



**ДОКЛАД СПЕЦИАЛЬНОЙ МИССИИ СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ,  
УЧРЕЖДЕННОЙ В СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 326 (1973)**

# **СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ**

## **ОФИЦИАЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ**

**ДВАДЦАТЬ ВОСЬМОЙ ГОД  
СПЕЦИАЛЬНОЕ ДОПОЛНЕНИЕ № 2**

**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**



ДОКЛАД СПЕЦИАЛЬНОЙ МИССИИ СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ,  
УЧРЕЖДЕННОЙ В СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 326 (1973)

# **СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ**

## **ОФИЦИАЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ**

ДВАДЦАТЬ ВОСЬМОЙ ГОД  
СПЕЦИАЛЬНОЕ ДОПОЛНЕНИЕ № 2

**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

**Нью-Йорк • 1973**

## ПРИМЕЧАНИЕ

*Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации Объединенных Наций.*

Документы Совета Безопасности (условное обозначение S/...) обычно публикуются в ежеквартальных *Дополнениях к Официальным отчетам Совета Безопасности*. Дата выпуска документа указывает на дополнение, в котором воспроизводится документ или дается информация о нем.

Резолюции Совета Безопасности ежегодно публикуются в сборниках *Резолюции и решения Совета Безопасности* в соответствии с системой нумерации, принятой в 1964 году. Новая система нумерации, которая ретроактивно применяется к резолюциям, принятым до 1 января 1965 года, полностью введена в силу с того времени.

S/10896 u Corr.1 u Add.1

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО . . . . .		
I. ВВЕДЕНИЕ . . . . .	I - 35	
А. Учреждение Специальной миссии . . . . .	I - 13	
В. Круг ведения и процедура . . . . .	14 - 21	
С. Отчет о деятельности . . . . .	22 - 35	
II. ПОЕЗДКА В СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО . . . . .	36 - 58	
А. Встреча с государственным министром леди Твидсмуир в британском министерстве иностраннных дел и по делам Содружества Наций . . . . .	38 - 43	
В. Встреча с помощником заместителя министра г-ном А.Кэмпбеллом и другими должностными лицами министерства иностраннных дел и по делам Содружества Наций . . . . .	44 - 49	
С. Встреча с должностными лицами секретариата Содружества Наций . . . . .	50 - 58	
III. ПОЕЗДКА В РЕСПУБЛИКУ ЗАМБИЯ . . . . .	59 - 130	
А. Встреча с членами комитета кабинета министров Замбии во главе с министром иностраннных дел г-ном Е.Х.К.Мудендой . . . . .	60 - 71	
В. Информация г-на А.Г.Зулу, министра обороны Замбии, и представителей министерства обороны . . . . .	72 - 87	
С. Информационное заседание по эконо- мическим вопросам с участием г-на Мил- нера, генерального секретаря прави- тельства Замбии, и правительственных экспертов . . . . .	88 - 95	
D. Другая деятельность Специальной миссии в Замбии . . . . .	96 - 122	

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
1. Облет границ Замбии . . . . .	96 - 98
2. Посещение пограничных пунктов . .	99 и 100
3. Обследование участков, где произошли взрывы наземных мин . . . .	101 -106
4. Поездка в г.Сивавонгу, находящийся на берегу озера Кариба . . . . .	107
5. Посещение госпиталей . . . . .	108 и 109
6. Посещение Центра освобождения в деревне Камвала . . . . .	110 -113
7. Посещение лагеря для беженцев Мехеба . . . . .	114 -116
8. Документальные свидетельства и другие сообщения . . . . .	117 -122
Е. Встреча с президентом Республики Замбия г-ном Кеннетом Д.Каунда	123 -130
IV. ПОЕЗДКА В ОБЪЕДИНЕННУЮ РЕСПУБЛИКУ ТАНЗАНИЯ	131 -147
А. Встреча с г-ном А.Б.Ньяки, главным секретарем министерства иностранных дел . . . . .	132 -138
В. Встреча с г-ном Р.М.Кавава, премьер-министром Объединенной Республики Танзания . . . . .	139 -145
С. Инспекция порта Дар-эс-Салама и складских помещений для хранения транзитных товаров . . . . .	146 -147
V. ПОЕЗДКА В КЕНИЮ . . . . .	148 -159
А. Встреча с официальными лицами Восточноафриканского сообщества . . . . .	149 -154
В. Встреча с г-ном Нджороге Мунгаи, министром иностранных дел . . . . .	155 -156
С. Встреча с г-ном Омале Океро, министром энергетики и связи . . . . .	157 -159

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
VI. ПРОСЬБЫ К ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМ СТОРОНАМ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ . . . . .	160 - 162
VII. ОЦЕНКА СИТУАЦИИ В СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 326 (1973) СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ	163 - 170
VIII. ОЦЕНКА СИТУАЦИИ В СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 327 (1973) СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ	171 - 179

ПРИЛОЖЕНИЯ

Стр.

Приложение I. Доклад группы экспертов Организации Объединенных Наций Специальной миссии Совета Безопасности, учрежденной в соответствии с резолюцией 326 (1973) . . . . .	
Добавление I: статистические данные об импорте и экспорте Замбии . . . . .	
Добавление II: пропускная способность различных портов в связи с перераспределением грузопотоков из Замбии . . . . .	
Добавление III: альтернативные маршруты . . . . .	
Добавление IV: потребности в области внешней электросвязи . . . . .	
Приложение II. Карта альтернативных транспортных маршрутов	

Письмо членов Специальной миссии Совета Безопасности,  
учрежденной в соответствии с резолюцией 326 (1973), от  
6 марта 1973 года на имя Председателя Совета Безопасности

Имеем честь представить настоящим доклад Специальной миссии Совета Безопасности, подготовленный во исполнение пункта 9 резолюции 326 (1973) и пункта 5 резолюции 327 (1973).

Чаидир Анвар САНИ (Индонезия),  
Председатель

Петер ЯНКОВИЧ (Австрия)

Хавиер ПЕРЕС ДЕ КУЭЛЬЯР (Перу)

Рахматалла АБДУЛЛА (Судан)

## I. ВВЕДЕНИЕ

### A. Учреждение Специальной миссии

1. В письме от 24 января 1973 года (S/10865) на имя Председателя Совета Безопасности Постоянный представитель Замбии при Организации Объединенных Наций просил о срочном созыве заседания Совета Безопасности для рассмотрения "серьезных актов агрессии" против Замбии, "совершаемых незаконным и расистским режимом белого меньшинства в английской колонии Южная Родезия". Постоянный представитель заявил далее, что "в стоворе с фашистским правительством Южной Африки охваченный паникой незаконный режим закрыл границу между английской колонией Южная Родезия и Замбией и ввел экономическую блокаду" против Замбии 9 января 1973 года. После введения экономической блокады незаконный и расистский режим совершил многочисленные акты подрывной деятельности и диверсий против Замбии, и его войска, усиленные подразделениями из Южной Африки в составе 4 000 человек, были развернуты на границе протяженностью в 400 миль. По мнению правительства Замбии, вышеизложенное составляло серьезную угрозу международному миру и безопасности.

2. В письме от 23 января 1973 года (S/10866) Постоянные представители Гвинеи, Кении и Судана при Организации Объединенных Наций обратились с просьбой о созыве в срочном порядке заседания Совета Безопасности для рассмотрения вопроса об "исключительно опасном положении, создавшемся на границах Замбии, которое угрожает миру и безопасности всего этого района". Постоянный представитель Югославии при Организации Объединенных Наций 26 января направил Председателю Совета аналогичную просьбу о рассмотрении "ситуации, создавшейся на границе Замбии в результате экономической блокады и мер военного характера, предпринятых незаконным расистским режимом Южной Родезии" (S/10869).

3. В письме от 26 января 1973 года (S/10870) Постоянный представитель Южно-Африканской Республики при Организации Объединенных Наций передал послание министра иностранных дел Южно-Африканской Республики, в котором со ссылкой на вышеупомянутое сообщение Постоянного представителя Замбии от 24 января 1973 года он обратил внимание на заявление премьер-министра Южной Африки г-на Б.Дж. Форстера в отношении жалобы Замбии. В заявлении повторялось опровержение того, что южноафриканские войска численностью 4 000 человек были развернуты на границе между Замбией и Южной Родезией.

4. Совет Безопасности рассмотрел пункт, озаглавленный "Жалоба Замбии" на своих 1687-1691-м заседаниях, состоявшихся в период с 29 января по 2 февраля 1973 года. В соответствии со статьей 31 Устава Организации Объединенных Наций следующие государства-члены,



по их просьбе, были приглашены участвовать в прениях без права голоса: Алжир, Гайана, Гана, Египет, Заир, Камерун, Куба, Марокко, Сенегал, Сомали, Объединенная Республика Танзания и Чили.

5. В ходе 1687-го заседания, выступая перед Советом Безопасности, представитель Замбии заявил, что закрытие границы явилось актом агрессии мятежного режима, расистская политика которого была осуждена, и против которого Организация Объединенных Наций приняла принудительные меры. Этот акт был направлен на создание серьезной опасности для экономики Замбии, с тем чтобы заставить Замбию отказаться от поддержки освободительного движения и подчиниться власти режима Смита. Он добавил, что власти Солсбери действовали в сговоре с расистским режимом Претории, который сам всячески угрожал Замбии и применял против нее силу. Кроме того, начиная с 1964 года, войска обоих расистских режимов закладывали мины на территории Замбии. Войска Южной Африки фактически являлись солдатами, носящими военную форму и имеющими смертоносное оружие. Они неоднократно осуществляли военное вторжение в Замбию. Представитель Замбии перечислил ряд недавних инцидентов, в том числе пересечения границы, обстрел мирных деревенских жителей и установку мин на территории Замбии. В результате этих инцидентов, которые, по-видимому, расширяются, имеются убитые и раненые. Если существующая тенденция будет продолжаться, то она, несомненно, приведет Южную Родезию к рассмотрению вопроса о бомбардировке целей в Замбии. Действия Южной Родезии и ее угроза силой представляют собой эскалацию конфликта в южной части Африки. Представитель Замбии настоятельно просил заставить Южную Родезию прекратить ее карательные рейды на территорию Замбии, а также заставить Южную Африку немедленно вывести свои войска из Южной Родезии. Говоря о принудительных мерах против Южной Родезии, представитель Замбии заявил, что его правительство решило раз и навсегда установить постоянные альтернативные пути для своего импорта и экспорта и окончательно отказаться от южного пути, с тем чтобы сделать невозможным использование какого бы то ни было предлога для неприменения принудительных мер.

6. В письме от 29 января 1973 года (S/10877) Постоянный представитель Замбии направил Совету Безопасности послание президента Республики Замбия г-на Кеннета Д. Каунды, в котором говорилось, что напряжение продолжает усиливаться и люди по-прежнему гибнут на минах, заложенных на земле Замбии вооруженными силами режима Яна Смита и Южной Африки. Эти акты агрессии демонстрируют серьезную угрозу международному миру и безопасности. В послании далее говорилось, что правительство Великобритании ответило "многозначительным молчанием" на агрессивные действия своей незаконной колонии. Президент Каунда настоятельно призвал Совет Безопасности рассмотреть вопрос о принятии мер по ликвидации этой критической ситуации и обеспечению вывода южноафриканских войск, поскольку их присутствие в Южной Родезии является одним из основных препятствий для усилий, имеющих целью положить конец мятежу Смита.

7. 1 февраля в ходе 1690-го заседания представитель Судана внес два проекта резолюций (S/10875 и S/10876), соавторами которых были Гвинея, Кения, Судан и Югославия. Представитель Судана заявил, что первый проект резолюции содержит предложения, касающиеся прежде всего политических аспектов жалобы Замбии, в то время как второй проект резолюции касается помощи Замбии. На 1691-м заседании в проекты резолюций были внесены поправки. Кроме того, Индия и Индонезия стали соавторами этих проектов резолюций.

8. Затем Совет Безопасности приступил к голосованию по этим проектам резолюций. Проект резолюции, содержащийся в документе S/10875/Rev.1, был принят в качестве резолюции 326 (1973) 13 голосами при 2 воздержавшихся, причем никто не голосовал против. Проект резолюции, содержащийся в документе S/10876/Rev.1, был принят в качестве резолюции 327 (1973) 14 голосами при 1 воздержавшемся, причем никто не голосовал против.

9. В пунктах постановляющей части этих резолюций, принятых Советом Безопасности, говорится следующее:

Резолюция 326 (1973)

1. осуждает все провокационные и враждебные акты, включая экономическую блокаду, шантаж и военные угрозы, совершенные против Республики Замбии со стороны незаконного режима в сговоре с расистским режимом Южной Африки;

2. осуждает все меры политических репрессий, которые нарушают основные свободы и права народа Южной Родезии (Зимбабве), в частности, недавние меры коллективного наказания;

3. призывает правительство Соединенного Королевства принять все эффективные меры, чтобы положить конец такого рода действиям незаконного и расистского режима Южной Родезии и режима Южной Африки;

4. выражает сожаление, что принятые до настоящего времени меры не привели к подавлению мятежа в Южной Родезии (Зимбабве);

5. осуждает продолжающееся присутствие южноафриканских военных и вооруженных сил в Южной Родезии вопреки резолюции 277 (1970) Совета Безопасности;

6. требует немедленного и полного вывода южноафриканских военных и вооруженных сил из Южной Родезии и отвода их от границы указанной территории с Замбией;

7. призывает правительство Соединенного Королевства, как управляющую власть, обеспечить эффективное осуществление пункта 6 настоящей резолюции;

8. предлагает Комитету Совета Безопасности, учрежденному во исполнение резолюции 253 (1968) по вопросу о Южной Родезии, ускорить подготовку его доклада, составление которого предпринято в соответствии с резолюцией 320 (1972) Совета Безопасности, с учетом недавних событий в Южной Родезии;

9. постановляет немедленно направить специальную миссию в составе четырех членов Совета Безопасности, которые должны быть назначены Председателем Совета Безопасности после консультаций с членами Совета, с целью оценки ситуации в данном районе, и предлагает созданной таким образом миссии представить Совету доклад не позднее 1 марта 1973 года;

10. призывает правительство Замбии, правительство Соединенного Королевства, а также правительство Южной Африки обеспечить миссии необходимое сотрудничество в осуществлении ее задачи;

11. постановляет продолжать активно заниматься данным вопросом.

### Резолюция 327 (1973)

1. выражает свое удовлетворение правительству Замбии по поводу его решения разорвать все остающиеся экономические и торговые связи с Южной Родезией во исполнение решений Совета Безопасности;

2. обращает внимание на особые экономические трудности, возникающие перед Замбией в результате ее решения осуществить решения Совета Безопасности;

3. постановляет поручить специальной миссии в составе четырех членов Совета Безопасности, о которой упоминается в пункте 9 резолюции 326 (1973) при содействии группы шести экспертов Организации Объединенных Наций, произвести оценку потребностей Замбии в деле поддержания альтернативных систем дорог, железных дорог, воздушных и морских коммуникаций для обеспечения нормального движения грузопотоков;

4. просит далее соседние государства предоставлять миссии полное содействие в осуществлении ее задачи;

5. просит миссию представить доклад Совету Безопасности не позднее 1 марта 1973 года.

10. Выступая в конце 1691-го заседания, Председатель Совета Безопасности, сославшись на положения пункта 9 резолюции 326 (1973), заявил, что ввиду создавшегося чрезвычайного положения он приступит к консультациям немедленно с целью учреждения специальной миссии и обеспечения того, чтобы она направилась в Замбию как можно скорее.

11. 5 февраля 1973 года Председатель Совета Безопасности распространил записку (S/10880), в которой он сообщил, что после консультаций с членами Совета Безопасности в соответствии с положениями пункта 9 резолюции 326 (1973), было достигнуто соглашение о следующем составе Специальной миссии: Австрия, Индонезия, Перу и Судан.

В состав Специальной миссии вошли следующие лица:

Г-н Чаидир Анвар Сани (Индонезия), Председатель

Г-н Петер Янкович (Австрия)

Г-н Хавиер Перес де Куэльяр (Перу)

Г-н Рахматалла Абдулла (Судан)

12. Следующие эксперты Организации Объединенных Наций были назначены Генеральным секретарем для оказания помощи Специальной миссии при выполнении ее мандата в соответствии с резолюцией 327 (1973):

Г-н Гордон Гоундри (Канада), специалист в области экономики развития, бывший старший экономический советник правительства Замбии, профессор экономики Мемориального университета Ньюфаундленда, Канада (руководитель группы);

Г-н Клод Бриссон (Франция), старший советник по планированию транспорта, Директор Центрального бюро по изучению проблем поставок оборудования для заморских территорий (ЦБИПОЗТ) и советник миссии ЦБИПОЗТ по планированию транспорта Замбии, направленной в Замбию в 1969 году;

Г-н Джон Селла (Соединенные Штаты), старший технический советник по транспорту Программы развития Организации Объединенных Наций;

Г-н Милослав Данчак (Чехословакия), межрегиональный советник по экономике воздушного транспорта при Международной организации гражданской авиации;

Г-н Стэнли Хейден (Соединенные Штаты), старший советник по руководству транспортными операциями при Постоянном представительстве Международного банка реконструкции и развития в Восточной Африке, Найроби;

Г-н Дж. В. Меттам (Соединенное Королевство), эксперт по оборудованию портов и директор проекта ПРООН/МБРР по обследованию порта Дар-эс-Салам.

13. Генеральный секретарь также назначил персонал Секретариата для оказания помощи Специальной миссии и для сопровождения ее в ее поездках.

#### В. Круг ведения и процедура

14. Круг ведения Специальной миссии, в том виде, в каком он определен Советом Безопасности, был изложен в пункте 9 резолюции 326 (1973) и пункте 3 резолюции 327 (1973), а именно "оценить ситуацию в данном районе" и "произвести оценку потребностей Замбии в деле поддержания альтернативных систем дорог, железных дорог, воздушных и морских коммуникаций для обеспечения нормального движения грузопотоков".

15. Перед своим отъездом из Нью-Йорка Специальная миссия рассмотрела вопрос о своем круге ведения и решила, что при осуществлении своего мандата в соответствии с резолюциями 326 (1973) и 327 (1973) она должна руководствоваться соответствующими положениями преамбулы и постановляющей части этих резолюций. Члены Специальной миссии понимали, что в задачи миссии в соответствии с резолюцией 326 (1973) входит оценка как политических, так и военных аспектов ситуации в районе, о котором говорится в резолюции, а также перспектив смягчения напряженности и устранения угрозы международному миру и безопасности в данном районе.

16. Члены Специальной миссии также пришли к согласию относительно конкретных процедур и методов работы при выполнении своих полномочий. Специальная миссия решила, что она посетит Соединенное Королевство, Замбию, Объединенную Республику Танзания и Кению во исполнение своего мандата. Во время этих поездок Специальная миссия проведет консультации с правительствами и другими заинтересованными властями, посетит определенные районы и получит устные и письменные заявления и другие документальные свидетельства, которые могут иметь отношение к выполнению ее мандата.

17. Члены Специальной миссии согласились, что в целях выполнения своего мандата в соответствии с резолюциями 326 (1973) и 327 (1973) миссия направит сообщение правительству Южно-Африканской Республики. Кроме того, было решено направить сообщения правительствам Малави и Заира в соответствии с положениями резолюции 327 (1973).

18. Члены Специальной миссии также согласились, что при выполнении задач Специальной миссии ей потребуется сотрудничество двух межправительственных организаций, а именно Секретариата Содружества наций в Лондоне и Восточноафриканского сообщества в Найроби и Дар-эс-Саламе.

19. Что касается представления докладов Совету Безопасности в соответствии с резолюциями 326 (1973) и 327 (1973), члены Специальной миссии согласились, что это будет сделано одновременно, учитывая взаимосвязанный характера затрагиваемых вопросов.

20. Ввиду сложности проблем, вытекающих из поручения произвести оценку потребностей Замбии в деле поддержания альтернативных систем коммуникаций, Специальная миссия пришла к заключению, что такая оценка не сможет быть произведена к 1 марта 1973 года, как этого требует резолюция 327 (1973). В связи с этим 20 февраля 1973 года Председатель Специальной миссии направил Председателю Совета Безопасности телеграмму, в которой Специальная миссия информировала его, что, ввиду сложного характера ее мандата в соответствии с резолюцией 327 (1973) она не сможет представить доклад Совету Безопасности к 1 марта 1973 года, и просит об отсрочке до 8 марта 1973 года.

21. По получении этой телеграммы Председатель Совета Безопасности провел консультации с членами Совета. В результате этих консультаций члены Совета согласились удовлетворить вышеупомянутую просьбу. В связи с этим дата представления доклада Специальной миссии была перенесена на 8 марта 1973 года (см. S/10886).

С. Отчет о деятельности

22. Перед отъездом из Нью-Йорка Специальная миссия провела 6 и 7 февраля 1973 года два заседания в Центральных учреждениях для обсуждения вопросов, вытекающих из ее мандата в соответствии с резолюциями 326 (1973) и 327 (1973), и для того, чтобы провести необходимые приготовления для ее поездок и программы работы. На первом заседании, состоявшемся в присутствии Председателя Совета Безопасности, члены Специальной миссии избрали посла Чаидира Анвара Сани, Постоянного представителя Индонезии при Организации Объединенных Наций, своим Председателем. Миссия решила, что ее маршрут будет включать Соединенное Королевство, Замбию, Кению и Объединенную Республику Танзания. Специальная миссия также решила, что она направится в Южную Родезию, если правительство Соединенного Королевства, в качестве управляющей державы, устроит такую поездку.

23. Перед отправлением из Нью-Йорка Председатель Специальной миссии провел консультации с Председателем Совета Безопасности и с постоянными представителями ряда государств-членов, имеющих отношение к ситуации, оценку которой миссии было поручено произвести.

24. 8 февраля Специальная миссия вылетела из Нью-Йорка в Лондон. Утром 9 февраля Специальная миссия провела беседы с официальными лицами министерства иностранных дел и по делам Содружества наций Великобритании, сначала с леди Твидсмуир, государственным министром, а затем с группой английских экспертов и специалистов по проблемам южной части Африки под председательством помощника заместителя министра г-на А.Кэмпбелла. Во второй половине дня Специальная миссия провела заседание с группой официальных лиц Секретариата Содружества наций, возглавляемой генеральным секретарем Содружества наций г-ном Арнольдом Смитом и Председателем Комитета по санкциям Содружества наций сэром Джоном Картером.

25. Специальная миссия вылетела из Лондона 10 февраля и прибыла в Лусаку, Замбия, 11 февраля, где ее встречали министр иностранных дел г-н Е.Х.К. Муденда, министр торговли и промышленности г-н А.Ж.Соко и другие высокопоставленные лица правительства Замбии и Объединенной партии национальной независимости. Специальную миссию встречали также примерно 3 000 человек, которые размахивали плакатами, осуждающими расизм и незаконный режим Южной Родезии и призывающими Организацию Объединенных Наций принять незамедлительные и эффективные меры.

26. 12 февраля Специальная миссия провела утреннее заседание с экспертами Организации Объединенных Наций, назначенными в соответствии с резолюцией 327 (1973), для разработки планов программы работы. В тот же день Специальная миссия провела заседание с

официальными лицами правительства Замбии. Утром она встретила с делегацией министров Замбии, возглавляемой министром иностранных дел г-ном Е. Х. К. Мудендой и включавшей министров обороны, внутренних дел, финансов, энергетики, транспорта и работ, торговли и промышленности, а также генерального секретаря при правительстве. Во второй половине дня Специальная миссия была кратко проинформирована о военной обстановке на границах Замбии министром обороны г-ном А. Г. Зулу, которому помогали официальные лица министерства. Эксперты Специальной миссии встретились с группой экономистов правительства Замбии под председательством генерального секретаря при правительстве г-на А. М. Милнера. Позднее члены Специальной миссии посетили центр африканского освобождения в Камвале близ Лусаки, где их приветствовал г-н Банда, официальное лицо правительства Замбии, ответственное за дела освободительных движений, и представители движений.

27. 13 февраля Специальная миссия отправилась в двухдневную поездку вдоль замбийской стороны ее западных и восточных границ на специальном самолете военно-воздушных сил Замбии в сопровождении министра обороны г-на А. Г. Зулу, министра внутренних дел г-на Л. Чангуфу и других высокопоставленных лиц. Сначала она посетила лагерь беженцев Мехеба вблизи Солвези, а затем пролетела вдоль границ Замбии с Анголой, Намибией и Ботсваной, а также вдоль восточной части границы с Южной Родезией. Проведя ночь в Ливингстоне, вблизи водопада Виктория, Специальная миссия посетила 14 февраля близлежащий мост, связывающий Замбию с Южной Родезией, и осмотрела места взрывов трех мин вблизи границы между Замбией и Родезией в Казунгуле. Она также посетила район, где соединяются границы Замбии, Южной Родезии, Ботсваны и Намибии. Затем группа вновь села в самолет и пролетела вдоль остальной части границы Замбии с Южной Родезией и части границы с Мозамбиком.

28. Утром 15 февраля Специальная миссия посетила госпиталь университета Лусаки, где осмотрела лиц, раненных в результате взрывов мин. После этого Специальная миссия вылетела на вертолете в Чирунду, где осмотрела место более раннего взрыва мины, а также место взрыва, который произошел лишь за 20 минут до ее прибытия. Она также посетила Сиавонга на озере Кариба, где встретила с губернатором района и осмотрела жертв последнего инцидента в госпитале Мгендере вблизи Чирунду. Позднее в тот же день Специальная миссия была принята президентом Республики Замбия г-ном Кеннетом Каундой.

29. 16 февраля Специальная миссия вылетела в Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания, где ее встречали заместитель министра здравоохранения г-н Ньянгани и главный секретарь министерства иностранных дел г-н А. Б. Ньяки. Во второй половине дня Специальная миссия встретила с группой официальных лиц правительства Танзании и экономических специалистов, возглавляемой г-ном Ньяки.



30. 17 февраля Специальная миссия была принята премьер-министром Объединенной Республики Танзания г-ном Рашидом М. Кавава и имела с ним беседу, в которой участвовали министр финансов, заместитель министра здравоохранения и другие высокопоставленные официальные лица правительства Объединенной Республики Танзания. Позднее в тот же день члены миссии осмотрели с катера и из машины оборудование порта Дар-эс-Салам, в том числе склад Убунго.
31. 18 февраля Специальная миссия вылетела из Дар-эс-Салама в Найроби, Кения, где ее встречал шеф протокола г-н Гачукиа.
32. 19 февраля Специальная миссия провела заседание с группой высокопоставленных должностных лиц Восточноафриканского сообщества, возглавляемой генеральным секретарем сообщества г-ном С.Ж. Майна.
33. 20 февраля Специальная миссия провела два заседания с официальными лицами правительства Кении: сначала с министром иностранных дел г-ном Нджороге Мунгаи и высшими должностными лицами министерства, а затем с министром энергетики и связи г-ном Омоло Океро и высшими должностными лицами министерства.
34. 21 февраля Специальная миссия, завершив свою поездку в страны, имеющие отношение к выполнению мандата миссии, вылетела в Нью-Йорк.
35. Доклад, подготовленный Специальной миссией в соответствии с резолюциями 326 (1973) и 327 (1973), был утвержден 6 марта 1973 года.

## II. ПОЕЗДКА В СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

36. Учитывая тот факт, что правительство Соединенного Королевства, как управляющая власть, несет главную ответственность в отношении своей колонии Южная Родезия, Специальная миссия начала свою деятельность с обсуждения с правительством Соединенного Королевства проблем, вытекающих из резолюций 326 (1973) и 327 (1973), имея при этом в виду, что в резолюции 326 (1973) содержится конкретный призыв к этому правительству обеспечить Специальной миссии сотрудничество и помощь, необходимые ей при выполнении возложенной на нее задачи.

37. 9 февраля 1973 года Специальная миссия провела беседы с должностными лицами британского министерства иностранных дел и по делам Содружества наций - сначала с государственным министром леди Твидсмуир, а затем с группой экспертов под председательством помощника заместителя министра г-на А. Кэмпбелла.

### А. Встреча с государственным министром леди Твидсмуир в британском министерстве иностранных дел и по делам Содружества наций

38. На встрече с леди Твидсмуир Специальная миссия дала понять, что она заинтересована в получении информации от Соединенного Королевства, как управляющей державы, с целью анализа сложившейся ситуации. Как это конкретно указано в резолюции Совета Безопасности. Миссия попросила Соединенное Королевство оказать ей помощь при выполнении возложенных на нее задач и в выяснении возможности совершить поездку в Южную Родезию.

39. Государственный министр заявила, что Соединенное Королевство приветствовало тот факт, что южнородезийские власти вновь открыли границу. Тот факт, что сама Замбия решила закрыть границу, полностью лежит на усмотрении этого государства. Как ожидалось, закрытие границы создаст некоторые трудности для Замбии, однако это является внутренним делом Замбии. Соединенное Королевство заинтересовано в ослаблении напряженности на реке Замбези, поскольку любое столкновение в этом районе чревато для Африки более серьезным конфликтом. Соединенное Королевство, насколько это ему удастся, оказывает на режим Смита умеренное влияние, используя косвенные средства, поскольку фактически у него нет в этой территории непосредственного представителя. Тот факт, что Южная Родезия вновь открыла границу, в значительной степени способствовал ослаблению напряженности в этом районе. С другой стороны, напряженность можно было бы ослабить путем изолирования "террористических" нападков. В конечном итоге ликвидация напряженности зависит от того, будет ли достигнуто урегулирование южнородезийской проблемы на основе добровольного согласия в соответствии с пятью принципами, выдвинутыми Соединенным

Королевством. Пока не будет достигнуто такое урегулирование, сложившаяся ситуация, судя по всему, может привести к столкновению и насилию. Было также заявлено, что, если не будет достигнуто урегулирования на основе добровольного согласия, в Южной Родезии постепенно может проявиться тенденция в сторону апартеида. Однако присутствие небольшого контингента южноафриканской полиции в пограничных районах на севере не рассматривается как один из основных факторов, связанных с данной проблемой.

40. Специальная миссия указала на тот факт, что в Южной Родезии находятся южноафриканские военные и вооруженные силы, и обратила внимание на положение резолюции 326 (1973), в котором содержится призыв к Соединенному Королевству обеспечить вывод этих сил. В своем ответном выступлении государственный министр заявила, что она слышала сообщения о том, что в Южной Родезии дислоцирован четырехтысячный контингент войск из Южной Африки. Однако правительство Южной Африки отвергло эти сообщения. Как полагает Соединенное Королевство, Южная Африка могла направить полицейский контингент, в связи с чем оно выразило протест. Соединенное Королевство время от времени повторяет этот протест. У него нет оснований сомневаться в опровержении южноафриканского правительства в связи с присутствием военных сил. Оно отнеслось бы самым серьезным образом к факту присутствия значительного контингента южноафриканских войск в Южной Родезии. По предположениям, в полицейском контингенте насчитывается менее 4 000 человек.

41. Государственный министр напомнила, что Соединенное Королевство пыталось убедить родезийский режим согласиться с предложениями об урегулировании, выдвинутыми в 1971 году 1/. Хотя на Соединенное Королевство и возложена ответственность в отношении Южной Родезии, оно уже в течение многих лет не несет никакой ответственности за внутреннюю политику Южной Родезии и поэтому не может навязывать то или иное урегулирование. "Родезийцы" сами должны попытаться объединить свои усилия в рамках собственной страны и обсудить решение проблемы. С этой целью г-ну Смитту следует встретиться с африканцами в рамках своей собственной страны. Соединенное Королевство всегда поощряло контакты между родезийским режимом и представителями любых групп африканской общественности, включая Африканский национальный совет. Сейчас контакты начинают налаживаться, и министр надеется, что этот процесс будет развиваться и далее. Все партии в Соединенном Королевстве едины во мнении, что этот вопрос надо решать не силой, а путем переговоров.

42. Государственный министр заявила, что Соединенное Королевство выполняет соответствующие санкции, в то время как многие другие страны игнорируют их. Она подтвердила, что военно-морской патруль

---

1/ См. Официальные отчеты Совета Безопасности, двадцать шестой год, дополнение за октябрь, ноябрь и декабрь 1971 года, документ S/10405. /...

продолжает осуществление своих функций по наблюдению за портом Бейра. Этот патруль продолжает эффективно выполнять возложенные на него функции даже после того, как был выведен военно-воздушный контингент, дислоцировавшийся в Мажунге на Мадагаскаре. Нет никаких доказательств, которые свидетельствовали бы о том, что нефть поступает в Южную Родезию через Бейру, хотя могут быть и другие пути, по которым нефтепродукты поступают в Южную Родезию.

43. Что касается просьбы Специальной миссии о поездке в Южную Родезию, то министр заявила, что такая просьба не может быть удовлетворена, поскольку Соединенное Королевство не обладает соответствующими полномочиями на месте. Было отмечено, что в Южной Родезии с 1923 года существовало внутреннее самоуправление, включая право отказа во въезде. Одностороннее провозглашение независимости режимом Смита является мятежом против Британской короны. Поскольку существует состояние мятежа, правительство Соединенного Королевства не в состоянии обеспечить доступ Специальной миссии в Южную Родезию.

В. Встреча с помощником заместителя министра г-ном А. Кэмпбеллом и другими должностными лицами министерства иностранных дел и по делам Содружества наций

44. Сразу после встречи с леди Твидсмуир Специальная миссия провела утреннее совещание с должностными лицами министерства иностранных дел и по делам Содружества наций под председательством помощника заместителя министра г-на А. Кэмпбелла. Вопросы, о которых в основном говорили эти должностные лица на утренней встрече, излагаются ниже.

45. Должностные лица Соединенного Королевства заявили, что Соединенное Королевство способствует эффективному применению санкций, участвуя в работе как Комитета Содружества наций по санкциям, так и Комитета Совета Безопасности, учрежденного во исполнение резолюции 253 (1968) по вопросу о Южной Родезии.

46. Соединенное Королевство с пониманием относится к стремлению правительства Замбии не подвергать риску свою страну и ее экономику. Оно также признает, что решение Замбии способствует эффективности санкций и выполнению резолюций Совета Безопасности. Однако Замбия сама должна решить, в чем состоят ее нужды и какая помощь ей может потребоваться от Соединенного Королевства.

47. В настоящее время Соединенное Королевство оказывает Замбии техническую помощь на общую сумму примерно 7 млн. фунтов стерлингов. Эта помощь включает сооружение электростанции на северном берегу реки Замбези. Кроме того, Соединенное Королевство оказывало Замбии

чрезвычайную помощь, в том числе по перевозке нефти по воздуху. Хотя Соединенное Королевство не считает себя обязанным на нынешнем этапе оказывать этой стране чрезвычайную помощь, оно готово рассматривать любые просьбы, которые могут поступать в этой связи от Замбии.

48. Должностные лица Администрации развития заморских территорий представили Специальной миссии более подробную информацию о той помощи, которую оказывает Соединенное Королевство Замбии. Они заявили, что основная потребность в последние годы заключалась в рабочей силе. Вследствие объема экспортируемых ею полезных ископаемых и цены на медь на мировом рынке Замбия не может рассчитывать на получение финансовой помощи в той же степени, что и другие развивающиеся страны. Сумма, затрачиваемая Соединенным Королевством на работающих в Замбии английских служащих в сфере образования, профессиональной подготовки и т.д., составляет приблизительно 4 млн. фунтов стерлингов в год. Работающие в стране английские служащие в количестве 2 370 человек находятся непосредственно на службе правительства Замбии. С правительством Замбии регулярно проводятся обсуждения для принятия решений о необходимом Замбии количестве категорий работающих в стране английских служащих. Кроме того, Соединенное Королевство направляет в Замбию ряд консультантов для работы в различных областях, а определенное число замбийцев проходит профессиональную подготовку в Соединенном Королевстве. Выделяются некоторые средства на исследовательскую и другую научную работу в Замбии. Корпорация развития стран Содружества наций, которая функционирует самостоятельно, но получает большую часть своих фондов от Администрации развития заморских территорий, имеет в Замбии значительные капиталовложения. Соединенное Королевство взяло на себя ответственность перед Всемирным банком в отношении строительства энергетической сети Кариба-север. Осуществление этого проекта требует вложения 15 млн. фунтов стерлингов в течение 15 лет. Кроме того, правительство Замбии было освобождено от некоторых обязательств по выплате пенсий английским служащим, работавшим в стране ранее.

49. Соединенное Королевство обсудило с замбийским правительством последствия недавних событий и экономические трудности, с которыми столкнулась Замбия. Хотя еще не было сделано каких-либо окончательных выводов, Соединенное Королевство намерено продолжать осуществление своей нынешней программы помощи, а также своих долгосрочных планов. Любые просьбы, с которыми Замбия может обратиться к нему в свете новой ситуации, будут рассмотрены. Однако помощь со стороны Соединенного Королевства не может быть безграничной. Каждый год после тщательных консультаций и рассмотрения всех просьб, поступающих от иностранных правительств, принимается решение относительно объема оказываемой им помощи.

С. Встреча с должностными лицами Секретариата Содружества Наций

50. 9 февраля Специальная миссия имела встречу с Генеральным секретарем Содружества Наций г-ном Арнольдом Смитом, председателем Комитета Содружества Наций по санкциям сэром Джоном Картером и другими должностными лицами этой организации. Миссия изложила свою просьбу относительно того, чтобы ей была оказана помощь при осуществлении мандата Совета Безопасности, отметив при этом, что недавно Секретариат Содружества имел возможность обсудить вместе с замбийским правительством положение, создавшееся в этом районе.

51. Генеральный секретарь Содружества Наций указал, что правительство Замбии не явилось инициатором новой конфронтации с незаконным режимом меньшинства в Южной Родезии. Напротив, этот режим в одностороннем порядке объявил экономическую блокаду, а затем снял эту блокаду. Замбийское правительство по весьма понятным причинам занимает позицию, в соответствии с которой она в своих операциях по основным статьям экспорта и импорта не может полагаться на маршрут, который может безответственно открываться и закрываться без предварительных консультаций. Поэтому оно старается обеспечить дальнейшее усовершенствование всех альтернативных маршрутов, что позволит ему полнее соблюдать политику санкций, выработанную на совещании глав правительств Содружества Наций в 1966 году, а также обязательную резолюцию Совета Безопасности.

52. В прошлом Содружество Наций принимало меры с целью оказания помощи Замбии в рамках Фонда Содружества для целей технического сотрудничества. После учреждения Комитета Содружества по санкциям была осуществлена деятельность в ряде областей, включая перевозки по воздуху, помощь в строительстве дороги и сооружении нефтепровода, а также поставки грузовых автомобилей. Однако в последние годы масштабы деятельности в этих областях значительно сузились. В ходе недавних консультаций с замбийским правительством последнее представило перечень различных видов транспортного оборудования и других наименований, в которых оно нуждается, 19 февраля должно состояться совещание Комитета Содружества по санкциям, на котором предполагается рассмотреть пути оказания помощи замбийскому правительству членами Содружества. Предполагается, что соответствующие рекомендации Комитета по санкциям будут направлены главам правительств. По мнению должностных лиц Содружества, в новой ситуации можно было бы с пользой для дела реактивировать те полномочия Комитета по санкциям, которые связаны с оказанием помощи.

53. Генеральный секретарь выразил надежду, что в результате деятельности, предпринятой Специальной миссией, а также его собственной организацией, члены Содружества Наций сделают все возможное для оказания помощи Замбии. Содружество не располагает механизмом для

оказания финансовой помощи на многосторонней основе, подобно МБРР, и поэтому решения по оказанию финансовой помощи принимаются в индивидуальном порядке правительствами стран Содружества. Однако, как уже упоминалось выше, существует Фонд оказания технической помощи на многосторонней основе, который в какой-то степени сходен с ПРООН.

54. После одностороннего провозглашения независимости режимом меньшинства был учрежден Подкомитет по оказанию помощи Замбии; в этой области активную деятельность проводил также Комитет по санкциям. Генеральный секретарь надеется, что Содружество Наций и Организация Объединенных Наций объединят свои усилия по оказанию помощи Замбии и что на каком-то этапе будет создан механизм по координации деятельности в этой области. Было высказано предложение об установлении контактов с Организацией Объединенных Наций, чтобы определить, в какой степени Содружество Наций может помочь замбийскому правительству в соответствии с его просьбой.

55. Игнорирование санкций некоторыми крупными промышленными странами, а также государствами, являющимися соседями Южной Родезии, достигло довольно ощутимых масштабов. Санкции вводились лишь постепенно и довольно медленно, и они не имели такого эффекта, на который надеялись правительства. В конечном итоге санкции, особенно финансовые санкции, имеют кумулятивный и усиливающийся эффект. Необходимо изучить практические пути повышения эффективности выполнения санкций. В этой связи Комитет Содружества по санкциям время от времени выдвигал перед правительствами стран Содружества соответствующие предложения. Например, он полагал, что можно было бы использовать технических экспертов для анализа полезных ископаемых и других продуктов с целью определения их происхождения. Имеются рекомендации, разработанные с целью оказания разубеждающего воздействия на национальные транспортные фирмы и на страховые компании, имеющие дело с грузами, которые вывозятся из Южной Родезии или ввозятся в нее; в других рекомендациях речь идет об инспекции грузов и их сертификатов о происхождении, о преследовании в судебном порядке компаний и частных лиц, не выполняющих санкции и т.д.

56. Генеральный секретарь заявил, что Комитет Содружества по санкциям наблюдает за ходом выполнения санкций и разрабатывает надлежащие рекомендации. Он также подготавливает рекомендации, как того требует ситуация, относительно методов поощрения стран Содружества, стремящихся оказать помощь Замбии, которая вследствие своего географического расположения испытывает особые нужды.

57. По мнению должностных лиц Содружества, решение замбийского правительства закрыть свою границу с Южной Родезией в какой-то степени повлияло на валютные доходы режима меньшинства. Переключение потоков грузов на другие пути сообщения может существенно повлиять на экономику Южной Родезии. Это соответствовало бы одной из основных целей политики санкций и наглядно подтвердило бы необходимость в оказании Замбии надлежащей помощи на международной основе, так чтобы эта страна в полной мере могла играть свою роль при практическом осуществлении этой политики.

58. По мнению должностных лиц, важно, чтобы Соединенное Королевство и ряд других государств оказали давление на страны, уклоняющиеся от выполнения санкций. Можно было бы обратиться через Организацию Объединенных Наций к правительствам с просьбой предоставить информацию о деятельности, имеющей место в их странах и связанной с Южной Родезией. В этой связи другие члены Содружества уже оказывают на Соединенное Королевство максимальное давление. Более того, Комитет Содружества по санкциям время от времени высказывал мысль о том, что было бы желательно, чтобы Совет Безопасности занимался рассмотрением конкретных вопросов, таких как вопрос о том, как сделать эти санкции более всеобъемлющими по своему характеру.



### Ш. ПОЕЗДКА В РЕСПУБЛИКУ ЗАМБИЯ

59. Специальная миссия находилась в Республике Замбии с 11 по 15 февраля 1973 года. Задача Специальной миссии в Замбии, включали в основном беседы с замбийскими властями относительно имеющихся проблем, а также анализ положения вдоль границы между Замбией и Южной Родезией с целью сбора информации, необходимой для осуществления миссией ее мандата в соответствии с резолюциями 326 (1973) и 327 (1973).

#### А. Встреча с членами комитета кабинета министров Замбии во главе с министром иностранных дел г-ном Е.Х.К. Мудендой

60. 12 февраля Специальная миссия имела встречу с членами комитета кабинета министров Замбии. На встрече с замбийской стороны присутствовали министр иностранных дел г-н Е.Х.К.Муденда (глава делегации), г-н А.Г.Зулу (министр обороны), г-н Л. Чангуфу (министр внутренних дел), г-н Дж.М. Мванакатве (министр финансов), г-н Ф.М. Муликита (министр энергетики, транспорта и работ), г-н А.Дж. Соко (министр торговли и промышленности), г-н А.М. Милнер (Генеральный секретарь правительства Замбии) и г-н П.Дж.Ф. Лусака (Постоянный представитель Замбии при Организации Объединенных Наций). На встрече присутствовали также некоторые другие старшие должностные лица правительства Замбии. Встречу открыл министр иностранных дел, который изложил позицию правительства Замбии в связи с той ситуацией, для оценки которой прибыла Специальная миссия.

61. Министр иностранных дел сказал, что Замбия весьма признательна Совету Безопасности, своевременно прореагировавшему на создавшееся в Замбии серьезное положение, которое серьезно угрожает международному миру и безопасности. Далее он изложил основную проблему, стоящую в настоящее время перед его страной. Он сказал, что Замбия верит в человеческое равенство, отношения, не основанные на расовых предрассудках, а также в демократию, в то время как в Южной Родезии положение складывается по иному: там правящая клика верует в дискриминацию по цвету кожи и осуществляет эту дискриминацию на практике, т.е. эта клика состоит из расистов, не верящих в человеческое равенство. Такое же положение наблюдается и в Южной Африке.

62. Замбия не имеет выхода к морю и граничит с Анголой, Южной Африкой, Южной Родезией и Мозамбиком - странами, в которых установлены враждебные ей режимы белого меньшинства. Такое геополитическое положение Замбии превратило ее в естественную демаркационную линию между свободной и независимой Африкой и очагами господства

белого меньшинства; в результате Замбия оказывается чрезвычайно уязвимым объектом в смысле нарушения ее территориальной целостности и суверенитета этими враждебными режимами.

63. Специальной миссии должно быть известно, что это не первый случай, когда Замбия обращает внимание Совета Безопасности на инциденты, связанные с нарушениями границы и актами агрессии против Замбии, к которым прибегают режимы меньшинства. Следует напомнить, что в ходе заседания Совета Безопасности, которое было созвано по просьбе Замбии в июле 1969 года, внимание членов Совета было обращено на случаи нарушения границы и агрессивные акты против Замбии, совершенные Португалией. В то время Совету Безопасности было сообщено о двадцати четырех таких инцидентах. Однако, с тех пор на границе имел место еще целый ряд подобных инцидентов. В 1970 году было зафиксировано 82 нарушения границы, а в 1971 - 58. Эти нарушения были различными по своему характеру: например, имел место облет замбийской территории, были случаи, когда иностранные войска пересекали реку Замбези на лодках и высаживались на замбийской территории и когда иностранные войска преднамеренно пересекали границу и углублялись на замбийскую территорию с целью ее минирования.

64. Министр иностранных дел сказал, что Специальной миссии было бы возможно, небезынтересно узнать, что даже после недавнего заседания Совета Безопасности, на котором было принято решение об учреждении Специальной миссии, вооруженные силы Южной Родезии продолжали совершать агрессивные акты. Например, 2 февраля в Чирунду взорвалась мина, в результате чего был серьезно ранен замбийский сержант. Это был взрыв шестой мины после 9 января 1973 года, когда Южная Родезия закрыла границу с Замбией. В целом 7 человек были убиты и более 14 серьезно ранены. Среди всех этих агрессивных актов против Замбии те, что создают непосредственную угрозу международному миру и безопасности в этом районе, совершаются Южной Африкой и Южной Родезией.

65. Министр иностранных дел заявил, что не следует полагать, что Замбия в состоянии контролировать положение вдоль своей довольно протяженной границы со странами, где правит расистское меньшинство. Если бы Замбия могла это делать, то она не допустила бы, чтобы враг пересекал реку Замбези и устанавливал противопехотные и противотранспортные мины на замбийской территории. Замбия считает, что Ян Смит поступает глупо, заявляя, что Замбия несет ответственность за военные действия на восточной стороне Зимбабве, ибо, как известно Специальной миссии, территория Замбии не распространяется на восточную сторону Зимбабве. Дело в том, что само население в Зимбабве борется за свою свободу. Замбия не осуществляет никакого контроля в отношении народа Зимбабве, и поэтому вопрос о том, чтобы позволять борцам за свободу пересекать реку Замбези, не возникает. Решение мятежного режима закрыть границы с Замбией проистекает сугубо из отчаяния.

Замбия совершенно четко заявила перед всем миром, что события, происходящие сегодня в Южной Родезии, являются результатом политического прозрения народа Зимбабве, стремящегося обрести свободу. Базы борцов за свободу находятся в самой Южной Родезии. После того как Смит закрыл границу, стали поступать сообщения о новых операциях борцов за свободу. Причастность Замбии к освободительному движению в Африке в целом хорошо известна; в основе этой причастности лежит долг Замбии как члена международного сообщества.

66. Министр иностранных дел заявил далее, что Замбия, помня о положениях статей 49 и 50 Устава Организации Объединенных Наций, сообщила о тех трудностях, с которыми она сталкивается при выполнении принудительных санкций против Южной Родезии, принятых Советом Безопасности. Закрытие границы незаконным режимом ясно свидетельствует о том, что южный путь в Замбию оказывается для Замбии абсолютно ненадежным. Поэтому Замбия решила ответить на этот вызов и выполнить различные резолюции, принятые Советом Безопасности по вопросу о санкциях. Исходя именно из этих соображений, Замбия несмотря на то, что лидер мятежников Ян Смит 3 февраля вновь открыл границу, продолжала держать свою сторону границы на замке. Принимая это решение, Замбия исходила из убежденности, что до тех пор, пока в Зимбабве не будет установлено правительство большинства, южный путь через Южную Родезию будет оставаться ненадежным. Отведя свою транспортную артерию от Южной Родезии, Замбия тем самым будет способствовать свержению незаконного режима в Южной Родезии.

67. В резолюциях 253 (1968) и 277 (1970) Совета Безопасности содержится просьба в адрес государств-членов Организации Объединенных Наций, самой Организации Объединенных Наций, специализированных учреждений и других международных учреждений системы Организации Объединенных Наций в первоочередном порядке оказывать помощь Замбии при решении тех конкретных экономических проблем, с которыми она может столкнуться при выполнении решений Совета Безопасности.

68. В ходе дискуссии, последовавшей за официальным вступительным словом министра иностранных дел, последний сделал ряд других важных замечаний в отношении мандата Специальной миссии. Министр иностранных дел заявил, что решение правительства Замбии выполнить резолюции Совета Безопасности путем изменения маршрутов перевозок по существу имеет своей целью поиски политического решения в Зимбабве. Если международное сообщество поможет Замбии эффективно изменить движение ее транспорта из Южной Родезии, то Яну Смигу и мятежникам вряд ли удастся продержаться очень долго.

69. Министр иностранных дел добавил, что сотрудничество между Южной Африкой и Южной Родезией является фактом. Подразделения сил безопасности Южной Африки находятся в Южной Родезии. Это не является

секретом, поскольку Ян Смит заявил об этом, когда недавно в Южной Родезии были убиты два так называемых южноафриканских полицейских. Поэтому нет никаких сомнений относительно сотрудничества между Южной Африкой и Южной Родезией.

70. Что касается португальцев, то их позиция является весьма схожей. Португальцы по-прежнему пересекали границу и устанавливали противопехотные мины. Замбия даже явилась объектом нападения с территорий, находящихся под португальским контролем. Все эти режимы являются врагами Замбии, и они создают для Замбии почти аналогичные проблемы.

71. Замбия очень благодарна Ботсване, Заиру, Кении, Малави и Объединенной Республике Танзания за их щедрые предложения; использование этих средств зависит от размеров помощи, которую может оказать международное сообщество Замбии, предоставив ей грузовики и другое необходимое оборудование.

В. Информация г-на А.Г. Зулу, министра обороны Замбии, и представителей министерства обороны

72. 12 февраля во второй половине дня Специальная миссия провела заседание с представителями министерства обороны Замбии. Заседание открыл министр обороны г-н А.Г. Зулу. После этого представитель министерства обороны ввел членов Специальной миссии в курс военного положения на границах Замбии с режимами меньшинства, остановившись главным образом на недавних инцидентах, которые начались после того, как Южная Родезия закрыла свои границы.

73. Он заявил, что после закрытия границы Замбия обнаружила, что примерно в то же самое время, когда Южная Родезия закрыла свои границы, она направила в Замбию свои войска, которые установили мины в некоторых районах, что привело к гибели замбийских граждан. Он упомянул о следующих инцидентах.

74. 11 января 1973 года в Казунгуле на противотранспортной mine подорвался гражданский грузовик. Один человек был убит, а двое других, в том числе одна женщина, были ранены.

75. В тот же день, 11 января в Чиава около Чирунду произошел еще один инцидент со смертельным исходом, когда четырнадцатилетняя девочка подорвалась на противопехотной mine.

76. На следующий день, 12 января, в Чирунду, в том же районе, подорвался бронетранспортер с солдатами. При взрыве погиб один замбийский солдат, а четыре других получили серьезные ранения.

77. В тот же день, 12 января, в Казунгуле взорвался еще один фугас. Подорвался один гражданский грузовик, и его единственный пассажир был ранен.

78. 26 января в Казунгуле подорвался на mine вездеход, в результате чего трое человек были убиты на месте, а другие получили ранения, один из которых впоследствии скончался в больнице.

79. 2 февраля в Чиава, около Чирунду, на mine подорвался еще один военный грузовик, в результате чего один солдат получил серьезные ранения. В течение этого же периода имели место инциденты на реке между Карибой и Фейрой, где юнорудезийские патрульные суда нарушали водные границы Замбии.

80. Очень часто юнорудезийские пограничные патрули нарушали территорию Замбии и высаживались на замбийском берегу Замбези и занимались браконьерством на островах, принадлежащих Замбии, в частности в районе Карибы, угрожали мирному замбийскому населению, издевались над ним и отбирали силой у беззащитных замбийских рыболовов рыбу. Эти нарушения продолжались даже после закрытия границы. В подобных обстоятельствах замбийские войска вели себя весьма образцово и не принимали ответных мер.

81. Кроме этих инцидентов, в прошлом имели место другие инциденты, заключающиеся в актах агрессии не только со стороны вооруженных сил незаконного режима Южной Рудезии но и режимов меньшинства Мозамбика, Анголы и Южной Африки. Вышеупомянутые инциденты относятся лишь к числу тех, в ходе которых имели место человеческие жертвы или серьезные нападения на замбийских граждан или их собственность. Более того, эти инциденты продолжают и в настоящее время. Воздушное пространство Замбии и ее границы постоянно нарушаются.

82. Касаясь вопроса о замбийской границе с Намибией, премьер-министр Южной Африки 6 октября 1971 года выступил с заявлением, обвинив Замбию в том, что она разрешает, как он их назвал, "террористам" пересекать границу для нападений на южноафриканцев в Намибии, и что Южная Африка нанесет Замбии такой удар, о котором она никогда не забудет, и будет преследовать террористов до тех мест, откуда они пришли. Войска Южной Африки - и это является действительным фактом - нарушали границу. Например, 8 октября 1971 г. южноафриканское судно стало на якорь на замбийской стороне реки Квандо, и южноафриканцы высадились на берег с целью установить мины на дороге, используемой жителями деревень и замбийскими служащими. В ноябре в результате взрыва этих мин были убиты два солдата и два члена военнизированной организации. Мины были установлены 8 октября 1971 года, через два дня после заявления южноафриканского премьер-министра о том, что он будет преследовать "террористов" на территории тех стран, откуда они пришли. Замбия располагает доказательствами того, что южноафриканские войска установили в этом районе мины. Жители деревень Замбии видели южноафриканское судно и следы южноафриканцев. С того времени в данном районе было установлено еще большее число мин, однако в настоящее время жители деревень Замбии ведут себя осторожно и предупреждают об этом специалистов, которые могут обнаружить и взорвать мины.

83. Правительству Замбии было известно о вербовке в армию южноафриканскими властями некоторых замбийцев, большинство которых было увезено в Намибию под тем предлогом, что им будет предложена работа на новом заводе фирмы Фиата в городе Ливингстоне. Известно, что эти люди проходят военную подготовку и подвергаются идеологической обработке для ведения борьбы против правительства Замбии.

84. Много инцидентов произошло также на границе с Мозамбиком и Анголой. Имел место ряд взрывов мин, что привело к гибели и ранению невинных замбийских граждан и вызвало большой материальный ущерб. Замбийцы подвергались угрозам и похищались с территории Замбии, их имущество захватывалось или уничтожалось. С 1966 года силы безопасности Замбии арестовали нескольких португальских солдат, незаконно проникших в Замбию. Они были отданы под суд. В выступлении упоминалось о том, что португальские власти держат под стражей в Мозамбике двух замбийских солдат. Согласно сведениям эти два солдата входили в состав патруля, который, возможно, заблудился и зашел на территорию Мозамбика. Если и были когда-либо какие-либо нарушения со стороны Замбии, то, как было особо подчеркнуто, это - единственное нарушение.

85. В ответ на вопрос одного из членов Специальной миссии министр обороны заявил, что состав воинских подразделений в Анголе, Мозамбике и Южной Родезии является смешанным: командные должности занимают европейцы, а солдатами являются африканцы. Представитель министерства

обороны заявил, что в течение длительного периода времени южноафриканские вооруженные силы помогают Южной Родезии. Затем министр добавил, что так называемые южноафриканские полицейские являются солдатами, хотя этот факт не признается Южной Африкой, по-видимому для того, чтобы избежать международных последствий. Представитель добавил, что если они и являются южноафриканскими полицейскими, то используются они в военных целях. Все патрульные суда, использовавшиеся на одной части границы, были из Южной Африки. Два человека, которые были арестованы в Замбии, когда на их судне произошел пожар, признались, что они являются южноафриканцами, которые оказывают Южной Родезии военную помощь. Таким образом, есть много фактов, которые свидетельствуют о присутствии южноафриканских войск в Южной Родезии.

86. Хотя Южная Африка постоянно выступает с опровержениями, в данном вопросе имеется ряд противоречий. По сообщению министра обороны начальника полицейского управления Южной Африки как-то заявил, что в Южной Родезии нет полицейских; на следующий день начальник полицейского управления был в Южной Родезии и посетил район, где были убиты два военнослужащих. Южноафриканцы пришли в Южную Родезию в сентябре 1967 года. Было объяснено, что южноафриканский военный контингент, прибывший в том году, отличался от военного контингента, который осуществляет операции против борцов за свободу в Южной Родезии во время визита Специальной миссии. Режим Смита и Южная Африка делают все возможное, чтобы скрыть численность войск Южной Африки, помогающих войскам мятежников. Замбии известны опровержения Южной Африки и незаконного режима. Однако было признано, что южноафриканские войска находятся в Южной Родезии с 1967 года и, по всей вероятности, они не уйдут оттуда пока не будут предприняты действия в международном плане. В настоящий момент они представляют наиболее серьезную угрозу.

87. В ответ на вопрос одного из членов Специальной миссии министр обороны заявил, что численность южноафриканских войск в Южной Родезии очень трудно определить, однако он полагает, что 4 000 солдат, о которых недавно упоминалось в газетах, являются дополнительным контингентом, помимо того, который в течение нескольких лет находится в Южной Родезии. Представитель министерства обороны в заключение сказал, что, если что-либо ходит, как утка, выглядит как утка и крикает как утка, то нет никаких сомнений, что это и есть утка. Эти, так называемые, полицейские носят солдатские сапоги, как и солдаты носят винтовки, ездят на военных автомашинах и проводят военные действия; поэтому нет никаких сомнений, что это и есть военные.

С. Информационное заседание по экономическим вопросам с участием г-на А.М. Милнера, генерального секретаря правительства Замбии, и правительственных экспертов

88. 12 февраля 1973 года члены Специальной миссии встретились с г-ном А.М. Милнером, генеральным секретарем правительства Республики Замбии, и представителями различных министерств. В своем вступительном слове г-н Милнер выразил сожаление в отношении неспособности правительства Великобритании покончить с режимом Смита. Для усиления мер, принятых Организацией Объединенных Наций, в число которых входит введение всеобъемлющих и обязательных для всех санкций как средства подавления мятежа, правительство Замбии решило ценой огромных усилий и жертв полностью осуществить политику санкций Организации Объединенных Наций, закрыв свою часть границы. Поэтому перенос маршрута замбийского импорта и экспорта с южных путей будет носить постоянный характер до тех пор, пока в Южной Родезии не будет создано более приемлемое и избранное народом правительство на основе принципа "один человек - один голос".

89. До получения независимости экономика Замбии была тесно связана с экономикой Южной Родезии. Многие замбийские предприятия являлись дочерними предприятиями родезийских компаний, что было унаследовано от Федерации Центральной Африки. Аналогичным образом в своей внешней торговле Замбия зависела от южных маршрутов. После получения независимости и особенно после мятежа в ноябре 1965 года, правительство Замбии срочно начало осуществлять политику перевода своих торговых маршрутов с юга, уменьшая экономическую зависимость от него.

90. Однако каждый год в Замбию по южным маршрутам по-прежнему поступает свыше 800 000 тонн предметов импорта и вывозится свыше 440 000 тонн предметов экспорта, в основном меди. Перед Замбией встала задача определения альтернативных маршрутов для этого объема импорта и экспорта. Это изменение маршрута потребует: а) новых транспортных средств и запасных частей для увеличения объема перевозок; б) мероприятий в отношении средств, которые Замбия должна получить на новых маршрутах; и с) покрытия возросших расходов, вызванных изменением маршрутов импортных поставок. Это будет иметь следующие долгосрочные последствия: перераспределение задач второго национального плана развития Замбии, дополнительное напряжение ограниченных ресурсов Замбии и увеличение стоимости жизни.

91. Генеральный секретарь проиллюстрировал увеличение расходов Замбии в результате изменения маршрутов, упомянув о более высоких расходах на перевозку товаров первой необходимости. Поскольку вопрос о Южной Родезии является вопросом, которым занимается Организация



Объединенных Наций, мировое сообщество должно оказать реальную поддержку Замбии, с тем чтобы увеличить ее возможности в полной мере осуществить политику санкций. Альтернативными маршрутами, которыми будет пользоваться Замбия, являются следующие пути: Дар-эс-Салам, Момбаса, Накала, Бейра (через Малави) и Лобиту.

92. В ходе последовавшей дискуссии г-н Милнер добавил, что Южная Родезия потеряет миллионы квач в результате изменения торговых маршрутов Замбии и что, если удастся поддерживать границу закрытой, то режим Смита не сможет получить столь необходимую для него иностранную валюту. В заключение г-н Милнер особо подчеркнул тот факт, что программа поисков альтернативных маршрутов носит широкий характер и потребует больших жертв от народа Замбии и приведет к перераспределению ограниченных ресурсов страны.

93. Дискуссия продолжалась при участии правительственных экспертов с замбийской стороны и экспертов Организации Объединенных Наций, назначенных в соответствии с резолюцией 327 (1973) Совета Безопасности. Замбийская сторона представила ряд конкретных статистических данных и пообещала в ответ на вопросы экспертов Организации Объединенных Наций дать дополнительные подробные сведения на следующий день. В число обсуждавшихся вопросов входили оценка возможностей различных портов и маршрутов, различные виды импорта, их источники и маршруты, потребности в дополнительных транспортных средствах и вспомогательном оборудовании, потребности в запасных частях, обслуживании и ремонт, возросшие расходы по эксплуатации дорог, по которым как в Замбии, так и в соседних странах, осуществляются дополнительные перевозки, потребности в перевалочных средствах в портах, необходимая инфраструктура, возросшие административные задачи Замбии, потребности в большем количестве и более быстрых средствах связи, даты поставки необходимого нового оборудования, возможности воздушных перевозок, необходимость поисков других источников говядины, вопросы доставки наземным путем кухонного жира, типов и источников поставки для медных рудников и многие другие технические вопросы, которые возникнут в результате перевода транспортных маршрутов Замбии из Родезии.

94. Замбийская сторона особо подчеркнула тот факт, что решение о переводе транспортных маршрутов из Южной Родезии будет иметь очень серьезные последствия для экономики страны. Возникнут трудности с поставками импортных товаров, которые теперь должны будут поступать наземным путем, что касается экспорта, то возникновение каких-либо серьезных проблем не предполагается. Неизбежно возрастут цены на импортные товары, а более высокие расходы на перевозку экспортных товаров приведут к уменьшению поступлений от экспорта. Произойдет также уменьшение доходов железных дорог Замбии. Насущная проблема заключается в том, где Замбия могла бы получить средства, необходимые

для покрытия этих возросших расходов. Если международное сообщество ей в этом не поможет, то Замбия будет стоять перед лицом чрезвычайно сложной ситуации. Экономические, а также политические последствия нарушат нормальную жизнь страны. Именно в этом Организация Объединенных Наций может сыграть важную роль путем принятия либо коллективных, либо индивидуальных мер со стороны ее государств-членов. Последствия закрытия границы и решения по изменению маршрутов перевозок также скажутся на втором национальном плане развития Замбии, и Замбия надеется, что и в этом отношении международное сообщество окажет ей помощь.

95. Г-н Л.М. Лишомва, специальный помощник президента Замбии, в заключение дискуссии обратился с призывом к Специальной миссии. Он сказал, что правомочность позиции Замбии проистекает из того факта, что данная проблема явилась результатом положения, сложившегося в мире, а не действий Замбии. Он выразил надежду на то, что помощь, которая позволит Замбии преодолеть любые трудности, поступит без промедления.

#### Д. Другая деятельность Специальной миссии в Замбии

##### 1. Облет границ Замбии

96. 13 февраля примерно в 9 ч. 30 м. Специальная миссия в сопровождении министра обороны г-на А.Г. Зулу, министра внутренних дел г-на Л.Чангуфу и других сотрудников вылетела на специальном самолете из Лусаки в г.Солвези, расположенный на севере Замбии около границы с Заиром. После остановки, во время которой Специальная миссия посетила лагерь для беженцев в Мехеба (см.ниже пункты II4-II6), она совершила облет замбийской стороны границы с Анголой, Намибией, Ботсваной и Южной Родезией, начиная с города Лолома и кончая городом Ливингстоном, куда она прибыла приблизительно в 18 ч. 00 м. после заправки в Монгу и облета Сешеке. Полет от Солвези до Ливингстона занял около 5 часов.

97. На следующий день, 14 февраля, посетив на автомашине район Казунгулы, Специальная миссия продолжила полет вдоль замбийской стороны границы. Полет вдоль южной и западной границ проходил над озером Карибой, Чирунду, Фейрой до реки Луангва около границы с Мозамбиком. Специальная миссия возвратилась в Лусаку вечером. Согласно полученной информации, общая протяженность двухдневного полета вдоль границ составила около 1 800 миль или 2 880 километров.

98. Согласно комментариям, которые министр обороны делал во время полета, Южная Родезия недалеко от ее границы с Замбией проложила для военных целей дорогу. Министр заявил, что в районах, богатых водой, на родезийской стороне границы вооруженные силы Южной Родезии

разбивают лагерь, чтобы помешать подозреваемым борцам за свободу пользоваться этой водой. Он подчеркнул, что природные особенности данной местности и большая протяженность границы, что было засвидетельствовано Специальной миссией, делает почти невозможным осуществление какого-либо контроля за передвижением людей через границу. Специальная миссия получила ясное представление о данной местности и видела ее обширные и незаселенные районы.

## 2. Посещение пограничных пунктов

99. Когда члены Специальной миссии находились в Ливингстоне, утром 14 февраля их привезли на пограничный пункт между Замбией и Южной Родезией на водопаде Виктория, состоящий из системы автомобильной и железной дороги, которые в настоящее время не действуют. Члены Специальной миссии и представители правительства Замбии дошли до середины моста, где лицом к ним на другой стороне границы стояли сотрудники сил безопасности Южной Родезии. Южнородезийский патруль состоял из двух полицейских-африканцев под командованием двух европейцев. Министр обороны заявил, что полицейским-африканцам не при каких обстоятельствах не разрешается находиться одним на южнородезийской части моста.

100. В тот же день Специальная миссия была также доставлена на пограничный пункт, расположенный на замбийской стороне границы с Ботсваной, Южной Родезией и Намибией. Члены Специальной миссии видели на противоположном берегу реки южнородезийских солдат и несколько зданий, похожих на армейские казармы. Министр обороны сообщил членам миссии о планах строительства моста через реку для связи Замбии с Ботсваной. Во время визита Специальной миссии паромная переправа между этими двумя странами не работала.

### 3. Обследование участков, где произошли взрывы наземных мин

101. 14 февраля Специальная миссия совершила поездку на автомобиле из Ливингстона в район Казунгула на реке Замбези, граничащий с Южной Родезией. Поездка имела целью обследовать три участка, о взрывах мин на которых правительство Замбии сообщило Совету Безопасности. Министр обороны разъяснил, что вооруженные силы Южной Родезии и Южной Африки заложили мины до закрытия границы, имевшего место 9 января 1973 года. Он отметил тот факт, что все пострадавшие во время этих взрывов были гражданскими лицами и выведенные из строя автомобили были также гражданского происхождения.

102. Участок № 1: Вдоль грязной дороги, проходящей рядом с границей, Специальная миссия обнаружила воронку и искореженный грузовик, подорвавшийся на mine. Этот инцидент, согласно объяснению министра обороны, имел место 11 января 1973 года. Специальная миссия была информирована о том, что в результате взрыва один человек был убит и двое ранены, в том числе была тяжело ранена женщина. Министр обороны представил следующее объяснение: во время доставки воды из деревни Муниана в деревню Лубинда грузовик налетел на мину. Лицо, помогавшее южно-родезийским солдатам закладывать мину, являлось замбийцем, простым жителем деревни, которому объяснили, что в результате взрыва мины будут убиты лишь люди в военной форме и борцы за свободу. После инцидента это лицо было арестовано, осуждено и приговорено к шести годам каторжных работ, причем к двум годам условно (см. пункт II7 ниже).

103. Участок № 2: Спустя некоторое время Специальная миссия увидела другую воронку, образовавшуюся в результате взрыва мины. В нескольких футах от воронки Специальная миссия обнаружила обломки автомобиля "лэндровер". Этот взрыв произошел 26 января 1973 года. Официальные лица Замбии заявили, что этот автомобиль перевозил правительственных служащих, которые направлялись для выдачи зарплаты рабочим, занятым на строительстве дороги. Водитель автомобиля и двое других гражданских лиц были убиты на месте, один скончался позже в госпитале, а трое были тяжело ранены. Несколько человек получили легкие ранения и в дальнейшем были выписаны из госпиталя.

104. Участок № 3: В дальнейшем Специальная миссия была доставлена на участок, где мина взорвалась 12 января 1973 года. Были осмотрены остатки взорванного самосвала. Специальная миссия была информирована, что никто не был убит, хотя во время взрыва было ранено несколько человек. Министр обороны в этой связи отметил, что еще один аналогичный инцидент произошел 12 января в Чирунду. Он высказал мнение, что эти инциденты были хорошо подготовлены и что войска из Южной Родезии пересекли границу и заложили мины таким образом, чтобы они взорвались после закрытия границы.

105. Утром 15 февраля 1973 года Специальная миссия была доставлена на двух вертолетах военно-воздушных сил Замбии в Чирунду. По приезде в деревню Чиава члены миссии были встречены губернатором этого района и многими жителями деревни, собравшимися в ожидании Специальной миссии у воронки, оставленной миной. Специальная миссия была информирована, что 11 января на противопехотной mine взорвалась и была убита девочка, шедшая к реке, находящейся на расстоянии около 40 м от деревни. Жители деревни несли плакаты, осуждающие Южную Родезию и требующие предоставить защиту от дальнейших нападений. Губернатор этого района священник Дж. М. П. Чипесо выступил с заявлением, выразив чувство скорби в связи с гибелью людей и нанесением ущерба населению этого района. Он заявил, что придет день и население этого района примет ответные меры, и призвал Совет Безопасности положить конец незаконному режиму Яна Смита. Обращаясь к собравшемуся населению, министр обороны призвал их сотрудничать с вооруженными силами Замбии, патрулирующими этот район, и сообщать о любом лице, которое, по их сведениям, оказывает помощь Южной Родезии в закладывании наземных мин. Министр обороны призвал жителей деревни сформировывать патрульные отряды для защиты этого района. Министр вновь призвал их к сотрудничеству и просил сообщать о любом лице, пересекающем реку Замбези и переходящем на территорию Замбии из Южной Родезии.

106. Затем Специальная миссия была доставлена в Чилимангу для осмотра участка, где произошел взрыв мины 2 февраля. По прибытии миссия была информирована, что на исследуемом участке за 20 мин. до ее приезда взорвалась противопехотная пластиковая мина, ранившая двух женщин, девочку-подростка и двух детей. Жертвы были срочно доставлены в госпиталь Мтендере, около Чирунду, находящийся на расстоянии 80 миль к югу от Лусаки и 50 миль к северу от плотины Кариба. Специальная миссия была доставлена на место происшествия и увидела воронку и разрушения, причиненные происшедшим незадолго до этого взрывом. Затем миссия была доставлена в госпиталь Мтендере, находящийся около Чирунду, в котором смогла увидеть пять пострадавших лиц. Двое из них, женщина и ребенок, имевшие тяжелые ранения, были доставлены на одном из вертолетов в Лусаку. Впоследствии Специальной миссии стало известно, что женщине ампутировали ногу, а ребенок лишился одного глаза.

/...

4. Поездка в г. Сиавонгу, находящийся на берегу озера Кариба

107. Специальная миссия затем продолжила путь в Сиавонгу, находящийся в районе Гвембе, где была встречена губернатором этого района. В заявлении, с которым губернатор обратился к Специальной миссии, он отметил, что вооруженные силы Южной Родезии нарушают водное пространство Замбии с 1971 года. Нарушения совершались патрульными быстроходными лодками, на борту которых находилось от десяти до двенадцати человек в военной форме. Губернатор представил список нарушений, совершенных Южной Родезией, который приводится ниже:

"

14 февраля 1973 года

В приводимые ниже числа, начиная с 1971 года по февраль 1973 года, родезийские солдаты нарушали водное пространство Замбии. Во всех этих случаях в патрульных быстроходных лодках находилось от 10 до 12 солдат в военной форме, вооруженных современным огнестрельным оружием.

1. 7 октября 1971 года приблизительно в 9 часов 30 минут нарушено водное пространство Замбии в районе дамбы Кариба.

2. 31 января 1972 года водное пространство Замбии нарушено приблизительно в 10 часов 30 минут.

3. 25 февраля 1972 года водное пространство Замбии нарушено в районе мотеля "Лейжер Бэй" приблизительно в 10 часов.

4. 27 февраля 1972 года нарушение водного пространства Замбии в районе мотеля "Лейжер Бэй" произошло в 17 часов 55 минут.

5. 1 июля 1972 года водное пространство было нарушено в районе рыболовецкого лагеря Намомба приблизительно в 15 часов 30 минут.

6. 31 июля 1972 года была нарушена сухопутная граница Замбии, причем нарушители были одеты в военную форму и вооружены современным огнестрельным оружием; нарушители подошли к туннелю № 5 компании "Митчел Констракшин Компани" и пригрозили двум служащим таможни, что, если они попытаются сообщить властям о нахождении группы в туннеле № 5, то они будут расстреляны.

/...

7. 1 августа 1972 года в 18 часов была нарушена граница в районе рыболовецкого лагеря Намомба.

8. 4 сентября 1972 года в 19 часов была нарушена граница в районе рыболовецкого лагеря Намомба.

9. 5 сентября 1972 года в 18 часов была нарушена граница в районе мотеля "Лейжер Бэй".

10. 1 ноября 1972 года в 14 часов была нарушена граница в районе правительственной бухты.

11. 18 января 1973 года в 20 часов 30 минут была нарушена граница в районе рыболовецкого лагеря Намомба.

СООБЩЕНИЕ ПЕРЕДАНО  
ГУБЕРНАТОРОМ РАЙОНА ГВЕМБЕ  
Г-НОМ ЭУАРИСТО МУСОНДА МУТАЛЕ"

#### 5. Посещение госпиталей

108. Утром 15 февраля Специальная миссия посетила госпиталь Лусакского университета в сопровождении министров обороны и здравоохранения, с тем чтобы осмотреть пострадавших во время имевшего ранее место взрыва в Чирунду. Первым осмотренным пострадавшим был солдат Намункомбе, двадцати лет, получивший ранение 12 января 1973 года. Во время взрыва он был выброшен из автомобиля и, согласно сообщению доктора, получил повреждение шейного и спинного позвонков. Несмотря на сделанную операцию, область тела ниже пояса остается парализованной. Вторым пострадавшим являлся сержант Мулванда, двадцати семи лет, раненный во время взрыва 12 января 1973 года. Ему пришлось ампутировать левую ногу и предполагается, что правая нога будет также ампутирована.

109. Как отмечалось в пункте 106 выше, Специальная миссия посетила также госпиталь Мтендере около Чирунду, где осмотрела пострадавших во время инцидента, происшедшего незадолго до ее прибытия.

#### 6. Посещение Центра освобождения в деревне Камвала

110. 12 февраля Специальная миссия выехала в Центр Африканского освобождения в Камвала за пределами города Лусака. Миссию сопровождал ряд официальных лиц, в том числе г-н С.Т.А. Банда представитель министерства, занимающегося вопросами освободительных движений.

/...

111. От имени представителей освободительных движений, присутствовавших в Центре, с заявлением перед миссией выступил г-н Мудзи - исполнительный секретарь Африканского национального союза Зимбабве (ЗАНУ). В своем выступлении он коснулся вопроса о гуманной деятельности, осуществляемой правительством Замбии, и проблем, возникающих в результате продолжающегося расистского деспотического правления в Южной Родезии. Он отметил также, что различные организации, представленные в Центре, являются силами, ведущими борьбу в южной части Африки. Эти силы нуждаются в помощи со стороны мировой общественности в виде продовольствия, врачебного и медицинского оборудования. Г-н Мудзи отметил также необходимость оказания помощи Замбии в укреплении ее экономики перед лицом угрозы со стороны колониальных режимов и режимов меньшинства. С заявлением выступил также представитель КОРЕМО (освободительное движение Мозамбика) г-н Гумане. Он отметил, что население южной части Африки само приняло решение взяться за оружие и бороться против расистов. Все виды оружия, которыми пользуется население, являются оружием, находящимся в этих странах. Освободительные движения имеют в Замбии лишь свои отделения, в которых они не хранят оружие.

112. В дальнейшем Народная организация Юго-Западной Африки (СВАПЛ) Намибии представила Специальной миссии письменный меморандум, в котором эта организация выразила свою полную поддержку позиции, занятой правительством Замбии в отношении неспровоцированных действий со стороны режима Яна Смита. Одностороннее закрытие границы Южной Родезией, как заявляется в меморандуме, не является лишь простым инцидентом: эта акция направлена на подрыв экономики Замбии в прямом сговоре с Южной Африкой. Начиная с 1966 года, Южная Африка совершала акты агрессии против Замбии с территории Намибии. В 1966 году Южной Африкой была построена военная база Мпатча в Катима Мулило в зоне Каприви, "откуда рукой подать до замбийской границы". В этом меморандуме приводится ряд инцидентов, происшедших в 1967, 1968 и 1970 годах, во время которых перехватывались суда Замбии, совершалось приземление южноафриканских военных вертолетов и закладывались наземные мины на территории Замбии. В этой связи СВАПО решительно убеждена в том, что Южная Африка является главным виновником взрывоопасного положения, создающегося в этой части Африки.

113. Далее в меморандуме подчеркивалось, что утверждения Южной Африки, "Родезии" и Португалии в том смысле, что африканские борцы за свободу, действующие в колониальных территориях, имеют "лагери по подготовке террористов" в Замбии, являются необоснованными. Народы Намибии, Анголы, Мозамбика, Южной Африки и Зимбабве ведут борьбу за освобождение своих стран.



## 7. Посещение лагеря для беженцев в Мехеба

II4. 13 февраля Специальная миссия совершила перелет из Лусаки в Солвези, находящийся на северной границе с Заиром для посещения главного лагеря для беженцев в Мехеба. Миссию сопровождали министры правительства Замбии и официальные лица, включая комиссара по делам беженцев министерства внутренних дел г-на А.М.Мбанга. После непродолжительной остановки в здании провинциального правительства Миссия была доставлена в лагерь, в котором она была встречена комитетом по приему. Миссия совершила осмотр лагеря и обратила внимание на ряд плакатов, призывавших Организацию Объединенных Наций оказать помощь Мозамбику, Намибии и Анголе в достижении свободы.

II5. В соответствии с информацией, полученной Специальной миссией, в Замбии имеется три поселения для беженцев, а именно: Ниимба в Восточной провинции, Майуквайуква в Западной провинции и Мехеба в Северо-западной провинции. Общая численность беженцев в этих трех поселениях, по данным на 31 января 1973 года, была следующей:

Мехеба	6 300
Ниимба	2 900
Майуквайуква	1 050
	<hr/>
	10 250

II6. Предполагается также, что около 14 000 беженцев проживает за пределами этих поселений. Правительство Замбии проводит политику, направленную на поощрение самообеспечения беженцев продовольствием: беженцы получили земельные наделы, на которых они могут выращивать продукты питания. Поселение для беженцев в Мехебе является самым большим из трех и составляет 89 000 акров. Значительная часть беженцев происходит из Анголы и Мозамбика и 250 беженцев являются намибийцами. Этими поселениями совместно управляют правительство Замбии, Всемирная федерация лютеранской церкви, действующая в Замбии под именем Христианской службы для беженцев, и Верховный комиссар Организации Объединенных Наций по делам беженцев.

## 8. Документальные свидетельства и другие сообщения

II7. Во время встречи членов Специальной миссии с президентом Замбии г-ном Кеннетом Д.Каунда, состоявшейся 15 февраля были доставлены двое заключенных; впоследствии миссии были вручены копии судебного разбирательства по делу этих двух лиц. Эти двое заключенных ранее предстали перед судом и были осуждены по обвинению в сотрудничестве с южнородезийскими солдатами, а также по обвинению в закладывании наземных мин в Казунгуле и в Чирунду.

Суд над первым заключенным, г-ном М.Секелети, обвинявшемся в шпионаже и закладывании мин, состоялся 26 января 1973 года. Суд приговорил обвиняемого к шести годам каторжных работ (к двум годам условно). Дело второго заключенного, г-на И.М.Нжову, рассматривалось также в суде, причем ему было предъявлено аналогичное обвинение. Он был осужден 9 февраля 1973 года и приговорен к девяти годам каторжных работ (трем годам условно).

II8. Находясь в Замбии, Специальная миссия получила три сообщения через министра иностранных дел Замбии.

II9. Первым сообщением была телеграмма от Председателя Совета министров Организации африканского единства, адресованная Президенту Республики Замбия г-ну Кеннету Д.Каунда. Текст телеграммы гласит:

"Ваше Превосходительство, двадцатая сессия Совета министров ОАЕ полностью поддерживает справедливую и твердую позицию вашего правительства в отношении провокационных действий расистской клики меньшинства Солсбери, стремящейся задушить экономику Замбии. Совет заявляет, что борьба, которую ведет Замбия, является также борьбой Африки и что вызов, сделанный Замбией Смитом, является в одинаковой степени вызовом ОАЕ. ОАЕ выражает полную поддержку и активную солидарность с Замбией. Примите заверения в высочайшем к Вам уважении.

(Подпись) Баба Хассан  
Председатель Совета министров "

I20. Во втором сообщении содержалась часть резолюции, принятой Советом министров Организации африканского единства после закрытия границы Южной Родезией. Текст сообщения гласит:

"Совет министров,

23. Решительно осуждает преступную акцию запугивания, предпринятую мятежным расистским режимом меньшинства Смита против братской страны и народа Замбии.

24. Решительно осуждает сговор между Великобританией и расистским белым меньшинством Южной Африки и Португалии, направленный на открытую и преднамеренную поддержку позорной акции, предпринятой режимом меньшинства Солсбери.

25. Воздаст должное народу и правительству Замбии и президенту Замбии Каунда за их самоотверженную и героическую позицию в связи с экономической агрессией со стороны Родезии и за их решимость поддерживать борьбу освободительных движений и выражает им чувство решительной солидарности и всемерной поддержки.

/...

26. Заявляет, что любое нападение на Замбию или на какое-либо другое государство-член Организации африканского единства около зон боевых действий является прямым нападением на всю Африку.

27. Обязуется оказывать Замбии всю необходимую помощь и поддержку в экономической, политической и военной областях, с тем чтобы она могла справиться со сложившимся положением".

I21. В третьем сообщении содержалась статья, опубликованная факультетом гуманитарных и социальных наук Замбийского университета и озаглавленная "Родезийская блокада". В статье, в частности, дается оценка экономических выгод и потерь каждой страны в результате блокады, установленной режимом Смита.

I22. Было получено письмо от 13 февраля 1973 г. от учащихся Сешекской средней школы, в котором выражалась поддержка борющимся народам Намибии, Зимбабве, Анголы и Мозамбика. В этом письме содержался призыв к Специальной миссии принять меры в рамках Организации Объединенных Наций, с тем чтобы угнетенные народы этих стран добились свободы и мира.

Е. Встреча с президентом Республики Замбия г-ном Кеннетом Каунда

I23. 15 февраля 1973 года Специальная миссия была принята президентом Республики Замбия г-ном Кеннетом Д.Каунда.

I24. Президент приветствовал приезд Специальной миссии в Замбию и подчеркнул желание Замбии показать членам Миссии как можно больше во время их непродолжительного пребывания в стране. Президент заявил, что хотя некоторые лица, в том числе некоторые замбийцы, считают Организацию Объединенных Наций бессильной организацией, он лично и многие другие дают высокую оценку деятельности этой Организации. Они рассматривают ее как единственную надежду человека в сложном современном мире. В тех случаях, когда что-то обстоит неблагоприятно, когда Организация Объединенных Наций не откликнется на какие-нибудь события, они склонны обвинять в случившемся скорее себя, нежели Организацию. Эта точка зрения является важной, поскольку правительство Замбии и народ придадут большое значение Организации Объединенных Наций, которую в Замбии представляет Специальная миссия. Они рассматривают эту Организацию как единственный эффективный инструмент в осуществлении благородной задачи, которую предстоит решить человеку, а именно, в объединении всей человеческой расы.

125. Что касается мандата Специальной миссии, то могут найтись некоторые лица, которые могут сказать, например, что мины, которые закладываются мятежными солдатами и их покровителями из Южной Африки, - это дело рук инакомыслящих замбийцев. Другие могут заявить миссии, что Замбия, закрыв границу, ведет себя немисленным образом и является зачинщиком всех беспорядков. Другие могут сказать, что в том случае, если бы Замбия вела себя лучше, то не было бы такой эскалации проблем, относящихся к южной части Африки. Однако члены Специальной миссии смогут убедиться в том, что эти утверждения на самом деле полностью неверны; эти утверждения основаны на пред-рассудках предубежденных людей. Положение, сложившееся в Южной Африке в настоящее время, нельзя решить просто. Этот вопрос можно решить путем гуманизации политики в Анголе, Мозамбике, Зимбабве, Намибии и в самой Южной Африке. В южной части Африки в целом в настоящее время можно наблюдать разрастание большого пожара, о чем президент и его коллеги говорили, начиная с 1966 года. Их предсказания оправдываются: положение обостряется и приобретает широкие масштабы. Обратного пути не существует, поскольку черное население не может быть постоянно рабом белого населения в южной части Африки. Черное население никогда не согласится с этим положением, и поэтому в настоящее время восстает против него.

126. Замбия желает, чтобы члены Специальной миссии убедились в опасном положении, создавшемся в южной части Африки, и ничто, кроме получения независимости и установления правления большинства, не может остановить движение в сторону катастрофы в южной части Африки. Существует конфронтация, и в качестве ее границы служит река Замбези. Проблемы мин, нарушения воздушного и водного пространства, похищений, убийств и нанесения увечий замбийцам не возникли в день закрытия границы Смитом. Можно привести целый список лиц и случаев, имевших место, начиная с 1965 года. Взрывались мосты и нефтяные баки, имели место случаи саботажа, и это не являлось делом рук замбийцев. Это было делом рук групп меньшинства и их агентов, тщательно готовившихся и засылавшихся в Замбию для создания беспорядков среди населения. Замбия несла потери в войсках и полиции на границах с Южной Африкой и Намибией. Силы извне пересекали границы и закладывали мины на территории Замбии; этими силами являются войска Южной Африки.

127. Президент выступил с критикой позиции, занятой английским правительством в вопросе о решении Замбии не использовать для транзитных целей дороги, проходящие через Южную Родезию, которое, по его словам, призывало Замбию возобновить использование этих дорог после того, как южнородезийские власти вновь открыли границу. Английское правительство, не осуществляющее контроля над Южной Родезией, не может гарантировать того, что режим Смита не закроет границу вновь.

128. Президент заявил, что борьба, которую ведет Замбия, не является борьбой одной только Замбии. Это - борьба всего человечества за восстановление справедливости. И Замбия просит международное сообщество через Специальную миссию прислушаться к этому. В Южной Родезии происходит настоящая борьба, и эта борьба расширяется. Она расширяется потому, что в настоящее время борцы за свободу пользуются поддержкой масс. Тот факт, что Смит заявил о проведении массовой кампании по штрафованию и наказанию всех тех, кто поддерживает борцов за свободу, свидетельствует об обострении обстановки на восставшей территории. Поэтому Замбия не может отступить и рисковать всем из-за Родезии. Это было бы крайне неразумно для Замбии. Он заявил, что, несмотря на то, что режимы Анголы, Мозамбика, Южной Родезии и Южной Африки располагают тысячными армиями, они не могут обеспечить патрулирование границы и преградить путь борцам за свободу. Они хотели бы, чтобы это для них сделала Замбия, но она этого делать не может. Это физически невозможно. Замбии, кроме того, необходимо обеспечивать существование беженцев, а их число постоянно возрастает. Когда борьба в этих странах обострилась, беженцы покинули их, и Замбия обязана принять своих пострадавших братьев и сестер.

129. Президент заявил, что Замбия не может вновь использовать транспортные пути Родезии. Поэтому он просил международное сообщество выполнить свои обязательства. Замбия будет приветствовать любые меры, которые может принять Организация Объединенных Наций. Более того, он выразил надежду на то, что государства-члены придут на помощь Замбии, поскольку, подчеркнул он, эта борьба не является лишь борьбой одной только Замбии; это борьба за дело всего человечества, за дело многострадального народа южной части Африки. Таким образом, работа Специальной миссии проводится не только в интересах народа Замбии. Каждый интернационалист, веря в Организацию Объединенных Наций, должен признать, что действия Замбии не являются лишь ее делом, а являются делом всего человечества.

130. Во время встречи Специальной миссии были представлены два человека. Президент заявил, что они являются осужденными заключенными, которые признали свою вину в установке наземных мин в Казунгуле и Чирунду, что привело к человеческим жертвам.

#### IV. ПОЕЗДКА В ОБЪЕДИНЕННУЮ РЕСПУБЛИКУ ТАНЗАНИЯ

131. Специальная миссия находилась в Объединенной Республике Танзания в течение двух дней, 16 и 17 февраля 1973 года; за это время она провела встречи с официальными лицами правительства, а также была принята премьер-министром г-ном Р.М.Кавава.

##### А. Встреча с г-ном А.Б. Ньяки, главным секретарем министерства иностранных дел

132. 16 февраля Специальная миссия провела рабочее заседание с г-ном А.Б. Ньяки, главным секретарем министерства иностранных дел. На заседании также присутствовал ряд высокопоставленных официальных лиц правительства Танзании и Восточноафриканского сообщества.

133. В своем заявлении г-н Ньяки приветствовал визит Специальной миссии как свидетельство желания и решимости международного сообщества, и в особенности Организации Объединенных Наций, оказать помощь Замбии. Замбия нуждается в реальной и определенной помощи, которая позволит ей не только выжить, но и покончить раз и навсегда с шантажом и запугиванием со стороны мятежников.

134. Будучи соседом Замбии и преследуя общие цели, Объединенная Республика Танзания несет на себе особую ответственность. Она предоставила в распоряжение Замбии все средства, которые она могла выделить, с тем чтобы обеспечить беспрепятственное воздушное, железнодорожное, морское и дорожное сообщение и, невзирая на затраты, обещала оказывать постоянную помощь.

135. Народ и правительство Объединенной Республики Танзания выражают надежду на то, что Специальная миссия кратко проинформирует членов Совета Безопасности относительно последствий для всеобщего мира и безопасности новой и опасной ситуации, сложившейся в настоящее время в отношениях между Замбией и режимом Яна Смита.

136. Правительство Объединенной Республики Танзания отметило, что правительство Соединенного Королевства вновь заявило, что ответственность за южнородезийскую проблему лежит на Англии. С этим заявлением правительство Танзании не может не согласиться.

137. Объединенная Республика Танзания выразила надежду на то, что после возвращения Специальной миссии в Нью-Йорк члены Совета Безопасности глубже поймут трагедию Южной Родезии и что они согласятся принять новые меры для ликвидации нового и серьезного положения, создавшегося в этом районе мира.

138. После заявления г-на Ньяки было проведено обсуждение экономических проблем и трудностей, которые возникнут в связи с отказом Замбии осуществлять свои перевозки по дорогам, проходящим через Южную Родезию, а также мер, которые может принять Объединенная Республика Танзания для оказания помощи Замбии.

В. Встреча с г-ном Р.М. Кавава, премьер-министром  
Объединенной Республики Танзания

139. 17 февраля Специальная миссия встретилась с премьер-министром Объединенной Республики Танзания г-ном Р.М. Кавава, которого сопровождали министр связи и работ г-н Лусинде, министр финансов г-н Мсуйя, младший министр здравоохранения г-н Ньянганьи и главный секретарь министерства иностранных дел г-н Ньяки.

140. Премьер-министр заявил, что в любых рекомендациях или заключениях Специальной миссии следует принимать во внимание то, что положение в Южной Родезии и его последствия для Замбии достигли в настоящий момент опасного, чреватого взрывом уровня и что ситуация продолжает ухудшаться. Такое положение сложилось в связи с интенсивной, широкой и успешной борьбой за свободу и достоинство, которую ведет народ Зимбабве. В отчаянной попытке подавить эту борьбу Ян Смит объявил Замбии "постоянную" войну. Замбия решительно противостояла угрозам Яна Смита, и режим Смита вынужден был вновь открыть свою сторону границы с Замбией. Твердость, которую проявила Замбия по отношению к Яну Смигу в ходе успешной борьбы в Зимбабве, поставила Яна Смита и его сторонников в унижительное положение.

141. Поэтому, принимая во внимание вышеизложенное, правительство Объединенной Республики Танзания хотело бы, чтобы Специальная миссия информировала Совет Безопасности о том, что не вызывает никаких сомнений тот факт, что Ян Смит, стремясь сгладить свои неудачи и унижения, непременно усилит военную, экономическую и политическую деятельность против Замбии. Кроме того, Ян Смит усилит проводимую им кампанию против народа Зимбабве. Как свидетельствуют последние события в Зимбабве, режим Смита прибегнул к некоторым наиболее грубым формам подавления, введя коллективное наказание целых деревень и общин под тем предлогом, что они действуют и помогают борцам за свободу.

142. Расширилось военное сотрудничество между Португалией, Южной Родезией и Южной Африкой, и оно будет по-прежнему расширяться, что приведет к дальнейшему обострению чреватой взрывом ситуации не только на границе между Замбией и Южной Родезией, но и во всей южной части Африки.

143. Поэтому правовым и моральным долгом Совета Безопасности и всей системы Организации Объединенных Наций, особенно в рамках статьи 50 Устава Организации Объединенных Наций, является оказание материальной и другой помощи Замбии в ее настоящих и будущих трудностях. Осуществляя решения и резолюции по Южной Родезии, принятые Советом Безопасности и Генеральной Ассамблеей, Замбия была вынуждена пойти на значительные жертвы. Поэтому крайне необходимо не жалеть усилий в деле оказания помощи Замбии. Поступая таким образом, Организация Объединенных Наций способствовала бы повышению способности Замбии выполнять решения по Южной Родезии, принятые органами Организации Объединенных Наций.

/...

I44. Правительство Объединенной Республики Танзания хотело бы обратить внимание Специальной миссии на то, что правительство Соединенного Королевства вновь заявило, что ответственность за Южную Родезию лежит на Англии. Единственный путь, который остался у английского правительства, заключается в том, чтобы полностью сотрудничать с Советом Безопасности и Организацией Объединенных Наций в их совместных усилиях в деле ликвидации родезийской проблемы.

I45. Со своей стороны правительство и народ Объединенной Республики Танзания обязались сделать все, что в их силах, чтобы помочь Замбии. Правительство Танзании выразило надежду, что Специальная миссия сделает соответствующие рекомендации, с тем чтобы настоятельно призвать государства-члены предоставить материальную помощь Замбии не только в сложившихся в настоящее время условиях, но и с целью удовлетворения потребностей, которые могут возникнуть в будущем.

С. Инспекция порта Дар-эс-Салама и складских помещений для хранения транзитных товаров

I46. 17 февраля Специальная миссия по приглашению г-на Е.Б.Бисаманью, Генерального директора Корпорации портов Восточной Африки, была кратко ознакомлена с портовыми сооружениями Дар-эс-Салама и затем совершила поездку на катере и автомобиле для непосредственного ознакомления с этими сооружениями. Члены Специальной миссии также посетили склад в Убунго, где временно хранятся товары, отправляемые в Замбию.

I47. Г-н Бисаманью и другие официальные лица заверили Специальную миссию в том, что они сделают все, что в их силах, для ускорения отправки транзитных грузов, накопившихся вследствие закрытия границы между Замбией и Южной Родезией. Они заявили, что, если улучшить некоторые методы управления и, в частности, методы обработки документов, то можно значительно повысить эффективность обработки грузов и сократить время, необходимое для транзитных перевозок.



## V. ПОЕЗДКА В КЕНИЮ

148. 19 и 20 февраля 1973 года, находясь в Найроби, Кения, Специальная миссия встретила с представителями правительства Кении и Восточноафриканского сообщества.

### A. Встреча с официальными лицами Восточноафриканского сообщества

149. 19 февраля Специальная миссия встретила с высокопоставленными официальными лицами Восточноафриканского сообщества. На встрече присутствовали: г-н С.Г. Майна, генеральный секретарь Восточноафриканского сообщества, г-н П.К. Киньянджуи, Председатель Корпорации портов Восточной Африки, г-н Е.Н. Гакуо, Генеральный директор Восточноафриканской корпорации железных дорог, и г-н А.С. Фундикира, Председатель Корпорации восточноафриканских воздушных авиалиний.

150. В своем заявлении г-н С.Г. Майна, выступая от имени Восточноафриканского сообщества, заверил Специальную миссию в том, что сообщество сделает все от него зависящее, чтобы помочь Замбии в этот трудный для нее момент.

151. Вслед за этим было проведено общее обсуждение экономических проблем, с которыми столкнется Замбия в результате закрытия ею южного пути, и мер, которые может принять Восточноафриканское сообщество для содействия решению этих проблем. Отмечалось, что Замбия уже решила направить некоторую часть предназначенной для экспорта меди через кенийский порт Момбаса. Импортные грузы, проходящие через Момбасу, могут доставляться до Найроби по железной дороге, а из Найроби по воздуху в Замбию, либо поставляться в Объединенную Республику Танзания по железной дороге, а затем наземным путем в Замбию, либо переправляться на судах через озеро Виктория, либо транспортироваться прямо из Момбасы наземным путем.

152. Председатель Корпорации восточноафриканских авиалиний указал, что будут предоставлены достаточные транспортные средства для перевозки любых товаров, которые можно доставить по воздуху в Замбию. Кенийская национальная транспортная компания окажет помощь в переправке товаров наземным путем в Замбию и из нее, хотя компании, по видимому, потребуются дополнительные грузовики, а также гарантии, что ей будет обеспечено достаточное количество груза на обратном пути из Замбии.

153. Официальные лица сообщества подчеркивали необходимость принятия Замбией решения о том, какое количество грузов она намерена направлять через Кению, что необходимо для перспективного планирования и эффективного использования имеющихся средств. В настоящий момент было бы неразумным расходовать деньги на новые средства, которые впоследствии

могут не понадобиться. Поэтому Замбия должна предоставить твердые гарантии относительно объема грузов, которые она намерена переправить с использованием предоставленных ей средств. Подчеркивалось, что при принятии решений Замбия установила контакты на правительственном уровне, но на оперативном уровне контакты еще не установила. Вопросы экономики, связанные с перевозкой замбийских товаров различными путями, имеют важное значение, поскольку импортеры и экспортеры Замбии будут использовать путь, который являлся наиболее рентабельным.

154. Подробно обсудив конкретные проблемы, связанные с этими вопросами, г-н Майна завершил дискуссию, повторив, что правительства стран восточной части Африки и Восточноафриканское сообщество сделают все возможное для оказания помощи Замбии, как только Замбия заявит, в чем она нуждается. Могут быть приняты меры по координированной мобилизации чрезвычайных ресурсов и средств.

В. Встреча с г-ном Нджороге Мунгаи, министром иностранных дел

155. 20 февраля Специальная миссия встретила с министром иностранных дел г-ном Нджороге Мунгаи.

156. В своем заявлении г-н Мунгаи сказал, что, по его мнению, визит Специальной миссии имеет важное значение для Африки. Он заявил, что угроза, направленная против Замбии, является угрозой всей Африке. Если Замбия потеряет свой престиж и независимость, все независимые африканские государства потеряют свой престиж и независимость. Африка не может примириться с положением, при котором режим меньшинства диктует свои условия африканскому государству. Африканские государства не могут допустить, чтобы режим белого меньшинства отделял их друг от друга. Кения считает, что угроза, направленная против Замбии, является угрозой против Кении. Если африканские народы подавляются силой оружия, следует использовать любые средства для их освобождения.

С. Встреча с г-ном Омоле Океро, министром энергетики и связи

157. 20 февраля Специальная миссия встретила с г-ном Омоле Океро, министром энергетики и связи.

158. Открывая заседание, министр заявил, что, как он понимает, дискуссия будет касаться использования дорог внутри Кении в целях оказания помощи Замбии в транспортировке ее импортных и экспортных товаров. Министр подчеркнул, что его министерство готово оказать любую возможную помощь Замбии. Вместе с тем, министр отметил, что он не может дать каких-либо обязательств до тех пор, пока ему не будет известен характер просьбы Замбии. После получения от Замбии конкретных просьб об оказании помощи, двери для которых являются открытыми, министр будет готов сказать, что может быть сделано для их удовлетворения.

/...

159. В ходе последующей дискуссии обсуждались главным образом технические вопросы, связанные с шоссейными и другими дорогами, проходящими между Кенией и Замбией, вопросы о количестве имеющихся грузовиков, необходимом дополнительном их количестве, эффективности погрузо-разгрузочных работ, возможности присоединения Замбии к Восточноафриканскому сообществу, необходимости равномерного потока движения по различным дорогам в различные порты Восточноафриканского сообщества и другие аналогичные вопросы.

#### VI. ПРОСЬБЫ К ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМ СТОРОНАМ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

160. 9 февраля 1973 года Глава Специальной миссии обратился через Председателя Совета Безопасности к Постоянному представителю Южной Африки при Организации Объединенных Наций с посланием, которое гласит следующее:

"Имею честь сослаться на резолюции 326 (1973) и 327 (1973), принятые Советом Безопасности на его 1691-м заседании 2 февраля 1973 года после рассмотрения пункта повестки дня "Жалоба Замбии".

Как вам известно, Совет Безопасности учредил в соответствии с резолюцией 326 (1973) Специальную миссию, уполномоченную произвести оценку положения в этом районе и представить Совету соответствующий доклад не позднее 1 марта 1973 года. В этой резолюции также содержится призыв к правительству Южной Африки обеспечить миссии необходимое сотрудничество и содействие в осуществлении ее задачи.

В резолюции 327 (1973) Совет, выразив свое удовлетворение правительству Замбии по поводу его решения разорвать все остающиеся экономические и торговые связи с Южной Родезией, поручил Специальной миссии произвести оценку потребностей Замбии в деле поддержания альтернативных систем дорог, железных дорог, воздушных и морских коммуникаций для обеспечения нормального движения транспорта. В то же время Совет просил соседние государства предоставлять миссии полное содействие в осуществлении ее задачи.

В этой связи Специальная миссия просит ваше правительство предоставить всю соответствующую информацию о уже принятых мерах по осуществлению пункта 6 резолюции 326 (1973), в котором содержится требование "немедленного и полного вывода южноафриканских военных и вооруженных сил из Южной Родезии и отвода их от границы указанной территории с Замбией".

Однако, если подобные меры еще не были приняты, миссия была бы благодарна за получение информации о размещении южноафриканских вооруженных сил в Южной Родезии и планах их вывода, а также за получение любой другой информации в отношении

/...

существующего положения, которое, как было указано Советом, "представляет собой серьезную угрозу суверенитету и территориальной целостности Замбии и других соседних африканских государств".

Специальная миссия была бы также признательна за любые дополнительные разъяснения, связанные с выполнением миссией ее задачи в соответствии с резолюцией 326 (1973) и 327 (1973) Совета".

161. Постоянный представитель Южной Африки при Организации Объединенных Наций в письме от 14 февраля 1973 года передал Председателю Совета Безопасности послание министра иностранных дел Южной Африки г-на Х. Мюллера. Основная часть этого послания гласит:

"Вы подняли через Постоянного представителя Южной Африки некоторые вопросы, касающиеся резолюции 326 (1973) Совета Безопасности. Прежде всего я хочу коснуться некоторых кардинальных аспектов резолюции 326 (1973), которые, по мнению Южной Африки, являются ключевыми и лежат в основе мер, предусмотренных этой резолюцией.

В то время как в резолюции принимается к сведению письмо Замбии от 24 января 1973 года на имя Председателя Совета (S/10365), в ней игнорируется письмо Южной Африки от 26 января на имя Генерального секретаря (S/10870), в котором абсолютно ясно указывается, что в Родезию не посылались никаких военных подразделений и что утверждения, содержащиеся в письме Замбии, являются необоснованными.

Несмотря на письмо Южной Африки, в седьмом пункте преамбулы резолюции упоминается об "усилившемся военном вмешательстве Южной Африки в Южной Родезии" и "о размещении вооруженных сил Южной Африки на границе с Замбией". С 1967 года в Родезии были размещены полицейские, а не военные подразделения Южной Африки. Мы никогда не делали секрета из этого факта. Они были там размещены, поскольку базирующиеся в Замбии террористы представляли угрозу для безопасности Южно-Африканской Республики. Они останутся там лишь до тех пор, пока будет сохраняться эта угроза. В противоположность утверждениям Замбии, численность этих полицейских сил в последнее время не увеличилась, и военные подразделения в Родезию не посылались. Полицейские подразделения не несут никакой ответственности за недавнее ухудшение положения на родезийско-замбийской границе. Это положение было целиком и полностью создано возросшей активностью со стороны террористов, базирующихся в Замбии, что привело к усилению ответных действий со стороны подразделений безопасности на родезийской стороне границы. Этого, безусловно, следовало ожидать.

/...

В восьмом пункте преамбулы резолюции говорится, что Совет Безопасности глубоко потрясен и опечален потерей человеческих жизней и материальным ущербом, вызванными Родезией и ее так называемыми сообщниками. Мы тоже глубоко потрясены и опечалены потерей человеческих жизней, но Совет Безопасности, по-видимому, закрывает глаза на смерть невинных людей, женщин и детей, явившуюся следствием действий террористов.

В пунктах I и 3 резолюции Южная Африка называется "расистским режимом". Эта формулировка вряд ли согласуется с содержащимся в пункте 10 призывом к правительству Южной Африки обеспечить миссии Совета Безопасности "необходимое сотрудничество".

Тем не менее, для того чтобы внести ясность и избежать неверного истолкования, необходимо еще раз подчеркнуть со ссылкой на пункт 6 резолюции 333 (1973), что в Родезии нет никаких вооруженных сил, там имеются лишь полицейские подразделения, цель размещения которых излагается выше.

Как я уже отмечал, эти полицейские подразделения будут выведены, как только мы будем убеждены, что террористы, действующие с иностранных баз, прекратили свою деятельность. В октябре 1967 года, выступая в Четвертом комитете, представитель Южной Африки сказал, что "... те, кто подготавливает и оснащает южноафриканских террористов, кто оказывает им помощь в других формах и позволяет им действовать с территории, находящейся под их юрисдикцией, должны лишь прекратить эту незаконную практику, и необходимость размещения южноафриканской полиции в Родезии отпадет". Таковой остается наша позиция. Последние события на родезийско-замбийской границе подтверждают ту фактическую и потенциальную опасность, которая связана с попытками разрешить проблемы насильственными методами. Я возлагаю большие надежды на то, что доказанная тщетность подобных методов и те несчастья, которые несет их применение, убедят всех в настоятельной необходимости сохранения мира и спокойствия в этом районе и поиска таких путей разрешения спора, при которых насилие будет совершенно исключено.

Ссылаясь на резолюцию 327 (1973) Совета Безопасности, я хочу сказать, что Южная Африка не верит в бойкоты или ответные бойкоты. Это было ясно отмечено в моем письме Генеральному секретарю от 26 января 1973 года. Во время последнего конфликта правительство Южной Африки никогда не налагало запрет на торговлю с Замбией. Я надеюсь, что, как я публично заявил в то время, открытие границы будет способствовать возвращению к нормальному положению и преодолению напряженности в этом районе, а также приведет к устранению причин, которые первоначально вызвали закрытие границы".

/...

162. Глава Специальной миссии также обратился от имени Миссии с аналогичными посланиями к Постоянным представителям Малави и Заира при Организации Объединенных Наций, в которых, ссылаясь на резолюции 326 (1973) и 327 (1973), миссия просила правительства Малави и Заира предоставить ей любую информацию, которая, по их мнению, могла бы помочь осуществлению мандата миссии в соответствии с резолюцией 327 (1973) Совета Безопасности.

#### VII. ОЦЕНКА СИТУАЦИИ В СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 326 (1973) СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ

163. В результате консультаций и визитов, описанных выше в пунктах 36-162, Специальная миссия считает необходимым сделать следующие выводы в качестве оценки ситуации в этом районе в соответствии с просьбой, содержащейся в резолюции 326 (1973) Совета Безопасности.

164. Специальная миссия смогла определить, что в районе, рассматриваемом в резолюции 326 (1973) Совета Безопасности, напряженность в значительной степени продолжает сохраняться, что вызвано не только последними событиями на границе Замбии с Южной Родезией. Необходимо также учитывать ситуацию, сложившуюся в южной части Африки в целом: события, которые рассматривает Совет Безопасности, в значительной степени порождены отказом в праве на самоопределение большинству африканских народов, живущих в условиях господства расистских, колониальных режимов и режимов белого меньшинства южной части Африки. Тем не менее, состояние напряженности в заметной степени усилилось после провокационных и агрессивных актов незаконного режима Южной Родезии против Республики Замбия. Последствия этих актов отразились в политической, военной и экономической сферах. Миссия явилась непосредственным свидетелем того, что в Замбии существует большое число беженцев из соседних территорий.

165. Правительство Республики Замбия постоянно проводит политику сдержанности, спокойствия и умеренности перед лицом враждебного отношения со стороны находящихся к югу от нее колониальных и расистских режимов. Правительство Замбии придерживается твердого мнения о том, что оно не может как-либо повлиять на деятельность освободительных движений внутри территорий, находящихся под господством колониализма, расизма и правительств белого меньшинства. Поэтому оно не может нести ответственность за события, происходящие на этих территориях.

166. Поездка вдоль границы позволила Специальной миссии наблюдать военные приготовления, ведущиеся на обширных участках границы Замбии вдоль реки Замбези. Это, безусловно, является существенным фактором возрастания напряженности и законной причиной беспокойства для правительства Республики Замбия. Состояние напряженности далее возросло в связи с инцидентами, имевшими место вдоль границы, особенно в пунктах, лежащих вдоль прежних линий сообщения между Замбией и Южной Родезией. Дальнейшее повторение этих инцидентов может привести к опасной эскалации уже существующей напряженности и отрицательно отразиться на позиции сдержанности, которую Замбия занимала до сих пор.

/...

I67. Продолжающееся размещение южноафриканских вооруженных сил вблизи границы с Замбией и их очевидное присутствие на других соседних территориях являются существенным фактором сохранения нынешнего состояния напряженности.

I68. Осуществляя свой мандат, Специальная миссия старалась выяснить точку зрения заинтересованных правительств относительно наилучших способов сокращения и ликвидации напряженности в районе. Согласно ее оценке, ключ к разрешению проблемы, рассматриваемой в резолюции 326 (I973), лежит в установлении правления большинства на территории Южной Родезии, строгом выполнении принудительных санкций против незаконного режима Южной Родезии и выполнении соответствующих резолюций Совета Безопасности, относящихся к району в целом.

I69. В этой связи меры правительства Замбии, принявшего решение выполнить санкции, находятся в соответствии с резолюциями Совета Безопасности. В то же время эти меры будут гарантировать от опасностей, связанных с использованием транспортных путей, проходящих через Южную Родезию.

I70. Специальная миссия отметила спокойствие и решительность, проявленные в этом отношении правительством и народом Замбии, а также ее африканскими соседями, выразившими ей свою солидарность и твердую поддержку как в политической, так и экономической областях.

#### VIII. ОЦЕНКА СИТУАЦИИ В СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 327 (I973) СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ

I71. В результате консультаций и в свете доклада группы экспертов Организации Объединенных Наций Специальная миссия считает необходимым дать следующую оценку потребностей Замбии в деле поддержания альтернативных систем дорог, железных дорог, воздушных и морских коммуникаций для обеспечения нормального движения грузопотоков.

I72. При нормальном движении грузопотоков ежемесячный импорт составляет примерно 120 000 тонн (за исключением трубопроводного транспорта), а экспорт - 68 000-80 000 тонн. Поскольку тоннаж импортных грузов больше и по объему они превышают экспортные грузы, альтернативные маршруты перевозки обычного количества импортных грузов смогут обеспечить и перевозку экспортных грузов.

I73. Ввоз в Замбию около 75 000 тонн импортных грузов, ранее осуществлявшийся ежемесячно через Южную Родезию, нужно будет производить по альтернативным маршрутам через Заир, Малави или Объединенную Республику Танзания, либо доставлять в Замбию по воздуху.

174. При условии предоставления надлежащей помощи, из 120 000 тонн необходимых ежемесячных импортных грузов по маршруту через Заир можно будет перевозить ежемесячно 23 000 тонн импортных грузов, по маршруту через Малави - около 17 000 тонн и по маршруту через Объединенную Республику Танзания (включая импортные товары, направляющиеся через порт Момбаса) - около 65 000 тонн. Остается 15 000 тонн, которые для обеспечения нормального движения транспорта должны будут доставляться воздушным путем.

175. Перевозка дополнительных грузов сухопутным путем может быть осуществлена лишь тогда, когда в Замбии, Малави и Объединенной Республике Танзания будут обеспечены необходимые технические средства, оборудование и персонал, а также при условии сотрудничества и помощи со стороны этих соседних государств. В этой связи было отмечено, что правительство Объединенной Республики Танзания выразило намерение выделить для Замбии дополнительные средства в порту Дар-эс-Салама. Требуются грузовики различных видов, подвижной состав железных дорог для дорог Замбии и Малави, погрузочно-разгрузочное оборудование, складские помещения, мастерские и техническое обслуживание, оборудование радиосвязи, а также шоферы, механики и другой персонал. Согласно предварительным оценкам, стоимость этих потребностей составляет 77 млн. квача или 124 млн. долл. США.

176. Стоимость воздушных перевозок, необходимых для сохранения "нормального движения грузопотоков", на которые будет приходиться 15 000 тонн грузов в месяц, вероятно, будет составлять около 4 млн. квача или 6,5 млн. долл. США ежемесячно. В любом случае, воздушные перевозки необходимы для того, чтобы обеспечить Замбию нужными материалами и товарами, преодолеть загруженность портов и, вообще, для того, чтобы содействовать удовлетворению нужд Замбии до тех пор, пока не будет обеспечена необходимая пропускная способность альтернативных сухопутных маршрутов.

177. Для того чтобы помочь Замбии в осуществлении этой серьезной задачи по изменению путей перевозки импортных и экспортных грузов, необходимо будет предоставить значительную техническую помощь, включая обеспечение оперативным персоналом.

178. В дополнение к вышеуказанным проблемам, транспортные расходы вследствие использования альтернативных маршрутов перевозки возрастут и будут составлять 31-39 миллионов квача ежегодно. Это повышение расходов приведет к росту уровня цен, структуры расходов в добывающем секторе промышленности и дефицита платежного баланса Замбии. Кроме того, инвалютные расходы Замбии по перевозке импортных и экспортных товаров почти удвоятся.

179. В течение последующих 4-6 месяцев нехватка импортных товаров, истощение запасов и повышение транспортных расходов существенно отразятся на экономике Замбии. Это, вероятно, отрицательно скажется на производстве меди, и Замбия, вероятно, столкнется с валютными проблемами, что сделает необходимым введение строгого валютного контроля и контроля за импортом товаров. Лишь надлежащая и своевременная помощь позволит экономике Замбии продолжать свое нормальное развитие.



ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение I

ДОКЛАД ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
СПЕЦИАЛЬНОЙ МИССИИ СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ, УЧРЕЖДЕННОЙ В  
СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 326 (1973)

Введение

1. В резолюции 327 (1973) Совет Безопасности постановил поручить Специальной миссии в составе четырех членов Совета Безопасности, о которой упоминается в пункте 9 резолюции 326 (1973), при содействии группы шести экспертов Организации Объединенных Наций, произвести оценку потребностей Замбии в деле поддержания альтернативных систем дорог, железных дорог, воздушных и морских коммуникаций для обеспечения нормального движения грузопотоков.
2. После консультаций с Президентом Замбии и Специальной миссией Совета Безопасности Исполнительный секретарь Экономической комиссии для Африки г-н Роберт Гардинер обеспечивал общее руководство деятельностью экспертов Организации Объединенных Наций.
3. Представители-резиденты Программы развития Организации Объединенных Наций в каждой посещенной стране - г-н А.Ч. Гилпин в Замбии, г-н Питер Лоуэс в Малави, г-н Л. Маттсон в Объединенной Республике Танзания и г-жа Сюзан Друиль (заместитель представителя-резидента) в Кении - не только оказали группе всевозможную помощь, но и приняли меры для того, чтобы она могла консультироваться со всеми экспертами Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, находящимися в соответствующих странах.
4. Группа посетила Замбию, а некоторые ее члены посетили также Малави, Объединенную Республику Танзания и Кению. Руководитель группы провел переговоры с Президентом Замбии и рядом министров и должностных лиц этой страны. Кроме того, он присутствовал на информационных совещаниях Специальной миссии Совета Безопасности в Лондоне и провел технические переговоры с Генеральным секретарем Содружества Наций г-ном Арнольдом Смитом и должностными лицами секретариата Содружества Наций.
5. Группа провела многочисленные совещания с правительственными чиновниками Замбии для определения "нормального движения грузопотоков" и выявления условий его поддержания. После этого группа провела оценку пропускной способности альтернативных путей и мер, необходимых для обеспечения нормального движения грузопотоков.

А. Характеристика ситуации

Нормальное движение грузопотоков

6. Выработка определения нормального движения грузопотоков представляла собой нелегкую задачу, поскольку за последнее десятилетие Замбия неоднократно оказывалась в особом положении. В 1963 году прекратила свое существование Федерация Родезии и Ньясаленда, и последствия этого еще не были преодолены, когда 11 ноября 1965 года Южная Родезия незаконно провозгласила свою независимость. Экономическая жизнь Замбии была значительно нарушена в результате этого акта, а также в результате попыток изменения торговой ориентации в соответствии с санкциями, установленными против незаконного режима. В последующие годы имели место большие колебания в ценах на медь, являющуюся основным экспортным товаром, и продолжительная засуха, потребовавшая импорта большого количества кукурузы, являющейся основным продуктом питания. В 1970 году произошла катастрофа на шахте в Муфулире, приведшая к гибели многих людей и сокращению производства меди. Восстановление шахты в Муфулире еще не было завершено, когда 9 января 1973 года незаконный режим Южной Родезии закрыл свои границы для транспорта Замбии. Начиная с 1963 года, правительство Замбии проводило политику замены импорта, а после 1965 года - политику поисков альтернативных источников получения товаров, ранее импортировавшихся из Южной Родезии. Все эти факторы влияли на движение грузопотоков, их объем и состав и затрудняли выработку статистического определения нормального движения грузопотоков. В сложившихся условиях группа провела совещание с правительственными чиновниками Замбии, чтобы найти согласованное определение.

7. После подробного обсуждения альтернативных вариантов было решено, что приемлемым определением "нормального движения грузопотоков" является следующее: "объем импорта и экспорта, который позволил бы населению Замбии поддерживать нормальный уровень жизни, а экономике развиваться нормальным образом, т.е. так, как если бы особое положение не возникало".

8. Было согласовано, что предварительные данные об объеме импорта в 1972 году, скорректированные для любых значительных необычных перевозок, будут в целом соответствовать нормальному объему импорта в ближайшем будущем. Если исключить трубопроводный транспорт, то общий объем импорта составляет примерно 1 430 000 тонн, которые "нормально" перевозятся следующим образом:

по южному маршруту ..... 900 000 тонн  
через Заир ..... 200 000 тонн

/...

через Танзанию .....	300 000 тонн
через Малави .....	20 000 тонн
на воздушном и других видах транспорта ...	10 000 тонн
	<hr/>
Всего	1 430 000 тонн
	<hr/>

Ежемесячно ..... 119 000 тонн (округленно 120 000)

Можно предположить, что объем импорта ежегодно будет возрастать примерно на 5 процентов наряду с нормальным развитием экономики. Однако это увеличение должно быть компенсировано повышением производительности транспортных систем.

9. В добавлении I дается фактический тоннаж за 1969-1971 годы и предположительные оценки на 1972 год. Очевидно, что приведенная выше оценка нормального движения грузопотоков в целом соответствует уровню предыдущих лет и предполагаемому тоннажу в 1972 году. Было согласовано, что цифры за 1972 год будут включать необычные перевозки кукурузы, которые вряд ли будут иметь место в 1973 или 1974 году.

10. К данным по объему экспорта пришлось подходить несколько иным образом. Основными "нормальными" экспортными товарами по тоннажу и стоимости являются медь, свинец и цинк. В течение нескольких лет компании по добыче меди разработали и начали осуществлять программы развития, в соответствии с которыми при нормальных условиях экспорт меди возрос бы с 700 000 тонн (фактически) в 1972 году (в низком показателе отражены последствия катастрофы на шахте Муффулира) до 870 000 тонн в 1975 году. За тот же период объем экспорта свинца и цинка будет по-прежнему ежегодно составлять примерно 85 000 тонн. Следовательно, "нормальный" объем экспорта должен быть следующим:

	<u>Медь</u>	<u>Свинец и цинк</u>	<u>Всего</u>
1972 г. (фактически) ....	700 000	85 000	785 000
1973 г. ....	735 000	85 000	820 000
1974 г. ....	810 000	85 000	895 000
1975 г. ....	870 000	85 000	955 000

11. Таким образом ясно, что основная проблема будет заключаться в перевозке импортных товаров в Замбию, поскольку тоннаж экспорта будет не только значительно меньше, но и потому, что экспортные товары обладают более выгодным соотношением между объемом и весом. Другими словами "альтернативные системы дорог, железных дорог, воздушных и морских коммуникаций" для перевозки нормального объема импорта будут обладать достаточной пропускной способностью для перевозки всего нормального объема экспорта.

12. Была также предпринята попытка определить период времени, в течение которого будет необходимо осуществлять нормальное движение грузопотоков по альтернативным путям. Вскоре в Замбии завершится строительство двух важных транспортных путей: железной дороги до Дар-эс-Салама (ТАЗАРА) и железнодорожной ветки Кабул на железной дороге Бенгела - Лобиту. Хотя невозможно назвать точную дату завершения этих важных проектов, очевидно, что первый проект будет закончен примерно через 3 года (предположительно к концу 1975 года), а второй - примерно через 16 месяцев (к середине 1974 года). Следовательно, альтернативные системы должны будут использоваться примерно в течение трех лет с возможным небольшим улучшением положения к середине 1974 года.

13. Короче говоря, ежемесячный объем перевозок импортных товаров к тому времени достигнет 120 000 тонн. Альтернативные системы перевозок такого объема импортных товаров без труда позволят перевозить все экспортные товары.

#### Альтернативные пути

14. Основными путями, на которые придется перевести южные перевозки, являются следующими:

- а) через Заир по железной дороге;
- б) через Малави по шоссейной дороге (далее по железной дороге);
- с) через Танзанию по шоссейной дороге.

15. В добавлении II приводится подробное описание каждого из портов, которыми придется пользоваться, а в добавлении III даются характеристики каждого из этих путей. В целом группа считает, что в Замбию можно будет ежемесячно ввозить 23 000 тонн импортных товаров через Заир (и соответственно 38 000 тонн экспортных товаров в месяц). По оценкам группы, через Малави можно будет ежемесячно перевозить 17 000 тонн. Примерно 65 000 тонн можно будет перевозить через Танзанию. В общей сложности получается 105 000 тонн в месяц, а остальные 15 000 тонн в месяц должны будут перевозиться другими средствами.

16. Помимо 15 000 тонн, которые придется ежемесячно перевозить другими средствами, по мнению группы, потребуется несколько месяцев для подготовки материальной базы для перевоза тоннажа, указанного выше в пункте 8. Помимо грузовиков, портового оборудования, усовершенствования дорог, складских навесов и мастерских, потребуются значительное усовершенствование обработки грузов, ускорение выдачи документации, внедрение усовершенствованных методов руководства на всех этапах, причем произойдет значительное удлинение маршрутов поставок. Вскоре - примерно через три-четыре месяца - для перевозки нормального тоннажа придется прибегнуть к воздушному транспорту. Даже если Замбия сможет "затянуть ремни" и тем самым значительно снизить объем необходимого импорта по сравнению с обычным уровнем, то потребуются использовать воздушные перевозки для доставки срочно необходимых товаров, разгрузки портов и т.д.

17. При наличии определенного времени перевозку недостающих 15 000 тонн в месяц можно будет осуществить рядом способов. Возможно, удастся увеличить объем перевозок через Малави - примерно на 5 000-10 000 тонн в месяц. Перевозку остальных 5 000-10 000 тонн в месяц можно будет обеспечить одним или несколькими из следующих способов:

- a) повышением производительности в порту Дар-эс-Салама;
- b) увеличением тоннажа, перевозимого через Момбасу;
- c) воздушными перевозками из портов, располагающих приемлемыми аэродромами (помимо Дар-эс-Салама);
- d) использованием порта Матади и дороги "Буа Насьональ".

#### Краткосрочные потребности

18. Приведенные выше оценки в значительной мере носят теоретический характер. Они основаны на общем объеме ежемесячных перевозок. Они, по-видимому, получают реальное выражение примерно через шесть месяцев, когда будут приняты меры для перевода различных видов грузов в различные порты и на наиболее приемлемые виды транспорта. Тем временем, имеется ряд важных соображений. Они касаются а) импортных товаров на судах, направляемых в Лобиту, Бейра, Дар-эс-Салам и Момбасу; б) поставок уже размещенных заказов; в) удлинения маршрутов поставок в результате использования новых источников поставок и новых путей; г) поставок грузовиков и другого оборудования, необходимого для создания новых путей.

19. Уже теперь видно, что Замбия обладает недостаточными запасами некоторых материалов на то время, пока новые поставки не будут осуществляться по одному из вышеуказанных путей. Например, уже отмечается нехватка мясных продуктов, некоторых запасных частей и оборудования для шахт и железных дорог Замбии, медицинских товаров и пряжи для фабрики по производству одеял. Правительство Замбии начало проводить широкую инвентаризацию имеющихся запасов, и после ее завершения можно будет определить конкретную нехватку с учетом товаров, уже находящихся на судах. Нехватка этих товаров будет тогда ликвидироваться либо путем принятия специальных мер в портах, либо используя воздушный транспорт, в зависимости от обстоятельств. Часть воздушных перевозок будет использоваться для разгрузки портов, а другая часть - для доставки наиболее дефицитных импортных товаров из других стран. Пополнение запасов будет происходить сверх "нормального" тоннажа, указанного выше в пункте 10.

Потребности Замбии для поддержания нормального грузооборота

20. Миссия произвела оценку потребностей для перевозки 105 000 тонн в месяц. Эта оценка может быть лишь примерным показателем фактических потребностей, поскольку в некоторых случаях конкретные данные не известны. Конкретный характер любой помощи должен быть уточнен соответствующими правительствами и учреждениями.

21. Правительство Замбии представило группе следующую оценку своих непосредственных нужд:

<u>Статья</u>	<u>Стоимость</u>
300 тяжелых грузовиков с прицепами .....	К 8 100 000 <u>а/</u>
Расширение мастерских и средств обслуживания парка грузовых автомобилей .....	2 000 000
Потребности в рабочей силе .....	1 000 000
Мобилизационные расходы (включая аренду оборудования).....	1 000 000
Усовершенствование средств связи .....	100 000
Запасные части на 200 000 квача в месяц в течение шести месяцев.....	1 200 000
Всего	К <u>13 400 000</u>

а/ В настоящем докладе стоимость всюду указана в квача; приблизительный обменный курс составляет 0,62 квача за 1 доллар США.

22. Предварительная оценка правительством Замбии своих потребностей на более длительный период, т.е. для сохранения нормального объема грузооборота, была следующей (включая непосредственные нужды, перечисленные выше в пункте 21):

<u>Статья</u>	<u>Стоимость</u>
I 200 (разных) тяжелых автомобилей .....	К 27 000 000
Водители .....	4 800 000
Прочие расходы на рабочую силу .....	2 300 000
Жилища для дополнительной рабочей силы ...	I 484 000
Расходы на подготовку кадров .....	I 000 000
Строительство авторемонтных мастерских	
- путь через Дар-эс-Салам	2 000 000
- путь через Малави .....	500 000
- прочие .....	I 900 000
Складские сооружения.....	I 428 000
Погрузочно-разгрузочное оборудование .....	626 020
Железные дороги Замбии - 200 вагонов .....	3 000 000
- 4 локомотива.....	I 100 000
<u>Всего</u>	К 47 134 020
<u>плюс</u> складские сооружения и погрузочно-разгрузочное оборудование для пшеницы и растительных масел.....	2 350 000
<u>Итого</u>	К <u>49 484 020</u>

23. Кроме того, по оценкам правительства Замбии, основанным на предварительном исследовании отдельных сырьевых товаров, дополнительные расходы по поддержанию нормального грузооборота составят 31,9-35,9 млн. квача.

24. Правительство Замбии также отметило необходимость дальнейшего усовершенствования системы электросвязи общей стоимостью примерно в 1,7 млн. квача (по ценам 1971 года). Не предпринималось никаких попыток вычислить дополнительную стоимость воздушных перевозок, необходимых для поддержания нормального грузооборота.

25. В целом произведенная правительством Замбии предварительная оценка стоимости поддержания нормального грузооборота по альтернативным путям была следующей (за исключением воздушных перевозок):

а) дополнительное оборудование, рабочая сила и прочие средства: 49,5 млн. квача;

б) дополнительные расходы по поддержанию нормального грузооборота: 31,9-35,9 млн. квача;

с) дополнительное оборудование связи: 1,7 млн. квача.

Всего 83,1 млн. - 87,1 млн. квачей.

Таким образом, общая стоимость будет составлять приблизительно 83,1-87,1 млн. квача.

#### В. Оценка группы

26. Изучив различные альтернативные пути, группа считает, что по мере возможности грузовые перевозки должны осуществляться по железной дороге через Лобиту, по шоссейной дороге лишь через Дар-эс-Салам и Момбасу и по шоссейной дороге через Малави. Возможность перевозок по восточноафриканской железной дороге от Момбасы или Дар-эс-Салама до Микуми и далее по шоссейной дороге или по железной дороге до Кигома, затем по озеру до Мпулунгу, а затем по шоссейной дороге следует рассматривать не как основной путь, а как резерв для разгрузки портов Момбаса и Дар-эс-Салам. На случай чрезмерной перегрузки портов была также изучена возможность использования ТАЗАРА для перевозки грузов в страну и дальнейшей их транспортировки по шоссейным дорогам, однако этот путь не рекомендуется. Такая перевозка увеличит расходы и время грузов в пути и задержит завершение строительства железной дороги. В любом случае в настоящее время отмечается серьезная нехватка подвижного состава для перевозки грузов по ТАЗАРА.



Перевозка по железной дороге через Заир до Лобиту

27. По этому железнодорожному пути можно ежемесячно перевозить до 38 000 тонн экспортных грузов и 23 000 тонн импортных грузов. Поскольку этот давно существующий путь проходит полностью по железной дороге, его следует максимально использовать для перевозки массовых и тяжелых грузов, неприемлемых для перегрузки и транспортировки по шоссейным дорогам. Поскольку общий тоннаж массовых и тяжелых грузов будет значительно превышать пропускную способность, необходимо тщательно отбирать те импортные товары, которые должны проходить через Лобиту.

28. Для внутренней и внешней перевозки грузов необходимы два условия. Во-первых, железным дорогам Замбии требуется дополнительное оборудование и поставки; во-вторых, необходимо заключить соглашение о том, чтобы железная дорога Бенгела перевозила требуемый груз и чтобы порт был оснащен надлежащим оборудованием. Группа считает, что для того, чтобы этот путь можно было использовать в максимальном объеме, железным дорогам Замбии требуется 300 грузовых вагонов, 65 рефрижераторов, 4 дополнительных локомотива и запасные части примерно на 1 млн. квача (в запасных частях испытывается столь острая нехватка, что некоторые из них придется доставлять в Замбию по воздуху, несмотря на значительные дополнительные расходы). Помимо вышеуказанного, для эффективной работы этой железной дороги срочно требуется до 12 маневровых дизель-электровозов (мощностью от 750 до 1 000 лошадиных сил).

29. В целом группа считает, что для максимального использования пропускной способности пути через Лобиту необходимо следующее оборудование. Следует отметить, что многие виды этого оборудования будут весьма полезными еще в течение длительного времени после завершения обходных грузоперевозок.

<u>Статья</u>	<u>Стоимость</u> (в квача)
300 грузовых вагонов . . . . .	4 500 000
65 рефрижераторов . . . . .	1 600 000
4 локомотива . . . . .	1 100 000
12 маневровых дизель-электровозов . . . . .	1 080 000
запасные части . . . . .	1 000 000
Общая стоимость дополнительного оборудования	<u>9 280 000</u>

/...

Перевозки по дороге в Малави, затем по железной дороге до Накала и Бейры

30. Для ежемесячной перевозки по этому маршруту груза весом 17 000 тонн, по подсчетам группы, железнодорожная система Малави нуждается в следующем. Большая часть этого оборудования будет использоваться в течение длительного времени после того, как будут удовлетворены нынешние потребности.

<u>Статья</u>	<u>Стоимость</u> <u>(в квача)</u>
80 вагонов .....	960 000
70 брезентовых комплектов .....	5 600
2 маневровых тепловоза .....	180 000
4 грузоподъемника .....	32 000
3 подвижных крана .....	<u>75 000</u>
Всего	1 252 600
Дополнительные расходы по содержанию дороги	<u>60 000</u>
Итого в целом (исключая грузовики)	<u><u>1 312 600</u></u>

31. По всей видимости, для маршрута через Малави потребуется около 450 грузовиков, из которых 50 могут быть предоставлены на местной основе. Таким образом, необходимо обеспечить еще 400 грузовиков стоимостью 9 млн. квача. Помимо этого, в Балака и Салима потребуются новые мастерские и другие установки для обработки перевозимых грузов до Малави на общую сумму 500 000 квача. Дополнительные складские помещения потребуются в Балака (10 000 квача) и Салима (18 000 квача). Для обработки и перевозки груза потребуется 16 грузоподъемников (144 480 квача) и 8 кранов (272 000 квача). Общие расходы по этим статьям составят 9 044 480 квача.

32. В целом для перевозки около 17 000 тонн импортных грузов и 7 000 тонн экспортных грузов через Малави потребуется следующее:

<u>Статья</u>	<u>Стоимость</u> <u>(в кванча)</u>
Оборудование и подвижной состав .....	I 252 600
Дополнительные расходы по содержанию дороги ...	60 000
Дополнительные грузовики .....	9 000 000
Ремонтное оборудование .....	500 000
Складские помещения .....	28 000
Грузоподъемники .....	I44 480
Краны .....	272 000
Итого (маршрут Малави)	<u>II 257 080</u>

Маршрут через Танзанию

33. Основной путь для перевозки как импортных, так и экспортных товаров - это маршрут по шоссе из Замбии до Дар-эс-Салама и Момбасы. Другие виды транспорта обеспечат важные резервные мощности, если порты будут слишком загружены. Значительно возросший объем дорожных перевозок к этим портам вызывает необходимость в улучшении оборудования и усовершенствовании руководства в портах, проведении четких мероприятий по вывозу груза из портов, создании ремонтных станций для грузового транспорта в различных местах маршрута, расширении складских помещений, увеличении количества грузовиков и лиц по обслуживанию грузового парка, улучшении системы связи и создании новой структуры управления по вопросам импортных и экспортных поставок.

34. Повышение пропускной способности портов будет обеспечено благодаря программе улучшения гавани на сумму 26 млн. долларов, которая осуществляется с помощью правительства Канады, и благодаря аналогичной строительной программе, финансируемой Международным банком реконструкции и развития. Эти программы необходимо завершить по возможности в ближайшее время, хотя, очевидно, что ускорить осуществление последней программы вряд ли удастся. В рамках канадской программы финансируется постройка дополнительных лихтеров (подлежащих постройке, по возможности, в Восточной Африке) и предоставление грузоподъемников и подвижных кранов. Первоначальная четырехлетняя программа предоставления 98 дизельных тягачей-тракторов (38 х 8 т и 60 х 20 т) и 440 простых трейлеров должна быть по возможности ускорена. Эта помощь в значительной мере скажется на увеличении пропускной способности портов в Восточной Африке для обеспечения перевозок для Замбии.

/...

35. Необходимо также построить новую подвижную дорогу за причалом 6 в порту Дар-эс-Саламе и завершить строительство дороги Геразани. Временный мост, возможно, мост Бейли, построенный к северу от Танга по дороге в Момбасу, позволит использовать короткую дорогу для связи с Момбасой. Сумма расходов не подсчитана, но предполагается, что 100 000 квача будет достаточно.

36. В целях вывоза товаров из портов необходимо иметь распределительные пункты за пределами района порта (национальная транспортная компания Кении имеет такой пункт в Момбасе, и перевалочный пункт имеется в Убунго в Дар-эс-Саламе). Дополнительные сортировочные станции и складские помещения потребуются, однако, в Дар-эс-Саламе, равно как парк автомобилей для вывоза груза из порта. Невозможно определить масштабы, в которых тракторы и трейлеры, предоставленные портовым властям, будут использоваться для этих целей. Группа считает, что необходимо предусмотреть размещение в Дар-эс-Саламе дополнительного числа тракторов и трейлеров. Предполагается, что потребуется около 50 тракторов и 125 трейлеров, в зависимости от окончательного распределения оборудования портовыми властями и наличия другого оборудования в районе доков. Расходы на это оборудование составят 2 125 000 квача.

37. Предполагается, что дорога между Дар-эс-Саламом и Замбией сможет обеспечить ожидаемый грузооборот при условии надлежащей работы по ремонту и строгого соблюдения весовых нормативов. Большая северная дорога в пределах Танзании закончена, за исключением участка в 121 миль между Дар-эс-Саламом и Морогоро, который еще находится в стадии строительства. Важными моментами в вопросе обеспечения ожидаемого грузооборота является надлежащий ремонт и строгое соблюдение грузовых нормативов. Невозможно переоценить важность последнего, поскольку чрезмерная загроможденность может привести к повреждению участков большой северной дороги.

38. На практике следует гибко соблюдать фактическое распределение грузовых потоков между Дар-эс-Саламом и Момбасой. В целях расчета потребностей Замбии, однако, был использован следующий объем грузов в тоннах:

Ежемесячный объем грузов через Момбасу: импорт 22 000 и экспорт 10 000

Через Дар-эс-Салам: импорт 43 000 и экспорт 20 000

Принимая во внимание время, необходимое для поездки туда и обратно, установленное для деятельности дорожной службы Замбия-Танзания, с учетом холостых поездок и остановок, группа предполагает, что для перевозки груза до Дар-эс-Салама потребуется 1 310 грузовиков (30 т) и 760 грузовиков (30 т) для перевозки груза до Момбасы.

/...

Поскольку в настоящее время имеется 820 грузовиков или, как нам известно, они заказаны, грузовой парк потребуется дополнить 1 250 единицами для перевозки грузов до Момбасы и Дар-эс-Салама. Стоимость этих автомашин составит 25 млн. квача. Эту цифру можно уменьшить, если будет уменьшено время на поездки туда и обратно.

39. Увеличение автогрузового парка на маршрутах в Дар-эс-Салам и Момбасу делает необходимым расширение ремонтных мастерских. Правительство Замбии предполагает, что стоимость этих дополнительных работ составит 2 млн. квача. Группа обсуждала этот расчет с властями Замбии, включая представителей дорожной службы Замбия-Танзания, и согласна с тем, что эта цифра оправдана.

40. В Дар-эс-Саламе или в Момбасе потребуются дополнительные складские мощности для хранения растительных и непищевых масел. Это потребует расходов на сумму в 157 000 квача.

41. В целом, использование маршрутов через Танзанию потребует следующего. Многие будут полезны и после ликвидации нынешнего чрезвычайного положения.

<u>Статья</u>	<u>Стоимость</u> (в квача)
Мост Бейли и подъездные пути .....	100 000
Дополнительные тракторы и трейлеры в Дар-эс-Саламе .....	2 125 000
Дополнительные грузовики .....	25 000 000
Ремонтные мастерские .....	2 000 000
Расширение складских мощностей .....	157 000
	<hr/>
Итого	29 382 000

42. Вышеуказанная сумма не включает многие другие расходы Замбии, включая расходы на необходимый персонал или расходы на приобретение любого оборудования дальней связи, необходимого в Танзании или в Кении.

#### Прочие расходы

43. Было подсчитано, что новые ремонтные мастерские и стоянки в Замбии, необходимые для обеспечения грузоперевозок через Малави, потребуют расходов на сумму 1,9 млн. квача.

44. Дополнительные складские укрытия в Лусаке потребуют расходов на сумму 900 000 квача, а в Ндола и Китве дополнительные складские помещения будут стоить около 500 000 квача.

45. В пределах Замбии потребуются дополнительные грузоподъемники с приблизительной стоимостью 70 000 квача и краны стоимостью 135 000 квача.

46. Особые проблемы возникнут при перевозке пшеницы и растительных масел. Для растительных масел потребуется около 30 специальных автоцистерн стоимостью около 1,2 млн. квача, а также хранилища стоимостью около 215 000 квача. Потребуется зернохранилища стоимостью около 2,25 млн. квача.

47. Для обеспечения грузоперевозок через Дар-эс-Салам и Момбасу следует радикальным образом улучшить систему связи. Замбия располагает двумя крупными проектами для улучшения внешней связи: наземная станция и коротковолновая связь до границы с Танзанией, но оба проекта потребуют, по крайней мере, два года для их завершения. В чрезвычайных случаях удобно пользоваться высокочастотной радиосвязью. Необходимое оборудование (см. добавление IV) будет стоить около 1,1 млн. квача, расходы по установке составят дополнительно 600 000 квача. Эта сумма - 1,7 млн. квача - не включает оборудование, необходимое в соседних странах.

48. Огромные дополнительные средства потребуются на наем рабочей силы, необходимой для обслуживания более крупного парка грузовиков. Из опыта дорожной службы Замбия-Танзания ясно, что для подготовки водителя, в зависимости от его знаний, требуется от 2 до 6 месяцев, а для подготовки полуквалифицированного механика - около 6 месяцев. Подготовка квалифицированного механика занимает около одного года. В общей сложности для парка в 500 грузовиков требуется около 2 500 человек, из них 1 425 грузчиков, помощников и т.д.; около 450 полуквалифицированных механиков и слесарей-монтажников, около 100 квалифицированных механиков и слесарей, примерно 450 водителей грузовиков и около 75 инженеров и административных работников.

49. Группа считает, что парк грузовиков должен использоваться эшелонами по 700 машин в каждом. Это выгодно с той точки зрения, что позволит обеспечить поставку оборудования из нескольких источников, без ущерба для высокой стандартизации, а также облегчить решение задачи, связанной с контролем и поставкой запасных частей (это всегда было большим вопросом). Возможно, это облегчит и решение финансовых проблем, позволит ввести некоторую конкуренцию и добиться гибкости в вопросах эксплуатации техники (например, аренда, субподряды и т.д.).

50. Чтобы справиться с объемом предстоящих перевозок, потребуется дополнительно около 2 000 грузовиков, а это, в свою очередь, требует использования дополнительной рабочей силы примерно в следующих масштабах:

<u>Наименование</u>		<u>Стоимость</u> <u>(в квача)</u>
Водители .....	I 800	4 000 000
Грузчики и др. ....	3 800	3 800 000
Полуквалифицированные механики .....	I 200	4 500 000
Квалифицированные механики .....	270	
Инженеры и административные работники .....	200	
	Итого	<u>12 300 000</u>

51. По подсчетам, обеспечение жильем квалифицированных и полуквалифицированных работников в Замбии обойдется примерно в 2 000 квача за одну единицу жилья, для старших сотрудников - примерно 15 000 квача за единицу. Если предоставление жилья будет входить в условия найма, то обеспечение жильем дополнительной рабочей силы обойдется примерно 5 940 000 квача. Следует отметить, что такая программа строительства вполне может увеличить потребности в импорте. С другой стороны, эти здания могут в дальнейшем использоваться в течение еще долгого времени после ликвидации чрезвычайного положения в Замбии.

52. В общем, прочими статьями расходов являются:

<u>Статья</u>	<u>Стоимость</u> (в квача)
Оборудование для ремонтных мастерских .....	I 900 000
Склады .....	I 400 000
Автопогрузчики с вилчатым захватом и подъемные краны .....	205 000
Специальные автомобили-цистерны и маслохранилища .....	I 415 000
Силосные зернохранилища .....	2 250 000
Рабочая сила .....	I2 300 000
Оборудование для связи .....	I 700 000
Жилища для дополнительных рабочих .....	<u>5 940 000</u>
Итого .....	<u><u>27 110 000</u></u>

53. Потребности для поддержания объема перевозок по суше на требуемом уровне могут быть суммированы следующим образом:

<u>Статья</u>	<u>Стоимость</u> (в квача)
Для использования маршрута через Заир на полную мощность .....	9 230 000
Для использования маршрута через Малави на полную мощность .....	II 257 000
Для использования маршрута через Танзанию на полную мощность .....	29 382 000
Другие расходы .....	<u>27 110 000</u>
Итого	<u><u>77 029 000</u></u>

(округлено 77 млн.)



Необходимо, однако, отметить, что большая часть оборудования и других средств, включенных в данный общий список, потребовалась бы и в случае обычного хода развития Замбии, Танзании и Малави. До некоторой степени срочная необходимость отражает лишь более раннее решение тех проблем развития, которые появятся позднее. Это верно в отношении большей части железнодорожного подвижного состава, потребностей, связанных с жилищным строительством, складских емкостей и погрузочно-разгрузочного оборудования. Даже некоторые из грузовиков, тракторов и автоприцепов будут нужны в последующие годы.

Перевозка по воздуху оставшихся грузов до тех пор, пока не будет увеличена пропускная способность наземных дорог

54. Наилучшая оценка группой расходов на требуемые средства, оборудование и рабочую силу, которая должна будет использовать альтернативные сухопутные пути при их теперешней пропускной способности, дана в пункте 53 выше. Однако при использовании каждого из этих сухопутных путей на полную мощность остаются не выполненными импортные перевозки объемом в 15 000 тонн в месяц. Если перевозка этих дополнительных грузов будет осуществляться по воздуху (с использованием ближайших удобных аэропортов при их современных масштабах операций), расходы, по всей видимости, составят свыше 250 квача за тонну, что означает дополнительные расходы примерно в 4 000 000 квача в месяц.

Дополнительные расходы, вызванные изменением маршрута

55. Даже при наличии всех вышеперечисленных мощностей и оборудования перевозки с помощью альтернативных путей будут вызывать значительные дополнительные расходы. Группа не может ничего добавить к тем оценкам расходов, которые были произведены правительством Замбии (см. пункт 23 выше) - т.е. примерно порядка 30-35 миллионов квача.

С. Соображения общего характера

56. Данные о пропускной способности различных путей, приведенные в пункте 15 выше, являются предварительной оценкой того, что может быть сделано, если будут действительно удовлетворены потребности, изложенные в пункте 53 выше, и этому вопросу будет уделено достаточное количество времени, скажем, от 4 до 6 месяцев, чтобы каждый путь был загружен эффективно. Часть этих потребностей может быть удовлетворена, если предпринять немедленные меры и уделить особое внимание повышению эффективности использования этих дорог. Но даже при осуществлении согласованных действий группа считает, что для обеспечения "нормального" месячного потока перевозок потребуется срок в несколько месяцев, а также принятие самых эффективных мер и оказание технической

помощи. В ближайшие несколько месяцев темпы деловой активности Замбии должны снизиться; возникнет необходимость в строгом контроле над импортом товаров и иностранной валютой, а также в перестройке и изменении правительственных программ.

57. Нормальная работа правительства в таких ненормальных условиях возложит дополнительное бремя административного характера на общественные службы и потребует, чтобы старшие сотрудники уделяли все свое время проблеме обеспечения нормального функционирования правительства. Что касается дополнительной ответственности, вытекающей из изменений маршрута перевозок и эффективного использования всех имеющихся в наличии сухопутных путей, то должны быть приняты специальные меры и предоставлена различная техническая помощь.

58. В современных условиях очень трудно делать точные прогнозы относительно пунктов, через которые в будущем до создания железнодорожного пути с Танзанией будет осуществляться ввоз импортных товаров в Замбию. Любые теоретические рассуждения, преследующие цель определить точно тоннаж грузов, которые будут перевозиться по какой-то определенной дороге, вызывают необходимость значительной гибкости в целях учета фактических обстоятельств, возникающих в течение данного периода. Изменения в спросе на транспортные перевозки будут зависеть от характера потребностей Замбии, изменений в спросе на транспортные перевозки в соседних странах, а также от непредвиденных изменений в международной обстановке.

59. Во всех областях транспортных перевозок, включая морские перевозки, в выборе портов захода, а также в перевозках по автомобильным и железным дорогам и т.д., необходимо поддерживать достаточный уровень гибкости. Ввиду срочности данной проблемы невозможно из почти ничего сразу же создать эффективную новую организацию в целях решения этой громадной и сложной проблемы. Группа считает, что было бы целесообразно воспользоваться услугами какой-либо одной фирмы или консорциума для решения вопросов, связанных с руководством, погрузочно-разгрузочными работами, осуществлением и ускорением перевозок в Замбию и из Замбии. Полномочия такой организации должны быть точно указаны правительством при определении круга деятельности. Без сомнения, ответственность за все межправительственные связи и переговоры должна, как и прежде, возлагаться на правительство Замбии.

60. Предложение использовать только одну фирму или консорциум диктуется следующими причинами:

а) необходимостью наилучшим образом использовать возможности для транспортировки и хранения, которые имеются в Замбии как в государственном, так и в частном секторе;

б) необходимостью создания широких контактов с судоходными компаниями во всем мире, а также способностью учреждения отделений, корреспондентов или связующих учреждений не только в Замбии и соседних странах, но также и в любой другой стране, ведущей торговлю с Замбией;

с) необходимостью избегать заторы и ускорить транспортировку товаров, координировать прибытие грузов, оптимально использовать наземные транспортные средства, имеющиеся в то или иное время, а также учитывать запасы и возможности для хранения;

д) необходимостью централизации и ускорения таможенных формальностей и другой документации.

61. Упомянутая выше организация должна заниматься только вопросами транспортировки товаров в Замбию и из Замбии и не должна иметь какого-либо отношения к операциям парка грузовых машин или к другим транспортным системам. Это должно быть единственное учреждение, уполномоченное заключать сделки с транспортными компаниями, импортерами и правительственными службами. Что же касается парка грузовых машин, то как представляется, здесь потребуется ряд оперативных подразделений. Однако было бы опасно указывать конкретно точный состав парка и точно предписывать эти подразделения какой-либо определенной дороге. Нужно оставить широкое поле деятельности для работников автогрузового транспорта, с тем чтобы они могли с оптимальной эффективностью использовать свое оборудование. На основе подсчетов группы представляется, что будут использоваться около 3 000 грузовиков и прицепов, однако это число может варьироваться не только в зависимости от изменений в потребностях, но также и в зависимости от эффективности управления и от возможного использования новых маршрутов (например, железнодорожной системы Восточной Африки, которая могла бы сократить потребности в шоссейных перевозках).

62. На настоящем этапе невозможно предвидеть все финансовые и экономические последствия, которые явятся результатом новой организации транспорта. Возможно, возникнет необходимость в субсидировании определенных товаров, которые будут перевозиться по некоторым дорогам, однако дороги следует выбирать с полным знанием реальной стоимости и в зависимости от этой стоимости, - включая накладные расходы и амортизацию. Только таким путем можно надеяться избежать постоянных затруднений в использовании существующих и будущих видов транспорта в Замбии или соседних странах.

63. Помимо группы управления, о которой говорится выше в пунктах 58-62, потребуется дополнительная специализированная помощь. Фонд технического сотрудничества Содружества наций в настоящее время предоставляет услуги консультанта по вопросам общей координации транспорта, а также услуги эксперта по расчетам воздушного фрахта. Эти эксперты смогут в течение двух или трех недель разработать вопрос о потребностях в конкретной технической помощи. Однако следует подчеркнуть, что хотя потребность в консультантах тоже будет существовать, основные потребности будут лежать по линии обеспечения оперативного и исполнительного персонала.

64. Группа знает, что правительство Замбии решило, что в том случае, если окажется необходимым сократить уровень активности в Замбии, например, если импорт упадет значительно ниже нормального уровня, на первое место следует поставить обеспечение основных потребностей и импорта, необходимого для развития медных рудников и для сельскохозяйственной программы. Если учитывать это, то правительству при сотрудничестве с горнодобывающей промышленностью и частным сектором придется непосредственно уделить внимание не только вопросу необходимого тоннажа, но также и вопросу распределения этого тоннажа по товарам, с тем чтобы это соответствовало установленному порядку первоочередности.

65. Группа, однако, хотела бы подчеркнуть тот момент, что если указанные выше потребности не будут удовлетворены, экономика Замбии потерпит значительный урон. Уже сейчас представляется весьма вероятным, что производство меди упадет ниже того уровня, который запланирован на 1973 год, в связи с задержками в поставках необходимых машин и оборудования. Вполне вероятно, что произойдет дальнейшее снижение этого производства, и это серьезно скажется на платежном балансе Замбии и на правительственных доходах.

66. Ежегодный платежный баланс пострадает во многих отношениях. Если производство меди упадет ниже запланированного уровня, значительно снизится ее экспорт. Хотя реорганизация маршрутов перевозок сократит выплаты компании "Родезиан Рэйлвейс" примерно на 28 000 000 - 30 000 000 кванча <sup>2/</sup> (накопление иностранной валюты для Замбии), соответствующие выплаты в связи с альтернативными перевозками через Заир, Малави и Танзанию более чем в два раза превзойдут указанную цифру, если эти перевозки будут проводиться в том масштабе, который по подсчетам группы эквивалентен пропускной способности этих дорог. Если же для сохранения "нормальных" уровней будет осуществляться дополнительный импорт путем воздушных перевозок, общий дефицит торгового баланса составит примерно 115 000 000 кванча.

---

<sup>2/</sup> Разумеется, что общие потери южнородезийской экономики будут гораздо большими.

Положение ухудшится даже по линии выплат за услуги из-за необходимости увеличить использование труда эмигрантов для удовлетворения чрезвычайных потребностей. Таким образом, общий дефицит по категориям товаров и услуг может составить около 120 000 000 квача в случае "нормальных" перевозок или 80 000 000 - 90 000 000 квача в случае ограниченного использования воздушных перевозок и использования наземных маршрутов на уровне возможностей, подсчитанных группой. Поскольку дефицит по перевозкам в известной мере установлен на ближайшие несколько лет на сумму около 75 000 000 квача в год, общий дефицит платежного баланса, по-видимому, составит около 195 000 000 квача в случае "нормального" грузопотока или 155 000 000 - 165 000 000 квача в случае перевозок на уровне подсчитанных возможностей для наземных дорог, при ограниченном использовании воздушного транспорта.

67. Недавнее увеличение цен на медь, возможно, в известной мере сократит этот большой дефицит и, даже, частично снимет последствия сокращения производства меди. Однако недавний взлет цен, возможно, отражает рыночную оценку последствий обходных грузоперевозок в Замбии, и если это положение серьезным образом не скажется на производстве меди, было бы опасным строить планы, исходя из значительно более высоких цен на медь.

68. Не следует недооценивать возможностей серьезных последствий для производства меди. Оценка транспортных потребностей для импорта в общем строилась на основе общей оценки тоннажа, представленной правительством, которая была только разбита на широкие категории. Потребности импорта в случае некоторых массовых грузов связаны с особыми проблемами обработки и перевозки грузов. В прошлом такие товары перевозились из места происхождения груза (Южная Африка) или из порта ввоза (в случае ввоза в Африку) на места назначения по железной дороге. В изменившихся обстоятельствах имеется только одна прямая железнодорожная линия связи (через Лобиту). Как уже отмечалось, общий объем грузов, поступающих через Лобиту, ограничивается организацией внутреннего транспорта, а объем массовых грузов ограничивается коммерческими соображениями железной дороги Бенгела.

69. В связи с этим, особое внимание следует уделить маршрутам перевозок массовых товаров и обеспечению их обработки, в особенности в других портах ввоза, помимо Лобиту. К числу главных товаров этой категории, установленных группой, относятся:

<u>Наименование</u>	<u>Предполагаемые ежегодные потребности в тоннах</u>
Кокс .....	80 000
Сера .....	40 000
Лес .....	35 000

/...

<u>Наименование</u>	<u>Предполагаемые ежегодные потребности в тоннах</u>
Сахар .....	15 000
Удобрения .....	112 000
Пшеница .....	95 000
Сталь .....	120 000
	<hr/>
	497 000 метрических тонн

70. Помимо указанных выше наименований, необходимо также учитывать такие первоочередные грузы, как тяжелые станки, огнеупорные материалы, сажа и растительное масло. Общий тоннаж в этих категориях по крайней мере в два раза превышает импортные возможности наземной дороги из Лобиту, и проблемы, стоящие в связи с обработкой и перевозкой этих грузов по альтернативным маршрутам на грузовиках, являются весьма значительными. Поскольку большинство из этих массовых товаров либо имеют первостепенное значение для горнодобывающей промышленности, либо являются основными съестными продуктами, либо необходимы для сельскохозяйственной программы, эту проблему нельзя игнорировать.

71. Правительству Замбии будет чрезвычайно трудно финансировать предполагаемый выше дефицит. Резервы иностранной валюты в Замбии, разумеется, недостаточны для того, чтобы покрыть все эти расходы, и правительственный бюджет уже находится в дефицитном положении. В широком плане, в такой стране, как Замбия, государственный дефицит отражает дефицит платежного баланса. В заявлении о бюджете на 1973 год, в котором никак не учитывается чрезвычайное положение, создавшееся в связи с закрытием границы, предусматривается очень значительный дефицит. Более того, группа отмечает, что весьма вероятно, что поступление доходов (от налогов на минералы, налогов на корпорации и импортных пошлин на предметы роскоши и товары, не являющиеся предметами первой необходимости) значительно сократится в результате программы по перераспределению грузовых путей в связи с прекращением использования железнодорожной линии "Родезиан Рэйлвейс". Это сокращение доходов может быть особенно большим, если перевозка грузов упадет ниже "нормального" уровня. Эти соображения еще больше подчеркивают важность того момента, что для продолжения нормального развития экономики Замбии необходимо предоставить ей как можно более быстро помощь в соответствующем объеме.

72. Поскольку потребуется значительное время, для того чтобы полностью использовать различные дороги и для того чтобы обеспечить все те возможности, оборудование и рабочую силу, которые необходимы, группа попыталась решить вопрос о том, что, по ее мнению, следует сделать немедленно, или как можно быстрее. По мнению Группы, наиболее срочными моментами являются:

/...

- a) Организация группы по руководству импортом-экспортом (пункты 58-62)
- б) Обеспечение оборудования для средств электросвязи (пункт 47)
- с) Ускоренное предоставление оборудования для порта Дар-эс-Салам (пункт 34)
- д) Запасные части и по крайней мере часть подвижного состава для железных дорог Замбии (пункт 28)
- е) Около 500 грузовиков (пункт 38)
- ф) Технические средства и оборудование для перевозок растительного и пищевого масла (пункт 46);
- г) Тракторы и прицепы для вывоза груза из порта Дар-эс-Салам (пункт 36)
- h) Грузовая сортировочная станция вблизи порта Дар-эс-Салам (пункт 36)
- i) Организация профессиональной подготовки для поддержания и оперативной деятельности всех элементов системы снабжения (пункт 48);
- j) Организация помощи правительству Замбии в целях удовлетворения потребностей, связанных с кратковременными финансовыми затруднениями и расходами иностранной валюты в течение ближайших 3-6 месяцев (пункт 55)

Добавление I  
СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ОБ ИМПОРТЕ И ЭКСПОРТЕ ЗАМБИИ

Таблица I  
ДОЛЯ ОТДЕЛЬНЫХ ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ ЗАМБИИ  
(процент от целого)

	1969 г.		1970 г.		1971 г.		1972 г. первая поло- вина		1972 г. оценка а/	
	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экс- порт	им- порт	экс- порт	импорт
Через границу с Танзанией	28,1	11,4	29,9	12,3	27,7	14,4	28,0	16,0	28,0	15,3
Через границу с Родезией	56,5	64,0	46,9	64,0	48,8	51,1	53,1	45,0	53,1	47,6 <sup>b/</sup>
Через границу с Малави	0,9	2,7	0,7	0,9	1,1	1,4	0,5	1,2	0,5	1,1
Через границу с Заиром	14,2	5,8	22,1	5,8	22,1	13,1	18,4	10,3	18,4	9,8
По трубопроводу	-	15,5	-	16,8	-	19,7	-	27,0	-	25,8
Другие пути	0,3	0,6	0,4	0,2	0,3	0,3	-	0,5	-	0,4
<b>ОБЩИЙ ИТОГ</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Источники: Данные за 1969 и 1970 годы см. Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade - 1970. Данные за 1971 год и первую половину 1972 года см. Zambia's CSO - Method of Transport Analysis.

а/ Предполагая, что объем импорта во второй половине года будет таким же, как и в первой половине 1972 года.

б/ На основе данных, представленных компанией "Замбия Рэйлвэйс" для железнодорожного транспорта.



Таблица II

ПУТИ ИМПОРТА В ЗАМБИЮ  
(в метрических тоннах)

	1969 г.	1970 г.	1971 г.	1972 г. первая поло- вина	1972 г. оценка <sup>a/</sup>
Через границу с Танза- нией	240 973	248 212	294 910	152 440	304 880
Через границу с Роде- зией	I 359 181	I 293 204	I 048 066	427 461	946 922 <sup>b/</sup>
Через границу с Малави	56 166	18 385	29 121	11 164	22 328
Через границу с Заиром	I21 546	117 654	268 929	98 050	196 100
По трубопроводу	328 554	340 348	403 230	256 939	513 878
Другие пути	I2 970	3 833	6 593	4 416	8 832
<b>ОБЩИЙ ИТОГ<sup>c/</sup></b>	<b>2 119 390</b>	<b>2 021 636</b>	<b>2 050 849</b>	<b>950 470</b>	<b>1 992 940</b>

Источники: Данные за 1969 и 1970 годы см. Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade - 1970. Данные за 1971 год и первую половину 1972 г. см. Zambia's CSO - Method of Transport Analysis.

<sup>a/</sup> Предполагая, что объем импорта во второй половине года будет таким же, как и в первой половине 1972 года.

<sup>b/</sup> На основе данных, представленных компанией "Замбия Рэйлвэйс" для железнодорожного транспорта.

<sup>c/</sup> Из которых кукуруза составляет:

<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u> (I-я половина)
71 100	31 100	261.700	66.200 (в тоннах)

Таблица III

Пути экспорта из Замбии  
(в метрических тоннах)

	1969г.	1970 г.	1971 г.	1972 г. первая половина	1972 г. оценка <u>a/</u>
Через границу с Танзанией	243 694	253 420	221 410	112 708	225 416
Через границу с Родезией	489 725	398 515	390 010	214 359	428 718
Через границу с Малави	7 793	5 749	8 879	2 396	4 792
Через границу с Заиром	123 419	187 291	176 256	74 272	148 544
Другие пути	3 182	3 630	2 160	5	10
<b>ОБЩИЙ ИТОГ</b>	<b>867 813</b>	<b>848 605</b>	<b>798 715</b>	<b>403 740</b>	<b>807 480</b>

Источники: Данные за 1969 и 1970 годы см. Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade - 1970. Данные за 1971 год и первую половину 1972 года см. Zambia's CSO - Method of Transport Analysis.

a/ Предполагая, что объем экспорта во второй половине года будет таким же, как и в первой половине 1972 года.

Таблица IV

МЕТОД ТРАНСПОРТИРОВКИ ИМПОРТНЫХ ТОВАРОВ В ЗАМБИЮ  
(в тысячах метрических тонн)

	1969 г.	Процент от целого	1970 г.	Процент от целого	1971 г.	Процент от целого	1972 г. первая половина	Процент от целого	1972 г. оценка <u>a/</u>	Процент от целого
По железной дороге - всего ...	1 377	65,0	1 341	66,3	1 100	53,6	415,9	43,8	923,8	46,3
из них через Родезию .....	1 255	59,3	1 221	60,5	831	40,5	318,0	33,5	728,0 <sup>b/</sup>	36,6
По шоссе и дорогам - всего..	401	18,9	338	16,8	543	26,5	273,6	28,8	547,2	27,5
из них через Родезию .....	103	4,8	71	3,5	217	10,6	109,5	11,5	219,0	11,0
По трубопроводу .....	328	15,5	341	16,8	403	19,7	256,9	27,1	514,0	25,9
Другие пути .....	13	0,6	2	0,1	4	0,2	4,0	0,3	8,0	0,3
ОБЩИЙ ИТОГ .....	2 119	100,0	2 022	100,0	2 050	100,0	950,4	100,0	1 993,0	100,0

Источники: Данные за 1969 и 1970 годы основаны на Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade - 1970. Данные за первую половину 1972 года основаны на Zambia's CSO - Method of Transport Analysis.

a/ Предполагая, что объем импорта во второй половине года будет ТАКИМ же, как и в первой половине 1972 года.

b/ На основе данных, представленных компанией "Замбия Рэйлвэйз" для железнодорожного транспорта.

Таблица V

МЕТОД ТРАНСПОРТИРОВКИ ЭКСПОРТНЫХ ТОВАРОВ ИЗ ЗАМБИИ  
(в тысячах метрических тонн)

	1969 г.	Процент от целого	1970 г.	Процент от целого	1971 г.	Процент от целого	1972 г. первая половина	Процент от целого	1972 г. оценка <u>а/</u>	Процент от целого
По ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ - всего ...	611,8	70,5	582,9	68,6	535,0	67,6	288,0	71,3	576,0	71,3
из них через РОДЕЗИЮ .....	488,4	56,3	395,4	46,5	386,0	48,8	214,0	53,0	428,0	53,0
По ШОССЕЙНЫМ ДОРОГАМ - всего..	254,8	29,4	265,7	31,4	256,4	32,4	115,7	28,7	231,4	28,7
из них через РОДЕЗИЮ .....	1,6	0,2	3,2	0,4			0,1	...	0,2	...
ДРУГИЕ ПУТИ .....	1,2	0,1	...	...	...	...	...	...	...	...
ОБЩИЙ ИТОГ .....	867,8	100,0	848,6	100,0	791,4	100,0	403,7	100,0	807,4	100,0

Источники: Данные за 1969 и 1970 годы основаны на Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade - 1970. Данные за первую половину 1972 года основаны на Zambia's CSO - Method of Transport Analysis.

а/ Предполагая, что объем экспорта во второй половине года будет **таким** же, как и в первой половине 1972 года.

Таблица VI  
**ОБЪЕМ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ ЗАМБИИ**  
 (в метрических тоннах)

	1969 г.	1970 г.	1971 г.	1972 г. (Первая половина)	1972 г. оценка <u>a/</u>
Импорт	2 119 390	2 021 636	2 050 849	950 470	1 992 940 <u>b/</u>
Экспорт	867 813	848 605	798 715	403 740	807 480
Баланс	1 251 577	1 173 031	1 252 134	546 730	1 185 460

**ИМПОРТ - ЗА ВЫЧЕТОМ НЕФТЕПРОДУКТОВ,  
 ТРАНСПОРТИРУЕМЫХ ПО ТРУБОПРОВОДУ**

	1969 г.	1970 г.	1971 г.	1972 г. (Первая половина)	1972 г. оценка <u>a/</u>
Импорт	1 790 836	1 681 288	1 647 619	693 531	1 479 062
Экспорт	867 813	848 605	798 715	403 740	807 480
Баланс	923 023	832 683	848 904	289 791	671 582

**Источники:** Данные за 1969 и 1970 годы см. *Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade - 1970*. Данные за 1971 год и первую половину 1972 года см. *Zambia's CSO - Method of Transport Analysis*.

- a/ Предполагается, что объем импорта во второй половине года будет **ТАКИМ ЖЕ**, как и в первой половине 1971 года.
- b/ На основе данных, представленных компанией "Замбия Рэйлвэйз" для железнодорожного транспорта.

Таблица VII

ДОЛЯ ОТДЕЛЬНЫХ ГАВАНЕЙ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ ЗАМБИИ  
(в тысячах метрических тонн)

	Экспорт		Импорт	
	1970 г.	1972 г. (Первая половина)	1970 г.	1972 г. (Первая половина)
ЛОБИТУ	73,3	143,4	92,3	109,4
БЕЙРА	154,5	231,2	116,6	708,8
ЛОРЕНСУ-МАРКИШ	34,4	121,5	28,5	26,6
ДАР-эс-САЛАМ	112,5	252,5	181,4	299,8
ДРУГИЕ	-	2,9	3,1	8,4
ВСЕГО	374,7	751,5	421,9	1 153,0

Источники: Данные за 1969 и 1970 годы см. *Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade - 1970*. Данные за первую половину 1972 года см. *Zambia's CSO - Method of Transport Analysis*.

Таблица VIII

СОСТАВ ИМПОРТА ЗАМБИИ, ПРОШЕДШЕГО ЧЕРЕЗ РОДЕЗИЮ В 1970 ГОДУ

	(в тысячах квача) (фоб)		<u>Всего</u>
	<u>Железно- дорожным транс- портом</u>	<u>Шоссей- ным транс- портом</u>	
Продовольственные товары	17 596	1 961	19 557
Напитки и табак	82	72	154
Сырьевые материалы	3 108	215	3 323
Топливо	4 077	147	4 224
Растительные масла и жиры	3 108	2	3 110
Химические продукты	12 717	2 408	15 125
Товары, входящие в группу материалов	17 986	8 547	26 533
Механизмы и транспортное оборудование	31 202	36 095	67 297
Прочие статьи товаров	1 309	943	2 252
Различные операции	10	49	59
ИТОГО	91 195	50 439	141 634

Источник: Zambia's CSO Annual Statement of External Trade - 1970.

Добавление II

ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ РАЗЛИЧНЫХ ПОРТОВ В СВЯЗИ  
С ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕМ ГРУЗОПОТОКОВ ИЗ ЗАМБИИ

Распределение грузопотоков между различными портами, изложенное в нижеследующей таблице, было изучено на основе поездок в порты Дар-эс-Салам, Танга и Момбаса для оценки проблем. Предполагаемая пропускная способность дается в тоннах в месяц:

<u>Порт</u>	<u>Импорт</u>	<u>Экспорт</u>	<u>Всего</u>
Лобиту	35 000	30 000	65 000
Бейра	5 000	-	5 000
Накала	12 000	7 000	19 000
Мтвара	-	-	-
Дар-эс-Салам	43 000	20 000	63 000
Танга	-	-	-
Момбаса	22 000	10 000	32 000
	117 000	67 000	184 000

Хотя не предлагается направлять какие-либо грузопотоки Замбии через Мтвара и Танга, оба эти порта были учтены, поскольку они могут иметь определенное значение. В случае Мтвара возможно удастся использовать этот порт для перевалки на воздушный транспорт. В случае Танга танзанийское правительство предложило перевести туда танзанийский грузопоток из Дар-эс-Салама в пользу замбийского грузопотока. Ниже каждый порт рассматривается в той последовательности, в какой они даны в вышеприведенной таблице.

А. ЛОБИТУ

Группа не связывалась непосредственно с портовыми властями Лобиту для получения информации. Предлагаемый перевод грузопотоков связан с увеличением примерно в два-три раза грузопотока, направлявшегося ранее в Замбию. Предполагается, что этот объем грузов невелик по сравнению с общей пропускной способностью порта и, по-видимому, нет никаких оснований сомневаться в способности порта справиться с ним. Проблема сводится к ограниченности пропускной способности железных дорог и обсуждается отдельно при вычислении к возможной экспортно-импортной пропускной способности маршрута через Лобиту примерно 23 000 тонн импортных и 35 000 - экспортных товаров).



### В. БЕЙРА

В 1970 году этот порт обработал в целом 231 200 тонн экспорта и 708 800 тонн импорта Замбии. В настоящее время предлагается пропускать через Бейру лишь грузы, которые могут идти по шоссейным и железным дорогам через Малави.

Хотя этот порт не подвергся обследованию, нет никакого сомнения, что объем грузопотока не превысит пропускной способности порта. Однако, если предполагается продолжать перевозку растительных масел через этот порт, то перемена вида транспорта создаст проблемы хранения, погрузки и перевозки этих товаров.

### С. НАКАЛА

Имеющаяся информация указывает на то, что к настоящему времени в порту будет четыре действующих глубоководных причала. Называется цифра примерно в 2 млн. тонн, но этот груз в основном будет состоять, видимо, из растительных масел и других грузов, поэтому невозможно установить пропускную способность в отношении генеральных грузов. Известно, что запланировано расширение до общего количества в 10 причалов, и вполне вероятно, что в течение текущего года и двух следующих лет будет завершено строительство еще одного причала. Точные сроки завершения строительства этих причалов и установки оборудования на них неизвестны. Однако маловероятно, что предполагаемый объем грузов превысит возможности порта. По-видимому, объем грузопотока, который можно направить по этому маршруту, будет ограничиваться главным образом шоссейной и железнодорожной перевалкой через Малави.

### Д. МТВАРА

Порт Мтвара располагает двумя прекрасными глубоководными причалами (или причалами для трех небольших судов) с обширными служебными и складскими помещениями. По оценке компании "Ист Африка Харборс Корпорейшн" (ИАХК) пропускная способность порта составляет 320 000 тонн в год и ожидается, что в следующем году обычный грузопоток Танзании не превысит 150 000 тонн. Таким образом, этот порт мог бы при необходимости обрабатывать больше грузов. Однако, порт не располагает железнодорожным перевалочным пунктом, а шоссейные перевалочные пункты находятся в чрезвычайно плохом состоянии. Поэтому можно рассчитывать на использование этого порта в транспортировке грузов Замбии лишь при условии перевалки их воздушным транспортом из Мтвары в Замбию. Из-за ограниченного количества причалов, следует считать, что максимальная пропускная способность порта составляет менее 320 000 тонн в год, поскольку неизбежны длительные задержки в обработке судов, если порт работает при высокой загрузке причалов. Но вполне обоснованно утверждать, что пропускная способность порта будет составлять 250 000 или несколько более тонн в год.

/...

Е. ДАР-ЭС-САЛАМ

В результате обсуждения, имевшего место между правительством Танзании и правительством Замбии, правительство Танзании отдало распоряжение направлять в будущем импортные грузы для Танзании через Танга, с тем чтобы высвободить максимальные возможности для обработки замбийских грузов.

ИАХК высказала некоторые оговорки относительно осуществимости перевода значительной части танзанийского грузопотока как из-за сложностей изменения направления части грузов на судах, перевозящих грузы для обеих стран, так и из-за ограниченных возможностей порта Танга.

В настоящее время портовые власти считают, что они смогут справиться с предлагаемым замбийским грузопотоком без перевода части грузов в Танга. Ниже приводится их оценка возможного грузопотока в предстоящем году с учетом такого условия.

Оценка ИАХК возможного объема грузопотока через  
Дар-эс-Салам в 1973 году

(в тоннах)

<u>Направление</u>	<u>Импорт</u>	<u>Экспорт</u>	<u>Всего</u>
Замбия .....	515 000	240 000	755 000
Заир .....	70 000	130 000	200 000
Руанда .....			
Бурунди .....			
Строящаяся железнодорожная линия в "Тазара" .....	130 000	-	130 000
Танзания .....	550 000	350 000	900 000
	<u>1 265 000</u>	<u>720 000</u>	<u>1 985 000</u>

(Вышеприведенные данные касаются генеральных грузов и не включают нефтепродукты, выгружаемые на нефтяных причалах или на якорных стоянках на рейде).

По мнению ИАХК, общий объем грузов в размере 2 млн. тонн в год может обрабатываться в порту без перевода части груза в Танга, при условии быстрой обработки и отправки грузов из района порта во избежание перегрузки порта, который в настоящее время чрезвычайно страдает от нехватки складских помещений из-за ведущихся работ.

/...

Вспомогательные сооружения в порту состоят из лихтерной пристани, модернизация которой должна завершиться в течение следующих двух лет, и восьми глубоководных причалов.

Четыре глубоководных причала уже действуют в течение нескольких лет. Причал I располагает отдельным складом для транзитных грузов, а для причалов 2, 3 и 4 имеется один большой общий склад.

Недавно были сооружены причалы 5, 6, 7 и 8. В настоящее время ведется строительство складов для транзитных грузов у причалов 5 и 6, которое, возможно, завершится к июлю 1973 года. Один общий склад для транзитных грузов для причалов 7 и 8, возможно, вступит в строй к сентябрю-октябрю текущего года, но припортовый район не будет готов еще в течение примерно года. Таким образом, все эти четыре причала будут действовать в предстоящем году в условиях значительных трудностей при значительной нехватке складских помещений.

Несмотря на вышеизложенные трудности, эти причалы в последние месяцы обрабатывают довольно большой объем грузов. Общий объем, т.е. экспорт и импорт вместе взятые, по каждому из 8 причалов был рассчитан на вторую половину 1972 года и приводится в нижеследующей таблице.

Объем генеральных грузов, обрабатываемых на глубоководных причалах в порту Дар-эс-Салам

	<u>1972 год - последний квартал</u> (в тоннах)		
	<u>Октябрь</u>	<u>Ноябрь</u>	<u>Декабрь</u>
Причал I	16 400	16 100	17 300
2	14 000	19 200	11 000
3	10 600	11 600	12 800
4	6 700	8 600	3 200
5	9 800	8 200	11 700
6	9 900	11 300	10 900
7	6 800	16 200	12 000
8	12 400	9 700	13 000
ИТОГО	<u>86 600</u>	<u>100 900</u>	<u>91 900</u>

(В целом 280 000 тонн за три месяца, что эквивалентно 1,1 млн. тонн в год из расчетной максимальной пропускной способности ИАХК в размере 1,4-1,5 млн. тонн в год.)

Из таблицы видно, что груз, обрабатываемый на причалах 7 и 8, составлял по объему примерно столько же, сколько и груз, обрабатываемый на причалах 1, 2 и 3. Это было достигнуто в результате использования этих причалов главным образом для таких грузов, как строительные материалы для "Тазара", и организации прямой погрузки на автотранспортные средства в целях немедленного вывоза из порта. Это сократило в максимальной степени объем грузов, которые приходится перевозить по узким козырькам к главному транзитному складу у причалов 2, 3 и 4. Использование причалов 5, 6, 7 и 8 для грузов такого типа, включая грузы Замбии, которые могут вывозиться непосредственно на транзитный склад в Убунго, будет необходимо для максимального использования этой части порта. Потребуется также немедленное обеспечение достаточного количества автотранспортных средств для вывоза из транзитных складов у причала 1 и причалов 2, 3 и 4 любых грузов Замбии, которые приходится хранить в порту.

Поскольку точные сроки прибытия судов с грузами Замбии и время, необходимое для обработки документов, невозможно предвидеть, быстрый вывоз грузов можно гарантировать лишь в том случае, если вблизи от Дар-эс-Салама будет находиться наготове резерв транспортных средств, готовых для погрузки.

ИАХК указала, что предполагается обработка грузов общим объемом 2 млн. тонн в год, в том числе примерно 500 000-600 000 тонн в год лихтерами и 1,5-1,4 млн. тонн в год - на восьми глубоководных причалах. Это вполне обоснованная оценка по сравнению с объемом грузов, обработанных в 1970 году, когда действовали лишь три глубоководных причала. Эти причалы вместе с лихтерной пристанью обработали 1 265 000 тонн. Если эти причалы смогут обработать тот же объем грузов, то в предстоящем году на каждом из других пяти причалов потребуется обработать лишь примерно 150 000 тонн. Это должно быть осуществимо, однако загруженность причалов, по-видимому, будет по-прежнему весьма плотной и будут неизбежны значительные задержки в обработке судов, ожидающих очереди на причал. Задержки в 1970 году составили в среднем полтора дня на судно. Как уже упоминалось, нехватка складских помещений вызывает необходимость в предоставлении автотранспортных средств для быстрого вывоза грузов из порта и из Убунго, а также в сведении к минимуму задержек в обработке документации. При этих условиях считается вполне разумным ожидать, что порт сможет обрабатывать до 20 000 тонн экспортных и до 43 000 импортных товаров для Замбии ежемесячно при незначительном переводе танзанийских грузов в Танга или вообще без такового. Однако вполне вероятно, что необходимое улучшение в предоставлении автотранспортных средств может быть достигнуто лишь в том случае, если за грузопотоком для Замбии будет установлен известный централизованный контроль,

с тем чтобы проследивать поступление груза в порт, его разгрузку, вывоз из порта и перевозку в Замбию.

Как уже отмечалось, в районе порта ощущается значительное скопление грузов, и поэтому важно принять какие-либо меры для улучшения положения. Важны два момента, упомянутые ИАХК.

Во-первых, сооружается новый подъездной путь позади причала 6. По завершении строительства главный подъездной путь за причалом 4 может быть использован только для вывоза грузов и это должно улучшить движение грузов, особенно в важном районе позади транзитного склада у причала 4. Сооружение этого нового подъездного пути отстает от намеченной программы, и ИАХК встречается с затруднениями в отношениях с подрядчиком (компания Мекко, находящаяся в собственности правительства Танзания). Возможно, потребуется известное вмешательство правительства Танзания для быстрого решения этой проблемы.

Во-вторых, грузопотоки могут быть увеличены с завершением частично построенной дороги Геразани. Поскольку эта дорога не завершена, значительная часть грузов поступает к складам через ворота, расположенные позади лихтерной пристани, проходит через наиболее загруженную часть пристани и выходит через главные ворота, во избежание проезда через город. Не имеется никаких точных данных относительно объема грузов, совершающих лишний путь через район пристани, но вполне вероятно, что он значителен.

Еще один путь улучшения потока грузов через главные ворота пристани состоит в упорядочении проверки выезжающих автотранспортных средств. Имеется два контрольных пункта, в которых проверка ведется раздельно таможенными властями и полицией. Если бы можно было организовать совместную проверку, то можно было бы ускорить грузопоток и ликвидировать очереди грузовиков у первого контрольного пункта (который находится близко к важнейшему перекрестку позади причала 4).

Обследование ПРООН порта Дар-эс-Салам только началось и займет 12 месяцев. Одна проблема, которая займет важное место в этом обследовании, состоит в анализе движения грузов по существующему порту. Помимо изучения незначительных улучшений, наподобие упомянутых выше, предполагается проведение подробного исследования всего вопроса работы железнодорожной сети в порту. Нынешний порт спланирован как железнодорожный порт, и в нем постоянно скапливается значительное количество железнодорожных вагонов. Железнодорожные пути проложены по козырьку каждого глубоководного причала. Это вызвало необходимость согласиться в известном смысле на неудовлетворительную планировку некоторых транзитных складов, что затрудняет движение автотранспортных средств. В случае новых причалов 6, 7 и 8, сооружение которых завершается в настоящее время, и причалов 9, 10 и 11,

/...

строительство которых должно вот-вот начаться, опять приходится считаться с планировкой порта, ориентированного на железнодорожный транспорт, с новыми осложнениями, состоящими в том, что обе железнодорожные сети "Ист Аффрикен Рейлуэйз" и "Тазара Рейлуэйз", имеющие различную ширину колеи, придется совмещать в одном и том же районе. Предстоит провести подробное исследование эффективности портовых операций. Следует упомянуть риск предвосхищения результатов этого исследования. ИАХК указала на то, что предполагается, что весь экспортный грузопоток из Танзании будет направляться к причалам шоссейным транспортом и что не более 20 процентов импорта Танзании будет непосредственно переваливаться на железнодорожный транспорт. Кроме того, большая часть грузов для Заира, Руанды и Бурунди, как правило, вывозится с пристани железнодорожным транспортом (чаще всего с причала I). Учитывая это, следует полагать, что размер занимаемой железнодорожными путями площади порта не оправдан и что скопление в порту может, вполне вероятно, быть значительно облегчено прекращением железнодорожного движения внутри порта полностью или в весьма значительной мере. Эта часть обследования порта намечена к началу мая текущего года и, проведение его, возможно, не просто ускорить, хотя такая возможность рассматривается консультантами "Бертлин энд партнерз".

ИАХК указала на то, что порт нуждается в значительном количестве дополнительного оборудования. По займу Канады в предстоящие четыре года будет поставлено портового оборудования на сумму 26 млн. долл. США. Помимо этого, правительство Танзании и Канады ведут переговоры относительно поставки дополнительного оборудования на общую сумму 6-8 млн. долл. США, которое может быть поставлено незамедлительно. Канадские власти в настоящее время энергично изучают позицию в отношении этого оборудования и ускорения поставок оборудования по основному займу. Одна из наиболее срочных потребностей состоит в поставке новых лихтеров. Изучается возможность их строительства в Восточной Африке.

По программе помощи США в Танзании ведется ряд работ по улучшению сети шоссейных дорог. По-видимому, довольно скоро войдут в строй около 20 миль шоссейной дороги между Дар-эс-Саламом и Морогоро. Завершение реконструкции остальных 112 миль намечено на октябрь 1974 года, но, возможно, что эти работы удастся ускорить примерно на 6 месяцев. Наиболее важной дорогой с точки зрения вывоза грузов из порта является новое шоссе, соединяющее порт с главным шоссе возле Убунго. Проектно-изыскательские работы по этой части дороги еще не начались, но должны скоро начаться. Работы, возможно, займут примерно 12 месяцев из-за сложного мостового перекрытия через реку и пересечений с железнодорожными путями линий "Ист Аффрикен" и Тазара. Маловероятно, чтобы строительство завершилось раньше, чем через три года.

## Г . ТОНГА

Нынешняя пропускная способность порта Танга составляет примерно 240 000 тонн в год, состоящих главным образом из экспортных партий сезаля, количество которых сокращается. По подсчетам ИАХК, этот объем может быть увеличен примерно на 10 000 тонн в месяц при нынешнем оборудовании путем введения дополнительных смен. Любое новое увеличение будет зависеть от наличия дополнительных лихтеров и другого оборудования, что, по мнению корпорации, маловероятно в ближайшие шесть месяцев.

Одно судно, перевозящее 10 000 тонн цемента, было переведено из Дар-эс-Салама в Танга и начало работать на этой линии на прошлой неделе. Начальник порта выразил большие сомнения относительно того, что "Ист Африкан Рейлуэйс" сможет справиться с максимальными темпами погрузки примерно в 1 000 тонн в день, которые, по его мнению, могут быть достигнуты. Он считает, что пределом пропускной способности железной дороги является 500 тонн в день.

Учитывая это, а также весьма ограниченные складские помещения в порту, видимо, маловероятно рассчитывать на перевод более 10 000 тонн в месяц, по крайней мере в ближайшие 6 месяцев. миналась пристань для минеральных удобрений в Танга. Эта пристань описывалась как многоцелевая пристань и было высказано мнение, что через эту пристань можно пропускать некоторые генеральные грузы. Планировка пристани весьма неудобна и движение транспортных средств крайне ограничено, и даже движение самих минеральных удобрений, для которых предназначена пристань, весьма медленно и затруднено. Нет также никаких складских помещений, ближе чем лихтерные пристани. Поэтому считается целесообразным переводить грузопотоки на эту пристань.

## Г. МОМБАСА

Порт Момбаса располагает 13 глубоководными причалами и лихтерной пристанью, способной обрабатывать грузы в объеме, эквивалентно объему, обрабатываемому одной глубоководной пристанью. Сооружаются еще две пристани, которые, как ожидается, войдут в строй в конце 1974 года.

Ожидается, что в 1973 году нормальный грузооборот порта составит примерно 2,4 млн. тонн. Перевод 22 000 тонн импорта и 10 000 тонн экспорта Замбии ежемесячно увеличит ежегодный грузооборот порта примерно до 2,8 млн. тонн.

В настоящее время в порту работают на всех причалах две смены, а третья смена работает по необходимости примерно на одной трети причалов для обработки судов, заканчивающих или только начинающих разгрузку, и для работы на отдельных люках, выпадающих из цикла разгрузки.

Если на всех причалах будет работать третья смена, то не ожидается никаких проблем в обработке 2,8 млн. тонн, при условии, что груз будет обрабатываться достаточно быстро.

Планировка порта представляется значительно более удовлетворительной, чем планировка порта Дар-эс-Салам. Порт Момбаса - это главным образом железнодорожный порт, и примерно 60 процентов импортных товаров вывозится железнодорожным транспортом непосредственно из порта. Некоторые дополнительные грузы вывозятся также автомобильным транспортом на склады для перегрузки на железную дорогу.

В порту уже сооружен открытый склад для медной руды с пропускной способностью 10 000 тонн экспортной руды в месяц, а после перепланировки, обнесения забором и освещения будет готов еще один участок с вдвое большей пропускной способностью. Эта работа займет примерно три месяца.

Условия в порту значительно более удовлетворительные, чем в порту Дар-эс-Салам, и следует считать, что обработка 2,8 млн. тонн в год не составит каких-либо трудностей. Если Момбасе или Дар-эс-Саламу придется сколько-нибудь увеличить объем грузов, то мы решительно рекомендуем направлять дополнительные грузы через Момбасу, а не через Дар-эс-Салам.

Необходимое оборудование предоставляется по канадской программе и, если поставки будут ускорены, то можно довольно скоро ожидать увеличения пропускной способности порта.

Момбаса является единственным портом в восточной Африке, располагающим оборудованием для обработки больших партий растительных масел. Поднимался вопрос направления замбийских грузов через это сооружение. Все хранилища объемом 4 000 тонн отданы в аренду компании ЮНИЛЕВЕР. Известно, что правительство Кении связалось с компанией ЮНИЛЕВЕР относительно вопроса поддачи в аренду Замбии некоторых из цистерн. Планируется также расширение объема хранилищ за счет двух 500-тонных цистерн.

ЮНИЛЕВЕР рассматривает также возможность сооружения цистерн для растительного масла в Дар-эс-Саламе, и в настоящее время ведутся переговоры в этой связи. Этот вопрос связан с предоставлением для экспорта цистерн для мелассы.

В связи с перевозкой растительных масел автомобильным транспортом большое значение приобретает проблема температуры. Даже в Момбасе для перекачки масла оно подогревается до температуры 105° по Фаренгейту. Потребуется подогрев также и в пункте разгрузки в Замбии, а как правило устанавливается ограничение на повышение температуры не более чем на 3° по Фаренгейту в сутки. Это может



затруднить перевозку грузов автомобильным транспортом. Нефтяные цистерны непригодны из-за того, что перегородки в нефтеналивных танкерах крайне затрудняют выкачивание растительных масел из цистерн и их очистку. Для сравнения можно заметить, что по наиболее оптимистичным подсчетам, установка этого оборудования для растительных масел в Дар-эс-Саламе займет примерно 12 месяцев.

## Н. ВЫВОД

Из этого краткого исследования пропускной способности портов можно заключить, что порты Лобиту, Бейра и Накала, по-видимому, не представят сколько-нибудь серьезных проблем в связи с предполагаемым перераспределением грузопотоков, хотя могут иметь значение другие ограничения.

Несомненно можно рассчитывать, что порт Момбаса также справится с грузооборотом порядка 10 000 тонн экспортных и 22 000 тонн импортных товаров в месяц. Однако необходимо обеспечить эффективный вывоз импортных товаров из порта.

Порт Дар-эс-Салам составляет более серьезную проблему. Многие годы он обрабатывает больше грузов в расчете на один причал, чем порт Момбаса и несколько больше страдает от задержек в обработке судов. Для выхода из этого положения необходимы новые причалы, строительство которых еще не завершено, а половина из имеющихся в настоящее время восьми глубоководных причалов не располагает служебной площадью или транзитными складами для непосредственного вывоза груза с пристани. ИАХК проявила в этой связи удивительную эффективность.

ИАХК удовлетворена тем, что она сможет обрабатывать примерно 2 млн. тонн генеральных грузов в год с той же степенью заторов и задержек, что и в 1970 году. Это предположение основывается на обработке 500 000 - 600 000 тонн лихтерами (достигнутый ранее показатель), а остального груза - восьми глубоководными причалами.

По оценке ИАХК грузооборота порта в 1973 году, это должно обеспечить обработку грузов Замбии в объеме примерно 3/4 млн. тонн в год без перевода какой-либо части грузов из Дар-эс-Салама в Танга.

Данную ИАХК оценку грузооборота невозможно проверить после короткой поездки, т.к. нет достаточно подробных данных о портовых операциях. Информация такого рода будет собираться в течение следующих двенадцати месяцев в ходе портового обследования ПРООН, которое, к сожалению, лишь только началось. На основе полученной во время поездки информации представляется, что общий объем

до 2 млн. тонн в год следует считать выполнимой задачей при очень хорошей организации обработки грузов в порту. Целесообразно также направлять в Дар-эс-Салам значительную долю массовых или тяжелых товаров, которые могут вывозиться непосредственно с причалов 5, 6, 7 и 8.

Для облегчения транспортировки грузов в порту следует как можно скорее открыть новый въезд позади причала 6 и организовать упорядоченную проверку выезжающих автотранспортных средств. Следует также как можно скорее открыть новую дорогу Геразани, поскольку задержка в завершении строительства этой дороги вызывает лишнее увеличение движения в результате использования района порта для сокращения пути.

Рекомендуется также рассмотреть возможность сокращения объема железнодорожного движения в порту и предоставления площади, занимаемой в настоящее время железнодорожными путями, для открытого складирования и движения транспортных средств.

Маловероятно, чтобы порт Танга смог обрабатывать ежемесячно более 10 000 тонн танзанийских грузов, направляемых из Дар-эс-Салама, пока не будет получено достаточное количество новых лихтеров и нового оборудования. Это займет шесть или более месяцев.

Если бы примерно 10 000 тонн грузов в месяц можно было направлять в Танга, а грузооборот порта Дар-эс-Салам, таким образом, можно было бы сократить до уровня ниже 1,9 млн. тонн в год, то задержки и перегруженность в порту можно было бы значительно сократить.

До тех пор, пока в Танга не будет поставлено новое оборудование и в Дар-эс-Саламе не будут сооружены дополнительные складские и служебные помещения, считается нецелесообразным направлять более 3/4 млн. тонн замбийских грузов через Дар-эс-Салам. Однако некоторую часть дополнительных грузов можно направлять через Момбасу.

Помимо общего объема замбийских грузов в размере примерно 400 000 тонн в год, которые, по мнению ИАХК, она может свободно обрабатывать в Момбасе. в этом порту, вероятно, можно обрабатывать еще 200 000 тонн, при условии высокого уровня организации вывоза грузов из порта.

### Добавление III

#### АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ

I - Маршрут через ЗАИР

A. Маршрут Замбия - Лобиту

Железнодорожная линия Замбия - Лобиту представляет собой наиболее выгодный альтернативный маршрут для экспортно-импортной торговли Замбии. Хотя он и существенно длиннее других маршрутов, он позволяет полностью избежать перевалки грузов и использования дорожного транспорта.

С оперативной точки зрения этот маршрут можно подразделить на четыре участка:

1. Железные дороги Замбии (дизельная тяга): Замбия - Сакания
2. KDL (Заир) (дизельная тяга): Сакания - Лубумбаши
3. KDL (Заир) (электрическая тяга): Лубумбаши - Дилолу
4. CFB (Ангола) (паровая тяга): Дилолу - Лобиту.

Пропускная способность этого маршрута в настоящее время (ограничиваемая, по существу, пропускной способностью CFB) составляет около 2 000 000 тонн экспортных товаров в год. В сравнении с этим, предполагаемый объем перевозок будет следующим:

Ангола, внутренние перевозки.....	I 000 000 т/в год
Заир, экспортные перевозки.....	600 000 т/в год
Замбия, экспортные перевозки (предполагаемый уровень 1973 года).....	456 000 т/в год
Итого	<u>2 056 000 т/в год</u>

Практически эта линия загружена полностью.

Основным узким местом, мешающим увеличению пропускной способности этой линии, является крутая насыпь около Лобиту, на которой крутые подъемы и плохое состояние путей серьезно затрудняет эксплуатацию дороги: на этом участке в направлении с запада на восток

/...

одновременно можно пропускать лишь несколько вагонов. Хотя СФВ и располагает десятью недавно приобретенными дизельными локомотивами, перевозки, приходящиеся на долю Замбии, будут по-прежнему ограничиваться 1 000 вагонов в месяц в течение последующих примерно пятнадцати месяцев.

Строится важная параллельная линия для облегчения условий эксплуатации на насыпи. Окончание этой работы намечается не ранее апреля 1974 года и, таким образом, увеличением пропускной способности в ближайшее время не предвидится.

Из-за соотношения объема и веса экспортируемого металла и импортируемых генеральных грузов или насыпных грузов основной проблемой, с которой сталкиваются железные дороги, является транспортировка импортных товаров. Пропускная способность линии в направлении с востока на запад, таким образом, является ограничивающим фактором. Эта максимальная пропускная способность линии Лобиту-Замбия была определена в размере 23 000 тонн импорта в месяц (что соответствует 38 000 тонн экспорта металла в месяц) или 1 000 железнодорожных вагонов в месяц.

Еще одной существенной (и до сих пор неразрешенной) трудностью является вопрос о том, какую долю насыпных и генеральных грузов будет принимать к перевозке СФВ. Маршрут Лобиту приспособлен для более эффективной перевозки насыпных грузов (кокса, серы, пшеницы и т.п.), чем другие имеющиеся маршруты. Поэтому, горнодобывающие компании имеют тенденцию направлять основную часть своих насыпных грузов через Лобиту. Однако а) СФВ едва ли примет слишком большую долю насыпных грузов к перевозке по своим линиям, поскольку такие перевозки невыгодны и б) потребность Замбии в перевозках насыпных грузов значительно превосходит пропускную способность этой железной дороги. Таким образом необходимо выработать какое-то компромиссное решение с СФВ, а остальную часть насыпных и генеральных грузов направлять в другие порты.

#### В. Маршрут "Буа насъональ" (Заир)

"Буа насъональ" в Заире (Лубумбаши, Илебо (Порт Франки), Киншаса, Матади), по-видимому, располагает некоторыми возможностями, которые могут быть предоставлены Замбии. Эти возможности, которые группа исследовать не смогла, целесообразно изучить. Однако этот маршрут страдает серьезными недостатками: две перевалки (с железнодорожного на речной транспорт в Илебо, и с речного транспорта на железную дорогу в Киншаса); относительно высокая стоимость по сравнению с Лобиту и другими маршрутами; большая длительность в результате использования речного транспорта и организационных трудностей на железных дорогах Заира и, наконец, хроническая перегруженность гавани Матади. Кроме того, электрифицированные линии KPL, по-видимому, также страдают от нехватки электроэнергии.

/...

Тем не менее, следует провести исследование для того, чтобы любые возможности маршрута через Заир могли быть использованы для перевозки генеральных грузов с целью облегчения нагрузки на шоссейный транспорт и перегрузки гаваней в восточной части Африки. В этой связи следует изучить возможность перевода некоторых грузопотоков Заира, для которых в настоящее время используется маршрут через Лобиту на "Буа насьональ", поскольку МБРР и ПРООН осуществляют крупный проект по усовершенствованию "Буа насьональ".

### С. Железные дороги Замбии

Железнодорожная сеть Замбии сталкивается со своими трудностями в результате многих лет безразличия со стороны администрации и неудовлетворительного ремонта. К счастью, нынешняя администрация компетентна, преданна и энергична, однако перед ней стоит сложная задача по восстановлению и реорганизации. Основные трудности, по-видимому, связаны с задержками в ремонте подвижного состава и путей и с нехваткой квалифицированной рабочей силы. Обновление путей осуществить в настоящее время невозможно из-за отсутствия ресурсов капитала; в любом случае, результаты модернизации путей не имели бы никакого непосредственного влияния на существующее положение. Группа, поэтому, сосредоточила свое внимание на подвижном составе.

#### 1. Железнодорожные вагоны

Было проведено сравнение состояния подвижного состава до и после закрытия границы с Родезией:

	<u>1972 год</u>	<u>1973 год</u>
Железные дороги Замбии, универсальные вагоны .....	I 200	I 200
Вагоны из объединенного резерва (Родезия, Южная Африка): универсальные вагоны .....	4 24I	3 200
Платформы .....	72	8 (арендованы)
Вагоны-цистерны .....	42	8I
Вагоны для перевозки взрывчатых веществ .....	55	26 (4 арендованы)
	<u>5 610</u>	<u>4 515</u>

2. Текущие перевозки: потребности в вагонах

1. Железная дорога обеспечивает важные внутренние транспортные перевозки, такие как перевозки угля плавильщикам, металлов и концентратов в рамках медного пояса, зерна и т.п. Объем внутренних перевозок в настоящее время составляет 5 000 000 тонн в год, что ведет к нижеследующим исчислениям потребностей в вагонах:

5 000 000 тонн в год или 420 000 тонн в месяц

$$\frac{420\ 000}{30} = 14\ 000 \text{ тонн в день}$$

При расчетной загрузке в 30 тонн на вагон:

$$\frac{14\ 000}{30} = 460 \text{ вагонов}$$

460 вагонов x 8 дней (период оборота вагонов) = 3 680 вагонов  
(см. примечание ниже)

2. Некоторый резерв необходимо предусмотреть для распределения по железной дороге товаров, прибывающих в Замбию различными шоссейными маршрутами. Объем таких перевозок приблизительно исчисляется в 20 000 тонн в месяц. Исходя из периода оборота вагонов в 8 дней и загрузки в 24 тонны на вагон, дополнительные потребности составляют 220 вагонов.

3. И, наконец, железная дорога должна обеспечить для маршрута через Лобиту дополнительно 1 000 вагонов.

Таким образом, представляется, что железным дорогам Замбии, для того чтобы продолжать операции, потребуется около 300 общегрузовых вагонов и 65 платформ.

Платформы чрезвычайно нужны, поскольку основной источник снабжения находится на юге, а основные районы потребления - в медном поясе. Что касается вагонов для перевозки взрывчатых веществ, то несколько из них были уничтожены при взрыве два года тому назад. Хотя и ожидается, что страховка покроет нанесенные убытки, это дело рассматривается в суде, и решение его пока не предвидится. Тем временем предполагается, что в самом близком будущем Замбия сможет полностью обеспечить себя взрывчатыми веществами. Остающихся 22 вагонов для перевозок взрывчатых веществ должно быть вполне достаточно для обеспечения перевозок вспомогательных материалов для взрывных работ.

Примечание:

Согласно оценкам, от 10 до 15 процентов парка вагонов постоянно находится в депо для ремонта или технического обслуживания. Таким образом, к общему числу в 3 680 вагонов, необходимых для удовлетворения потребностей в перевозках, следует добавить аналогичный процент. Кроме того, необходимо учитывать следующие факторы:

а) Железнодорожные операции в настоящее время (за исключением маршрута через Лобиту) ограничиваются внутренними перевозками и поэтому относятся к юрисдикции железных дорог Замбии. Усовершенствованные методы и меры по устранению недостатков, принимаемые в настоящее время, должны сократить время оборота вагонов.

б) Железнодорожное оборудование представляет собой оборудование длительного пользования, и влияние строительства железной дороги "Тазара" (введение которой в строй ожидается примерно через три года) на потребности в подвижном составе неизвестно. Поэтому необходимо проявить осторожность, для того чтобы избежать ненужных капиталовложений, которые можно с большей пользой использовать в других отраслях.

с) Ограниченное число вагонов, которые в настоящее время используются для конкретных целей, будет освобождено для общегрузовых перевозок. Например, 22 из вагонов-цистерн будут выделены для доставки масла "Банкер-С" с нефтеперегонного завода на шахту, в результате чего высвободится более 60 вагонов для перевозки угля для других целей.

Представляется разумным полагать, что перевод свыше 700 000 тонн грузов в год для перевозки дорожным транспортом приведет к избытку подвижного состава. Однако необходимо учитывать следующее:

а) Время оборота 1 000 вагонов, выделенных для маршрута через Лобиту, будет примерно вдвое больше (30 дней по сравнению с 15), чем до закрытия границы.

б) Вагоны, которые остались Замбии из состава прежнего объединенного парка, уже пять лет не проходили технического обслуживания. От 30 до 40 процентов оборудования служит более 30 лет и должно быть списано. Продолжение использования этого оборудования приводит лишь к потере эффективности, дополнительной загрузке цехов технического обслуживания и ремонтных мастерских и к дополнительным эксплуатационным расходам.

### 3. Грузовые локомотивы

Железные дороги Замбии используют 42 дизель-электровоза (2 000 лошадиных сил): 22 - модели 1967 года, а остальные новые (1970 года).

22 более старых локомотива уже два года тому назад должны были пройти первый капитальный ремонт. Тот факт, что этот ремонт не был произведен, начинает вызывать серьезные последствия при эксплуатации, и в данной сети железных дорог в настоящее время ежедневно происходит 3-4 поломки в пути. Это, конечно, осложняет ситуацию для локомотивов, остающихся на линии. Тем не менее, потребности таковы, что снять эти локомотивы с линии невозможно.

1. Из-за нехватки квалифицированной рабочей силы в мастерских капитальный ремонт в настоящее время занимает шесть месяцев.

2. Хотя железная дорога с готовностью признает, что концентрация рабочей силы и подготовка персонала могли бы более чем вдвое сократить эту задержку, запасных частей для осуществления программы капитального ремонта не хватает. Железная дорога столкнулась с трудностями при получении необходимых лицензий на импорт и иностранную валюту и при обеспечении финансирования своих потребностей, а запасных частей в настоящее время недопоставлено на сумму свыше 1 млн. квача.

Таким образом представляется, что срочно необходимо дополнительно приобрести четыре локомотива, а также все заказанные запасные части. Фактически, для того чтобы избежать постепенного распада системы в течение предстоящих примерно 12 месяцев, значительную часть самых необходимых запасных частей необходимо будет доставлять самолетами.

#### Примечание:

Помимо своих внутренних перевозок железные дороги Замбии также обеспечивают тяговое обслуживание (только локомотивы) для перевозки примерно 300 000 тонн кокса и генеральных грузов из Родезии в Заир, а также для некоторого количества обратных перевозок, причем такое положение, по-видимому, сохранится и в ближайшем будущем.

### 4. Маневровые локомотивы

Хотя эта проблема ранее и не упоминалась, существует срочная потребность в маневровых локомотивах. Железные дороги имеют 18 дизель-гидравлических маневровых локомотивов "Хеншел" мощностью в 750 лошадиных сил, 9 из которых в настоящее время вышли из строя.

/...



Гидравлическая тяга абсолютно непригодна для использования на железных дорогах, и для маневровых операций пришлось расконсервировать некоторые старые паровозы. Однако для паровозов нет запасных частей, и в течение следующих нескольких месяцев необходимо изыскать какое-то постоянное решение. По оценкам миссии, необходимо немедленно приобрести 12 маневровых дизель-электровозов (750 - 1 000 лошадиных сил). Вышедшие из строя локомотивы "Хеншел" необходимо списать и разобрать на запасные части для обслуживания остающихся локомотивов в течение последующих 2-3 лет, а затем снять с линии остающиеся локомотивы по мере поломки и истощения небольшого резерва запасных частей.

## II. Маршрут через МАЛАВИ

### A. Шосейные дороги

1. В Замбии (из Лусаки в Чипата и Мчинджи на границе с Малави - 396 миль).

Большое восточное шоссе представляет собой шоссе класса 1 В, построенное после 1967 года, которое в настоящее время полностью покрыто асфальтом и имеет проезжую часть шириной в 22 фута, обеспечивающую проезд в два ряда. Проблема пропускной способности не возникает. Ежедневное движение составляет около 205 автомашин, из которых 55 процентов составляют грузовики. Мосты были реконструированы согласно английскому стандарту нагрузки 153 Н А. Мост через Луангву, представляющий собой стальной балочный мост протяженностью в 1 000 футов (2 ряда), был построен для нормального движения: для перевозок тяжелого оборудования и проезда исключительно больших колонн автомашин необходимо проверять пропускную способность моста в соответствии с точными спецификациями и распределением нагрузки.

### 2. В Малави

От границы до железной дороги имеются два возможных маршрута:

- а) Мчинджи - Лилонгве и Салима (137 миль)
- б) Мчинджи - Лилонгве и Балака (219 миль)

1. Участок между Мчинджи и Лилонгве (71 миль) представляет собой дорогу, покрытую гравием. Последние 8 миль от поворота на аэропорт до новой столицы заасфальтированы.

В настоящее время трасса дороги имеет уклоны до 4-5 процентов, и движение по ней составляет 75 автомашин в день (22 грузовика) между границей и Намитате; 150 автомашин в день (20 грузовиков) между Намитате и поворотом на аэропорт Лилонгве и 300 автомашин в день после этой точки.

Этот участок дороги содержится в должном порядке и его можно считать всепогодной дорогой. Рассматривается вопрос о прокладывании новой трассы и о других усовершенствованиях, и английские консультанты осуществляют исследование возможностей по проекту ПРООН. Агентство международного развития (АМР) США предполагает финансировать строительство этого участка, если исследование возможностей покажет, что это целесообразно. Одним из рассматриваемых вариантов является абсолютно новая трасса, которая должна быть несколько короче, и полностью избегать короткого участка, пересекающего

территорию Замбии. Консультант должен представить доклад о возможности осуществления работ в апреле месяце. Предполагается, что на строительство потребуется около двух лет после того, как будет принято решение строить дорогу.

2. Лилонгве-Салима (66 миль): эта дорога имеет проезжую часть шириной в 12 футов для одностороннего движения с битумным покрытием и широкими обочинами, позволяющими автомашинами осуществлять обгон. Несмотря на легкое покрытие, состояние поверхности не слишком плохое, за исключением отдельных участков, на которых имеются глубокие ямы. В связи с уходом за этим участком дороги возникает проблема сохранения обочин на одном уровне с покрытой полосой - это обычная проблема на дорогах с односторонним движением, когда поток машин превышает расчетную пропускную способность.

Лилонгве-Балака (148 миль). Дорога была недавно реконструирована и представляет собой асфальтированную дорогу класса 1 шириной в 22 фута для движения в два ряда. Эта дорога находится в очень хорошем состоянии и может выдерживать активное движение при нормальных нагрузках на оси: поверхность состоит из слоя асфальтобетона толщиной в 3/4 дюйма, который может быть очень серьезно поврежден в результате перегрузок.

## В. Железные дороги

Железные дороги Малави обеспечивают связь с двумя гаванями в Мозамбике - Бейра и Накала. Протяженность железнодорожных путей между границей Малави и Бейрой составляет 206 миль, а от границы до Накала - 384 мили. Линия на Бейру и линия на Накалу пересекаются в Нкайя. Из Нкайя линия продолжается до Балака (11 миль к северу) и до Салима (108 миль к северу). Протяженность железнодорожных путей из Салима составляет 496 миль до Бейры и 554 мили до Накала. Участок между Балака и Салима (97 миль) находится в очень плохом состоянии, и как скорости, так и нагрузки на оси (которые не должны превышать 11 тонн) сильно ограничены. Расстояние от Балака до порта Бейра составляет 399 миль и до Накала - 457 миль. На линии до Бейры уклоны насыпей составляют около 2,5 процентов.

### 1. Пропускная способность железной дороги

В таблице в конце этого раздела указана нынешняя пропускная способность различных участков этой линии в зависимости от состояния путей в настоящее время и от наличия локомотивов. Общая пропускная способность в день в настоящее время в одну сторону в Салиму или из нее ограничивается 1 000 тонн на участке Нкайя-Балака, в результате чего пропускная способность за месяц составляет 30 000 т.

В мае месяце эта железная дорога получит за счет канадской помощи 4 новых дизельных локомотива (будут отправлены из Нью-Йорка в начале марта). В результате этого пропускная способность участков 2, 3 и 5 увеличится до следующего числа поездов в каждую сторону:

Участок 2 = 2 поезда с двумя локомотивами и 4 с одним

Участок 3 = 4 поезда

Участок 5 = 7 поездов

в результате чего пропускная способность по брутто и нетто тоннажу в день в каждую сторону составит:

Участок 2 = 3 500 брутто (1 200 нетто)

Участок 3 = 3 000 брутто (800 нетто)

Участок 5 = 5 250 брутто (1 400 нетто)

Фактором, ограничивающим пропускную способность грузовых перевозок в Балака и Салима или из них, по-прежнему, будет оставаться участок Нкайя Балака, пропускная способность которого составляет 1 400 тонн в день или 42 000 тонн в месяц.

Статистические данные о тоннаже грузов, полученных в Салима и Балака (см. таблицу за 11 месяцев 1972 года в конце данного раздела) в 1972 году, свидетельствуют о том, что наиболее напряженным месяцем является сентябрь, когда такой тоннаж составил около 18 000 тонн. В результате этого пропускная способность для импортных перевозок Замбии составляет 24 000 тонн при условии, что железные дороги располагают соответствующим количеством вагонов.

## 2. Грузоподъемность вагонов

Грузоподъемность подвижного состава железной дороги в Малави на конец 1971 года составляла, по сообщениям, 20 218 тонн при следующей разбивке:

крытых вагонов .....	327 с грузоподъемностью	11 833 тонны
вагонов с высокими бортами ..	56 с грузоподъемностью	2 184 тонны
платформ с низкими бортами ..	138 с грузоподъемностью	5 411 тонн
платформ (для чая) .....	20 с грузоподъемностью	800 тонн
	<hr/>	<hr/>
Итого	541 с грузоподъемностью	20 218 тонн (в среднем 37,37 тонны на вагон)

Кроме того, в 1971 году разница между числом иностранных вагонов, используемых в Малави, и принадлежащих Малави вагонов, используемых за границей, обеспечивала в среднем дополнительную грузоподъемность в 8 355 тонн (224 вагона) или общую грузоподъемность вагонов в Малави в 28 573 тонны.

Для предполагаемых внутренних перевозок в объеме около 480 000 тонн в год или 40 000 тонн в месяц требуется примерно 400<sup>3/</sup> вагонов. В результате этого 141 вагон, принадлежащий железной дороге Малави, может быть использован для импортных/экспортных перевозок.

К этому числу следует добавить число вагонов других железнодорожных сетей (Мозамбика, Родезии, Южной Африки), которое может колебаться. Органы власти в Малави указали, что они могут справиться с дополнительными транзитными перевозками импорта в Замбию в объеме

---

<sup>3/</sup> Из расчета по 100 тонн на вагон в месяц.

17 000 тонн в течение непродолжительного периода времени, но что для сохранения этого уровня перевозок в течение более продолжительного периода времени им потребуются дополнительные новые вагоны. Из информации, представленной в Блантайре, очевидно, что для перевозки 17 000 тонн грузов необходимо будет закупить по крайней мере 80 новых вагонов. Если железные дороги Мозамбика не смогут обеспечивать эти перевозки, железным дорогам Малави потребуется дополнительно 125 вагонов.

С. Оборудование для сортировки и перевалки грузов в Балака и Салима

а) В Салима имеются очень хорошие возможности для перевалки грузов. Имеется достаточное количество рабочей силы, а склады легко доступные как для железнодорожного, так и для шоссейного транспорта. Из складов можно одновременно осуществлять погрузку в 8 вагонов.

В настоящее время имеется следующее оборудование:

3 автопогрузчика (2 - грузоподъемностью по 6 000 фунтов и  
1 - грузоподъемностью в 5 000 фунтов)

1 передвижной кран грузоподъемностью в 5 тонн

1 порталный кран грузоподъемностью в 10 тонн (управление ручное)

б) В Балака, напротив, возможности ограничены, за исключением участка, принадлежащего Замбии, на котором имеется современный склад площадью в 9 600 кв. футов. Железнодорожные склады устарели и подъезд для грузовиков очень плох; однако представляется возможным расширить существующие возможности и создать новые складские площади (на участке Замбии площадь складских помещений можно удвоить).

В настоящее время имеется следующее оборудование:

2 автопогрузчика (грузоподъемность - 6 000 фунтов)

1 передвижной кран (грузоподъемность - 5 тонн)

1 10-тонный порталный кран (управление ручное)

Рабочей силы в Балаке также имеется достаточно.

Представляется, что склады и оборудование для перевалки грузов в Салима могут легко обеспечивать перевозку 7 000 тонн грузов в месяц, причем, пропускную способность, вероятно, можно удвоить без крупных капиталовложений. В Балака в настоящее время возможности несомненно ограничены, однако объем обрабатываемых грузов несомненно можно значительно увеличить за короткое время.

Железнодорожное ведомство Малави не имеет планов расширения возможностей в Балака, но указывает на необходимость в двух маневровых локомотивах для сортировки вагонов в Балака и Салима и в 4 автопогрузчиках и 3 передвижных кранах (грузоподъемностью по 8 тонн).

#### Д. Железные дороги Мозамбика

Группа не проводила подробной оценки возможностей железных дорог в Мозамбике. Представители соответствующего ведомства в Малави высказали предположение, что эти железные дороги могут легко увеличить объем своих перевозок, для того чтобы справиться с новыми потребностями Замбии. В течение 1972 года СФМ страдала от нехватки локомотивов, поскольку несколько из них были взорваны в районе Тете. Указывалось <sup>4/</sup>, что СФМ восстановила свой парк локомотивов путем покупки новых локомотивов и перевода нескольких локомотивов с других железнодорожных линий.

Имеющийся парк вагонов увеличится за счет мощностей, освобожденных в результате прекращения грузовых перевозок в Замбию через Родезию.

#### Е. Гавани Бейра и Накала

##### 1. Бейра

Бейра является традиционным портом для доставки грузов по железной дороге в Малави, так же, как он являлся портом для маршрута в Замбию, проходящего через Родезию. Необходимости в описании возможностей, имеющихся в Бейре, нет, т.к. они хорошо известны, однако, следует отметить следующее:

а) За прошедший 1972 год порт Бейра был загружен товарами, предназначенными для Замбии, Родезии, Кабора-Баса и Малави. Деятельность Фрелимо на путях в Кабора-Баса, проходящих через Тете, вызывает затруднения.

б) Бейра являлась одним из наиболее часто используемых портов для грузовых перевозок в Замбию. Таким образом, в Бейре имеются мощности, предназначенные для Замбии, и агенты по грузовым перевозкам хорошо знакомы с условиями обработки грузов в Бейре.

с) Поскольку свинец, цинк и медь являются донными грузами, их легче грузить в Бейре, т.к. этот порт обслуживает Юго-восточная конференция для судов, направляющихся в Европу или из нее.

<sup>4/</sup> Источники: Консультативный комитет по грузовым перевозкам порта Накала, Блантайр, 30 января 1973 года.

## 2. Накала

В заливе Накала имеются исключительные условия для порта: там имеется громадная водная поверхность, защищенная от ветров и течений; естественная глубина залива позволяет входить в него любым судам (глубина фарватера 60 метров и ширина - 900 метров). Возможности для портовых работ и расширения порта практически неограничены. Порт в настоящее время состоит из:

2 пирсов с глубиной в 10 метров (длина 312 метров)

1 пирса с глубиной в 7,5 метров (длина 111 метров)

У пирсов одновременно могут стоять 2 океанских и 1 каботажное судно.

В настоящее время строятся новые пирсы протяженностью в 613 метров (408 метров с глубиной в 15 метров и 205 метров с глубиной в 7,5 метров). Ожидается, что подрядчики закончат работу на новом пирсе длиной в 100 метров к июню-июлю 1973 года, в результате чего можно будет принимать еще одно океанское судно.

В Накала имеются хорошие условия для перевалки грузов:

### Баржи:

6 барж по 100 тонн

3 баржи по 120 тонн

1 400-тонное самоходное десантное судно.

### Железнодорожные склады:

4 склада по 3 000 кв. метров каждый

1 склад в 2 400 кв. метров

### Электрические краны:

10 - грузоподъемностью по 5 тонн

1 - грузоподъемностью в 10 тонн

1 - грузоподъемностью в 20 тонн

(Было заказано еще 20 электрических кранов).

1 плавучий кран грузоподъемностью в 25 тонн

Передвижные краны (2 - грузоподъемностью по 7 тонн)

Автопогрузчики (2 - по 4 тонны)

Маневровые тракторы и тягачи.



Данные о работе порта Накала<sup>5/</sup>

а)	<u>Прибытие судов</u>	<u>Каботажные суда</u>	<u>Океанские суда</u>	<u>Всего</u>	
	Ноябрь 1972 г.	15	23	38	
	Декабрь 1972 г.	9	16	25	
б)	<u>Тоннаж грузов в порту</u>	<u>Всего</u>	<u>Импорт в Малави</u>	<u>Экспорт из Малави</u>	<u>Общий объем грузовых перевозок Малави</u>
	Ноябрь 1972 г.	50 991	4 052	3 100	7 152
	Декабрь 1972 г.	82 868	4 214	18 203	22 417
с)	<u>Тоннаж грузов за год:</u>	1971 г.	-	655 819 тонн	
		1972 г.	-	718 309 тонн	
д)	<u>Задержки судов (декабрь 1972 года)</u>				
	Без задержки . . . . .				19 судов
	1-2 дня . . . . .				3 судна
	2-3 дня . . . . .				2 судна
	5-6 дней . . . . .				1 судно

Текущие недостатки порта Накала

Накала является последним портом Европейско-восточноафриканской конференции. Прибытие судов в Накала часто задерживается из-за задержек в других портах. Упоминались имевшие место недавно случаи задержки прибытия судов до 16 дней, и до сих пор трудно побудить суда идти в Накала.

Преимущества Накала

Главным преимуществом грузовых перевозок через Накала является то, что железнодорожная линия и портовые сооружения не перегружены и что товары пребывают в Малави через неделю после разгрузки. Известные задержки были вызваны плохим оборотом железнодорожных вагонов на СФМ в 1972 году и в начале января текущего года. Однако, как сообщают, нормальное положение восстановлено. Проблемы, как и в

<sup>5/</sup> Источник: Консультативный комитет по грузовым перевозкам порта Накала, Блантайр, 30 января 1973 года.

Бейре, возникли из-за нехватки локомотивов, однако сейчас, когда CFM получила в долг два дизельных локомотива, положение вероятно исправлено. Указывалось также, что CFM предполагает полностью перейти на дизельную тягу к концу 1973 года, в результате чего должно значительно улучшиться положение с парком локомотивов.

Возможности, имеющиеся для перевозок грузов для Замбии

В гавани Накала, по-видимому, имеются хорошие возможности для обработки грузов, принадлежащих Замбии; и, более того, увеличение объема импорта может явиться фактором, стимулирующим частое посещение судами этого порта. Однако, если предусматривается возможность экспорта меди в Европу, то необходимо будет обсудить с Конференцией возможные новые графики для судов, чтобы некоторые из них сначала заходили в Накала.

г. Общая пропускная способность маршрута через Малави

Правительство Малави предложило средства для перевозки 17 000 тонн импортных грузов в Замбию, из которых 12 000 тонн будут импортироваться через Накалу и 5 000 тонн через Бейру. Транзитные перевозки составят 7 000 тонн через Салима и 10 000 тонн через Балака.

Месячный экспорт по маршруту, проходящему через Малави, составит 7 000 тонн через Балака (свинец и цинк) в Бейру.

Кроме того маршрут через Малави будет использоваться в течение следующих 8 месяцев для импорта примерно 56 000 тонн удобрений (т.е. 7 000 тонн в месяц), поступающих из Южной Африки на основе специального соглашения. Перевозка этого груза не вызывает проблем с вагонами, так как вагоны предоставляются южноафриканской железной дорогой. Эти перевозки будут осуществляться через Балака, обеспечивая обратную загрузку грузовых автомобилей, доставляющих цинк и свинец на экспорт.

Вышеуказанное количество грузов не будет чрезмерным, если:

- а) будет обеспечено необходимое число грузовиков;
- б) условия транзитных перевозок в Балака будут улучшены;
- с) железным дорогам Малави будут предоставлены вагоны;
- д) бюджет на эксплуатацию участков дорог Салима - Лилонгве и Лилонгве - граница с Замбией будет увеличен;
- е) грузовые автомобили, следующие в Замбию и из Замбии, будут соблюдать существующие ограничения нагрузки на ось в Малави.

Правительство Малави оценивает капиталовложения, соответствующие пунктам б и с в 1 252 600 квача распределяемые следующим образом:

80 вагонов	12 000 квача	каждый	....	960 000
70 брезентов	80 квача	каждый	....	5 600
2 маневровых локомотива	90 000 квача	каждый	....	180 000
4 автопогруз- чика (грузо- подъемностью 6 000 фунтов)	8 000 квача	каждый	....	32 000

/...

3 самоходных крана (грузоподъемностью 8 тонн)	25 000 квача каждый ... 75 000
---	--------------------------------

---

Итого 1 252 600 квача

---

---

Департамент дорог составил смету дополнительных расходов на содержание участка Лилонгве - граница с Замбией в размере 30 000 квача. Для участка дороги Салима-Лилонгве сметы составлено не было.

Смета отдела автомобильных дорог для дополнительных расходов на содержание дорог (составлена на основе стоимости замены гравийного покрытия) была проверена путем использования кривых зависимости годовых эксплуатационных расходов на милю от среднесуточного грузопотока, используемых консультантом Великобритании, в настоящее время изучающим возможность улучшения дороги Лилонгве-Мчинджи. Смета является правильной, и мы полагаем, что для этого участка сумма 40 000 квача в год будет достаточной, но мы не имеем оценочных данных для участка Лилонгве-Салима. В первом приближении расходы на него составят около 20 000 квача в год.

#### Возможности автомобильных перевозок между Малави и Замбией

Малавийская сторона в настоящее время предлагает, чтобы 50 процентов грузов перевозились крупными транспортными компаниями и 50 процентов - мелкими. Последние не обеспечивают гарантий, необходимых для осуществления международных перевозок. Например, груженные автомобили простаивали, так как транспортные компании не обеспечили паспортов для водителей, необходимых для пересечения границы. Роль мелких перевозчиков должна быть изучена, в противном случае могут образоваться задержки из-за неэффективности транспортных компаний Малави.

#### Г. Стоимость перевозок через Малави

Невозможно было рассчитать точную стоимость перевозок от Лусаки к морским портам через Малави. Стоимость автомобильных перевозок может быть исчислена на основе 6 нгве за тонно-милю, но она, несомненно, будет зависеть от точного состава перевозок, который в настоящее время неизвестен. Железнодорожные ставки должны быть согласованы с Малави и Мозамбиком.

Правительство Малави хотело бы увеличить объем экспорта, с тем чтобы улучшить фактор обратной загрузки, и заинтересовано в экспорте

/...

некоторого количества меди в дополнение к свинцу и цинку. Однако возникают проблемы в связи с использованием Накалы для экспорта меди, которая, по-видимому, будет экспортироваться через Бейру. Это, возможно, не будет соответствовать ограничениям объема перевозок в Бейру и из Бейры, предназначенных для того, чтобы обеспечить запас пропускной способности для Блантайра и Лимбе. Таким образом, нет ясности в отношении того, что квота экспорта меди через Малави будет согласована удовлетворительно.

Правительство Малави, очевидно, благоприятно относится к использованию Салимы б/ по двум причинам:

а) Оправдание ремонта железнодорожных путей на участке Балака - Салима, в настоящее время осуществляемого за счет железной дороги Малави.

б) Наличие хороших складских средств в Салиме и плохое состояние железнодорожных депо и транзитных средств в Балака.

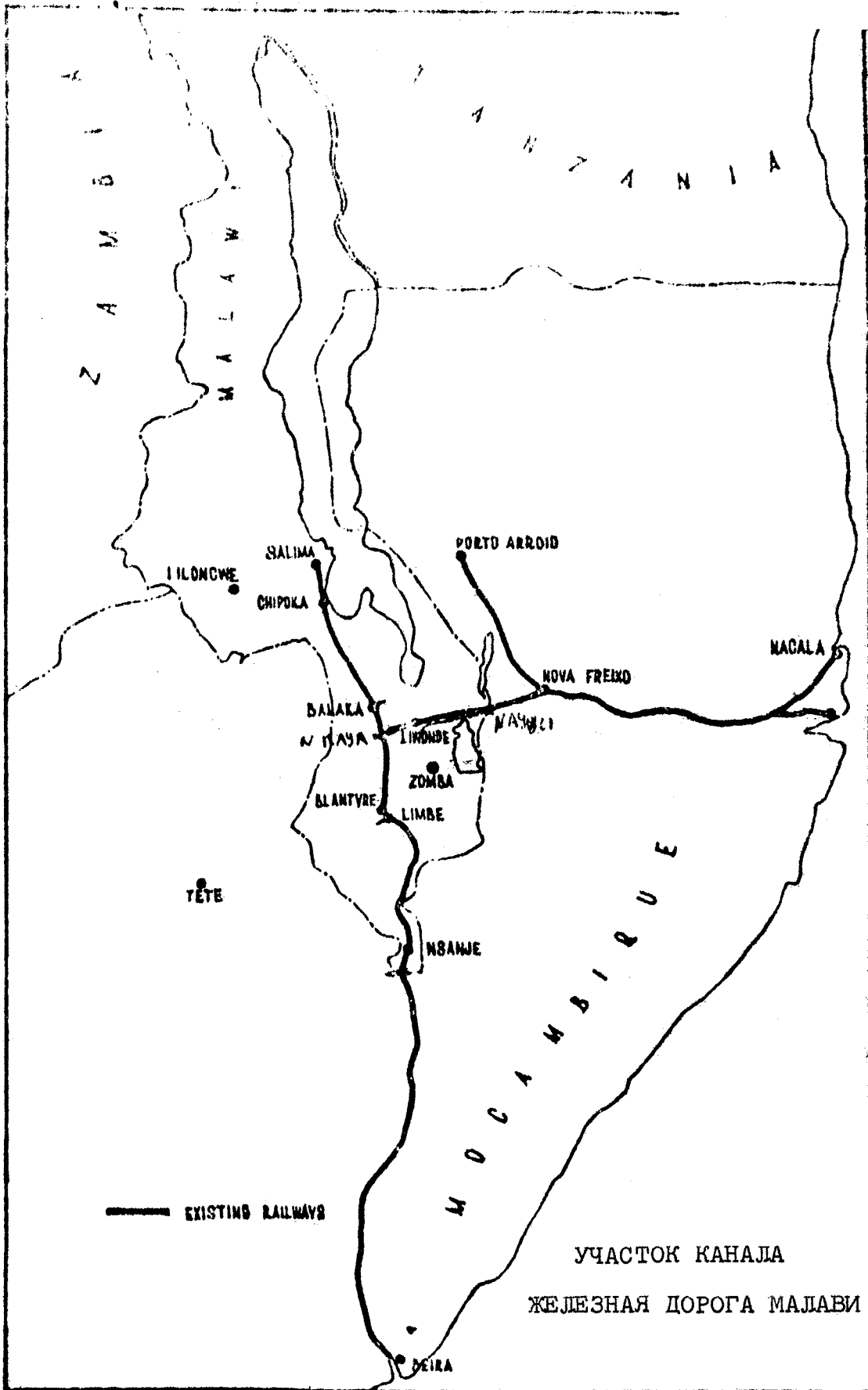
Использование Балака вместо Салимы приведет к экономии вагонов, и так как участок автомобильной дороги между Салимой и Лилонгве находится в плохом состоянии, настоятельно рекомендуется рассмотреть вопрос об улучшении станции в Балака.

Увеличение пропускной способности маршрута через Малави для импорта свыше 17 000 тонн

Узким местом является пропускная способность железных дорог и подвижной состав. Представляется нецелесообразным рассматривать вопрос о немедленном увеличении пропускной способности.

---

б/ В гипотезе, предусматривающей возможный объем импорта в Замбию в размере 27 000 и 37 000 тонн, увеличение перевозок предполагалось в основном за счет Салимы.



SALIMA	496	
Lifidzi	486	
CHIPOKA	479	
Ngodzi	471	
NTAKATAKA	461	
Mua	458	
GOLOMOTI	447	
KASINJE	438	
SHARPE VALE	431	
BWANJE	427	
PENGA PENGA	417	
BILILA	413	
FARINGDON	410	
Khwisa	406	
BALAKA	399	
Bazale	392	
NKAYA		62
UTALE	384	55
SHIRE NORTH	376	
Gwaza	372	
NAMATUNU	367	
Mirale	365	
LIRANGWE	359	
MALEULE	348	
BLANTYRE	335	
MUDI	334	
LIMBE	329	
Malabvi	323	
NANSADI	315	
Makandi	308	
LUCHENZA	302	
KHONJENI	296	
Makapwa	287	
SANDAMA	285	
TEKERANI	276	
Tukute	269	
SANKULANI	264	
MAKANGA	255	
CHIROMO	253	
BANGULA	250	
Pokera	246	
TENGANI	237	
Nyamula	230	
NSANJE	222	
BORDER	206	

62  
55  
47  
42  
36  
26  
19  
14  
7

Kwitanda  
LIWONDE  
Chinyama  
MOLIPA  
LAMBULILA  
Mbanila  
NAMANJA  
Likhonjowa  
NAYUCI

55/63<sup>A</sup>

Пропускная способность железных дорог Малави

Участок дороги	Фактическая пропускная способность линии <sup>a/</sup> (поездов в день в каждом направлении)	Пропускная способность (поездов в день в каждом направлении при имеющемся парке локомотивов)	Общая нагрузка на поезд на участок дороги в коротких тоннах	Валовый объем перевозок в день	Чистый объем перевозок в день <sup>б/</sup> (в коротких тоннах)
1) Граница САНХУЛАНИ	11	4	1 100	4 400	1 500
2) САНХУЛАНИ ЛИМБЕ	6	6	450	2 700	900
3) ЛИМБЕ НКАЙЯ	9	3	750	2 250	600
4) НАЮСИ НКАЙЯ	12	2	1 200	2 400	800
5) НКАЙЯ БАЛАКА	10	5	750	3 750	1 000
6) БАЛАКА САЛИМА	6	5	375 один дизельный локомотив с гидравлическим приводом	1 875	650

**Источник:** Железная дорога Малави, февраль 1973 года.

<sup>a/</sup> Составляет 60 процентов от теоретической пропускной способности участка дороги в зависимости от расстояния, развязов и уклонов.

<sup>б/</sup> Исходя из перевозимых в настоящее время товаров при одинаковом факторе загрузки для вагонов.



ОБЪЕМ ОТПРАВЛЕННЫХ И ПРИНЯТЫХ ГРУЗОВ

<u>1972 год (всего)</u>	<u>Салима</u>		<u>Балака</u>	
	<u>Отправлено</u>	<u>Принято</u>	<u>Отправлено</u>	<u>Принято</u>
Январь ...	1 044	7 515	1 432	4 631
Февраль ...	1 252	7 286	1 637	1 730
Март ...	783	8 434	2 354	2 097
Апрель ...	1 244	6 804	5 812	1 732
Май ...	1 864	6 042	2 628	1 516
Июнь ...	4 066	6 887	2 678	3 556
Июль ...	6 805	7 787	5 241	3 003
Август ...	5 889	13 025	8 367	3 865
Сентябрь ...	9 300	11 334	13 809	6 499
Октябрь ...	4 599	11 442	8 985	4 297
Ноябрь ...	8 148	9 226	10 175	4 413
<u>ИТОГО (Малави и Замбия вместе взяты)</u>	<u>44 994<sup>1/</sup></u>	<u>95 782<sup>2/</sup></u>	<u>63 118<sup>3/</sup></u>	<u>37 339<sup>4/</sup></u>

Источник: железная дорога Малави, февраль 1973 года.

а/ Из которых 3 414 тонн из Замбии.

б/ Из которых 2 449 тонн в Замбию.

с/ Никаких перевозок из Замбии или в Замбию.

### Ш. МАРШРУТ ЧЕРЕЗ ОБЪЕДИНЕННУЮ РЕСПУБЛИКУ ТАНЗАНИЯ

Маршрут через Танзанию проходит от Лусаки до Дар-эс-Салама и Момбасы по большой северной дороге. Шоссе, связывающее Танзанию и Замбию, за исключением участков Танзании между Морогоро и Дар-эс-Саламом (около 121 мили), которые еще строятся, является двухрядным шоссе с асфальтовым покрытием до Дар-эс-Салама. Дорога на Момбасу ответвляется от шоссе, соединяющего Танзанию и Замбию в Чилензе, и идет на север к Моши. Более короткий маршрут через Тангу к кенийско-танзанийской границе использовать нельзя в связи с осуществлением проекта по строительству моста. В результате этого автомобильные перевозки должны осуществляться по маршруту через Моши и затем в Вой в Кению и оттуда в Момбасу по главному шоссе Найроби/Момбаса. Используемая в настоящее время дорога от шоссе, связывающего Танзанию и Замбию, до Момбасы находится в хорошем состоянии, и альтернативный, более короткий маршрут можно будет использовать, если можно будет ускорить строительство моста. Власти Кении предложили возможность сооружения временного моста Бейли, для того чтобы открыть этот маршрут, и группа считает, что этот подход заслуживает рассмотрения.

Состояние дороги в пределах Замбии в общем хорошее, и увеличение числа автомобилей едва ли вызовет перенапряжение дороги, пока будет осуществляться надлежащий контроль за нагрузкой на ось. На танзанийской стороне в настоящее время осуществляется мало ремонтных работ или не осуществляется вообще на шоссе, соединяющем Танзанию и Замбию, и на дороге в Моши. Увеличение объема перевозок вызовет повреждение дороги, если нагрузки не будут в пределах, допустимых проектом дороги, и если танзанийское правительство немедленно не примет необходимых мер по содержанию дороги. Перевозки будут ограниченными на участке Морогоро/Дар-эс-Салам в течение остального периода строительства, и дополнительные усилия (и расходы по эксплуатации), несомненно, возникнут в результате увеличения объема перевозок. Этот участок также вызовет задержки в движении автомобилей, с тем чтобы избежать ненужных помех для строительных работ.

В Кении усилия по содержанию дорог являются в общем достаточными и, за исключением вышеупомянутого ограничения нагрузки на ось, недопустимая нагрузка на дорогу будет незначительной.

В добавлении II о пропускной способности портов обсуждается проблема подъездных путей к портам. Была обсуждена необходимость быстрого вывоза грузов из портовых районов, необходимость вспомогательных дорог из портов, а также создание необходимых сборных пунктов вне портов.

Потребность в автомобилях для маршрута через Танзанию (и для маршрута через Малави, описанного ранее) основано на следующих оценочных данных группы по распределению грузов по портам:

Порт	Импорт		Экспорт		Итого	
	Годовой	Месячный	Годовой	Месячный	Годовой	Месячный
Лобиту <sup>а/</sup>	276 000	23 000	420 000	35 000	696 000	58 000
Бейра/Накала <sup>б/</sup>	204 000	17 000	84 000	7 000	288 000	24 000
Момбаса <sup>с/</sup>	264 000	22 000	120 000	10 000	384 000	32 000
Дар-эс-Салам <sup>д/</sup>	516 000	43 000	240 000	20 000	756 000	63 000
Итого:	<u>1 260 000</u>		<u>864 000</u>		<u>2 124 000</u>	

<sup>а/</sup> Объем экспорта через Лобиту ограничивается пропускной способностью железной дороги. В месяц выделяется 1 000 вагонов, и нагрузки ограничиваются в связи с уклонами на линии.

<sup>б/</sup> Перевозки от портов Бейра и Накала ограничиваются пропускной способностью двух железнодорожных линий, ведущих в Малави.

<sup>с/</sup> Правительство Кении указало, что в настоящее время потребности Кении позволят осуществлять импорт и экспорт в размере 22 000 тонн в месяц.

<sup>д/</sup> Правительство Танзании предложило предоставить всю теоретическую пропускную способность Дар-эс-Салама для импорта Замбии, переклотив танзанийские грузы в Тангу. Группа считает, что проблемы внутренних перевозок из Танги, а также практические ограничения в достижении теоретической пропускной способности Дар-эс-Салама не позволят полностью использовать теоретическую пропускную способность. Однако миссия считает, что Дар-эс-Салам может при соответствующих корректировках обеспечить потребности как Танзании, так и Замбии (см. добавление II о пропускной способности портов).

#### А. Расчет потребности в грузовых автомобилях

Следующие расчеты потребности в грузовых автомобилях основаны на текущей оперативной статистике и плановых прогнозах дорожной службы Замбии и Танзании для маршрута Замбия-Дар-эс-Салам.

Дней	Разгрузка	Обслужи-	Погруз-	Разгруз-	Обслу-	Погруз-	Время	Итого
	меди	вание Дар- эс-Салама	ка гене- ральных грузов	ка гене- ральных грузов	живание Китве	ка меди		
В насто- ящее время	2,0	2,0	3,0	3,0	2,0	2,0	9,0	230
Планиру- ется	1,0	1,5	3,0	3,0	1,5	1,0	8,0	190

Время перевозки в Момбасу по оценкам дорожной службы Замбии и Танзании на два дня больше времени для Дар-эс-Салама, а в Малави на 2 дня меньше, чем для Дар-эс-Салама. По предварительным оценкам 25 процентов автомобилей будут находиться одновременно на обслуживании и ремонте. Допустимые нагрузки составляют 30 метрических тонн на единицу для экспорта (медь) и 20 тонн на единицу для импорта.

В. Требуемое число грузовых автомобилей

1. Дар-эс-Салам

Месячный объем	Импорт	43 000 тонн
	Экспорт	20 000 тонн

Число нагрузок для экспорта  $20\ 000 : 30 = 667$  нагрузок

Объем обратного груза  $667 \times 20 = 13\ 340$  метрических тонн

Объем импорта при порожнем пробеге в восточном направлении  
 $43\ 000 - 13\ 340 = 29\ 660 : 20 = 1\ 483$  нагрузки

За исключением времени на обслуживание при перевозке меди требуется 16 дней на езду туда и обратно, или 1,88 поездки в месяц.

$667 : 1,88 = 355$  грузовых автомобилей

При перевозке других грузов требуется 14 дней на одну езду туда и обратно, или 2,14 ездки в месяц.

$1\ 483 : 2,14 = 693$  грузовых автомобиля

Итого 1 048 грузовых автомобилей

+ 25 процентов на простой 262

1 310 грузовых автомобилей

2. Момбаса

Месячный объем	Импорт	22 000
	Экспорт	10 000

Число нагрузок для экспорта  $10\ 000 : 30 = 334$  нагрузки

Объем обратных перевозок  $334 \times 20 = 6\ 680$  метрических тонн

Объем импорта при порожнем пробеге в восточном направлении  
 $22\ 000 - 6\ 680 = 15\ 320 : 20 = 766$  нагрузок

За исключением времени на обслуживание, при перевозке меди, необходимо 18 дней на езду туда и обратно, или 1,67 ездки в месяц.

334 : 1,67 = 200 грузовых автомобилей

Для перевозки других грузов необходимо 16 дней на езду туда и обратно, или 1,88 ездки в месяц.

766 : 1,88 = 408 грузовых автомобилей

Итого = 608 автомобилей

+ 25 процентов на простой 152

760 автомобилей

### 3. Малави

Месячный объем перевозок	Импорт	17 000
	Экспорт	7 000

Число нагрузок для экспорта 7 000 : 30 = 234 нагрузки

Объем обратных перевозок 234 x 20 = 4 680 метрических тонн

Объем импорта при порожнем пробеге в восточном направлении  
17 000 - 4 680 = 12 320 : 20 = 616 нагрузок

За исключением времени на обслуживание для перевозки свинца и цинка, необходимо 14 дней на езду туда и обратно, или 2,15 ездки в месяц.

234 : 2,15 = 109 грузовых автомобилей

Для перевозки других грузов необходимо 12 дней на езду туда и обратно, или 2,5 ездки в месяц.

616 : 2,5 = 247 грузовых автомобилей

Итого = 356 автомобилей

+ 25 процентов на простой 89

445 грузовых автомобилей

4. Всего:

Дар-эс-Салам I 310 грузовых автомобилей

Момбаса 760 грузовых автомобилей

Малави 445 грузовых автомобилей

2 515 грузовых автомобилей

Добавление TV

ПОТРЕБНОСТИ В ОБЛАСТИ ВНЕШНЕЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ

А. СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

До недавнего времени положение в области внешней электросвязи Замбии было следующим:

ЗАМБИЯ/СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО ...	4 телефонных канала 10 каналов телекса	} через радио ВЧ
ЗАМБИЯ/ВОСТОЧНАЯ АФРИКА .....	4 телефонных канала 4 канала телекса	} через радио ВЧ
ЗАМБИЯ/МАЛАВИ .....	3 телефонных канала 2 канала телекса	} по наземной проводной линии
ЗАМБИЯ/СОЛСБЕРИ .....	92 телефонных канала 16 каналов телекса	} по наземной проводной линии
ЗАМБИЯ/ЮЖНАЯ АФРИКА .....	Телефонные каналы через Солсбери	

В настоящее время Замбия предусматривает два крупных проекта для улучшения средств внешней электросвязи, а именно: сооружение наземной станции, на строительство которой контракт скоро будет подписан, и сооружение микроволновой линии от Лусаки до танзанийской границы и далее до Дар-эс-Салама. Оба этих проекта среднесрочные, и для их осуществления потребуется около двух лет с начала строительства. Поэтому они не могут облегчить немедленно существующее положение.

/...

В. НЕМЕДЛЕННЫЕ ПОТРЕБНОСТИ

В настоящее время для поддержания переноса основных маршрутов торговли и поставок Замбии на северное направление необходимы установление электросвязи с альтернативными портами и расширение электросвязи в северном направлении вообще. Это текущая потребность для обеспечения положения в течение ближайших двух лет. Следовательно, важное значение имеет скорость приобретения оборудования и его монтаж. Для этой цели наиболее целесообразным кажется использование радиосвязи высокой частоты. Необходимые каналы связи следующие:

ЗАМБИЯ/ТАНЗАНИЯ (Дар-эс-Салам) ...	8 высокочастотных радиотелефонных каналов, в соответствии с международной системой радиочастот (6 телексов)	(2 высокочастотных оконечных аппарата)
ЗАМБИЯ/ЗАЛИВ ЛОБИТУ .....	2 высокочастотных радиотелефонных канала, соответствующих международной системе радиочастот (1 телекс)	(1 высокочастотный оконечный аппарат)
ЗАМБИЯ/ГАБОРОНЕ .....	4 высокочастотных радиотелефонных канала, соответствующих международной системе радиочастот (1 телекс)	(1 высокочастотный оконечный аппарат)
ЗАМБИЯ/ВОСТОЧНАЯ АФРИКА .....	увеличение числа существующих радиотелефонных каналов с 4 до 8 и 4 дополнительных канала телекса	(2 высокочастотных оконечных аппарата)
ЗАМБИЯ/МАЛАВИ .....	увеличение числа существующих радиотелефонных каналов с 3 до 24 посредством более широкого использования оборудования многократной передачи	



- ЗАМБИЯ/БЕЙРА ..... 2 высокочастотных радиотелефонных  
канала, соответствующих международ-  
ной системе радиочастот + 1 телекс  
(1 высокочастотный оконечный аппа-  
рат)
- ЗАМБИЯ/ЗАИР ..... Строительство 100 км микроволновой  
линии для соединения с системой  
Заира

### С. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ

Для обеспечения этих средств связи будет необходимо следующее:

а) Для обеспечения указанных выше линий связи потребуются соглашения с другими правительствами.

б) Необходимо будет обеспечить поставки оборудования не только для Замбии, но, вероятно, и для некоторых других правительств, с тем чтобы ускорить обеспечение необходимых линий связи.

с) Что касается высокочастотных радиотелефонных каналов связи, то оборудование, которое должно поставляться на самолетах, должно включать для каждого оконечного аппарата и каждой ретрансляционной станции 1 передатчик мощностью 7,5 киловатт с четырьмя каналами усиления, соответствующими международной системе радиочастот, антенны, мачты, оборудование "Lincomplex", оборудование ARQ, вспомогательное оборудование для оконечных аппаратов, телеграфных каналов и оборудование для телекса. Более подробные сведения в отношении оборудования могут быть представлены лишь на основе обследования на месте. Информация, представленная группе, предполагает необходимость в оборудовании, сходном или совместимом со следующим оборудованием:

- i) Маркони H11303, 7,5 квт TX с усилителем и фидером;
- ii) Маркони H5512, оконечный аппарат RTT и Lincomplex;
- iii) Маркони H1103, фильтр для TVI;
- iv) Периодические антенны;
- v) RACAL LA 1005 оконечный аппарат RTT;
- vi) Оконечный аппарат ARQ, включая 6 антенных разделительных фильтров AB, подразделительное устройство и стеллаж VFT;

д) Что касается монтажа, то поставщики должны направить монтажные группы для выполнения работ на сменной основе.

### Д. РАСХОДЫ

Предварительная смета расходов, связанных с указанными выше предложениями, приводится ниже. Приведенные цифры должны рассматриваться со значительным запасом, поскольку они основаны на данных за 1971 год.

/...

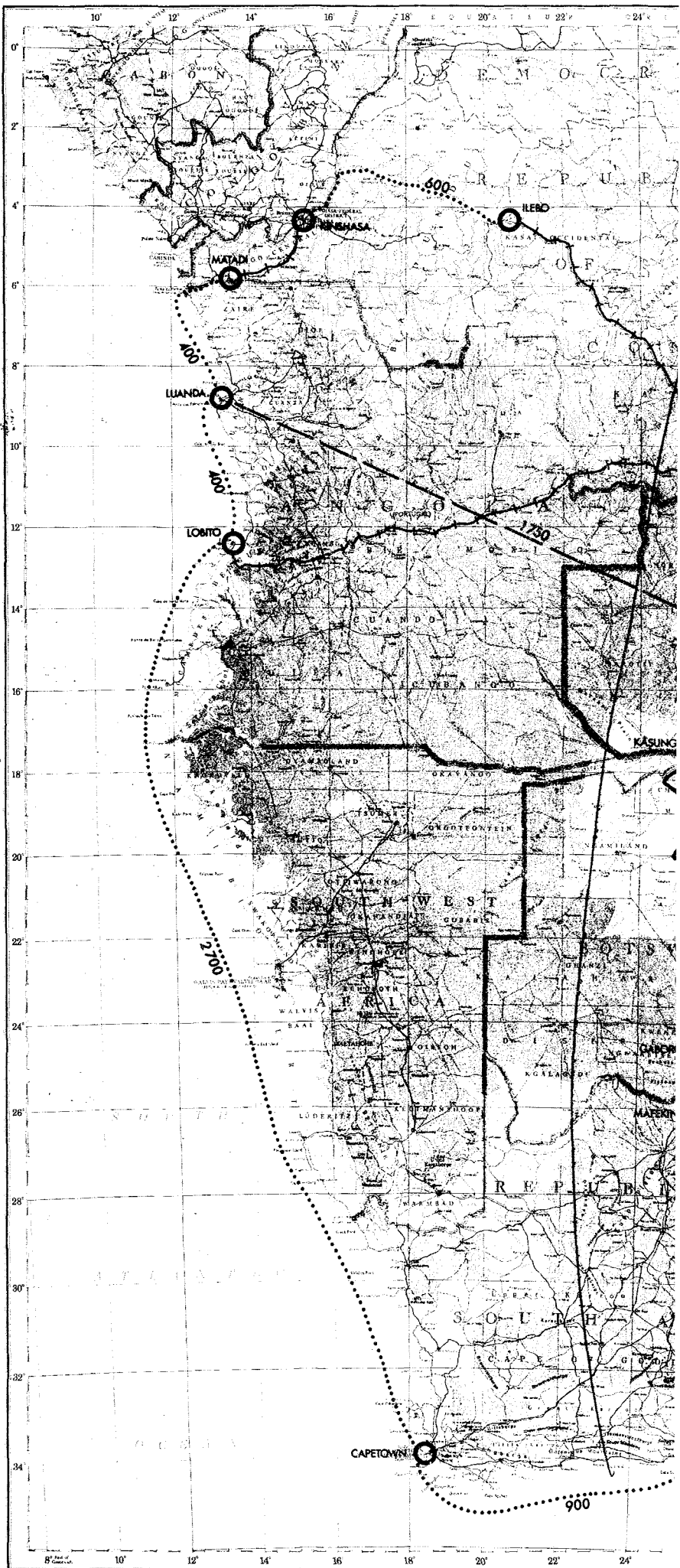
	(квача)
<u>Оборудование</u>	
а) <u>Оконечные радиоаппараты высокой частоты</u>	
7 окончных аппаратов приблизительно по 150 000 квача каждый . . . . .	I 050 000
б) Дополнительное оборудование многократного действия для Лусаки/Блантайра для замены суще- ствующего трехканального оборудования 48 вы- ходов по 400 квача за выход . . . . .	I 9 200
	<hr/>
	I 069 200
с) <u>Микроволновая линия Замбия/Заир</u>	
2 приемника + 2 ретранслятора	400 000
<u>Монтаж</u>	
а) 18 человеко-месяцев по 2 000 квача за месяц . . . . .	I 60 000
б) Стоимость проезда . . . . .	20 000
с) Путевые расходы и суточные . . . . .	50 000
д) Местный транспорт . . . . .	40 000
	<hr/>
	I 739 200

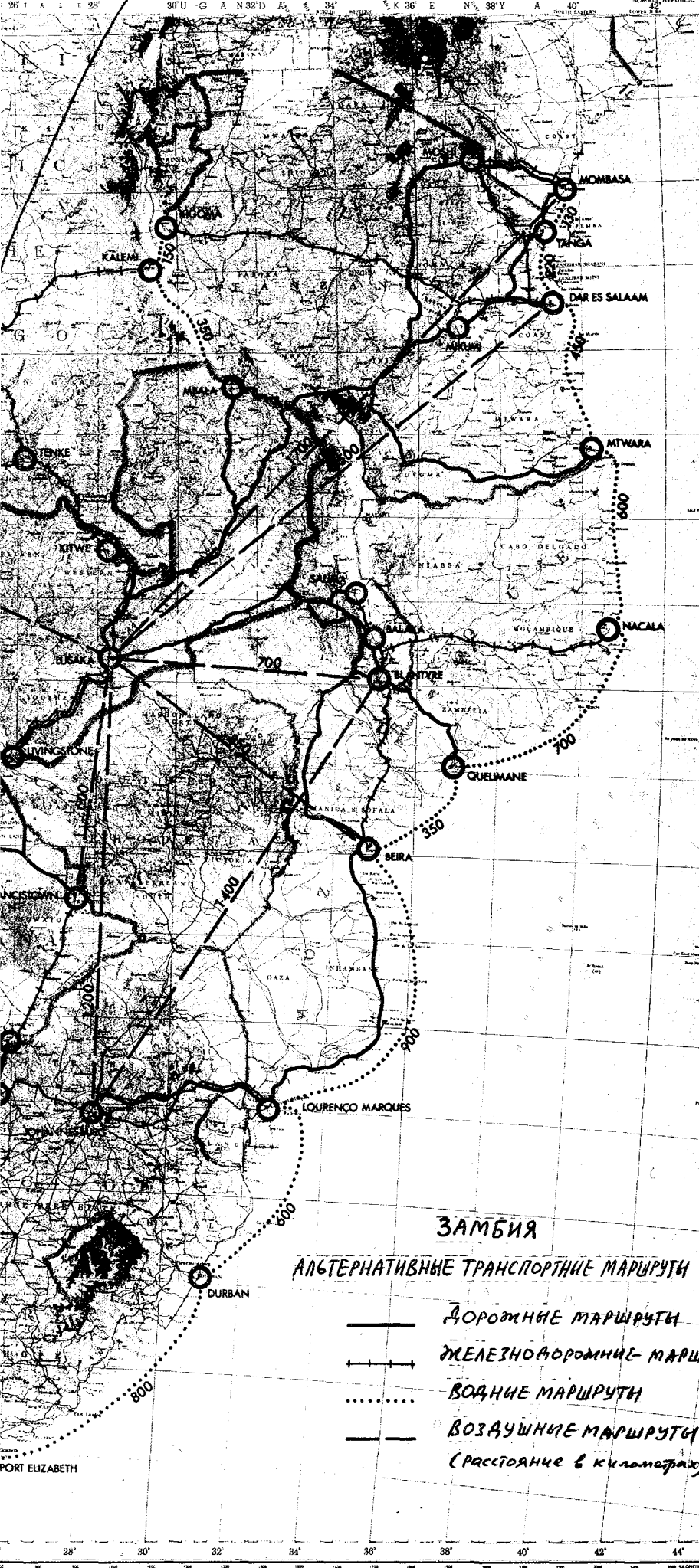
Необходимо подчеркнуть, что указанные выше меры могут обеспе-  
чить лишь самые неотложные нужды в ближайшем будущем и что успех  
всего предприятия будет полностью зависеть от быстрого приобретения  
и монтажа оборудования. Среднесрочные меры для обеспечения постоян-  
ной электросвязи, упомянутые ранее, в любом случае должны осуществляться.

Эти потребности не включают оборудование для подвижной связи ме-  
жду оперативными базами и транспортными группами, для группы руко-  
водства снабжением и для транспортных учреждений. В зависимости  
от принятого метода контроля за перевозками может возникнуть необ-  
ходимость в дополнительном радиотелефонном оборудовании.

Приложение II

КАРТА АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ



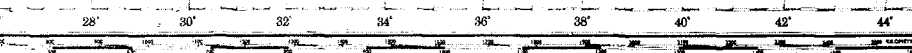


**ЗАМБИЯ**

**АЛТЕРНАТИВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ**

- ДОРОЖНЫЕ МАРШРУТЫ
  - +— ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАРШРУТЫ
  - ..... ВОДНЫЕ МАРШРУТЫ
  - ВОЗДУШНЫЕ МАРШРУТЫ
- (расстояние в километрах)

PORT ELIZABETH



---

#### **HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS**

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

#### **COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES**

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre librairie ou adressez-vous à: Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

#### **КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

#### **COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS**

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

---