



Генеральная Ассамблея
Экономический и Социальный Совет

Distr.
GENERAL
A/38/264/Add.1
E/1983/90/Add.1
2 August 1983
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH/FRENCH

ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ
Тридцать восьмая сессия
Пункт 12 предварительной
повестки дня*
ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОГО И
СОЦИАЛЬНОГО СОВЕТА

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ
Вторая очередная сессия 1983 года
Пункт 7 предварительной повестки
дня**
РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Особые проблемы Заира в области транспорта, транзита
и доступа к внешним рынкам

Доклад Генерального секретаря

Добавление

1. 28-29 июня 1983 года в Киншасе, Заир, состоялось совещание за круглым столом по вопросу финансирования проектов, связанных с установлением сообщения с южным и восточным районами Заира, не имеющими выхода к морю. В работе совещания приняли участие представители следующих стран и организаций: Бельгии, Германии, Федеративной Республики, Израиля, Италии, Канады, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Японии, Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), Всемирного банка, Африканского банка развития (АФБР), Центрального экономического кооперативного фонда (ЦЭКФ). Европейский фонд развития (ЕФР), Бразилия, Объединенная Республика Танзания и Международная организация труда (МОТ) были представлены наблюдателями.
2. Совещание за круглым столом возглавлял исполнительный секретарь Экономической комиссии для Африки (ЭКА).
3. На торжественном открытии с речами выступили исполнительный секретарь и следующие лица: государственный комиссар плана граждан Намбуси; государственный комиссар транспорта и государственный секретарь по вопросам общественных работ граждан Инонга.

* A/38/150.

** E/1983/100.

4. Заявления сделали также представители следующих стран и организаций: Германии, Федеративной Республики, Бельгии, Бразилии, Италии, Франции, ПРООН, Всемирного банка, Африканского банка развития, Европейского фонда развития.

I. Анализ предложений, представленных совещанию за круглым столом

5. Программа, представленная на рассмотрение совещанию, была подготовлена ЭКА в сотрудничестве с Исполнительным советом Заира. Эту программу можно рассматривать с точки зрения очередности, которая придается проектам, или с точки зрения значения каждого вида транспорта.

6. Первоочередное внимание уделялось проектам, необходимым для сохранения потенциала существующей транспортной сети, причем наиболее крупные капиталовложения были предусмотрены для железнодорожного транспорта.

7. На втором месте были проекты, связанные с оказанием технической помощи и подготовкой кадров, а также проекты, необходимые для сохранения оперативных возможностей учреждений Заира, на которые возложено управление транспортом и инфраструктурой. Капиталовложения в этой категории были предусмотрены главным образом для автомобильных дорог и в меньшей степени — для речного транспорта.

8. На третьем месте были проекты, предусматривающие расширение транспортных возможностей существующей инфраструктуры, т.е. обновление флота, замену паромных переправ временными мостами, расширение портов, электрификацию железных дорог и т.д. Капиталовложения по этому разделу предусматривались главным образом в автомобильный транспорт, а также в железнодорожный.

9. На четвертом, и последнем, месте были проекты по созданию новой инфраструктуры. Четыре таких проекта (два исследования и два строительных проекта) касались следующих вопросов: железная дорога Илебо-Киншаса; порт Банана; западная часть трансафриканской автомагистрали Лагос-Момбаса; и дорога Бусинга-Мобае.

10. ЭКА только что завершила предварительный анализ технической осуществимости первого из этих проектов (железная дорога Илебо-Киншаса), который можно будет получить сразу после того, как этот документ будет доведен до сведения специалистов из Исполнительного совета Заира.

11. Вполне понятно, что некоторым из представленных проектов можно придать ту или иную очередность. Так, например, обновление флота вполне можно рассматривать и как сохранение потенциала существующей транспортной сети (очередность I), и как модернизацию, которая влечет за собой расширение такого потенциала (очередность III). Поэтому несколько произвольно было принято решение придавать любому проекту, предусматривающему решение нескольких задач разной очередности, наиболее типичную для него очередность.

12. Общая стоимость программы, представленной совещанию за круглым столом, составила 1,984 млрд. долл. США. Из этой суммы 677 млн. долл. США, или 34 процента, уже обеспечено. Из уже имеющихся средств 83 процента представлено правительством Заира и 17 процентов – из внешних источников. Здесь следует подчеркнуть, что Заир прилагает огромные усилия, поскольку финансирует более 28 процентов общих расходов по программе.

13. Когда программа была разбита с учетом очередности, возникла следующая картина (см. перечень отдельных проектов ниже в приложении I):

- a) 17 проектов первой очередности на сумму 783,03 млн. долл. США;
- b) 10 проектов второй очередности на общую сумму 101,45 млн. долл. США;
- c) 23 проекта третьей очередности на сумму 1 175,7 млн. долл. США;
- d) 4 упомянутых выше проекта четвертой очередности на сумму 179 млн. долл. США.

14. До начала совещания за круглым столом внешняя помощь была получена только для осуществления проектов первой и третьей очередности. Несмотря на огромное значение, которое играют в развитии экономики Заира проекты второй очередности, на их осуществление до настоящего времени средств из внешних источников получено не было. Как уже отмечалось, проекты второй очередности связаны с оказанием технической помощи и подготовкой кадров, а также с сохранением оперативных возможностей транспортных служб и правительственных административных учреждений.

15. Представленную совещанию программу можно следующим образом разбить по видам транспорта:

а) железнодорожный транспорт - 11 проектов на общую сумму 754 млн. долл. США, или 38 процентов средств по программе;

б) автомобильный транспорт - 22 проекта на сумму 929 млн. долл. США, или 46,8 процента;

в) речной транспорт (включая проекты по сооружению и модернизации портов и углублению эстуария реки Заир - 17 проектов на сумму 275 млн. долл. США, или 13,9 процента общих расходов;

г) 4 проекта на сумму 26 млн. долл. США, или 1,3 процента стоимости всей программы, были связаны с развитием воздушного транспорта, которому было отведено четвертое место.

II. Предварительная оценка результатов совещания за круглым столом

Проекты первой очередности

16. В эту категорию входило 17 проектов. В ходе обсуждения стоимость одного проекта была изменена с 13,6 млн. долл. США до 111,693 млн. долл. США, и объем необходимых средств внешнего финансирования был соответственно увеличен с 10,8 млн. долл. США до 94 млн. долл. США.

17. Хотя в большинстве случаев представители доноров не брали на себя твердых обязательств, они тем не менее заявляли, что серьезно рассмотрят вопрос о финансировании 10 проектов. В ходе обсуждения двух проектов для речного транспорта некоторые доноры информировали совещание о том, что они подождут выводов текущего исследования, финансируемого Всемирным банком, прежде чем принимать решение о том, оказывать ли помощь в осуществлении этих проектов или нет. Объем внешней помощи в случае этих 10 проектов, к которым проявили интерес доноры, составляет 275,2 млн. долл. США. После того как была изменена стоимость одного проекта, стоимость всех проектов первой очередности составила 783,03 млн. долл. США, из которых 519,2 млн. долл. США необходимо предоставить из внешних источников. Таким образом, видно, что 275 млн. долл. США составляют приблизительно 53 процента необходимых средств внешнего финансирования, что является весьма обнадеживающим. Ожидается, что после завершения финансируемого Всемирным банком текущего исследования по транспортной системе Заира доноры смогут положительно откликнуться на большее число проектов категории первой очередности.

Проекты второй очередности

18. В ходе обсуждения проектов этой категории был представлен новый проект на сумму 1,45 млн. долл. США, в результате чего общее число проектов составило 11. Общая стоимость проектов возросла до 101,45 млн. долл. США, из которых 83,45 млн. долл. США необходимо предоставить из внешних источников.

19. Несмотря на то, что все присутствовавшие доноры хорошо понимали огромное значение подготовки кадров и оказания технической помощи в деле совершенствования руководства и операций, интерес был проявлен лишь к двум из 11 проектов. Однако объем внешней помощи в этих двух проектах составляет 56,65 млн. долл. США из общей стоимости 83,45 млн. долл. США; таким образом, на эти два проекта приходится около 68 процентов стоимости всех проектов второй очередности.

/...

Проекты третьей очередности

20. В ходе обсуждения проектов этой группы было представлено четыре новых проекта на сумму 155,7 млн. долл. США. В результате этого общее число проектов составило 27, пересмотренные расходы - 175,7 млн. долл. США, а объем средств внешнего финансирования - 833,4 млн. долл. США.

21. Доноры проявили интерес к четырем проектам, объем внешней помощи по которым составляет 48,1 млн. долл. США или только 5,7 процента от необходимых средств из внешних источников.

Проекты четвертой очередности

22. Это самая маленькая категория, в которую входят всего лишь четыре проекта с объемом внешнего финансирования в 179 млн. долл. США. Ни к одному из этих проектов интереса проявлено не было.

III. Общая оценка

23. В целом совещание рассмотрело 59 проектов на сумму 2,239 млрд. долл. США с объемом внешней помощи в размере 1,555 млрд. долл. США. Из этой большой суммы объем внешнего финансирования в случае проектов, к которым был проявлен некоторый интерес, составляет только 380 млн. долл. США или 24,43 процента.

24. Результаты, если их рассматривать с этой точки зрения, могут показаться разочаровывающими; однако если учесть вероятность того, что проекты первой очередности получают внешнюю помощь в размере 53 процентов, а проекты второй очередности - в размере 68 процентов, то такой результат отнюдь не кажется плохим. Обнадеживает также и тот факт, что, как указал ряд доноров, они ждут результатов текущих исследований, прежде чем смогут принять на себя твердые обязательства в отношении некоторых проектов (см. перечень проектов, к которым проявили интерес доноры, ниже в приложении II).

IV. Необходимая последующая деятельность

25. Некоторые доноры проявили интерес к ряду проектов. Исполнительный совет Заира несет ответственность за развитие этой заинтересованности путем проведения двусторонних консультаций, с тем чтобы добиться их осуществления. Кроме того, Исполнительный совет должен немедленно начать подготовку к мероприятиям, которые могут быть рекомендованы в проводимых в настоящее время исследованиях. Со своей стороны, представители стран-доноров должны серьезно пересмотреть все проекты, по которым они не получили никаких указаний, и представить четкие рекомендации своим правительствам для принятия соответствующих мер. Совещание за круглым столом можно

/...

считать началом процесса, который необходимо поддерживать до тех пор, пока не будет найдено удовлетворительное решение проблемы Заира как страны, практически не имеющей выхода к морю.

26. Для выполнения решений совещания за круглым столом было предложено провести в 1985 или в 1986 году второе совещание для рассмотрения прогресса, достигнутого в области финансирования и осуществления проектов.

27. Полное осуществление этих проектов и решение текущих проблем, характерных для Заира как страны, практически не имеющей выхода к морю, займет, несомненно, несколько лет. Однако необходимо как можно раньше начать деятельность в этом направлении; международное сообщество должно по-прежнему принимать на себя практические обязательства в отношении этой деятельности; и наконец, Исполнительному совету Заира необходимо принимать для этого все меры в рамках имеющихся у него ресурсов.

28. ЭКА, на которую была возложена исключительная ответственность в этом вопросе, будет по-прежнему рассчитывать на полное сотрудничество всего международного сообщества. Она будет также по-прежнему делать все возможное для мобилизации сил международного сообщества и Исполнительного совета Заира до тех пор, пока не будут достигнуты значительные успехи.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Перечень отдельных проектов

I. Очередность I: Сохранение существующего потенциала

	<u>Стоимость в млн. долл. США</u>	<u>Необходимый объем средств из внешних источников</u>	<u>Желательная дата начала осуществления</u>
<u>Железнодорожный транспорт</u>			
1. Ремонт пути на участке Лубумбаши- Илебо (первый этап)	200	130	1983
2. Ремонт пути на участке Лубумбаши- Илебо (второй этап)	142	85	1985
3. Ремонт пути на участке Лубумбаши- Илебо (третий этап)	136	82	1980
4. Поставка оборудова- ния для Националь- ного железнодорож- ного общества Заира МЖОЗ (второй этап)	42	37	1985
<u>Речной транспорт</u>			
5. Капитальный ремонт оборудования	7,3	5,6	1983
6. Приобретение кате- ров для установки бакенов	4,9	3,6	
<u>Морской транспорт</u>			
7. Материалы и обору- дование для органа, отвечающего за дно- углубительные работы	0,25	0,25	1983

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

	<u>Стоимость в млн. долл. США</u>	<u>Необходимый объем средств из внешних источников</u>	<u>Желательная дата начала осуществления</u>
8. Материалы и оборудование для группы по установке буев	0,96	0,96	1983
9. Материалы и оборудование для лоцманской группы	0,25	0,25	1983
<u>Автомобильный транспорт</u>			
10. Приобретение оборудования НЖОЗ	9	8,6	1983
11. Ремонт дороги Киншаса-Матади	42	21	1983
12. Ремонт дорог в провинции Шаба	30,5	17	1983
13. Ремонт дороги Мбугжи-Майе-Мвенедиту	16	6,8	1983
14. Ремонт национальной автомагистрали № 1 в провинции Бандунду	30	19,5	1983
15. Ремонт одного участка дороги Кисангани-Букаву	8,5	5,5	1983
<u>Воздушный транспорт</u>			
16. Реконструкция аэропорта Лубумбаши	111,693	94	1983

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

	Стоимость в млн. долл. США	Необходимый объем средств из внешних источников	Желательная дата начала осуществления
<u>Речной транспорт перевозки (нефти)</u>			
I7. Приобретение оборудо- вания	2,1	2,1	1988
Итого, очеред- ность I (ок- ругленно)	783,03	519,2	
<u>II. Очередность II: Оказание помощи и подготовка кадров</u>			
<u>Помощь в сохранении оперативных возможностей организаций Заира</u>			
<u>Оказание помощи и подготовка кадров</u>			
I8. Профессиональная подготовка персонала НЖОЗ	2,6	1,6	1984
I9. Техническая помощь и подготовка персо- нала Государственно- го предприятия морского транспорта	0,125	0,125	1983
20. Подготовка персонала Управления дорог	7,45	1,335	1983
21. Помощь Морской компании Заира	0,18	0,18	1983
Итого, подготовка кадров и оказа- ние помощи (ок- ругленно)	10,36	3,2	
<u>Автомобильный транспорт</u>			
22. Приобретение транспортного оборудования	57,8	50,3	1983

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

	Стоимость в млн. долл. США	Необходимый объем средств из внешних источников	Желательная дата начала осуществления
<u>Речной транспорт (государственное предприятие речного транспорта (ПРТ)</u>			
23. Пополнение запасов запасных частей и мо- дернизация судоверфи	1,9	1,9	1983
24. Приобретение морского дноуглубительного снаряда	6,35	6,35	1983
25а. Оборудование и строи- тельство судоверфи	95	95	1983
25б. Приобретение ковшовой землечерпалки	1,45	1,45	1983
<u>Речной транспорт (Национальное управление транспорта (ОНАТР))</u>			
26. Материально-техническое обеспечение речного транспорта	19,06	17,55	1983
27. Оборудование, строитель- ство и модернизация судоверфи	3,65	2,16	1983
Итого, очеред- ность II (округ- ленно)	101,45	83,45	
<u>III. Очередность III: Модернизация имеющихся транспортных средств</u>			
<u>Автомобильный транспорт</u>			
28. Создание 15 паромных переправ	1,9	0,3	1984

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

	<u>Стоимость в млн. долл. США</u>	<u>Необходимый объем средств из внешних источников</u>	<u>Желательная дата начала осуществления</u>
29. Строительство 39 временных мостов	7,2	2,5	1983
30а. Строительство до- рог для связи с провинцией Бандунду	114	68,5	1983
30б. Модернизация дороги, связывающей провинцию Бандунду с националь- ной автомагистралью № 1	35	21	1983
31. Строительство одного участка дороги Кинсан- гани Букаву	131	79	1983
32. Строительство одного участка трансафриканской автомагистрали	300	300	1984
33. Строительство дороги для связи с Экваториаль- ной провинцией	49	29,5	1983
34а. Строительство дороги для связи с провинцией Киву	48	29	1983
34б. Строительство дороги, связывающей Букаву с Рузизи II	5	5	1983

Речной транспорт

35. Улучшение русла реки Касаи в скалистых породах	5,9	4,8	1983
36. Исследование по вопросу улучшения русла в пес- чаных породах	0,3	0,2	1983

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

	<u>Стоимость в млн. долл. США</u>	<u>Необходимый объем средств из внешних источников</u>	<u>Желательная дата начала осуществления</u>
<u>Речной транспорт</u>			
37. Модернизация флота	77,4	48,8	1983
<u>Железнодорожный транспорт и порты (ОНАТРА)</u>			
38. Электрификация дороги Матади-Киншаса	81,9	64,7	1983
39. Замена полотна на участке Матади- Киншаса	8	5,3	1985
40. Расширение порта Матади	5	1,3	1983
41а. Расширение порта Киншаса	15,4	4,9	1983
41б. Приобретение портового погрузочно-разгрузочно- го оборудования	5	1,323	1983
42. Строительство пирса для разгрузки и по- грузки зерна	9,6	7,5	1984
43. Речная пристань в Кинсангани	1,5	0,8	1984
44. Расширение и модерни- зация подвижного со- става	11,4	10,3	1983
<u>Речной транспорт</u>			
45. Расширение порта Илебо	11,8	8,2	1984

/...

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

	<u>Стоимость в млн. долл. США</u>	<u>Необходимый объем средств из внешних источников</u>	<u>Желательная дата начала осуществления</u>
<u>Воздушный транспорт</u>			
46. Исследование, связанное с генеральным планом для аэропорта Лубумбаши	0,4	0,4	1984
47. Исследование, связанное с генеральным планом для аэропорта Нджили	0,6	0,6	1984
48а. Увеличение взлетно-посадочной полосы в аэропорту Букаву и смена покрытия	11,8	11,8	1983
48б. Увеличение взлетно-посадочной полосы в аэропорту Буниа	97	38,8	
<u>Железнодорожный транспорт</u>			
49. Поставка оборудования (третий этап)	32,7	31	1985
50. Электрификация железных дорог в провинции Шаба	95	65,6	1983
Итого, очередность III (округленно)	I 175,7	883,4	
IV. <u>Очередность IV: Новые проекты</u>			
51. Строительство дороги Бусинга-Мобае	75,5 <u>а/</u>	45,5 <u>а/</u>	1984
52. Строительство западного участка трансафриканской автомагистрали	1,5	1,5	1984

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

	<u>Стоимость в млн. долл. США</u>	<u>Необходимый объем средств из внешних источников</u>	<u>Желательная дата начала осуществления</u>
53. Строительство порта Банана	100	70	
54. Железная дорога Киншаса-Илебо	<u>2</u>	<u>2</u>	
Итого, очеред- ность IV (ок- ругленно)	179	119	

Примечание

а/ Приблизительно. Для точной оценки необходимо провести предварительное техническое исследование.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Перечень проектов, к которым проявили интерес доноры

Очередность I

Железнодорожный транспорт

1. Ремонт пути на участке
Лубумбаши-Илебо
(первый этап)
2. Ремонт пути на участке
Лубумбаши-Илебо
(второй этап)
3. Поставка оборудования
НЖОЗ (второй этап)

Речной транспорт

4. Приобретение катеров
для установки бакенов

Автомобильный транспорт

5. Приобретение оборудования
НЖОЗ
6. Ремонт дороги
Киншаса-Матади
7. Ремонт дорог в провинции
Шаба
8. Ремонт дороги на участке
Мбужи-Майе-Мвене-Диту
9. Ремонт национальной
автомагистрали № 1 в
провинции Бандунду
10. Ремонт одного участка
дороги Кисангани-Букаву

Очередность II

Автомобильный транспорт

1. Приобретение транспортных средств

Речной транспорт (ПРТ)

1. Приобретение морского дноуглубительного снаряда

Очередность III

Автомобильный транспорт

1. Строительство 39 временных мостов
2. Строительство одного участка дороги Кисангани-Букаву

Железнодорожный транспорт и порты (ОНАТРА)

1. Электрификация дороги на участке Матади-Киншаса
2. Замена пути на участке Матади-Киншаса
