соответствии с практикой, существовавшей в Гамбии в то время, все железобетонные конструкции моста были сделаны с добавлением крупного латеритного заполнителя.

22. В последние два года состояние настила из латеритного бетона ухудшилось. Крестовины также сделаны из латеритного бетона, однако в настоящее время ничто не указывает на их разрушение. Принимая во внимание состояние моста в Брумене и сравнивая его с состоянием другого моста, крестовины которого, тоже сделанные из латеритного бетона, вышли из строя, можно рассчитывать на то, что крестовины моста в Брумене будут оставаться годными для эксплуатации.

Предлагаемая программа работы

23. В отношении вопроса о реконструкции предлагаются три варианта. Все эти три варианта затрагивают одно общее соображение: данная дорога является исключительно важной, и ее закрытие для проведения строительных работ не должно быть продолжительным.

/...

24. В случае принятия решения о реконструкции крестовин конструкция моста могла бы быть максимально улучшена при небольших затратах, а его настил обновлен и расширен до двух полос. Сметная стоимость составляет 2 350 000 даласи, что равняется I 175 млн. долл. США.

25. Если крестовины реконструироваться не будут, что было бы значительным риском, то новый расширенный настил будет опираться на первоначальную конструкцию, предусмотренную для расширения моста, хотя вес двух дополнительных балок превысит вес балок в первой конструкции. Сметная стоимость составляет I 850 000 даласи или примерно 0,9 млн. долл. США.

26. В соответствии с третьим вариантом можно пойти на риск, полагая, что крестовины будут оставаться годными для эксплуатации; поскольку собственный вес моста останется таким же, как и с переконструированным настилом с однополосной проезжей частью, какое-либо ускорение возможного ухудшения состояния латеритного бетона крестовин представляется маловероятным. Третий вариант практически является вариантом "минимальных работ", подварианты в рамках которого предполагают проведение таких работ по мере возникновения тех или иных дефектов. Сметная стоимость составляет I 250 000 даласи или примерно 0,6 млн. долл. США.

Учреждение-исполнитель

27. Данный проект будет осуществляться министерством общественных работ и сообщения.
