



Distr.
GENERAL
B/7813
9 March 1967
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

ВЕРБАЛЬНАЯ НОТА ПОСТОЯННОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЯ БОТСВАНЫ
ОТ 27 ФЕВРАЛЯ 1967 ГОДА НА ИМЯ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

Постоянный представитель Постоянного представительства Республики Ботсвана при Организации Объединенных Наций свидетельствует свое почтение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций и имеет честь сослаться на ноту № PO BORN (1) Генерального секретаря от 13 января 1967 г., направленную Государственному министру иностранных дел Ботсваны и препровождающую текст резолюции 232 (1966), принятой Советом Безопасности 16 декабря 1966 г. относительно положения в Южной Родезии и испрашивающую информации о мерах, принятых правительством Ботсваны в соответствии с положениями этой резолюции.

Постоянный представитель Республики Ботсвана имеет честь препроводить при этом меморандум, полученный от Государственного министра иностранных дел в отношении вышеуказанной резолюции.

Постоянный представитель желает заявить, что, в соответствии с просьбой Генерального секретаря, полный статистический вопросник по импорту и экспорту товаров, перечисленный в пункте постановляющей части резолюции 232 Совета Безопасности, может быть представлен лишь шесть недель спустя по окончании месяца, на который делается ссылка, т.е. статистические данные за январь месяц будут подготовлены примерно к 15 марта 1967 года.

Постоянный представитель будет признателен за распространение этого меморандума в качестве официального документа Совета Безопасности.

Постоянный представитель Республики Ботсвана при Организации Объединенных Наций пользуется случаем и проч.

Д-р С.К. МАТТЕУС
Посол и
Постоянный представитель

МЕМОРАНДУМ ПРАВИТЕЛЬСТВА БОТСВАНЫ СОВЕТУ БЕЗОПАСНОСТИ
РЕЗОЛЮЦИЯ 232 (1966)

1. Правительство Ботсваны обеспокоено тем, что еще не покончено с мятежом в Южной Родезии, и встревожено тем, что в ближайшем будущем в этой стране вряд ли возможно возвращение к конституционному управлению. Из политики, проводимой правительством Ботсваны, вполне очевидно то, что оно категорически выступает против политики незаконного режима в Южной Родезии.

2. Правительство Ботсваны стремится предпринять все разумные меры, чтобы содействовать падению этого незаконного режима. Достигнув независимости, оно выдало патент ретрансляционной станции В.В.С. в Франсистауне и таким образом обеспечило возможность этой станции продолжать передавать не подвергавшиеся цензуре сообщения и комментарии населению Южной Родезии. Оно неизменно придерживалось и намеревается придерживаться законов, направленных на то, чтобы проводить в жизнь некоторые ранее добровольно принятые санкции, запрещая отправки из Ботсваны в Южную Родезию оружия, снаряжения и военного оборудования и на то, чтобы запретить экспорт в эту страну бензина, нефти и смазочных веществ со складов Ботсваны. Так же дело обстоит и в отношении того, что ни одно лицо из Южной Родезии, которое нашло политическое убежище в Ботсване, не было возвращено в эту страну, и со времени незаконного провозглашения независимости девятью пять человек, которые по различным политическим и прополитическим мотивам покинули Южную Родезию, получили убежище в Ботсване.

3. Хотя правительство Ботсваны глубоко сознает свой международный долг и обязательства и признает тот факт, что нормальное положение и справедливость в Южной Родезии могут быть восстановлены только благодаря совместным действиям всех наций, ему, тем не менее, представляется, что полное выполнение им резолюции 232 (1966) поставит перед Ботсваной особые экономические проблемы.

ЭКОНОМИКА БОТСВАНЫ

4. Ботсвана занимает территорию примерно в 220 000 кв. миль и состоит большей частью из обширных сухих равнин при годовом уровне осадков от 12 до 19 дюймов. Население насчитывает примерно 600 000 человек. Страна не имеет выхода к морю и граничит с Родезией, Южной Африкой, Юго-Западной Африкой, полосой Калпиви и Замбией (общая граница с Замбией очень незначительна и составляет всего несколько сот ярдов). Основной путь снабжения - железнодорожная линия, идущая от Булавайо в Родезии до Мабеканга в Южной Африке. Линия железной дороги проходит с севера на юг через восточную часть Ботсваны, где проживает свыше 80 процентов населения. В течение многих лет как в Южной Родезии, так и в Южной Африке идут разговоры о строительстве прямой железнодорожной линии, связывающей родезийскую и южноафриканскую системы железных дорог через мост в Бейтбридж. Однако в настоящее время единственная прямая железнодорожная связь между Южной Родезией и Южной Африкой осуществляется через Ботсвану. Эта железная дорога находится во владении и эксплуатируется родезийскими железными дорогами.

5. Единственной значительной отраслью народного хозяйства Ботсваны является животноводство. Мясо и другие продукты животноводства составляют свыше семи восьмых экспорта страны. В Ботсване имеется только одна скотобойня, работающая на экспорт. Она расположена на линии железной дороги в Лобацы, в юго-восточной части страны. Примерно 75 процентов поголовья скота, поставляемого на скотобойню, доставляется туда по железной дороге. Свыше 90 процентов экспорта мяса и других продуктов животноводства вывозятся из Ботсваны также по железной дороге.

6. Хотя Ботсвана и располагает некоторым экономическим потенциалом, для реализации которого необходимо время и капитал, в настоящее время она является бедной страной. Валовой национальный продукт составляет примерно 25 000 рэндов (40 рэндов на душу населения), в связи с чем

/...

Ботсвана является одной из самых бедных стран в Африке, если не в мире. Хорошие дожди в этом году прервали пагубную и жестокую шестилетнюю засуху, во время которой погибло примерно 400 000 голов скота из 1 400 000 голов скота до наступления засухи. Примерно одна треть населения находится в настоящее время на чрезвычайном продовольственном снабжении, и это чрезвычайное снабжение будет продолжаться до сбора урожая в середине 1967 года.

7. Ботсвана пользуется большой помощью со стороны Соединенного Королевства. Пересмотренная смета расходов на 1966/67 г. составляет 11 000 000 рэндов, а поступления 6 000 000 рэндов. Субсидии в счет помощи со стороны правительства Соединенного Королевства составляют 5 000 000 рэндов и дополняются субсидиями со стороны C.D. & W. в размере 2 500 000 рэндов. Маловероятно, чтобы в конце текущего финансового года было достигнуто какое-то значительное общее выравнивание баланса. Ввиду этого Ботсвана не располагает резервами, и есть признаки того, что на 1967/68 г. Соединенное Королевство сможет предоставить помощь только в размере до 9 000 000 рэндов.

ВОЗМОЖНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ БОТСВАНЫ ВЫПОЛНЕНИЯ ЕГО РЕЗОЛЮЦИИ
232 (1966)

8. Что касается экспорта Южной Родезией товаров, перечисленных в пункте 2а постановляющей части резолюции 232 (1966), то Ботсвана не импортирует из этой страны для собственного использования ни один из следующих товаров - асбест, железная руда, хром, чугуны в чушках, медь, шкуры, кожи и кожаные изделия.

9. Что касается импорта других товаров, перечисленных в пункте 2а постановляющей части, то показатели импорта за 1966 год являются следующими:

	<u>Рэндов</u>
Сахар	875 586
Табак и сигареты	139 000
Мясо и мясные продукты	21 094

Импорт этих товаров мог бы быть запрещен. Это привело бы к тому, что Южная Родезия понесла бы потерю экспортных доходов приблизительно в 1 млн. рэндов. В результате этого в Ботсване поднялся бы прожиточный минимум. Наибольшее увеличение было бы на севере и северо-западе Ботсваны. Сахар, важная часть в рационе питания наиболее бедных жителей Ботсваны, можно было бы импортировать из Южной Африки, и его стоимость возросла бы лишь на 1 цент за фунт в южной Ботсване (увеличение на 14 процентов); это повышение повлекло бы за собой увеличение стоимости на севере на 2 цента за фунт (увеличение на 27 процентов), а в результате недостаточности существующего дорожного транспорта повышение стоимости на сахар на севере, в районах, наиболее удаленных от железнодорожной линии, было бы около 3 центов за фунт (увеличение на 35 процентов). Возможно, что табак, импортируемый из Южной Африки, которая будет самым ближайшим источником, если будут прекращены поставки из Родезии и не будет стоить в любом случае больше, чем табак, импортируемый из Южной Родезии. Стоимость мяса и мясoproductов (а именно бекона, польской колбасы и т.д.) возрастет, если они будут импортироваться из Южной Африки, но это

/...

повышение стоимости будет не столь значительным, и народ Ботсваны в любом случае мог бы без особого ущерба для себя прожить без этих товаров. Однако запрещение импорта сахара из Южной Родезии повлечет за собой значительное повышение прожиточного минимума и в такой бедной стране, как Ботсвана, возникнут слишком большие осложнения.

10. Что касается экспорта из Южной Родезии всех товаров, упомянутых в пункте 2а постановляющей части резолюции 232 (1966), то, по мнению правительства Ботсваны, лишь ограниченное количество этих товаров направляется или в Южную Африку, или через эту страну на мировые рынки по железнодорожной линии, проходящей через Ботсвану. Поскольку правительство не поддерживает больше каких-либо официальных связей с незаконным режимом, никаких статистических данных не может быть приведено в подтверждение этого заявления, но из имеющейся информации видно, что большая часть товаров, подвергаемых санкции, экспортируется из Южной Родезии через каналы, над которыми Ботсвана не имеет контроля.

11. Помимо потери прибылей, которые повлекут за собой сокращение транзитного грузооборота, осуществляемого родезийской железной дорогой через Ботсвану в Южную Родезию, Ботсване будет причинен значительный прямой ущерб, если она проведет в жизнь такие другие положения резолюции 232 (1966), которые она еще не осуществила. Однако нельзя не учитывать способность незаконного режима ответить тем же самым, в случае если Ботсвана применит более строгие санкции, чем те, которые она применяет в настоящее время. Незаконный режим может:

- a) запретить весь экспорт из Южной Родезии в Ботсвану;
- b) запретить экспорт товаров из Ботсваны в Южную Родезию или через нее;
- c) воспрепятствовать поставкам бензина, нефти и смазочных материалов в Ботсвану из Лоренсу-Маркиш через Южную Родезию;
- d) вывести из Ботсваны родезийский железнодорожный подвижной состав, а также отозвать обслуживающий персонал, работающий на железных дорогах.

Если это произойдет, то последствия для Ботсваны будут весьма плачевными.

12. Обычно около 23 процентов всех импортных потребностей Ботсваны удовлетворяются из Южной Родезии. В нижеследующей таблице показаны общий импорт Ботсваны по группам товаров и та часть товаров, которая поступила из Южной Родезии. Цифры относятся к 1965 году, который был нормальным годом в торговле.

Группы товаров	Общий импорт	Из Родезии	Из Родезии
	(в рэндах)	(в рэндах)	(в процентах)
Продукты питания и безалкогольные напитки	4 387 200	694 800	15,8
Алкогольные напитки и табачные изделия	582 000	325 000	55,9
Домашний скот и корм для скота	321 500	7 200	2,2
Одежда и изделия текстильной промышленности	2 350 000	781 000	33,2
Строительные материалы	2 035 000	1 240 400	60,9
Машины и оборудование	3 411 000	178 700	5,2
Топливо, химикалии и лекарства	2 064 300	521 800	25,3
Прочие	1 513 200	131 300	8,7
	<u>16 664 200</u>	<u>3 880 200</u>	<u>23,4</u>

Причина импорта этих товаров из Южной Родезии в основном заключается в их стоимости. Большая часть Северной Ботсваны может снабжаться более экономично - учитывая транспортные расходы - товарами из Южной Родезии, чем товарами из Южной Африки. Франсисстаун, расположенный в северной части Родезии, является конечным пунктом железной дороги, из которого снабжаются отдаленные районы северо-запада. Несомненно, маловероятно, чтобы Южная Родезия прибегла к подобного рода возмездия, однако, если она прекратит снабжение продуктами питания, одеждой и строительными материалами, всеми видами товаров, значительная часть которых на рынок Ботсваны поставляется ею, - стоимость жизни в Ботсване, в особенности в северной и северо-западной частях, значительно возрастет.

/...

13. Еще больший риск связан с тем фактом, что приблизительно 17,1 процента общего экспорта Ботсваной мяса и мясopодуктов идет в Южную Родезию или проходит через нее. В нижеописуемой таблице показан экспорт этих товаров в 1965 г. - обычном для торговли году.

Товар	Общий экспорт	Экспорт, идущий	Процент от общего объема
	Ботсваны	в Родезию или через нее	
	(в рэндах)	(в рэндах)	
Крупный рогатый скот (живое поголовье)	833 000	380 649	45,5
Крупный рогатый скот (туши)	5 802 000	1 003 000	17,3
Овцы, козы и т.д.	54 000	44 757	83,0
Шкуры и кожи	658 000	123 187	18,7
Консервированное мясо	753 000	527	0,7
Мясной экстракт	432 000	нет данных	-
Побочные продукты бойни	369 000	нет данных	-
Костная мука	184 000	5 640	3,1
Итого	9 090 000	1 557 760	17,1

Общий экспорт Ботсваны: 10 238 700.

14. Приблизительно 20 процентов необходимого Ботсване бензина и дизельного топлива поступают из нефтехранилищ в Лоуренсу-Маркиш и ввозятся в Ботсвану по железной дороге через Южную Родезию. Почти все поставки Ботсване авиационного спирта осуществляется по этому пути. Если этот путь импорта будет перекрыт, товары должны будут поставляться из Южной Африки, и стоимость их в северной части Ботсваны повысится в связи с увеличением транспортных расходов. Например, подсчитано, что цена бензина в Франсисстауне поднимется на 3 цента за галлон, т.е. на 6-7 процентов. Отдаленные районы со значительной концентрацией населения, а также районы, расположенные на расстоянии до 400 миль от линии железной дороги, полностью зависят от автотранспорта в отношении перевозки товаров от конечной железнодорожной станции в Франсисстауне, и поэтому любое повышение стоимости бензина или дизельного топлива окажет немедленное воздействие на стоимость жизни.

15. Если последствия осуществления Ботсваной резолюции 232 (1966 г.) были бы лишь такими, какие перечислялись до сих пор, правительство Ботсваны считает, что, хотя они и нанесут Ботсване вред, они не будут катастрофическими. Однако эти последствия могут быть неизмеримо более серьезными для Ботсваны. Осуществление резолюции может оказать очень серьезное влияние на работу железной дороги внутри Ботсваны. Возможно, что применение Ботсваной любых дополнительных мер для введения санкций против Южной Родезии может заставить незаконный режим прекратить железнодорожные операции внутри Ботсваны и в качестве чрезвычайной меры завершить строительство участка железной дороги Бейт Бридж и, таким образом, установить прямую железнодорожную связь с Южной Африкой в обход Ботсваны. Любое значительное сокращение операций железной дороги через Ботсвану может нанести экономический удар столь серьезный, что Ботсвана никогда не сможет оправиться от него без получения значительной дополнительной помощи в форме обеспечения капиталом и технической помощью.

16. Уже указывалось, что экономика Ботсваны зависит от животноводства и что мясо и мясопродукты составляет более семи восьмых национального экспорта. Сельское хозяйство, которое предоставляет работу девяти из каждых десяти рабочих, основано прежде всего на животноводстве. В 1966 году бойни забили и обработали приблизительно 130 000 голов крупного рогатого скота; более 75 процентов (103 000 голов) этого крупного рогатого скота было перевезено на бойни по железной дороге. Если в Ботсване перестанет эффективно работать железная дорога, то скот придется перегонять на бойню или перевозить его автотранспортом, чтобы сохранить мясную промышленность.

17. Будет совершенно невозможным перегонять большинство скота, который в настоящее время доставляется на бойню по железной дороге. Когда скот перевозится по железной дороге, владельцы за несколько недель вперед получают сведения о количестве скота, который они могут направить, и о дне, когда скот должен быть доставлен на погрузочные железнодорожные пункты, которые расположены вдоль линии железной дороги. Поскольку на погрузочных пунктах не имеется никакого оборудования для кормления скота, весьма важно, чтобы скот доставлялся в соответствии с установленным порядком. Поскольку в Лобатси не имеется оборудования для кормления скота, в равной мере важно, чтобы скот доставлялся туда, когда бойня может принять его немедленно. Доставка перегоняемого скота, даже если допустить, что вдоль дорог будет установлено соответствующее оборудование для кормления и поения скота, не сможет обеспечить бесперебойную работу бойни. Бойня не может действовать экономично, если она будет работать с перерывами, а поэтому обеспечение бесперебойного поступления скота является важным. Такое поступление скота невозможно обеспечить, если скот на бойню будет перегоняться.

18. Доставка скота на бойню автотранспортом будет весьма трудным и дорогостоящим делом. Помимо очень небольших участков дорог, проходящих через главные города, - Лобатси, Франсистаун и Габерунес - в настоящее время строится дорога с применением гравия, песка и земли, которая будет проходить с севера на юг вдоль железнодорожной линии. Имеющийся в настоящее время в распоряжении правительства Ботсваны ресурсов вполне достаточно, чтобы содержать эту дорогу в приемлемых удовлетворительных условиях. С учетом того, как в настоящее время строится и поддерживается эта дорога, несомненно она не сможет выдержать интенсивное движение. Любая перегрузка дороги таким движением нарушит покрытие дороги и приведет ее к преждевременному разрушению. Подсчитано, что для доставки скота на бойню, для перевозки мяса и мясных продуктов из бойни до станции южноафриканской железнодорожной системы, находящейся в 30 милях к югу, для распределения пищевых и других основных продуктов питания на территории Ботсваны, а также для почтового обслуживания потребуются 103 двадцатипятитонных грузовика с прицепами и четыре пятитонных грузовика. Подсчитано, что на закупку такого парка финансовые затраты превысят 3 млн. рэндов и на эксплуатацию этого парка машин потребуется сумма приблизительно в 3 млн. рэндов.

19. Уместно указать, что в Ботсване очень мало подготовленных водителей для необходимых очень тяжелых грузовиков. Было бы также уместным отметить, что если не будет выделено значительных субсидий на покрытие расходов по данной операции, то стоимость перевозок скота на бойню, которая в настоящее время при перевозке по железной дороге составляет 2-50 рэндов за голову, значительно возрастет по той причине, что перевозка автотранспортом будет дороже, чем по железной дороге, и в частности, ввиду того, что при автоперевозках придется покрывать большие расстояния порожняком, поскольку при транспортировке скота в южном направлении грузовой поток намного превысит встречный грузовой поток при перевозке продовольствия и другой необходимой продукции в северном направлении.

20. Работа парка грузовиков по предполагаемому графику, который считается необходимым, естественно приведет к значительному увеличению потребностей в бензине, масле и в смазочных материалах. Потребление горючего парком грузовиков, по-видимому, ежемесячно будет в пределах 50 000 галлонов дизельного топлива. Дизельное топливо, импортируемое Ботсваной в 1965 г., составляло ежемесячно 161 000 галлонов. Поскольку все горючее должно будет транспортироваться по дороге, такие дополнительные потребности приведут к увеличению перегруженности на дорогах. Обычные цистерны для перевозки бензина, используемые в Южной Африке, вмещают в среднем 1 500 галлонов. 21. О необходимости поддержания равномерного потока скота на бойню говорится в пункте 17 выше. Сомнительно, может ли быть достигнут такой поток за счет автомобильного транспорта. Совершенно ясно также, что, если доставка транспортом осуществляется не на высоком уровне и если скот неправильно поят и не дают отдыхать во время длительного путешествия с севера, скот не прибудет на скотобойню в товарном виде, пригодном для сбыта на рынке. В связи с этим цены уменьшатся и производитель будет нести убытки до тех пор, пока не будет введена некоторого рода система дотаций.

22. По-видимому, единственный осуществимый путь доставки скота на скотобойню - это перевозка по железной дороге, и поэтому единственный путь поддержания главной отрасли экономики Ботсваны - укрепление системы железных дорог. Это не просто вопрос перевозки скота на скотобойню железнодорожным путем. Более 90 % экспорта мяса и мясopодуктов Ботсваны вывозится из страны железнодорожным путем. Такой экспорт, направляемый в Южную Африку или через нее, мог бы доставляться по дорогам до южноафриканской системы железных дорог (на расстояние около тридцати миль), но для этого потребуются специальные грузовые рефрижераторы. Было бы экономически неоправданным перевозить мясные туши по дорогам на экспорт в Замбию и Конго, даже если незаконный режим (в свете последних событий в связи с закрытием железной дороги в Ботсвану) разрешит перевозить

это мясо через Южную Родезию. Утрата рынков Замбии и Конго была бы серьезным ударом для экономики Ботсваны. В 1965 году 1 295 тонн мяса на сумму в 223 000 рэндов было экспортировано в Замбию по железной дороге и 3 284 тонны на сумму 780 000 рэндов - в Конго также по железной дороге (общий экспорт мясных туш, как было упомянуто, из Ботсваны составил 5 802 000 рэндов в 1965 году). Эти страны являются особо ценными рынками для Ботсваны с точки зрения того факта, что они принимают мясо, производимое в районах, в которых в течение трех месяцев не наблюдался ячур скота. Соединенное Королевство и другие страны не принимают такое мясо до тех пор, пока в этих районах не пройдет после болезни шесть месяцев.

23. Очевидно, что железные дороги должны продолжать действовать на территории Ботсваны. Если незаконный режим вмешается в ботсванскую секцию железных дорог, тогда правительство Ботсваны теоретически могло бы взять на себя ответственность за деятельность железной дороги и ее содержание. Подсчитано, что потребуется три железнодорожных состава в день, чтобы перевозить скот в течение периода наводнений (февраль-июль); это будет немного более того, что требуется для перевозки продовольствия и т.п. на север. Однако частота движения поездов не влиет (за исключением небольших затрат) на общую стоимость всей операции, будь это один состав или три в день, так как стоимость стационарного персонала, поддержание путей и т.п. остаются в основном постоянными. Подсчитано, что, чтобы купить подвижной состав, обеспечить ремонтные депо и создать склад материалов по поддержанию железной дороги, все это будет стоить больше чем 10 млн. рэндов. В дополнение к этому текущие расходы на жалованьи т.п. будут составлять около 1 млн. рэндов в год.

24. Определенно то, что персонал по обслуживанию железных дорог не может быть набран в Ботсване. Но сомнительно и то, что такой персонал может быть набран в Южной Африке и Родезии до тех пор, пока не будет предложено существенное финансовое вознаграждение, так как в основном позиция большинства квалифицированных служащих железных

дорог в Родезии и Южной Африке такова, что они одобряют политику незаконного режима Южной Родезии и будут оказывать сопротивление участию в осуществлении мероприятий, рассчитанных на ускорение падения этого режима.

25. Помимо того, что железная дорога существенно важна для существования главной отрасли экономики Ботсваны, от продолжения действия железных дорог также зависит создание многоотраслевой экономики страны. Имеется достаточно признаков того, что Ботсвана начинает развитие минеральных запасов, которые преобразят ее экономику. Эти разработки, которые охватят залежи меди, соли и угля не смогут осуществляться без железных дорог. Но, если их разработка не осуществится, прогресс Ботсваны в направлении экономической независимости будет приостановлен.

26. Если железная дорога прекратит свое действие на территории Ботсваны или ее операции будут поставлены на радикально отличной основе, которая исключает использование ее Южной Родезией, потери Ботсваны в прямом годовом доходе будут превышать 500 000 рэндов в год, тогда как в настоящее время Ботсвана покрывает эту сумму за счет ренты земель, отведенных под железнодорожные пути и оплаты почтовых пересылок. Так как это является солидной суммой помощи для страны, то Ботсвана едва ли может позволить себе эти потери.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

27. После тщательного изучения всех относящихся факторов правительство Ботсваны считает, что если оно в большей степени выполнит положения резолюции 232 (1966), чем это делается теперь, и если незаконный режим применит репрессивные меры путем:

- а) запрещения всего экспорта из Южной Родезии в Ботсвану;
- б) запрещения экспорта сырьевых товаров из Ботсваны в или через Южную Родезию;
- в) приостановки поставок бензина, нефти и смазочных материалов в Ботсвану из Лоренсу-Маркиш через Южную Родезию;

то это приведет к вредным для Ботсваны экономическим последствиям в связи с тем, что для народа Ботсваны это в значительной мере повысит уровень стоимости жизни.

28. Но если, помимо перечисленных выше репрессивных мер, незаконный режим примет меры, которые серьезно ограничат железнодорожные операции внутри Ботсваны, то тогда правительство Ботсваны окажется перед лицом экономической угрозы для этой страны, представляющей огромную опасность. Совершенно ясно, что Ботсвана не может уцелеть без железной дороги, и необходимо указать на то, что эта железная дорога не имеет жизненно важного значения для Южной Родезии, так как грузы могут перевозиться в Южную Африку и из Южной Африки другими путями без особых затруднений и увеличения расходов. Для того чтобы Ботсвана уцелела в качестве экономической единицы, железная дорога должна функционировать. Ботсвана получает большую помощь путем субсидий и ею прилагаются все усилия к тому, чтобы развить свои скромные ресурсы, причем железная дорога не может оперировать без значительной дополнительной финансовой и технической помощи. Даже если эта помощь может быть предоставлена, сомнительно, чтобы незаконный режим, если он намерен предпринять крайне репрессивные меры, выжидал и не отозвал свой подвижной состав и железнодорожный персонал, пока Ботсвана сможет самостоятельно использовать железную дорогу. Любая приостановка в обслуживании на продолжительный срок, - а для того чтобы создать

подвижной состав и железнодорожный персонал, потребуется время, - будет иметь весьма серьезные последствия для этой страны.

29. При создавшемся положении Правительство Ботсваны считает, что применение ею любых дополнительных санкций против Южной Родезии в соответствии с резолюцией 232 (1966) создаст для Ботсваны специальные экономические проблемы, предусмотренные в статье 50 Устава.

СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ О БОТСВАНЕ

(Дополнительные данные к сообщению о санкциях)

1.	Валовой национальный продукт (предположительно) ...	25	млн. рэндор
	Валовой национальный продукт на душу населения ...	42	рэнда
2.	Население (предположительно), 1966 г.	600 000	(в рэндах)
3.	Общая стоимость экспорта за 1965 год	10 238 700	
	Рогатый скот (живой)	838 000	
	Рогатый скот (туши)	5 802 000	
	Овцы, козы и т.д.	54 000	
	Шкуры и кости	658 000	
	Консервированное мясо	753 000	
	Мясные экстракты	432 000	
	Мясные побочные продукты	369 000	
	Костяная мука	184 000	
	Общая стоимость мяса и мясных побочных продуктов	9 090 000	
	Процентное отношение экспорта, связанного с животноводством	87,5%	
4.	<u>Импорт</u>		
	Импорт в 1965 году из Южной Африки	12 815 000	
	Импорт в 1965 году из Родезии	3 820 200	
	Импорт в 1965 году из других мест	124 200	
	Общая стоимость импорта	16 819 400	
	Процентное отношение импорта из Родезии	23,4%	
	Импорт из Родезии в 1966 году (предположительно) ..	4 365 136	
	Процентное увеличение в цифре импорта из Родезии в 1966 году	20%	
5.	<u>Импорт сахара</u>		
	Импорт сахара в 1965 году из Южной Африки;		
	5 000 коротких тонн	500 000	
	Импорт сахара в 1965 году из Родезии;		
	5 475 коротких тонн	516 954	
	Предположительный импорт сахара из Родезии в 1966 году	875 586	

/...

(в рэндах)

6.	<u>Импорт табака</u>		
	Импорт сигарет и табака в 1965 году из Южной Африки	139 000	
	Импорт сигарет и табака в 1965 году из Родезии	59 542	
	Импорт сигарет и табака из Родезии в 1966 году	281 598	
7.	<u>Импорт из Родезии в 1966 году</u>		<u>стоимость</u>
	Асбест	-	
	Железная руда	-	
	Хром	-	
	Доменный чугун	-	
	Медь	-	
	Мясо и мясные продукты	21 094	
	Молочные продукты	25 604	
	Шкуры и кожи	-	
8.	<u>Общее число служащих Ботсваны на Родезийской железной дороге в 1965 году</u>		
	Африканцы	766	
	Неафриканцы	98	
	Общая сумма заработной платы	600 000	р.
9.	<u>Общая сумма сборов за транзит почты в 1966 году</u>	175 000	р.
10.	<u>Скот, перевезенный по железной дороге Мясной компанией Ботсвана из северных Габеронов в 1966 году</u>	103 000	р.
			(75% от общей суммы)
11.	<u>Экспорт мяса в 1965 году</u>	<u>Стоимость</u>	<u>В процентах</u>
		(в рэнгах)	
	Родезия	595 308	6,95
	Южная Африка	2 051 458	23,50
	Другие страны	5 927 634	69,55
		8 574 400	100,00

12. Поставка горючего судами в Родезию через Ботсвану
в течение 1966 года

	Предположительная		Стоимость (в рэндах)
	Количество (в галлонах)	цена за галлон (в рэндах)	
Нефть	383 743	0,50	191 872
Дизельное топливо	3 200	0,50	1 600
Смазывающие масла	237 638	3,0	718 039
Парафин	79 109	0,50	39 555
Авиационный бензин	40 060	1,0	40 060
Индустриальное масло	-	-	-
Жир	-	-	-
Нефтяной жидкий газ	167 189	1,0	167 189
Химикалии	9 800	1,0	9 800
ВСЕГО ...	920 748		1 168 174

Большая часть перечисленных выше грузов направлялась в Замбию.

13. Число пассажиров, перевезенных родезийской железной
дорогой в Ботсвану в 1966 году

Месяц	Число	Поступления от перевозки пассажиров (в рэндах)
Январь	40 137	54 320
Февраль	26 688	40 850
Март	30 880	36 288
Апрель	37 561	40 900
Май	31 324	32 590
Июнь	20 197	30 582
Июль	25 501	29 616
Август	32 540	43 012
Сентябрь	28 176	44 274
Октябрь	23 903	42 212
Ноябрь	28 743	45 309
Декабрь		

14. Груз, доставленный в Ботсвану родезийской железной дорогой
в 1966 году

Месяц	Количество тонн
Январь	3 696
Февраль	1 814
Март	6 353
Апрель	1 999
Май	1 092
Июнь	3 912
Июль	4 892
Август	4 156
Сентябрь	1 720
Октябрь	3 170
Ноябрь	4 864
Декабрь	