

ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

СОВЕТ
БЕЗОПАСНОСТИ



Distr.
GENERAL

S/10896/Add.1
6 March 1973

RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

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

Добавление

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, состоящей из четырех членов Совета Безопасности, о которой упоминается в пункте 9 резолюции 326 (1973), при содействии группы шести экспертов ООН, произвести оценку потребностей Замбии в деле поддержания альтернативных систем дорог, железных дорог, воздушных и морских коммуникаций для обеспечения нормального движения транспорта.
2. После консультаций с Президентом Республики Замбия 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, Танзанию и Кению. Руководитель группы провел переговоры с Президентом Республики Замбия и рядом министров и должностных лиц этой страны. Кроме того, он присутствовал на инструктажах 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 Республики Замбия для определения "нормального движения транспорта" и выявления условий его поддержания. После этого группа провела оценку пропускной способности альтернативных путей и мер, необходимых для обеспечения нормального движения транспорта.

/...

А. Существующее положение

Нормальное движение транспорта

6. Было нелегко произвести оценку нормального движения транспорта, 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 изменить направление торговли 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 Муфулира, приведшая к гибели многих людей и сокращению производства меди. Восстановление шахты Муфулира 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 продовольствия, ранее импортировавшегося из Южной Родезии. Все эти факторы влияли на движение транспорта, его объем и состав и затрудняют использовать статистику для определения нормального движения транспорта. 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 транспорта" является следующее: "объем импорта и экспорта, который позволил бы населению Замбии поддерживать нормальный уровень жизни, а экономике развиваться нормальным образом, т.е. 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, должны 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
Всего	1 430 000 тонн
Ежемесячно	119 000 тонн (округленно 120 000)

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

9. В Приложении I дается фактический тоннаж за 1969-1971 годы и предположительные оценки на 1972 год. Очевидно, что приведенная выше оценка нормального движения транспорта в целом соответствует уровню предыдущих лет и предполагаемому тоннажу в 1972 году. Было согласовано, что в цифры за 1972 год включены 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 Муфулира) 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 пропускной способностью для перевозки всего нормального объема экспорта.

12. Была также предпринята попытка определить период времени, в течение которого будет необходимо осуществлять нормальное движение транспорта по альтернативным путям. Вскоре в Замбии завершится строительство двух важных транспортных путей: железная дорога до Дар-эс-Салама (ТАЗАРА) и железнодорожная ветка Кубал на железной дороге Бенгуела до 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, правда, к середине 1974 года положение будет немного улучшено.

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

I4. Основными путями, на которые придется перевести южные перевозки, являются следующие:

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

I5. В Приложении II приводится подробное описание каждого из портов, которыми придется пользоваться, а в Приложении 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.

I6. Не говоря о тех 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, потребуется значительное усовершенствование обработки грузов, ускорение выдачи документации, внедрение изменений в методы 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. Если даже Замбия сможет "затянуть ремни" и тем самым значительно снизить объем необходимого импорта по сравнению с обычным уровнем, то потребуется использовать воздушные перевозки для доставки срочно необходимых товаров, разгрузки портов и т.д.

I7. При наличии определенного времени перевозку недостающих 15 000 т в месяц можно будет осуществить рядом способов. Возможно, удастся увеличить объем перевозок через Малави - примерно на 5 000 - 10 000 т в месяц. Остальные 5 000 - 10 000 тонн в месяц можно будет перевозить одним или несколькими из следующих способов:

- а) повышение производительности в Дар-эс-Саламе
- б) увеличение тоннажа, перевозимого через Момбаса
- с) воздушные перевозки из портов, располагающих приемлемыми аэродромами (помимо Дар-эс-Салама)
- д) использование Матади и Вуа 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 груза в другие 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 Момбаса; 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 11.

Потребности Замбии для поддержания нормального грузооборота

20. Миссия произвела оценку того, что потребуется 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>Стоимость</u>
300 тяжелых грузовиков с прицепами	К 8 100 000
Расширение мастерских и средств обслуживания парка грузовых автомобилей	К 2 000 000
Потребности в рабочей силе	К 1 000 000

/...

Мобилизационные расходы (включая аренду оборудования)	К	1 000 000
Усовершенствование средств связи	К	100 000
Запасные части на 200 000 квачей в месяц в течение шести месяцев	К	1 200 000
Всего	К	13 400 000 *

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 расходов</u>		<u>Стоимость</u>
I 200 (разных) тяжелых автомобилей	К	27 000 000
Водители	К	4 800 000
Прочие расходы на рабочую силу	К	2 300 000
Жилища для дополнительной рабочей силы	К	1 484 000
Расходы на подготовку кадров	К	1 000 000
Строительство авторемонтных мастерских		
- путь через Дар-эс-Салам	К	2 000 000
- путь через Малави	К	500 000
- прочие	К	1 900 000
Складские сооружения	К	1 428 000
Погрузочно-разгрузочное оборудование	К	626 020
Железные дороги Замбии - 200 вагонов	К	3 000 000
- 4 локомотива ...	К	1 100 000
Всего	К	47 134 020
плюс складские сооружения и погрузочно-разгрузочное оборудование для пшеницы и растительных масел	К	2 350 000
Итого:	К	49 484 020

* В настоящем докладе стоимость всюду указана в квачах; приблизительный обменный курс составляет 62 квачи за 1 доллар США.

/...

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. квачей.

24. Правительство Замбии также отметило необходимость дальнейшего усовершенствования системы электросвязи общей стоимостью примерно в 1,7 млн. квачей (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. квачей;

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

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

Всего 83,1 млн. - 87,1 млн. квачей.

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 Момбаса и по шоссейной дороге через Малави. Возможность перевозок по восточноафриканским железным дорогам от Момбаса 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 товаров. Поскольку этот давно существующий путь проходит полностью по железной дороге, его следует максимально использовать для перевозки массовых товаров и тяжелых грузов, неприемлемых для перегрузки и транспортировки по шоссейным дорогам. Поскольку общий тоннаж массовых товаров 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. квачей (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>Вид оборудования</u>	<u>Стоимость</u>
300 грузовых вагонов	К 4 500 000
65 рефрижераторов	К 1 600 000
4 локомотива	К 1 100 000
12 маневровых дизель-электровозов	К 1 080 000
запасные части	К 1 000 000
Общая стоимость дополнительного оборудования	<u>К 9 280 000</u>

/...

30. По дороге в Малави, затем по железной дороге до Накала и Бейра

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>Вид оборудования</u>	<u>Стоимость (в квачах)</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>
Итого	1 252 600
Дополнительные расходы по содержанию дороги	<u>60 000</u>
Итого в целом (исключая автомашины)	<u><u>1 312 600</u></u>

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

32. Говоря кратко, для перевозки около 17 000 тонн импортных товаров и 7 000 тонн экспортных товаров через Малави потребуется следующее:

/...

<u>Вид оборудования</u>	<u>Стоимость</u> (в квачах)
Оборудование и подвижной состав	I 252 600
Дополнительное содержание 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)	II 257 080

Маршрут через Танзанию

33. Основной путь для перевозки импортных и экспортных товаров - это маршрут из Замбии до Дар-эс-Салама и Момбаса. Другие виды транспорта обеспечат важные резервные мощности, если порты будут слишком загружены. Значительно выросший объем дорожных перевозок к этим портам сделает необходимым улучшение условий и руководства в портах, проведение четких мероприятий по вывозу груза из портов, остановочные пункты для грузового транспорта в различных местах маршрута, расширение складских помещений, увеличение количества грузовиков и лиц по обслуживанию грузового парка, улучшение системы связи и новую структуру 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 подлежат осуществлению по возможности в ближайшее время, хотя, очевидно, темпы работы ускорить нельзя. В рамках канадской программы финансируется постройка дополнительных лихтеров (подлежащих постройке, если это возможно, в Восточной Африке) и предоставление грузоподъемников и подвижных кранов. Первоначальная четырехлетняя программа предоставления 98 дизельных тягачей-тракторов (38 x 8 т и 60 x 20 т) и 440 простых трейлеров должна быть по возможности ускорена. Эта помощь окажется значительной для расширения пропускной способности портов в Восточной Африке для обеспечения перевозок для Замбии.

35. Необходима также новая подвижная дорога за причалом 6 в Дар-эс-Саламе, и необходимо завершить строительство дороги Геразани. Временный мост, возможно, мост Бейли, построенный к северу от Танга по дороге в Момбаса, позволит использовать короткую дорогу для связи с Момбаса. Сумма расходов не подсчитана, но предполагается, что 100 000 кванч покроют расходы.

36. В целях вывозки товаров из портов, необходимо иметь распределительные пункты за пределами района порта (национальная транспортная компания Кении - КЕНАТКО - имеет такой пункт в Момбаса и перевалочный пункт имеется в Убунго в Дар-эс-Саламе). Дополнительные перевалочные пункты и складские помещения потребуются, однако, в Дар-эс-Саламе, равно как парк автомобилей для вывозки груза из порта. Невозможно определить масштабы, в которых тракторы и трейлеры, предоставленные портовым властям (см. пункт 35 выше), 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 кванч.

37. Представляется, что дороги между Дар-эс-Саламом и Замбией смогут обеспечить ожидаемый грузооборот при условии надлежащей работы по ремонту и поддержанию и строгого соблюдения весовых нормативов. Большая северная дорога в пределах Танзании закончена, помимо 121 мили между Дар-эс-Саламом и Морогоро, этот участок находится в стадии строительства. Важными моментами в вопросе обеспечения ожидаемого грузооборота является надлежащий ремонт и строгое соблюдение дорожных нормативов. Невозможно переоценить последнего, поскольку чрезмерная загруженность может привести к повреждению участков большой северной дороги.

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

Ежемесячный объем грузов через Момбаса	Импорт	22 000
	Экспорт	10 000
Через Дар-эс-Салам	Импорт	43 000
	Экспорт	20 000

/...

Учитывая время, необходимое для поездки туда и обратно, установленное для деятельности дорожной службы Замбия-Танзания, с учетом холостых ездов и остановок, группа предполагает, что для перевозки груза из Дар-эс-Салама потребуется 1 310 автомашин (30 т) и 760 автомашин (30 т) для перевозки груза из Момбаса. Поскольку в настоящее время имеется 820 автомашин или, как нам известно, они заказаны, грузовой парк потребуется дополнить 1 350 единицами для перевозки грузов из Момбаса и Дар-эс-Салама. Стоимость этих автомашин составит 25 млн. квач. Эту цифру можно уменьшить, если будет уменьшено время на поездки туда и обратно.

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

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

41. Говоря кратко, использование маршрутов через Танзанию потребует следующего. Многие будут полезны после нынешнего чрезвычайного положения.

<u>Вид оборудования</u>	<u>Стоимость</u> (в квачах)
Мост Бейли и подъездные пути	100 000
Дополнительные тракторы и трейлеры в Дар-эс-Саламе	2 125 000
Дополнительные автомашины	25 000 000
Ремонтные мастерские	2 000 000
Расширение мощностей по хранению	157 000

Итого	29 382 000
	=====

/...

42. Итог вышеуказанного 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. кwach.

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

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

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

47. Для обеспечения грузоперевозок через Дар-эс-Салам и Момбаса 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 после начала по ним работ. В чрезвычайных случаях удобно пользоваться высокочастотной радиосвязью. Необходимое оборудование (см. приложение IV) будет стоить около 1,1 млн. кwach, расходы по установке составят дополнительно 600 000 кwach. Эта сумма - 1,7 млн. кwach - не включает оборудование, необходимое в соседних странах.

/...

48. Огромные дополнительные средства потребуются на найм рабочей силы, необходимой для обслуживания более крупного парка грузовиков. Из опыта компании "Замбия-Танзания Роуд Сервисис" 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, независимо от большой 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, потребует использования дополнительной рабочей силы примерно в следующих масштабах:

<u>Наименование</u>	<u>Количество</u>	<u>Стоимость</u> (в квачах)
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:	7 270	12 300 000

/...

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

52. В общем, другими статьями расходов являются:

<u>Наименование</u>	<u>Стоимость</u> (в квачах)
Мастерские и оборудование для них.....	I 900 000
Склады	I 400 000
Автопогрузчики с вилчатым захватом и подъем- ные краны	205 000
Специальные автомобили-цистерны и масло- хранилища	I 415 000
Силосные зернохранилища	2 250 000
Рабочая сила	I2 300 000
Оборудование для связи	I 700 000
Жилища для дополнительных рабочих	5 940 000
Итого	27 110 000

53. Необходимость поддержания объема перевозок по суше на требуемом уровне может быть суммирована следующим образом

<u>Наименование</u>	<u>Стоимость</u> (в квачах).
Использование дорог Заира на полную мощность	9 280 000
Использование дорог Малави на полную мощность	II 257 000
Использование дорог Танзании на полную мощ- ность	29 382 000
Другие расходы	27 110 000
Итого	77 029 000
Примерно	77 000 000

/...

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 недостающих средств до тех пор, пока не будет увеличена пропускная способность наземных дорог

54. Наилучшая оценка группы в отношении расходов на требуемые средства, оборудование и рабочую силу, которая должна будет использовать те или иные сухопутные пути при их теперешней пропускной способности, дана в пункте 53 выше. Однако при использовании каждого из этих сухопутных путей на полную мощность останутся еще не выполнены импортные перевозки объемом в 15 000 тонн в месяц. Перевозка этих дополнительных грузов по воздуху (с использованием ближайших удобных аэропортов при их современных масштабах операций) будет стоить больше за тонну груза, чем существующие расценки в 250 кватчей за тонну, что означает дополнительный рост расходов примерно на 4 000 000 кватчей 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 добиться значительного улучшения положения в области средств, выделенных правительством Замбии (см. пункт 23 выше) - т.е. примерно порядка 30-35 миллионов кватчей.

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 наград.

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 прочного связующего звена 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 серьезной перестройки в целях учета фактических обстоятельств, возникших 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) необходимость наилучшим образом использовать возможности для транспортировки и хранения, которые имеются в Замбии и в государственном, и в частном секторе;

б) необходимость создания широких контактов с судоходными компаниями во всем мире, а также возможности для 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) необходимость ликвидировать 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) необходимость 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 вести сделки с транспортными компаниями, импортерами и правительственными службами. Что же касается парка грузовых машин, то как представляется, ясно, что 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 снаряжение. 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 других дорог (например, железнодорожной компании "Ист Африка Рейлвэйс", которая могла бы сократить потребность в автодорожном транспорте).

62. На настоящем этапе невозможно предвидеть все финансовые и экономические последствия, которые явятся результатом новой организации транспорта. Возможно, возникнет необходимость в субсидировании известных 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, 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 кwachей, и они составят 30 000 000 кwachей 2/ (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 возможности этих дорог. Если же для сохранения "нормальных" уровней будет осуществляться дополнительный импорт путем воздушных перевозок, дефицит торгового счета составит примерно 115 000 000 кwachей.

2/ Разумеется, что общие потери южнородезийской экономики будут гораздо больше.

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 квачей в случае "нормальных" перевозок, или 80 000 000 - 90 000 000 квачей 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 квачей в год, постольку общий дефицит платежного баланса, по-видимому, составит около 195 000 000 квачей в случае "нормального" грузопотока или 155 000 000 - 165 000 000 квачей 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, возможно, 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 увеличении производства меди, было бы опасным строить планы, исходя из значительно более высоких цен на медь.

68. Не следует недооценивать возможностей серьезных последствий в случае 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 товаров 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 Лобито). Как уже отмечалось, общий объем грузов, поступающих через Лобито, ограничивается организацией внутреннего транспорта, а объем массового груза ограничивается коммерческими соображениями железной дороги Бенгуэла.

69. В связи с этим, особое внимание следует уделить маршрутам перевозок массовых товаров и обеспечению их обработки, в особенности в других портах ввоза, помимо Лобито. 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
	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 Лобито, 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, постольку 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 "Родезия Рэйлвэйс". Это сокращение дохода 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 быструю 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 людскую силу, которые необходимы, постольку группа попыталась решить вопрос о том, что, по ее мнению, следует сделать немедленно, или как можно более быстро. По мнению группы, наиболее важными моментами являются:

/...

- a) Организация группы по руководству импортом-экспортом (пункты 58-62)
- b) Обеспечение оборудования для средств электросвязи (пункт 47)
- c) Ускоренное предоставление оборудования для порта Дар-эс-Салам (пункт 34)
- d) Запасные части и по крайней мере часть подвижного состава для железных дорог Замбии (пункт 28)
- e) Около 500 грузовиков (пункт 38)
- f) Технические возможности и оборудование для перевозок растительного масла и непищевых продуктов (пункт 46)
- g) 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 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)

Дополнение I

ИМПОРТНАЯ И ЭКСПОРТНАЯ СТАТИСТИКА ЗАМБИИ

Таблица I

ДОЛЯ ОТДЕЛЬНЫХ ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ ЗАМБИИ^{1/}

(процент от целого)

	1969 г.		1970 г.		1971 г.		1972 г. первая поло- вина		1972 г. предполо- жительно 2/	
	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 ^{3/}
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
ОБЩИЙ ИТОГ	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

1/ Источники: Данные CSO Замбии за 1969 год - Годовая ведомость внешней торговли за 1970 год. Данные CSO Замбии за 1971 год и первую половину 1972 года - Анализ метода транспортировки.

2/ Предполагается, что объем импорта во второй половине года будет такой же, как и в первой половине 1972 года.

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

Таблица II
ПУТИ ИМПОРТА В ЗАМБИЮ^{1/}
(в метрических тоннах)

	1969 г.	1970 г.	1971 г.	1972 г. первая поло- вина	1972 г. предположи- тельно
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 ^{3/}
Через границу с Малави	56 166	18 385	29 121	11 164	22 328
Через границу с Заиром	121 546	117 654	268 929	98 050	196 100
По трубопроводу	328 554	340 348	403 230	256 939	513 878
Другие пути	12 970	3 833	6 593	4 416	8 832
ОБЩИЙ ИТОГ ^{4/}	2 119 390	2 021 636	2 050 849	950 470	1 992 940

1/ Источники: Данные CSO Замбии за 1969 год и 1970 год - Годовая ведомость внешней торговли за 1970 год. Данные CSO Замбии за 1971 и первую половину 1972 г. - Анализ метода транспортировки.

2/ Предполагается, что объем импорта во второй половине года будет такой же, как и в первой половине 1972 года.

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

4/ Где кукуруза составляет 1969 1970 1971 1972 (I-я половина)
71 100 31 100 261.700 66.200 (в тоннах)

Таблица III

Пути экспорта из Замбии
(в метрических тоннах) 1/

	1969г.	1970 г.	1971 г.	1972 г. первая половина	1972 г. предполо- жительно <u>2/</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
ОБЩИЙ ИТОГ	867 813	848 605	798 715	403 740	807 480

1/ Источники: Данные CSO Замбии за 1969 год и 1970 год - Годовая ведомость внешней торговли за 1970 год. Данные CSO Замбии за 1971 год и первую половину 1972 г. - Анализ метода транспортировки.

2/ Предполагается, что объем экспорта во второй половине года будет такой же, как и в первой половине 1972 года.

Таблица IV
МЕТОД ТРАНСПОРТИРОВКИ ИМПОРТНЫХ ТОВАРОВ В ЗАМБИЮ^{1/}
(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. предположительно ^{2/}	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 ^{3/}	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

Источник:

- 1/ Данные CSO Замбии за 1969 и 1970 год - Годовая ведомость внешней торговли за 1970 год.
Данные CSO Замбии за 1971 год и первую половину 1972 года - Анализ метода транспортировки.
- 2/ Предполагается, что объем импорта во второй половине года будет такой же, как и в первой половине 1971 года.
- 3/ На основе данных, представленных компанией "Замбия Рэйлвэйз" для железнодорожного транспорта.

Таблица V

МЕТОД ТРАНСПОРТИРОВКИ ЭКСПОРТНЫХ ТОВАРОВ ИЗ ЗАМБИИ^{1/}
(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. предположительно ^{2/}	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

Источник:

- 1/ Данные CSO Замбии за 1969 и 1970 год - Годовая ведомость внешней торговли за 1970 год.
Данные CSO Замбии за 1971 год и первую половину 1972 года - Анализ метода транспортировки.
- 2/ Предполагается, что объем экспорта во второй половине года будет такой же, как и в первой половине 1972 года.

Таблица VI
ОБЪЕМ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ ЗАМБИИ^{1/}
(в метрических тоннах)

	1969 г.	1970 г.	1971 г.	1972 г. (Первая половина)	1972 г. предположительно ^{2/}
Импорт	2 119 390	2 021 636	2 050 849	950 470	1 992 940 ^{3/}
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
ТРАНСПОРТИРУЕТСЯ ПО ТРУБОПРОВОДУ

	1969 г.	1970 г.	1971 г.	1972 г. (Первая половина)	1972 г. предположительно ^{2/}
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

Источник:

- ^{1/} Данные СЗО Замбии за 1969 и 1970 год - Годовая ведомость внешней торговли за 1970 год.
Данные СЗО Замбии за 1971 год и первую половину 1972 года - Анализ метода транспортировки.
- ^{2/} Предполагается, что объем импорта во второй половине года будет такой же, как и в первой половине 1971 года.
- ^{3/} На основе данных, представленных компанией "Замбия Рэйлвэйз" для железнодорожного транспорта.

Таблица VII

ДОЛЯ ОТДЕЛЬНЫХ ГАВАНЕЙ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ ЗАМБИИ^{1/}
(в тысячах метрических тонн)

	<u>Экспорт</u>		<u>Импорт</u>	
	1970 г.	1972 г. (Первая половина)	1970 г.	1972 г. (Первая половина)
ЛОБИТО	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

Источник:

- ^{1/} Данные CSO Замбии за 1969 и 1970 год - Годовая ведомость внешней торговли за 1970 год.
Данные CSO Замбии за 1971 год и первую половину 1972 года - Анализ метода транспортировки.

...

Таблица VIIIСОСТАВ ИМПОРТА ЗАМБИИ, ПРОШЕДШЕГО ЧЕРЕЗ РОДЕЗИЮ В 1970 ГОДУ 1/

(в тысячах квача) (фоб)

	<u>Железно- дорожным транс- портов</u>	<u>Шоссей- ным транс- портов</u>	<u>Всего</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

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

/...

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>
Лобито	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 некоторое значение. В случае Мтвара возможно удастся использовать этот порт для перевалки на воздушный транспорт. В случае Танга танзанийское правительство предложило перевести 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. ЛОБИТО

Группа не связывалась непосредственно с портовыми властями Лобито 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 приближении к возможной экспортно-импортной пропускной способности линии Лобито (примерно 23 000 тонн импортных и 35 000 — экспортных товаров).

/...

В. БЕЙРА

В 1970 году этот порт обработал примерно 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 этим направлением, будет ограничиваться главным образом шоссейной и железнодорожной перевалкой через Малави.

D. 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 лишь на то, что порт поможет перевалке грузов Замбии при условии перевалки их воздушным транспортом из Мтвары в Замбию. Из-за ограниченного количества причалов, возможно, имеет смысл 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 допустить, что пропускная способность 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 равным образом из-за сложностей изменения направления части грузов на судах, перевозящих грузы для обеих стран, и из-за ограниченных возможностей 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	86 600	100 900	91 900

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, если вблизи от Дар-эс-Салама держится 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, если за грузопотоком для Замбии

будет установлен известный централизованный контроль, с тем чтобы прослеживалось поступление груза в порт, его разгрузка, вывоз из порта и перевозка 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, грузопоток может быть улучшен 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 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 порту 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 Африкен 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 не ранее 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 Африкен и Тазара. Маловероятно, чтобы строительство завершилось раньше, чем через три года.

F . ТОНГА

Нынешняя пропускная способность порта Танга составляет примерно 240 000 тонн в год и это в значительной мере экспортные партии 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 Эффрикан Раилуэйс 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 примерно 10 000 тонн в месяц, по крайней мере в ближайшие 6 месяцев. Упоминалась 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. Таким образом, считается нецелесообразно переводить грузопотоки на эту пристань.

G. 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 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 - 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 Момбасу 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 оставляется по канадской программе и, если поставка может ускориться, то можно довольно скоро ожидать увеличения пропускной способности.

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

ЮНИЛЕВЕР рассматривает 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 Момбаса 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 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 следует вывод, что порты Лобито, Бейра и Накала, по-видимому, не представят сколько-нибудь серьезных проблем в связи с предполагаемым направлением грузопотоков, хотя могут иметь большое значение другие ограничения.

Несомненно можно рассчитывать, что порт Момбаса также справится с грузооборотом порядка 10 000 тонн в месяц экспортных и 22 000 тонн в месяц импортных товаров. 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 неожиданную эффективность.

ИАХК удовлетворена тем, что она может обрабатывать примерно 2 млн. тонн генеральных грузов в год с той же степенью перегрузок 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 все же оказывается, что общий объем

/...

до 2 млн. тонн в год следует считать выполнимой задачей при крайне 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 на 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 менее, чем до 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 Момбаса.

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

/...

ПРИЛОЖЕНИЕ 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. СФВ (Ангола) (паровая тяга): Дилолу - Лобиту.

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

Ангола, внутренние перевозки	...	1 000 000 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 немедленно воспользоваться нельзя.

Из-за соотношения объема и веса экспортируемого металла и импортируемых генеральных грузов или насыпных грузов, железные дороги сталкиваются с критической проблемой транспортировки 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 23 000 тонны импорта в месяц (что соответствует 38 000 тонн металлического экспорта в месяц) или в 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. Таким образом 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 "Вуа насъональ" (Заир)

"Вуа 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; медленность в результате использования речного транспорта и организационных трудностей на железных дорогах Заира и, наконец, хроническая загруженность гавани Матади. Кроме того, электрифицированные линии KDL, 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 облегчения перегрузки гаваней в восточной части Африки. В этой связи следует изучить возможность передачи некоторых перевозок Заира, для которых в настоящее время используется маршрут через Лобиту на "Вуа насъональ", поскольку МБРР и ПРООН осуществляют крупный проект по усовершенствованию "Вуа насъональ".

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; как бы то ни было, 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)

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

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. Оставшихся 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, есть мнения, что 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 передача свыше 700 000 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.

/...

Д. 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. квачей.

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) примерно для перевозки 300 000 тонн кокса и грузов общего характера из Родезии в Заир, а также для некоторого количества обратных перевозок, причем такое положение, по-видимому, сохранится и в ближайшем будущем.

Е. 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 поломок и истощения небольшого резерва запасных частей.

II. Маршрут через МАЛАВИ

A. Шоссейные дороги

а) 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 Луангу, 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.

б) В Малави

От границы до железной дороги имеются два возможных маршрута:

1) Мчинджи - Лилонгве и Салима (137 миль)

2) 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 в Малави

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.

Пропускная способность железной дороги

В таблице в конце раздела указана пропускная способность в настоящее время для 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
- 3 - 4 поезда
- 5 - 7 поездов

в результате чего чистая пропускная способность по тоннажу в день в каждую сторону составит:

- Участок 2 - 3 500 брутто - 1 200 нетто
- 3 - 3 000 брутто - 800 нетто
- 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.

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, грузоподъемность - 11 833 тонны
вагонов с высокими бортами	- 56, грузоподъемность - 2 184 тонны
платформ с низкими бортами	- 138, грузоподъемность - 5 411 тонн
платформ (для чая)	- 20, грузоподъемность - 800 тонн
Итого	541, грузоподъемность - 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 боколо 480 000 тонн в год или 40 000 в месяце требуется примерно 400 1/ 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

1/ 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. Возможности 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 порталый 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 порталый 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, их 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 оно 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 1/, 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, освободившихся 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 таким портом для маршрута в Замбию, проходящего через Родезию. Необходимости в описании возможностей, имеющих в Бейре, нет, т.к. они хорошо известны, однако, следует отметить следующее:

а) За последний 1972 год порт Бейра был загружен грузами, 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 Юговосточная конференция для судов, направляющихся в Европу или из нее.

1/ 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
- 1х400-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^{1/}

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

Задержки судов (декабрь 1972 года)

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 для 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 CFM в 1972 году и в начале января текущего года. Однако, как сообщают, нормальное положение восстановлено. Проблемы, как и в

^{1/} Источник, Консультативный комитет по грузовым перевозкам порта Накала, Блантайр, 30 января 1973 года.

Бейре, возникли из-за нехватки локомотивов, однако сейчас, когда СФМ получила в долг два дизельных локомотива, положение вероятно исправлено. Указывалось также, что СФМ 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, действительно, 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.

Е. ОБЩАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ МАРШРУТА ЧЕРЕЗ МАЛАВИ

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

Месячный экспорт по маршруту, проходящему через Малави, составит 7 000 тонн через Балаку (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 Балаку, обеспечивая обратную загрузку грузовых автомобилей, доставляющих цинк и свинец на экспорт.

Вышеуказанное количество грузов не будет чрезмерным, если:

- а) Имеется необходимое число грузовиков
- б) Условия транзитных перевозок в Балаку 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 кwachей, распределяемые следующим образом:

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

/...

- 3 самоходных крана
(грузоподъемностью
8 тонн)

25 000 квачей каждый 75 000

Итого 1 252 600 квачей

Департамент автомобильных дорог составил смету дополнительных расходов на содержание дорог для участка Лилонгве - граница с Замбией в размере 30 000 квачей. 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 квачей в год будет достаточной, но мы не имеем оценочных данных для участка Лилонгве-Салима. В первом приближении расходы для него составят около 20 000 квачей 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 паспорта для водителей, необходимые 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 неясности в отношении того, что квота экспорта меди через Малави будет согласована удовлетворительно.

Правительство Малави, очевидно, благоприятно относится к использованию Салимы 1/ по двум причинам:

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

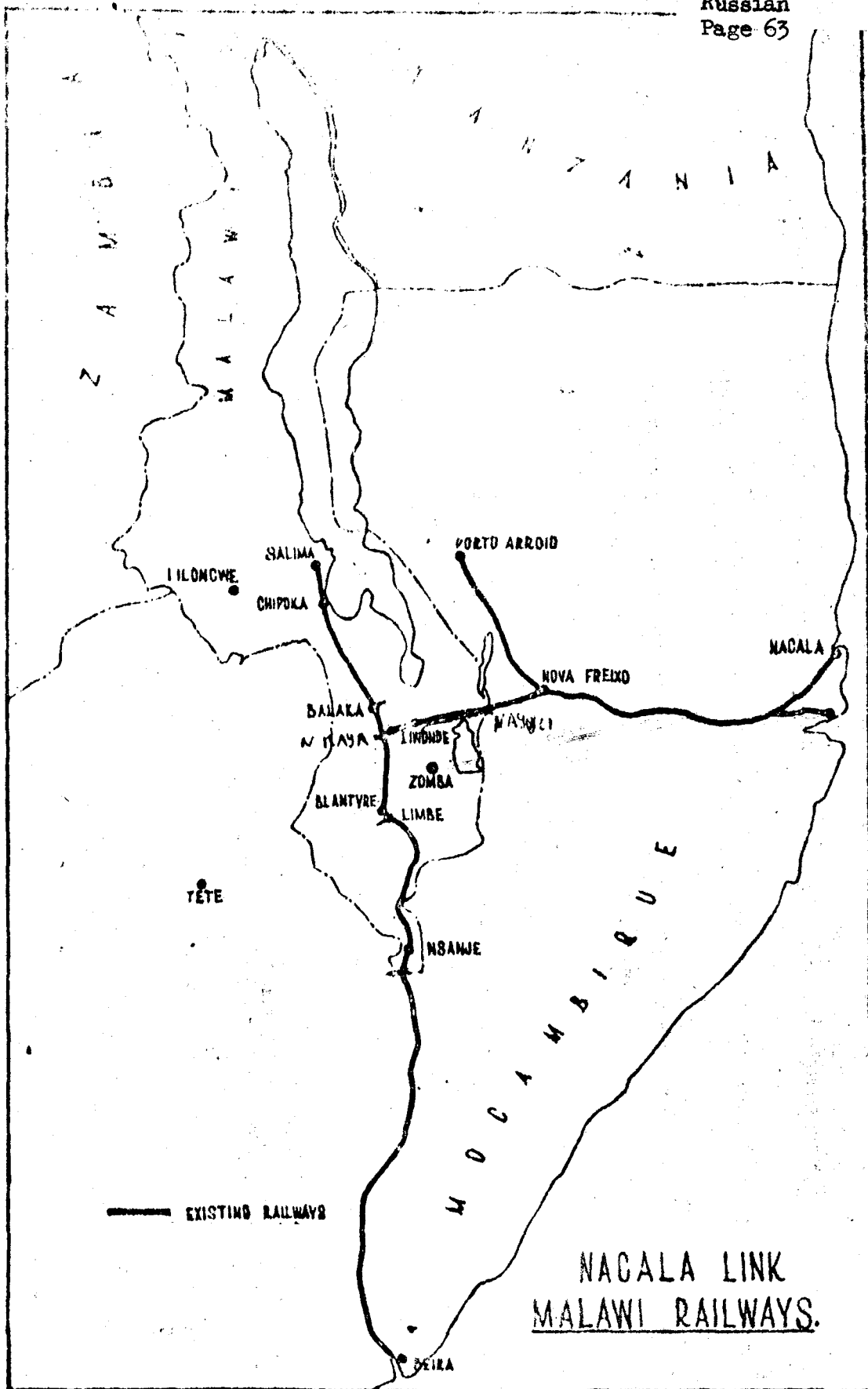
б) Наличие хороших складских средств в Салиме и плохое состояние железнодорожных депо и транзитных средств в Балаке.

Использование Балаки 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 Балаке.

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

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

1/ В гипотезе, предусматривающей возможный объем импорта в Замбию в размере 27 000 и 37 000 тонн, увеличение перевозок предполагалось в основном через Салиму.



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	
UTALE	384
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
Tekute	269
SANKULANI	264
MAKANGA	255
CHIROMO	253
BANGULA	250
Pokara	246
TENGANI	237
Nyamula	230
NSANJE	222
BORDER	206

62
55
47
42
36
26
19
14
7
0

Kwitanda
LIWONDE
Chinyama
MOLIPA
LAMBULILA
Mbanila
NAMANJA
Likhonjowa
NAYUCI

Пропускная способность железных дорог Малави
(Источник: железные дороги Малави, февраль 1973 года)

Участок дороги	Фактическая про- пускная способ- ность линии 1/ (поездов в день в каждом направле- нии)	Пропускная способность (поездов в день в каждом направлении при имеющемся парке локомо- тивов)	Общая нагрузка на поезд на участок дороги в коротких тоннах	Валовый объем перевозок в день	Чистый объем перевозок в день 2/ (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) НАКСИ 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

1/ Составляет 60 процентов от теоретической пропускной способности участка дороги в зависимости от расстояния, разъездов и уклонов.

2/ Исходя из перевозимых в настоящее время товаров при одинаковом факторе загрузки для вагонов.

ОБЪЕМ ОТПРАВЛЕННЫХ И ПРИНЯТЫХ ГРУЗОВ

1972 год (итого)		Салима		Балака	
		Отправлено	Принято	Отправлено	Принято
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
ИТОГО (Малави и Замбия вместе взятые)		44 994 ^{1/}	95 782 ^{2/}	63 118 ^{3/}	37 339 ^{4/}

1/ Из которых 3 414 тонн из Замбии.

2/ Из которых 2 449 тонн в Замбию

3/ Никаких перевозок из Замбии или в Замбию

Источник: железные дороги Малави - февраль 1973 года.

/...

III. Маршрут через Танзанию

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, чтобы оно не вызвало 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 приложении 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 <u>1/</u>	276 000	23 000	420 000	35 000	696 000	58 000
Бейра/Накала <u>2/</u>	204 000	17 000	84 000	7 000	288 000	24 000
Момбаса <u>3/</u>	264 000	22 000	120 000	10 000	384 000	32 000
Дар-эс-Салам <u>4/</u>	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>	

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

2/ Перевозки от портов Бейра и Накала ограничиваются пропускной способностью двух железнодорожных линий, ведущих в Малави.

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

4/ Правительство Танзании предложило предоставить всю теоретическую пропускную способность Дар-эс-Салама для импорта Замбии, переклчив 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. приложение II о пропускной способности портов).

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.

	Разгрузка Дар-эс- Салам	Обслужи- вание Дар- эс-Салам	Погруз- ка Г.С.	Разгруз- ка Г.С.	Обслу- живание Китве	Погруз- ка меди	Время в пути	Итого
Дней								
В насто- ящее время	2,0	2,0	3,0	3,0	2,0	2,0	9,0	23,0
Планиру- ется	1,0	1,5	3,0	3,0	1,5	1,0	8,0	19,0

/...

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.

Требуемое число грузовых автомобилей

Дар-эс-Салам

Месячный объем	Импорт	43 000 тонн
	Экспорт	20 000 тонн

Число нагрузок на экспорт $20\,000 : 30 = 667$ 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 ездов 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 автомобилей

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 для перевозки 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.

$766 : 1,88 = \underline{408}$ 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 $234 \times 20 = 4\ 680$ 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.

$616 : 2,5 = \underline{247}$ 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	<u>445</u>	грузовых автомобилей
	<u>2 515</u>	грузовых автомобилей

Приложение IV

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 поддержки изменения основных маршрутов торговли и поставок Замбии в северном направлении 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

C. 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.

в) 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:

а) Маркони H11303, 7,5 квт ТХ с усилителем и фидером;

б) Маркони H5512, оконечный аппарат RTT и Lincomplex;

в) Маркони H1103, фильтр для TVI;

г) Периодические антенны;

д) RACAL LA 1005 оконечный аппарат RTT;

е) Оконечный аппарат ARQ, включая 6 антенных разделительных фильтров АВ, подразделительное устройство и стеллаж VFT;

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

D. 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.

/...

(квачей)

Оборудованиеа) Оконечные радиоаппараты высокой частоты

7 окончных аппаратов приблизительно по 150 000
квачей каждый I 050 000

б) Дополнительное оборудование многократного
действия для Лусаки/Блантайра для замены суще-
ствующего трехканального оборудования 48 вы-
ходов по 400 квачей за выход I9 200

I 069 200

с) Микроволновая линия Замбия/Заир

2 приемника + 2 ретранслятора 400 000

Монтаж

а) 18 человеко-месяцев по 2 000 квачей
за месяц I60 000

б) Стоимость проезда 20 000

с) Путевые расходы и суточные 50 000

д) Местный транспорт 40 000

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 осуществлять-
ся.

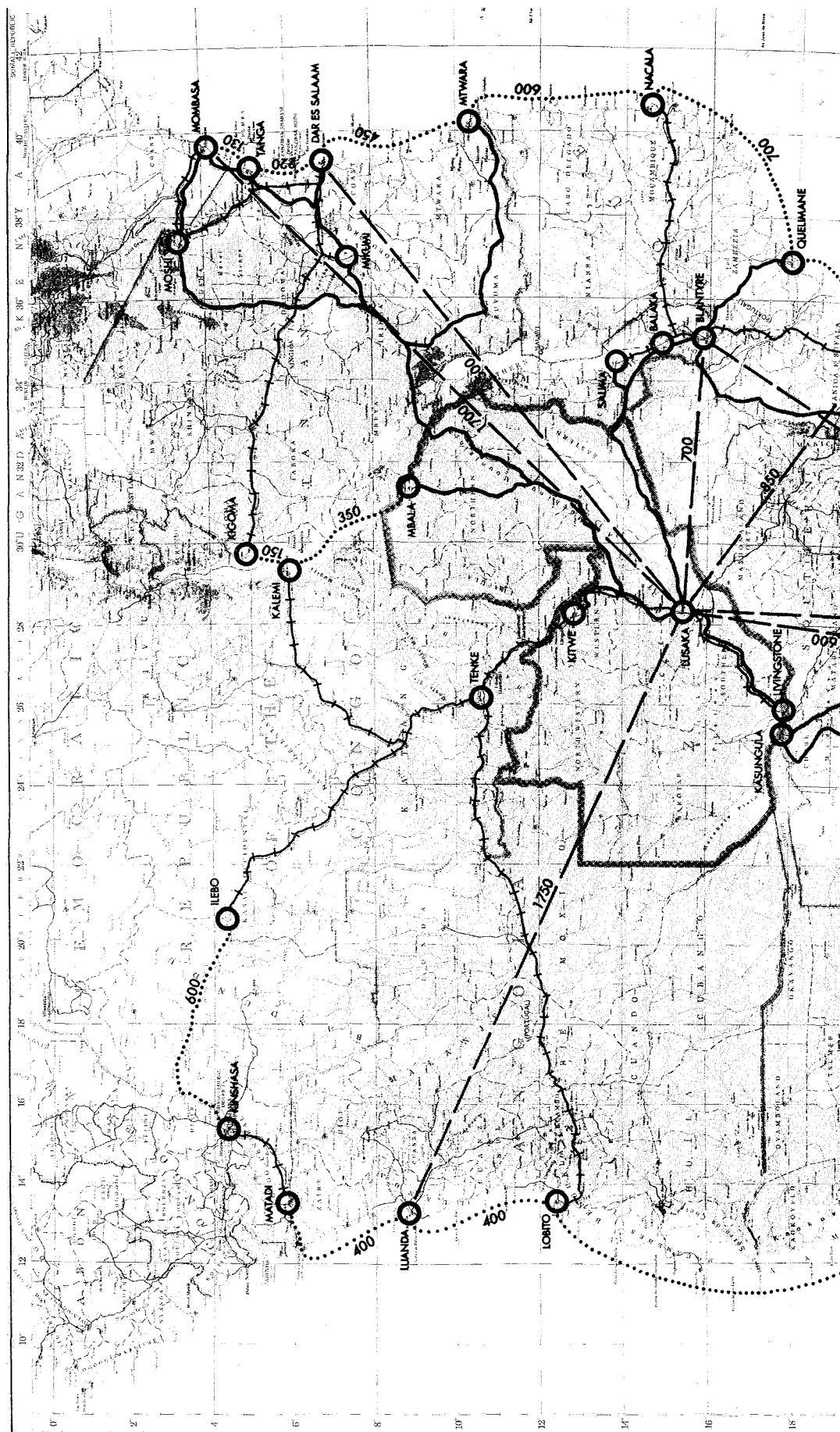
Эти потребности не включают оборудование для подвижной связи ме-
жду оперативными базами и транспортными группами, для группы руко-
водства снабжением и для транспортных учреждений. В зависимости
от принятого метода контроля за перевозками может возникнуть необ-
ходимость в дополнительном радиотелефонном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

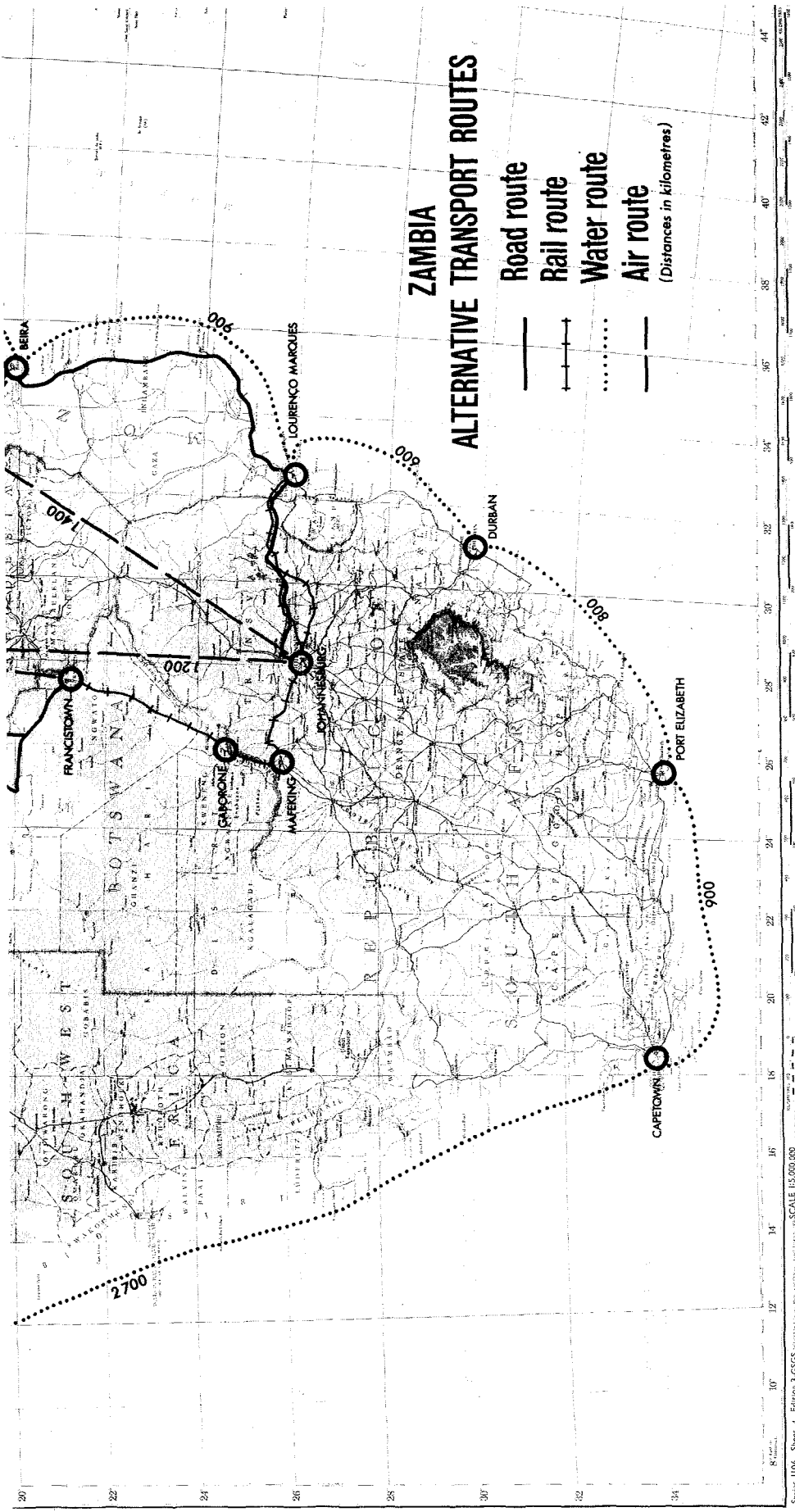
/...

Приложение II

КАРТА АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ

/...





ZAMBIA ALTERNATIVE TRANSPORT ROUTES

- Road route
- Rail route
- Water route
- Air route
- (Distances in kilometres)