

АКАДЕМИЯ НАУК СССР  
ВОСТОЧНАЯ КОМИССИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА СССР

# СТРАНЫ И НАРОДЫ ВОСТОКА

Под общей редакцией  
члена-корреспондента АН СССР  
Д. А. ОЛЬДЕРОГГЕ

ВЫП. VII

**СТРАНЫ И НАРОДЫ АФРИКИ**



ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»  
*Главная редакция восточной литературы*  
Москва 1969

*В. Л. Шейнис*

## **РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АФРИКАНСКИХ КОЛОНИЯХ ПОРТУГАЛИИ**

В общих трудах, посвященных проблемам Африки, как правило, подчеркивается исключительная экономическая отсталость португальских колоний. Утверждения подобного рода можно встретить и в изданиях, вышедших несколько десятков лет тому назад<sup>1</sup>, и в работах, написанных с учетом событий последних лет. «С экономической точки зрения португальские территории остаются менее развитыми, чем любые другие территории в Африке за немногими, незначительными исключениями»<sup>2</sup>, — утверждает автор одной из монографий, вышедшей в 1961 г. «Что касается Португальской Африки, то самым поразительным фактом является ее экономическая стагнация», — соглашается с ним автор еще более поздней работы. И делает вывод: «Ангола и Мозамбик — самые отсталые колонии в Африке»<sup>3</sup>. Подобных высказываний можно было бы привести очень много. Однако они свидетельствуют лишь об инерции мышления.

В экономическом развитии Анголы и Мозамбика в 50-х годах произошел сдвиг: за 8 лет их валовой национальный продукт более чем удвоился<sup>4</sup>. Послевоенный экономический «бум», наблюдавшийся в обеих португальских колониях, был достигнут в значительной степени за счет роста нескольких инфраструктурных отраслей. Анализ их развития, таким образом, позволяет уяснить важные аспекты экономики «португальской» Африки — последней большой колониальной империи, причины и значение происшедшего подъема, а также его ограниченный и односторонний характер.

Общепризнано, что португальские владения являются объектом совместной эксплуатации в рамках коллективного империализма. Необходимо, однако, отойти от нередко встречающихся в литературе декларативных утверждений общего характера, иллюстрируемых набором более или менее отрывочных примеров, и показать действительное место,

<sup>1</sup> У. Фицджералд, Африка. Социальная, экономическая и политическая география ее главных районов, М., 1947, стр. 248.

<sup>2</sup> S. Easton, *The Twilight of European Colonialism*, London, 1961, стр. 493.

<sup>3</sup> T. Wallbank, *Contemporary Africa. Continent in Transition*, Toronto, 1964, стр. 98.

<sup>4</sup> Расчет сделан на основе данных: F. Leeming, *An Estimate of the Domestic Output of Angola and Mozambique*, — «South African Journal of Economics», 1960, vol. 28, № 2, стр. 146; «Second African Regional conference, Addis Ababa, 1964. Report of the Director-General», Geneva, 1964, стр. 123.

которое португальские колонии занимают в системе мировых империалистических связей. Необходимо выявить масштабы, формы и методы, а также экономические основы участия международных монополистических групп в их эксплуатации.

Одна из важнейших линий такой эксплуатации — развитие империалистической интеграции на юге Африки. Экономическая основа этой специфической формы эксплуатации — особое положение главных португальских колоний на юге континента, разрыв в уровне хозяйственного развития между странами Южной Африки и особые интересы метрополии, нуждающейся (хотя и в известных пределах) в углублении этого процесса. Развитие инфраструктуры — транспорта и энергетики в Анголе и Мозамбике свидетельствует не только (и, может быть, не столько) о расширении капиталистического воспроизводства в этих странах, но и об усиливающемся процессе экономической и политической интеграции «малых империализмов» ЮАР, Южной Родезии и Португалии.

Необходимо пересмотреть также распространенное в научной литературе упрощенное представление, согласно которому португальский империализм в колониях выступает лишь как агентура своих более мощных партнеров, что самостоятельные интересы португальского господствующего класса — экономические так же, как и политические, — не имеют какого-либо серьезного значения.

Португальский колониализм сегодня уже не тот, каким он был 50—75 лет тому назад. В конце XIX — начале XX в. экономический эффект от эксплуатации колоний для Португалии был относительно невелик, что и дало основание некоторым исследователям отрицать существование португальского империализма как такового<sup>5</sup>, хотя научная теория империализма отнюдь не связывает колониальный раздел и империалистическую эксплуатацию колоний с немедленным извлечением из них прибыли, полученных на капиталистической основе.

После первой и в особенности второй мировых войн экономическое значение колоний для Португалии в корне изменилось. В наши дни и хозяйство, и отсталая социально-экономическая структура Португалии зиждутся на колониальной эксплуатации. Важнейший эффект эксплуатации для нее — поступление иностранной валюты в «зону эшкудо» на основе экспорта товаров и услуг из колоний — вовне этой зоны, валюты, которая является одним из главных факторов относительной устойчивости внутренне неустойчивой экономики метрополии. Эта специфика португальского колониализма не всегда находит правильное объяснение. Развитие транспорта и энергетики в португальских владениях особенно наглядно выражает не одностороннее их экономическое подчинение интересам крупнейших международных монополий, а двусторонний процесс, включающий также и углубление внешнеэкономических связей, соответствующих коренным интересам португальской буржуазии как самостоятельной империалистической группы.

Анализ производственной инфраструктуры португальских владений необходим, следовательно, для углубленной научной разработки таких ключевых проблем португальского колониализма, как структурные сдвиги в экономике португальской империи, южноафриканская империалистическая интеграция, специфика португальской системы колониальной эксплуатации.

В настоящей статье рассматривается развитие двух инфраструктурных отраслей — транспорта и энергетики.

---

<sup>5</sup> R. H a m m o n d, *Economic Imperialism: Sidelights on a Stereotype*, — «The Journal of Economic History», 1961, vol. 2, № 4.

## РАЗВИТИЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ: УРОВЕНЬ, ТЕМПЫ, НАПРАВЛЕНИЯ <sup>6</sup>

Общая динамика движения судов и грузов в портах африканских колоний Португалии в послевоенный период (см. табл. 1) свидетельствует о том, что напряженность работы портов почти непрерывно возрастала по всем показателям: по числу и тоннажу заходивших судов и по грузообороту. Единственное заметное исключение — сокращение числа судов в портах островов Сан-Томе и Принсипе. Это сокращение происходило одновременно с увеличением тоннажа судов и выражало помимо упадка каботажного судоходства на островах, общую тенденцию роста тоннажа океанских судов, ибо во всех колониях он увеличивался быстрее роста численности судов.

Наиболее быстро возрастал грузооборот портов. Если в 1939 г. в Анголе коэффициент, показывающий отношение грузоподъемности судов, побывавших в портах, к суммарному объему доставленных и вывезенных ими грузов равнялся 10, то к 1963 г. он снизился до 3. Показатели за соответствующие годы в Мозамбике — 5 и 3, в Гвинее — 3 и 3, на островах Сан-Томе и Принсипе — 30 и 20. На островах Зеленого Мыса коэффициент повысился с 13 до 23<sup>7</sup>. Это означает, во-первых, что островные порты используются преимущественно судами, которые следуют транзитом и производят здесь погрузочно-разгрузочные работы в небольшом объеме, тогда как в материковые порты суда приходят специально за грузами или доставляют их по месту назначения. Во-вторых, такого рода назначение материковых портов усилилось за последние 20—25 лет и в Анголе и в Мозамбике.

Наиболее устойчивый и высокий темп увеличения грузооборота характерен для портов Анголы и Мозамбика, в которых, собственно, и развернулся послевоенный экономический «бум». Особенно заметно возрастал оборот портов Анголы, где столь же быстро увеличивалось производство экспортного сырья. Но если темп роста в Анголе был выше, то по достигнутому уровню впереди шел Мозамбик: в 1939 г. его перевес в абсолютном объеме погрузочно-разгрузочных работ был пятикратным, в 1963 г. он оставался двукратным.

Данные, приведенные в табл. 1, таким образом, свидетельствуют о том, что значение портов в африканских колониях Португалии постоянно возрастало, особенно как пунктов связи с прилегающей территорией, и что наиболее высокий рост наблюдался в основных колониях.

Для уяснения экономической основы этих процессов необходимо подразделить транспортные системы Анголы и Мозамбика — порты и подводящие к ним железные дороги — по их функциональному назначению. Производственная структура «португальской» Африки имеет характерные особенности: помимо свойственного почти всем слаборазвитым странам подразделения на отрасли, обслуживающие внутреннее потребление, и экспортные отрасли здесь четко вырисовывается вторичное подразделение экспортного сектора производства на две группы: отрасли, обслуживающие преимущественно внутренний рынок Португалии и занимающие в колониальном производстве относительно скромное место; отрасли, ориентированные на внешние по отношению к «зоне эшкуду» рынки, доставляющие столь необходимую метрополии валюту и вносящие решающий вклад в послевоенный «бум»<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Некоторые аспекты этого вопроса проанализировал Ю. Г. Липец в статье «Проблемы транспортного обслуживания горнопромышленных бассейнов Центральной и Южной Африки», — «Вопросы географии», вып. 61, М., 1963.

<sup>7</sup> Исчислено по данным, приведенным в табл. 1.

<sup>8</sup> Подробнее об этом см.: В. Л. Шейнис, Португальский колониализм в Африке. Экономическая структура, — «Народы Азии и Африки», 1966, № 5.

## Движение судов и грузов в портах африканских владений Португалии \*

	1939 г.	1950 г.	1955 г.	1960 г.	1961 г.	1962 г.	1963 г.	1963 г. к 1939 г.	1963 г. к 1950 г.
<i>Ангола</i>									
Суда, посетившие порты:									
тоннаж, тыс. бр.-рег. т . . . . .	4757,0	7160,8	9498,7	11154,8	11321,1	12507,7	13406,6	в 2,8 раза	в 1,9 раза
число судов . . . . .	1750	3745	3705	4118	3813	4020	4044	» 2,3 »	» 1,1 »
Грузооборот:									
погрузка, тыс. т . . . . .	313,7	734,8	994,5	2029,2	1942,1	2238,4	2508,8	в 8,0 раза	в 3,4 раза
разгрузка, тыс. т . . . . .	147,9	463,5	915,3	760,4	768,7	775,2	848,4	» 5,7 »	» 1,8 »
<i>Мозамбик</i>									
Суда, посетившие порты:									
тоннаж, тыс. бр.-рег. т . . . . .	11970,0	13805,5	17490,6	23733,5	24573,0	25490,4	25324,2	в 2,1 раза	в 1,8 раза
число судов . . . . .	2661	2859	3248	4495	4407	4453	4402	» 1,6 »	» 1,5 »
Грузооборот:									
погрузка, тыс. т . . . . .	1348,3	1744,4**	3137,8	4221,0	5131,8	5415,6	5290,6	в 3,9 раза	в 3,0 раза***
разгрузка, тыс. т . . . . .	1156,8	1793,6**	2658,8	3127,6	3449,2	3830,9	3585,0	» 3,1 »	» 2,0 »***
<i>Гвинея</i>									
Суда, посетившие порты:									
тоннаж, тыс. бр.-рег. т . . . . .	205,2	153,5	169,1	283,4	283,4			в 1,4 раза****	в 1,8 раза*****
число судов . . . . .	89	74	79	118	118			» 1,3 »****	» 1,6 »*****

Продолжение

	1939 г.	1950 г.	1955 г.	1960 г.	1961 г.	1962 г.	1963 г.	1963 г. к 1939 г.	1963 г. к 1950 г.
<b>Грузооборот:</b>									
погрузка, тыс. т . . . . .	53,1	53,3	53,6	49,3	81,6	...		в 1,5 раза *****	в 1,6 раза *****
разгрузка, тыс. т . . . . .	10,4	18,2	24,5	37,8	26,4	...		» 2,5 » *****	» 1,4 » *****
<i>О-ва Сан-Томе и Принсипе</i>									
<b>Суда, посетившие порты:</b>									
тоннаж, тыс. бр.-рег. т . . . . .	978,7	1157,9	1026,6	1320,6	1419,7	1445,0	1284,6	в 1,3 раза	в 1,1 раза
число судов . . . . .	5580	3266	1551	1091	1209	1114	993	» 0,2 »	» 0,3 »
<b>Грузооборот:</b>									
погрузка, тыс. т . . . . .	20,6	25,3	17,3	30,7	46,3	44,2	28,2	в 1,4 раза	в 1,1 раза
разгрузка, тыс. т . . . . .	12,1	24,6	26,8	43,0	36,3	36,6	34,7	» 2,9 »	» 1,4 »
<i>О-ва Зеленого Мыса</i>									
<b>Суда, посетившие порты:</b>									
тоннаж, тыс. бр.-рег. т . . . . .	5591,0	4992,4	6276,2	9159,1	6665,2	7851,9	9331,8	в 1,7 раза	в 1,9 раза
число судов . . . . .	4383	3962	4132	4739	3719	3738	4224	» 0,9 »	» 1,1 »
<b>Грузооборот:</b>									
погрузка, тыс. т . . . . .	57,3	38,5	19,4	27,1	49,1	55,6	41,7	в 0,7 раза	в 1,1 раза
разгрузка, тыс. т . . . . .	379,4	416,7	502,5	515,9	371,6	530,8	359,8	» 0,9 »	» 0,9 »

\* Составлена и рассчитана по данным: «Anuário estatístico do Ultramar», Lisboa, 1956, стр. 14—15; 1960, стр. 152; 1961, стр. XIV, XV, 114, 116; 1962, стр. 142, 144; 1963, стр. XIII, XIV, 146, 148.

\*\* 1953 г. За 1950—1952 гг. данные не опубликованы.

\*\*\* 1963 г. к 1953 г.

\*\*\*\* 1961 г. к 1939 г.

\*\*\*\*\* 1961 г. к 1950 г.

Аналогичное подразделение довольно четко вырисовывается и в сфере транспорта. Внутренняя дорожная сеть в португальских колониях развита чрезвычайно слабо, обширные районы лишены каких бы то ни было средств сообщения. Так, Лоренсу-Маркиш и Бейра в Мозамбике являются исходными пунктами всех главных железнодорожных систем страны, но из одного города в другой по железной дороге можно попасть, лишь проделав путь в несколько тысяч километров, через Южную Родезию. Португальское правительство публикует данные о протяженности дорог в колониях, однако эти цифры лишь искажают действительное положение. «Состояние дорог в Анголе, которые безо всякого основания именуется шоссейными дорогами, ужасно,— свидетельствует Ж. де Силва.— Это, по существу, обычные проселочные грунтовые дороги. Во время дождей они приходят в такое состояние, что застрявшие грузовики могут продолжать свой путь, лишь когда солнце высушит землю»<sup>9</sup>. Американский исследователь указывает на «недостаточность инфраструктуры» как один из «ключевых моментов», определяющих экономическое положение Мозамбика<sup>10</sup>.

Характер и структура главных путей сообщения в португальских колониях таковы же, как и в преобладающем большинстве других стран Африки: это, как правило, изолированные друг от друга системы, охватывающие порт и одну или несколько отходящих от него железных дорог.

Качественную специфику португальских владений выражает вторичное подразделение путей и средств сообщения, обслуживающих внешнеэкономические связи, на две группы: системы «глухие», связывающие порты с центрами производства в Анголе и Мозамбике, и системы транзитные, открывающие путь в Катангу, «Медный пояс» Замбии, Витватерсранд и т. д.

В Анголе такую транзитную систему образуют порт Лобиту и Бенгельская железная дорога — «самый короткий и дешевый путь из Европы в медные районы Катанги и Северной Родезии»<sup>11</sup>. Три другие системы, отходящие от Луанды, Мосамедиша и Порту-Амбоина, имеют локальное, чисто «ангольское» значение и обслуживают только эксплуатацию местных ресурсов. Мозамбик обладает значительно более разветвленными транзитными системами Лоренсу-Маркиша и Бейры. Из Лоренсу-Маркиша три дороги ведут в Свазиленд, ЮАР и Родезию. Из Бейры одна линия ведет в Родезию, другая — в Малави. Четыре другие системы локального значения начинаются у портов Вила-ди-Жуан-Белу, Иньямбане, Келимане и Мозамбик-Накала. Эти линии, констатирует отчет подкомитета ООН, «сегодня являются скорее памятниками прошлого, чем эффективными элементами современной системы транспорта»<sup>12</sup>. Данные, приведенные в табл. 2, отражают долю транзитных систем в общих грузопотоках, проходящих через железные дороги в порты Анголы и Мозамбика. Главное, что обращает на себя внимание,— это

<sup>9</sup> Ж. де Силва, Португальские колонии в Африке, М., 1962, стр. 125.

<sup>10</sup> W. H. Panse, The Geography of Modern Africa, New York — London, 1964, стр. 499.

<sup>11</sup> Ф. Моретт, Экваториальная, Восточная и Южная Африка, М., 1951, стр. 379. Действительно, от Элизабетвилля до Лондона путь через Лобиту — 6359 миль, через Бейру и Суэц — 8818 миль, через Бейру и Кейптаун — 9255 миль.

<sup>12</sup> А/АС. 109/L. 334/Add. 1, Приложение IV, § 69. Португальские источники отмечают наличие трех транзитных дорог в Мозамбике; они выделяют Трансамбезийскую железную дорогу, начинающуюся недалеко от г. Бейры и ведущую в Блантайр. Такая дифференциация имеет известные основания: эта дорога принадлежала частной компании, тогда как железные дороги Бейры и Лоренсу-Маркиша — государственные. Но по функциональному назначению Трансамбезийская дорога не отличается от других линий, сходящихся к Лоренсу-Маркишу и Бейре, и поэтому рассматривается здесь как часть системы Бейры.

Таблица 2

## Удельный вес транзитных систем в грузообороте Анголы и Мозамбика \*

	1950 г.	1955 г.	1960 г.	1961 г.	1962 г.	1963 г.
<i>Ангола</i>						
Все железные дороги, млн. т/км	567,6	1141,4	1625,0	1820,7	1651,0	1586,0
Бенгельская дорога, млн. т/км	504,2	1067,4	1487,5	1645,8	1550,3	1463,9
Ее удельный вес в перевозках, %	88,8	93,5	91,5	90,3	93,9	92,3
Общий грузооборот портов, тыс. т	1198,3	1909,8	2789,6	2710,8	3013,6	3357,2
Грузооборот порта Лобиту, тыс. т	755,3	1053,0	1691,4	1657,7	1378,6	1594,2
Удельный вес порта Лобиту в общем грузообороте, %	63,0	55,1	60,6	61,6	45,7	47,5
<i>Мозамбик</i>						
Все железные дороги, млн. т/км	824,9	1236,8**	2020,0	2124,8	2225,3	2083,8
Транзитные дороги Лоренсу-Маркиша и Бейры, млн. т/км	792,4	1027,9**	1905,2	1995,4	2109,7	2042,8
Их удельный вес в перевозках, %	96,1	83,1	94,3	93,9	94,8	98,0
Общий грузооборот портов, тыс. т	3725,3***	5796,6	7349,0	8581,0	8639,0	8875,6
Грузооборот портов Лоренсу-Маркиша и Бейры, тыс. т	3428,8***	5211,0	6609,0	7735,0	8495,0	8005,0
Их удельный вес в общем грузообороте, %	92,0	89,8	89,9	91,3	98,3	90,2

\* Составлена и рассчитана по данным: «Anuário estatístico do Ultramar», 1950—1951, стр. 216—217; 1955, стр. 12, 13, 176—179; 1956, стр. 14, 15, 176, 177; 1961, стр. XIV, XV, 110, 111; 1962, стр. XIV, XV, 138, 139; 1963, стр. XIII, XIV, 142—148; «Statistical Yearbook», 1963, стр. 391; 1964, стр. 404; 1965, стр. 423; «Yearbook and Guide to Southern Africa», за 1953, 1958, 1963, 1964, 1965; О. В о l e o, Moçambique, Lisboa, 1951, стр. 348; А/АС. 109/L. 334/Add. 1, Приложение IV, табл. 1.

\*\* Данные за 1954 г.

\*\*\* Данные за 1948 г.

исключительно высокая доля транзитных железных дорог и портов. По транзитным путям следует не просто большая, а подавляющая часть грузов. Это особенно отчетливо проявляется в Мозамбике. По транзитным дорогам и через транзитные порты, конечно, перевозятся не только иностранные, но и местные товары. Однако основное функциональное назначение транзитных средств сообщения, безотносительно к соотношению иностранных и местных товаров, как раз и заключается в обслуживании главных экономических центров Южной Африки, находящихся за пределами португальских колоний.

Сопоставление систем Лобиту и Луанды позволяет произвести сравнение без привходящих обстоятельств. Железная дорога Луанды проходит через важнейшие центры производства кофе, хлопка, пальмового масла. Через порт Луанды экспортируется около 80% всего ангольского кофе, треть сахара, весь хлопок, значительная часть сизаля, пальмовых продуктов, табака и риса. Луанда — столица. Вместе с близлежащими населенными пунктами она главный центр концентрации европейского населения. Не удивительно поэтому, что сюда поступает основная часть импортируемых потребительских товаров. Луанда — «ведущий промышленный центр территории». Здесь находятся все основные предприятия Анголы, преобладающие и во внешней и во внутренней оптовой торговле. Немногие города Африки росли так быстро, как Луанда: в пе-



риод с 1940 по 1960 г. ее территория и население увеличились более чем втрое<sup>13</sup>. Недалеко от Луанды ведется главное гидроэнергетическое строительство в Анголе. По оборотам торговли товарами, произведенными в Анголе и предназначенными для внутреннего потребления, порт Луанды опережает Лобиту<sup>14</sup>.

Еще в конце 30-х годов через Луанду проходило больше грузов, чем через Лобиту. Но по мере развития горнодобывающей промышленности в Катанге Лобиту все более выдвигался вперед, и к началу 1960-х годов по общему объему грузооборота Луанда уступала ему более чем вдвое<sup>15</sup>. Правда, в перевозках по Бенгельской дороге и в грузообороте Лобиту доля грузов местного производства и назначения велика. Но экономическое развитие Центральной Анголы было стимулировано постройкой Бенгельской дороги в значительно большей степени, чем развитие Северной Анголы Луандской дорогой. Характерна модель хозяйственного развития Анголы, которую разработали португальские экономисты. В ней они исходили из деления Анголы на две зоны. Причем и главная «линия развития» и один из трех «вспомогательных полюсов» большей из них — зоны «Б» лежат на Бенгельской дороге<sup>16</sup>.

Еще очевиднее перевес транзитных систем над «глухими» выступает в Мозамбике. Часть страны, расположенная к северу от р. Замбези, производит три четверти хлопка, главной экспортной культуры Мозамбика, собирает четыре пятых кэшью и арахиса, почти всю кассаву и картофель, поступающие на рынок, большую часть риса и весь чай<sup>17</sup>. Но грузооборот северомозамбикских портов и перевозки по двум небольшим железным дорогам Келимане и Накала — величины ничтожные по сравнению с соответствующими показателями транзитных систем.

Наряду с экспортными отраслями второй группы транзитные транспортные системы — наиболее важная сфера послевоенного «бума». Однако если по объему продукции в ведущих экспортных отраслях, за немногими исключениями, «португальская» Африка занимает сравнительно скромное место среди других африканских стран, то ее транзитные порты — крупнейшие на этом континенте. На западноафриканском побережье от Порт-Харкорта до Кейптауна нет ни одного порта, который бы по размерам грузооборота мог сравниться с портом Лобиту. На восточном берегу к югу от Суэца лишь Момбаса и Джибути могут соперничать с Бейрой. Наконец, Лоренсу-Маркиш, наряду с Дурбаном и Касабланкой, входит в число трех главных портов материка<sup>18</sup>.

Это положение портов Анголы и Мозамбика создано и укрепляется непрерывно ведущимися работами по модернизации и расширению. Гавань Лобиту — одна из лучших в Африке. Мощность оборудованного в ней порта за последние несколько лет возросла с 2 до 3,5 млн. т в год и значительно превосходит фактический грузооборот<sup>19</sup>.

<sup>13</sup> L. Teixeira Pinto, R. Martins dos Santos, Angola: pólos e perspectivas de desenvolvimento, Lisboa, 1961, стр. 35.

<sup>14</sup> W. Hance, The Geography of Modern Africa, стр. 497.

<sup>15</sup> «Comércio externo», Luanda, 1961, vol. I, стр. XXXI; А/АС. 109/L, Add. 1, Приложение IV, табл. 1. Резкое падение доли Лобиту в грузообороте ангольских портов и сокращение перевозок по Бенгельской дороге начиная с 1962 г. объясняется главным образом политическими событиями в Конго. Но с 1965 г. они вновь стали расти.

<sup>16</sup> L. Teixeira Pinto, R. Martins dos Santos, Angola: pólos e perspectivas..., стр. 45—59.

<sup>17</sup> W. Hance, The Geography of Modern Africa, стр. 503.

<sup>18</sup> «Ports of the World», 1964, London — New York, стр. 373—427; W. Hance, The Geography of Modern Africa, стр. 34.

<sup>19</sup> В 1962 г. у причалов Лобиту могли швартоваться одновременно шесть-восемь океанских судов. Порт был оборудован 30 **электрокранами**. В том числе двумя

В отличие от Лобиту мозамбикские порты не имеют избыточных мощностей. Особенно напряженно работал порт Бейры, где в начале 50-х годов суда по месяцу и более простаивали на внешнем рейде, ожидая места у причала. Для того чтобы облегчить положение, были развернуты работы по расширению пропускной способности порта и проложена железная дорога Лимпопо (строительство завершено в 1955 г.), которая дала выход из Южной Родезии на Лоренсу-Маркиш. На какое-то время это решило проблему. Однако сейчас оба порта функционируют с высокой нагрузкой. Пропускная способность Лоренсу-Маркиша достигла 8,8 млн. т, а Бейры — 3, 3 млн. т в год. Работы по ее увеличению продолжают непрерывно<sup>20</sup>.

Не меньшее внимание уделяется расширению и модернизации железнодорожных транзитных путей. Помимо дороги вдоль долины Лимпопо в Южную Родезию в послевоенный период из Лоренсу-Маркиша была протянута линия к границе со Свазилендом.

Как все эти, так и проектно-изыскательские работы, за ничтожным исключением, ведутся либо на транзитных линиях, либо на таких путях, которые должны стать транзитными. В Анголе это одно из ответвлений Луандской железной дороги (его предполагают продлить до Макела-ду-Зомбу и далее на соединении с линией Киншаса — Матади) и железная дорога Мосамедиша как исходный участок новой трансконтинентальной системы. В Мозамбике это в первую очередь система Накалы, портовые сооружения которой стали вводиться в строй с 1957 г. (вторая очередь — в 1962 г.), а железная дорога постепенно подводится к оз. Ньяса, где в 1968 г. предполагается построить паромную переправу.

Развитие транспортной инфраструктуры Анголы и Мозамбика не ограничивается железными дорогами и портовыми сооружениями. В обеих колониях быстро увеличивается сеть аэродромов.

В 1962—1964 гг. был построен и в январе 1965 г. введен в действие нефтепровод из Бейры в Умтали, где расположен единственный в Родезии нефтеперерабатывающий завод. Этот нефтепровод — самый большой в Африке к югу от Сахары: его пропускная способность — 600 тыс. т в год. Зарегистрированная в Бейре «Мозамбик-Родезия пайплайн компани», осуществлявшая строительство и эксплуатацию нефтепровода, — одна из крупнейших частных компаний Мозамбика. Ее номинальный капитал — 20 млн. эшк. (около 700 тыс. долл.), фактические расходы по сооружению нефтепровода составили 360 млн. эшк. (12,5 млн. долл.)<sup>21</sup>.

Нефтепровод Бейра — Умтали — характерный пример коллективного империализма, который становится все более типичным на юге Африки. «Мозамбик-Родезия пайплайн» — дочернее предприятие английской фирмы «Лонро лтд», которой принадлежит 62,5% акций компании, остальными 37,5% владеет португальский капитал. Поскольку компания зарегистрирована как португальская, большинство в ее директорате принадлежит, в соответствии с законом, португальцам.

---

10-тонными («Ports of the World», 1964, стр. 373; R. Gersdorf, Angola, Portugiesisch Guinea. Sao-Tomé und Príncipe, Bonn, 1960, стр. 47—48; W. Hansе, The Geography of Modern Africa, стр. 498).

<sup>20</sup> В Бейре давно, а в Лоренсу-Маркише в последние годы погрузочно-разгрузочные работы ведутся 24 часа в сутки без выходных дней. Владелец судна, который не может обеспечить этого темпа, обязан освободить якорную стоянку. В 1962 г. Бейра располагала семью глубоководными якорными стоянками и 43 кранами (из них тремя — 10-тонными), Лоренсу-Маркиш — пятнадцатью стоянками и 57 кранами (в том числе четырьмя 10- и одним 80-тонным). «Ports of the World», 1964, стр. 409, 410; C. Spruce, Mozambique, London, 1963, стр. 44—46.

<sup>21</sup> «Oil and Petroleum Yearbook», 1967, стр. 197; «African World», 1965, February, стр. 26.

Родезийский кризис внес серьезную дезорганизацию в сложившуюся систему перевозок на юге Африки. Под давлением Англии в декабре 1965 г. была прекращена подача нефти в Родезию по нефтепроводу. Нефть в Родезию, в нарушение объявленных Советом Безопасности ООН санкций, доставляется главным образом через ЮАР, но также и по железным дорогам из мозамбикских портов. Зато английское правительство с мая по сентябрь 1966 г. выплатило компании «Мозамбик-Родезия пайплайн» 270 тыс. ф. ст. компенсации за убытки — сумму, вдвое превышающую акционерный капитал компании<sup>22</sup>.

Транспортная интеграция не ограничивается движением грузов из соседних стран по территории Анголы и Мозамбика. Португальские власти продают или сдают в аренду участки земли на территории транзитных портов крупным иностранным экспортным фирмам для строительства собственных складов. Важную роль в транзитных перевозках играет своеобразный пул, в котором объединены магистраль Лоренсу-Маркиша и южноафриканская железная дорога: каждая сторона вносит фиксированную долю в межгосударственный фонд товарных вагонов.

### **ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ТРАНЗИТНЫХ СИСТЕМ АНГОЛЫ И МОЗАМБИКА**

Эксплуатация транспортной инфраструктуры Анголы и Мозамбика, вне всякого сомнения, осуществляется в коллективных интересах ведущих международных монополистических групп и португальской буржуазии. Следует, однако, более конкретно очертить содержание этих интересов, учитывая то, что наряду с единством коренных интересов различных национальных империалистических групп между ними существуют острые противоречия — не только из-за доли непосредственных колониальных прибылей, исчисляемых в той или иной валюте, но также из-за степени реального и формального контроля над этой важной сферой хозяйства.

Для того чтобы правильно оценить экономическое значение транзитных систем, необходимо принять во внимание три определяющих момента: в чьей собственности находятся важнейшие дороги и порты, как реализуется их основное функциональное назначение, каковы величина и распределение приносимых ими доходов.

Рассмотрим эти обстоятельства.

Португальское правительство непрерывно расширяет и укрепляет контроль над транспортной инфраструктурой Анголы и Мозамбика как посредством нового строительства, которое ведется исключительно на основе государственных инвестиций, так и путем расширения колониально-государственного сектора за счет частного.

В настоящее время все главные портовые сооружения в Анголе и Мозамбике: причалы, погрузочно-разгрузочные мощности, эллинги, землечерпалки и т. д. — находятся в собственности государства. Основные авиалинии также обслуживают самолеты государственной службы. Что касается железных дорог, то в этой сфере государству принадлежит господствующее положение только в Мозамбике. В частной собственности дольше других оставался один из лучей системы Бейры — линия протяженностью в 291 км, ведущая из Бейры в Блантайр. Владелец дороги — «Транс-Замбезия рейлуэй компани», правление которой находится в Лондоне. Компания входила в финансово-монополистическую группу Г. Оппенгеймера (контролировалась компанией «Чартер консолидей-

<sup>22</sup> А/АС. 109/L. 244, § 93; А/АС. 109/L. 266, § 176; А/АС. 109/L. 334/Add. 1, Приложение V, § 63—67; «Portugal and Overseas provinces», 1966, № 4, стр. 10; 1967, № 4, стр. 12.

тед»). Трансзамбезийская дорога, строительство которой было завершено в 1922 г.<sup>23</sup>, начинается в нескольких десятках километров от Бейры, на станции Донду, расположенной на основной линии, ведущей из Бейры в Родезию. В состав дороги не входит ответвляющийся от нее на ст. Дона Ана 255-километровый участок, построенный в 1939—1949 гг. за счет колониальной администрации и ведущий в важный горнопромышленный центр Моатизе-Тете<sup>24</sup>. В послевоенный период, при быстром развитии добычи угля в Тете, движение составов по всем линиям железнодорожной сети Бейры оказалось в зависимости от поставок угля как раз на этом участке дороги.

Таким образом, Трансзамбезийская магистраль занимает сравнительно подчиненное положение в системе мозамбикских железных дорог, поскольку она не имеет ни непосредственного выхода к порту, ни доступа к топливному бассейну. И хотя эта дорога является главной артерией, связывающей Малави с внешним рынком, ее суммарный грузооборот значительно уступает грузообороту других транзитных дорог. Так, в 1964 г. грузооборот системы Лоренсу-Маркиша достиг 1290,6 млн. т/км, на основной линии Бейра — Умтали — 675,4 млн. т/км, а на Трансзамбезийской — лишь 210,4 млн. т/км. Но в 1964—1967 гг., в два приема, португальское правительство выкупило и эту дорогу. Оно сосредоточило у себя 90% акций<sup>25</sup>. Под управление мозамбикской администрации портов, железных дорог и транспорта был передан также, по крайней мере на первое время, участок железной дороги, проходящий вне территории Мозамбика — в Свазиленде, связанный с одним из лучей системы Лоренсу-Маркиша<sup>26</sup>.

Важной вехой в послевоенной экономической истории Мозамбика был переход собственности на порт и железную дорогу Бейры (главный луч) к государству. В 1948 г. португальское правительство добилося выкупа портовых сооружений Бейры у английской компании «Бейра уоркс лтд», срок концессии которой должен был истечь лишь в 2022 г. Компания получила компенсацию в 2,6 млн. ф. ст. В следующем году наступила очередь железной дороги, связывающей Бейру с Родезией. В 1949 г. «Бейра рейлуэй компани» за 4 млн. ф. ст. уступила свои права португальскому правительству<sup>27</sup>.

Переход порта и железной дороги Бейры в руки португальского правительства резко изменил соотношение частного и государственного секторов в транспортной инфраструктуре Мозамбика: до 1948/49 г. в ней поддерживалось приблизительно паритетное положение с небольшим преобладанием государственного сектора, в 1948/49 г. оно стало абсолютным. Впоследствии позиции государства были расширены новым строительством, увеличением пропускной способности прежних средств сообщения и установлением контроля над Трансзамбезийской дорогой.

Из четырех железнодорожных систем Анголы государству принадлежат только две. Причем в частном владении находится главнейшая

<sup>23</sup> До 1935 г. поезда через Замбези переправлялись на пароме.

<sup>24</sup> Этот отрезок, теперь уже продолженный до Фуракунгу, также предполагается превратить в часть транзитной системы, которая должна связать Мозамбик непосредственно с Замбией, а Малави — с Замбией и Родезией (см.: R. Gersdorf, Moçambique, стр. 39).

<sup>25</sup> «Anuário estatístico. Ultramar», 1964, стр. 159; «Industria portuguesa», 1967, № 472, стр. 422.

<sup>26</sup> «African World», 1965, February, стр. 6.

<sup>27</sup> Следы этой сделки сохраняются в виде разделения прав владения и собственности на дорогу: управление осуществляет одна из секций колониальной администрации Мозамбика, а формальным собственником является лиссабонское министерство финансов (R. Gersdorf, Moçambique, стр. 39—40; «Maßnahmen zur Förderung der privaten Kapitalbildung im Portugiesischen Reich», Zürich, 1958, стр. 58).

из них — Бенгельская дорога. Собственник дороги — португальская «Компания ду каминью ди ферру ди Бенгела» со штаб-квартирой в Лиссабоне. В литературе обычно подчеркивается, что под португальской этикеткой в данном случае выступает иностранный капитал. Действительно, компания Бенгельской дороги — типичная форма участия иностранного капитала в эксплуатации португальских колоний. Дорога построена в 1902—1922 гг. группой английских капиталистов во главе с Р. Вильямсом, одним из сподвижников С. Родса<sup>28</sup>. Около 80% расходов по строительству было оплачено английским капиталом; 90% акционерного капитала компании принадлежит крупнейшей британской колониальной монополии «Танганьика консешнс», которая, в свою очередь, является частью финансовой империи «Англо-америкэн корпорейшн оф Саус Африка»<sup>29</sup>. «Танганьика консешнс» владеет также всеми облигациями «Компания ду каминью ди ферру ди Бенгела», номинальная сумма которых втрое больше ее акционерного капитала.

Из всего этого не следует, однако, что португальский статус компании является чисто номинальным. Регистрация в Лиссабоне означает, что компания в своей деятельности подчинена португальским законам. В 1963 г. семь из одиннадцати директоров компании были португальцами, причем компания обязана оплачивать трех директоров, назначенных правительством. Португальскому правительству принадлежит 10% акций компании, но его фактическая доля в ее доходах в несколько раз превышает дивиденд, выплачиваемый на его акции. Только в 1955—1964 гг. оно получило, не считая дивидендов, свыше 200 млн. эскудо. По окончании срока концессионного договора (в 2001 г.) все имущество компании должно перейти к правительству безвозмездно<sup>30</sup>.

Вопрос о главном функциональном назначении дорог и портов в «португальской» Африке не вызывает сомнений. Уже одно то, что транзитные системы преобладают над «глухими», свидетельствует о том, что транспортная инфраструктура Мозамбика создавалась и используется в первую очередь для обслуживания соседних стран. С некоторыми оговорками то же самое можно сказать и о транспортной системе Анголы. Практически через Анголу и Мозамбик проходят весь экспорт и импорт Родезии, Замбии, Малави и Свазиленда, не имеющих собственного выхода к океану<sup>31</sup>, 40—50% грузов так называемой конкурентной зоны ЮАР, ограниченной станциями Претория — Спрингс — Джермистон — Веренигинг — Клерксдорп и представляющей, в сущности, индустриальное сердце Южной Африки<sup>32</sup>, а также 60% перевозок из Конго (Киншаса)<sup>33</sup> (см. табл. 3).

Итак, около 70% всего грузооборота основных портов Анголы и Мозамбика приходится на соседние страны. Первое место среди них принадлежит ЮАР: на ее долю в 1960 г. приходилось свыше четверти всех грузов, прошедших через транзитные порты «португальской» Африки, — немногим менее общего объема местных грузов Анголы и Мозамбика. Второе место занимали страны распавшейся позднее Федерации Родезии и Ньясаленда, третье место — Конго (Киншаса). По масш-

<sup>28</sup> M. H a i l e y, *An African Survey*, 1939, стр. 1594.

<sup>29</sup> J. D u f f y, *Portuguese Africa*, Cambridge, 1959, стр. 348.

<sup>30</sup> А/АС. 109/L. 334/Add. 1, Приложение IV, § 17—33.

<sup>31</sup> За исключением небольшой доли товаров, обращающихся в сфере внутриконтинентальной торговли, и ничтожного количества грузов, которые эти страны получают или отправляют через порты ЮАР.

<sup>32</sup> Т. е. зоны, за транзитную торговлю которой с внешним рынком конкурируют порты и железные дороги ЮАР и Мозамбика.

<sup>33</sup> Ж. д е С и л в а, *Португальские колонии в Африке*, стр. 128.

табу транзитных перевозок роль Анголы и Мозамбика неодинакова. Однако в 1960 г. около 45% грузов Лобиту были транзитными<sup>34</sup>.

Таковы общие данные, характеризующие значение ангольских и мозамбикских портов и железных дорог для ряда стран Южной Африки. Совершенно очевидно, что на данном этапе пропускная способность транспортной инфраструктуры ЮАР и Конго (Киншаса) недостаточна, чтобы справиться с перевозкой собственных грузов, проходящих ныне через порты Анголы и Мозамбика, не говоря уже о грузах Родезии, Замбии и Малави, не имеющих собственного выхода к океану. Более того, транспортировка грузов через Лоренсу-Маркиш из Витватерсранда и плантационных районов Родезии, через Бейру из «Медного пояса» Замбии и через Лобиту из Катанги — самые экономичные, рентабельные направления. Достаточно привести сравнительные данные по ЮАР, имеющей первоклассные порты: расстояние от Йоганнесбурга до Лоренсу-Маркиша (632 км) на 158 км короче, чем до Дурбана, на 510 — чем до Порт-Элизабета, на 898 — чем до Кейптауна.

Таблица 3

Грузооборот основных портов Мозамбика и Анголы в 1960 г.\*, тыс. т

	Лоренсу-Маркиш	Бейра	Лобиту	Всего по трем портам
Транзитные грузы				
разгружено . . . . .	2158,9	846,6	103,6	3 109,1
в том числе:				
в Южную Африку . . . . .	1777,4	—	—	1 777,4
в Федерацию Родезии и Ньясаленда . .	381,5	843,3	103,6	1 331,7
в Конго (Киншаса) . . . . .	—	3,3		
погружено . . . . .	2549,3	1115,1	650,9	4 315,3
в том числе:				
из Южной Африки . . . . .	1978,8	—	—	1 978,8
из Федерации Родезии и Ньясаленда . .	570,5	971,3	650,9	2 336,5
из Конго (Киншаса) . . . . .	—	143,8		
Всего . . . . .	4708,2	1961,7	754,5	7 424,4
Местные грузы				
разгружено . . . . .	620,6	644,6	216,6	1 481,8
погружено . . . . .	477,8	603,0	720,3	1 801,1
Всего . . . . .	1098,4	1247,6	936,9	3 282,9
Итого . . . . .	5806,6	3209,3	1691,4	10 707,3
Транзитные грузы, % . . . . .	81,1	61,1	44,6	69,3
Местные грузы, % . . . . .	18,9	38,9	55,4	30,7

\* Составлена и исчислена по данным: С. Спенсе, *Mozambique*, стр. 45, 46, 114; «The Yearbook and Guide to Southern Africa», 1963, стр. 315; «Ports of the World», 1964, стр. 374.

Железные дороги и порты Анголы и Мозамбика имеют исключительное значение не только в силу того, что они открывают доступ к главным сферам приложения иностранного капитала в Африке. В отличие от средств транспорта во многих развивающихся странах, приносящих убыток, они высокодоходны.

<sup>34</sup> Рост экспортного производства в Анголе и политический кризис в Конго способствовали повышению доли местных грузов в обороте Лобиту: в 1955 г. соответствующий показатель составил 53,7%, в 1966 г. — 47,8%. Исчислено по данным: «The Yearbook and Guide to Southern Africa», 1958, стр. 319; «Industria portuguesa», 1967, № 471, стр. 328.

Важная составная часть этих доходов — прибавочная стоимость, которую создают транспортные рабочие Анголы и Мозамбика. Мы не располагаем данными, позволившими бы показать ее суммарный объем. Однако на основе косвенных данных можно предположить, что он достаточно велик. Во-первых, в португальских колониях степень эксплуатации трудящихся на транспорте выше, чем в соседних странах. Общеизвестно, что из всех стран Южной Африки в Анголе и Мозамбике существуют наиболее низкая оплата труда и самый значительный уровень безработицы среди квалифицированных и полуквалифицированных рабочих<sup>35</sup>. Кроме того, хотя органическое строение капитала, вложенного в средства сообщения Анголы и Мозамбика в послевоенный период несколько повысилась, в целом оно остается на низком уровне. Ввоз транспортного оборудования увеличивается, но в этом отношении Ангола и Мозамбик уступают многим другим странам Африки.

Доход, который приносят транзитные железные дороги и порты Анголы и Мозамбика, настолько велик, что его нельзя целиком сводить к прибавочной стоимости, созданной транспортными рабочими. В 1950 г. на транспорте Мозамбика (включая и «глухие» системы) было занято 9418 африканцев — рабочих и служащих<sup>36</sup>, на Бенгельской дороге — также около 10 тыс. Естественно, что в 50—60-х годах численность рабочих на транспорте несколько возросла (на Бенгельской дороге — до 15 тыс. человек)<sup>37</sup>. Однако трудно допустить, чтобы при существующей крайне низкой производительности труда масса прибавочной стоимости, созданной сравнительно малочисленным контингентом трудящихся, равнялась доходу, размеры которого мы сейчас попытаемся показать.

На наш взгляд, преобладающую часть дохода образует монополярная рента. Помимо дифференциальной ренты, возникающей на территории, которая дает наиболее удобный выход к океану, здесь присутствует монополярная рента, потому что условия выхода к побережью через Анголу и Мозамбик невоспроизводимы. Рентные отношения возникают объективно между владельцем железных дорог и портов (он же — собственник земли, на которой они расположены), потребителями их услуг, главными из которых являются ведущие международные монополии в Южной Африке, и трудящимися, создающими прибавочную стоимость, из которой в конечном счете выплачиваются все рентные платежи. Владение железными дорогами и портами в Анголе и Мозамбике, таким образом, позволяет приобщиться к эксплуатации основной, преобладающей части армии труда (наемного и принудительного) в Южной Африке.

Какова же величина этих доходов?

Некоторые сводные данные о доходах, которые приносили порты и железные дороги Анголы и Мозамбика, приведены в табл. 4. Эти данные свидетельствуют прежде всего о значительном росте общих доходов железных дорог и о том, что транспортные доходы в Мозамбике намного больше, чем в Анголе. По сравнению с довоенным периодом доходы от железных дорог в Анголе выросли значительно больше, чем

<sup>35</sup> Первое обстоятельство можно проследить даже по официальной португальской статистике, второе она тщательно камуфлирует. Однако о безработице и низкой оплате труда единодушно говорят многие наблюдатели, побывавшие в «португальской» Африке (см., например, B. Davidson, *African Awakening*, London, 1955, стр. 193—194).

<sup>36</sup> R. Martins dos Santos, *Uma contribuição para a análise da economia de Moçambique*, Lisboa, 1959, стр. 72—73; «*African Labour Survey*», Geneva, 1958, стр. 667.

<sup>37</sup> «Рабочий класс стран Азии и Африки», М., 1964, стр. 303; «*Industries et travaux d'outre-mer*», 1965, № 139, стр. 525.

Таблица 4

**Доходы железных дорог и портов Анголы и Мозамбика \***,  
млн. эскудо

	1939 г.	1950 г.	1955 г.	1960 г.	1961 г.	1962 г.	1963 г.	1964 г.
Общие доходы всех железных дорог								
Анголы . . . . .	30	229	438	650	656	666	498	653
Мозамбика . . . . .	316	322	585	1005	1039	1070	1092	1133
Чистые доходы железных дорог								
Анголы . . . . .	-24	70	145	184	164	...	...	...
в т. ч. Бенгельской	...	70	151	254	233	521	374	...
Мозамбика . . . . .	273	106	300**	492	488	584	491	510
в т. ч. транзитных	...	118	272**	519	518	512	525	546
Доходность железных дорог (отношение чистых доходов к расходам, %)								
Анголы . . . . .	-44,4	44,0	49,5	39,5	33,3	...	...	...
Мозамбика . . . . .	28,5***	49,1	92,0	96,9	88,5	111,4	92,0	98,6
Доходы государственных дорог и портов, поступившие в бюджет								
Ангола (всего) . . .		85	153	259	274	292	297	400
доля в бюджетных доходах, % . . .		8,5	8,0	9,5	8,5	8,7	8,1	10,6
Мозамбик (всего) . .		523	1232	1969	1470	1596	1469	1596
доля в бюджетных доходах, % . .		34,1	39,5	41,2	33,6	32,0	34,5	35,8

\* Составлена и рассчитана по данным: «Anuário estatístico do Ultramar» 1947—1948, стр. 12—13; 1950—1951, стр. 12, 216, 217, 252, 254; 1955, стр. 176—179; 1956, стр. 14, 176, 177, 217, 218; 1961, стр. XIV, 110, 111; 1962, стр. XII, 138, 139, 175; 1963, стр. 142, 143, 178, 179; 1964, стр. 158, 159, 196, 197; «Yearbook and Guide to Southern Africa», 1954, стр. 421.

\*\* Данные за 1954 г.

\*\*\* Данные за 1943 г.

в Мозамбике. Но по отношению к 1950 г. в Мозамбике наблюдался более высокий рост.

Увеличились и чистые доходы железных дорог. В официальной статистике, правда, не отражена вся прибыль. В рубрику «чистых доходов» не включены ни высокие тантъемы директоров компаний, ни оклады старших служащих. Кроме того, из нее исключена часть амортизационного и резервного фондов, представляющая нераспределенную прибыль. Тем не менее приведенные данные весьма характерны. Основываясь на этих данных, можно сделать следующие выводы. Во-первых, о том, что чистые доходы железных дорог Анголы и Мозамбика неуклонно возрастали. Во-вторых, о том, что доходность железных дорог достигалась исключительно за счет транзитных путей сообщения, прибыли которых покрывали убытки «глухих» систем.

В табл. 4 исчислена также норма доходности железных дорог Анголы и Мозамбика, т. е. отношение показанных официальной статистикой чистых доходов — к расходам эксплуатации<sup>38</sup>. Как видно, желез-

<sup>38</sup> В одной из вставок, сделанных Ф. Энгельсом при подготовке к печати третьего тома «Капитала», рассматривается частный вариант нормы прибыли: случай, при котором «норма прибыли исчисляется на весь вложенный капитал, но за определенное время, фактически за один год». Ф. Энгельс подчеркивает, что подсчитанная та-



ные дороги Анголы, которые до войны отличались довольно высокой отрицательной нормой доходности, в послевоенный период стали приносить крупные доходы на ежегодно авансируемый капитал. Однако норма доходности железных дорог в Мозамбике после 1950 г. была в 2—2,5 раза выше, чем в Анголе. Таким образом, капиталовложения в железнодорожную сеть Мозамбика не только приносили большую массу прибыли, но и были значительно более эффективны. Это, конечно, объясняется неизмеримо большим транзитным значением Мозамбика.

Мы не располагаем данными, которые позволили бы показать доходность портов Анголы и Мозамбика. До некоторой степени этот пробел может быть восполнен разделом табл. 4, отражающим ту часть чистого дохода портов и железных дорог (только государственных), которая поступает в бюджет. Порты приносят намного более высокий доход, чем железные дороги в Мозамбике, а в Анголе, где доходна только частная Бенгельская дорога, на их долю практически приходится почти весь вклад в бюджет.

Наконец, в этой же таблице содержатся данные об удельном весе доходов от транспортной инфраструктуры в составе той части колониальных доходов, которая перераспределяется через государственный бюджет<sup>39</sup>. В Анголе — стране с быстро развивающимися экспортными отраслями их доля внушительна: в последние годы доходы государственного Управления портов, железных дорог и транспорта почти достигли суммы доходов от экспортных пошлин. В бюджете Мозамбика доля доходов, которые приносит транспортная сеть, поистине колоссальна: доходы из этого источника в 3—4 раза превосходят экспортно-импортные сборы и бесспорно занимают в нем первое место<sup>40</sup>.

Если учесть, что доходы по этим статьям Ангола и Мозамбик получают (почти исключительно) от транзита, т. е. в иностранной валюте, становится очевидным огромное значение транспортной инфраструктуры колоний для Португалии. На развитие железных дорог и портов португальское правительство и колониальная администрация выделяют, особенно в последние годы, значительные средства. Но механическое сопоставление доходов и расходов в этой сфере неправомерно, потому что весьма существенная, по-видимому даже преобладающая, часть расходов осуществляется в местной или португальской валюте, тогда как транзит оплачивается дивизами<sup>41</sup>. В последние годы доходы в индексе образом норма прибыли  $\frac{p}{k}$ , выражающая отношение полученной прибыли к годовой сумме издержек производства, в численном значении обычно отличается от действительной нормы прибыли  $\frac{p}{K}$  (см.: К. Маркс и Ф. Энгельс, Сочинения, изд. 2, т. 25, ч. 1, стр. 249—250).

Однако при анализе полезно рассмотреть и показатель  $\frac{p}{k}$ . Правда, он не вполне адекватен исчисленной нами норме доходности, так как, с одной стороны, часть прибыли, как уже отмечалось, проходит по расходным статьям баланса. С другой стороны, преобладающая часть дохода, по-видимому, составляет не прибавочная стоимость, созданная транспортными рабочими, а рентные платежи. Но с учетом этих оговорок можно пользоваться нормой доходности как показателем, численно близким к норме прибыли — в том ограниченном варианте, о котором писал Ф. Энгельс.

<sup>39</sup> Эти данные, однако, не отражают все государственные доходы от эксплуатации путей сообщения. В них отсутствуют сведения о доходах по акциям частных компаний, которыми располагает государство, и налогах, взимаемых с частных транспортных предприятий.

<sup>40</sup> «Anuário estatístico do Ultramar», 1962, стр. 174—175, 182; 1964, стр. 196, 201.

<sup>41</sup> В 1950—1954 гг. в иностранных дивизах было получено  $\frac{3}{4}$  всех доходов Лоренсу-Маркиша и  $\frac{2}{3}$  Бейры (см.: R. Martins dos Santos, Uma contribuição..., стр. 340—341). С другой стороны, из 522,8 млн. эскудо, израсходованных в 1950 г. на эксплуатацию и развитие транспортной сети Мозамбика, лишь 39 млн. пошли на за-

странной валюте от эксплуатации железных дорог и портов в платежном балансе Мозамбика приблизительно в 3 раза превышали все другие доходные статьи, вместе взятые: с 536,7 млн. эскудо в 1950—1954 гг. они возросли до 1104,3 млн. эскудо в 1959—1960 гг.<sup>42</sup>

Таким образом, мы подошли к решению основного вопроса: в чьих интересах осуществляются эксплуатация и развитие транспортной инфраструктуры Анголы и Мозамбика. Для крупнейших международных монополий, эксплуатирующих наиболее развитую часть континента, пути сообщения через Анголу и Мозамбик имеют первостепенное значение. Сверх того, эксплуатация самих железных дорог и портов приносит им дополнительные прибыли. Это, во-первых, прибыли частных железных дорог — Бенгельской и Трансамбезийской, контролируемых иностранным капиталом. Это, во-вторых, часть ренты, которая при других обстоятельствах должна была бы целиком выплачиваться владельцу дорог и портов и которая в настоящее время благодаря сравнительно низким тарифам удерживается монополиями — владельцами перевозимых товаров. Характерно, что тарифы на внутренние перевозки значительно выше, чем на транзитные; на главных транзитных линиях — ниже, чем на сравнительно второстепенных<sup>43</sup>. Наконец, в-третьих, монополии освобождены от значительной части эвентуальных расходов на развитие транспортной сети, которые не всегда сразу окупаются.

Из сказанного не вытекает, однако, что Португалия выполняет роль маклера иностранного монополистического капитала. В этой, как и в других народнохозяйственных сферах, отчетливо проявляется частный интерес ее правящего класса. Португалия, будучи экономически слабой, не может в полной мере использовать свою монополию в Африке — монополию на удобный выход к океану из основных горнорудных районов, хотя эта монополия помогает ей сохранять некоторые важные экономические и политические позиции в Анголе и Мозамбике.

Для португальского государства, корпоративно-тоталитарная структура которого в концентрированной форме выражает и защищает интересы крупной национальной буржуазии, право собственности на транспортную инфраструктуру колоний трудно переоценить. Не случайно в сфере транзитных дорог и портов нет частных португальских компаний: они были бы раздавлены иностранным капиталом. Португальское правительство, во-первых, завладевает крупными доходами от колониального транспорта. Размеры этих доходов, норма доходности не позволяют говорить о том, что Португалия получает некие «комиссионные» за управление. Точнее было бы считать, что она сама уплачивает в виде дани — за свою слабость — часть колониальной прибыли. А это не одно и то же. Во-вторых, самое обладание ключевыми коммуникациями, безотносительно к настоящим и предполагаемым прибылям, дает в руки португальской буржуазии экономическую и политическую позицию первостепенной важности. Именно поэтому удельный вес португальского государственно-монополистического капитала в транспортной инфраструктуре Анголы и Мозамбика возрастает и абсолютно и относительно.

В этой связи необходимо вернуться к обстоятельствам выкупа железной дороги и порта Бейры в 1948—1949 гг. По мнению Ж. де Силвы, «основной причиной продажи была необходимость проведения дорого-

---

купку железнодорожного оборудования за пределами «зоны эскудо» («Anuário estatístico do Ultramar», 1950—1951, стр. 188, 250).

<sup>42</sup> Среднегодовые данные (см.: R. Martins dos Santos, Uma contribuição..., стр. 275, 349—350; C. S p e n s e, Moçambique, стр. 145).

<sup>43</sup> Ж. де Силва, Португальские колонии в Африке, стр. 383—384; Ю. Г. Липец, Юго-Восточная Африка, стр. 16 (автореферат диссертации).

стоящих строительных работ для увеличения пропускной способности дороги и порта»<sup>44</sup>. Поскольку никаких других причин автор не называет, а, наоборот, всячески подчеркивает обязательства, которые взяла на себя Португалия перед другими империалистическими государствами по модернизации дороги и порта, создается впечатление, что вся акция была предпринята исключительно в пользу иностранного империализма, в ущерб (или по крайней мере без какой-либо осязаемой выгоды) для Португалии.

Несколько иначе этот вопрос трактует А. Белявский. Как и Ж. де Силва, весьма скептически оценивая указанную операцию с точки зрения расширения прав Португалии (слова «покупка», «приобретение», «выкуп» А. Белявский заключает в кавычки), он рассматривает ее исключительно как столкновение американского и английского капитала, в котором Португалии отведена второстепенная роль<sup>45</sup>.

Автор данной статьи в написанном в 1961 г. редакционном примечании к книге Ж. де Силвы, оговорив, правда, что нельзя упускать из виду собственные интересы португальского империализма, сделал, как и А. Белявский, неправильное заключение, будто дорога и порт Бейры попали под контроль американского «Фёрст нейшнл бэнк оф Нью-Йорк». Нет никаких серьезных доказательств, что этот банк или какая-либо иная американская компания контролирует систему Бейры. Предоставленный банком заем погашен, а дорогой управляет колониальная администрация.

Выкупив порт и дорогу, португальские власти действительно провели и проводят работы по их модернизации. Но в этом отношении система Бейры не составляет исключения: такие работы ведутся в масштабе всей страны. Еще большее значение имела постройка железной дороги Лимпопо, предпринятая уже после выкупа системы Бейры. По соглашению, заключенному в 1950 г. с Англией и Южной Родезией, Португалия обязалась провести работы по модернизации дороги, но это не односторонние обязательства, а взаимные гарантии: Португалия гарантировала определенную пропускную способность, а ее контрагенты — определенный уровень транзитных перевозок, имеющий столь важное значение с точки зрения бюджетных доходов и платежного баланса Мозамбика.

В соответствии с соглашением лишь только в 1950—1951 гг. Португалия провела надлежащие работы и закупила оборудования на 560 млн. эскудо<sup>46</sup>. Кроме того, выкупные платежи составили 6,6 млн. ф. ст., или около 530 млн. эскудо. Но эти суммы нельзя считать чрезмерными, коль скоро речь идет о таком высокодоходном предприятии, как система Бейры.

Доходы железной дороги Бейры менее чем за три года превысили стоимость выкупного платежа за нее<sup>47</sup>. Несмотря на расходы по модернизации, масса приносимого ею чистого дохода в 1950—1960 гг. возросла в 4,5 раза, а норма доходности — с 35 до 96%. В последние годы железная дорога Бейры по норме доходности занимала второе место в «португальской» Африке, значительно опережая частную Бенгельскую дорогу (70%)<sup>48</sup>.

<sup>44</sup> Ж. де Силва, Португальские колонии в Африке, стр. 86.

<sup>45</sup> А. Белявский, Обострение борьбы за африканские колонии Португалии, — «Империалистическая борьба за Африку и освободительное движение народов», М., 1953, стр. 334—335.

<sup>46</sup> R. Martins dos Santos, Uma contribuiç o..., стр. 231.

<sup>47</sup> Там же, стр. 338—339.

<sup>48</sup> Исчислено по: «Anuário estatístico do Ultramar», 1950—1951, стр. 216—217; «Anuário estatístico do Ultramar», 1961, стр. 110—111.

Доходы порта Бейры менее чем за два года превзошли сумму выкупа. В 1951—1954 гг., т. е. непосредственно после сделки, он принес в 1,5 раза больше дохода, чем порт Лоренсу-Маркиш<sup>49</sup>. В настоящее время он доходнее лиссабонского порта<sup>50</sup>.

Португальские власти, конечно, озабочены поддержанием системы Бейры на уровне требований, предъявляемых экономическим развитием Южной Африки, и в этом смысле можно говорить о выигрыше всех клиентов дороги и порта. Но, как видно, ни о каком самоотречении, действиях «в убыток» со стороны Лиссабона не может быть и речи<sup>51</sup>.

Однако дело не только в той или иной сумме дохода, перешедшей от английского капитала к португальскому. Политическое значение сделки 1948—1949 гг. не менее существенно, чем экономическое. Характерно, что неоднократно предпринимавшиеся в прошлом со стороны Англии и ЮАС попытки купить Лоренсу-Маркиш встречали со стороны Португалии решительное сопротивление<sup>52</sup>. Теперь же, завладев системой Бейры, лиссабонское правительство получило важную политическую позицию в своих отношениях с контрагентами, усилило свою экономическую и политическую монополию.

\* \* \*

Мы не останавливаемся здесь на военно-стратегическом значении транспортной инфраструктуры португальских колоний. Между тем, эта сторона занимает исключительно важное место в политике Португалии, в ее отношениях с малыми и большими империалистическими государствами. Как участник южноафриканского империалистического союза Португалия вносит свой вклад в его общую стратегию, и выражается он главным образом в строительстве и модернизации аэродромов, портов и шоссежных дорог, экономическое значение которых невелико. Так, в 1963—1964 гг. в Мозамбике, недалеко от границы с Танзанией, было выстроено полукружие из пяти военных аэродромов от Палмы до Муэды. Оба крайних пункта связаны автострадой. Дома африканцев вокруг этих баз были сожжены<sup>53</sup>.

Особое значение в обстановке, когда африканские страны одна за другой закрывают свои порты и аэродромы для судов и самолетов ЮАР и Португалии, приобретают ее западноафриканские колонии как мост из Южной Африки в Западную Европу. Сразу после конференции независимых государств Африки в Аддис-Абебе в мае 1963 г., создавшей ОАЕ, Португалия и ЮАР подписали соглашение о том, что авиалинии, связывающие ЮАР с Европой, будут проходить через Луанду и Лиссабон; самолеты заправляются горючим на о-ве Сан-Томе или в Биссау. Поскольку сохранение португальского господства в Гвинее проблематично, было принято решение совместными усилиями построить резервный аэропорт на Илья ду Сол (о-ва Зеленого Мыса), причем взнос ЮАР достигает 150 млн. эскудо<sup>54</sup>.

<sup>49</sup> R. Martins dos Santos, Uma contribuição..., стр. 340—341.

<sup>50</sup> W. Hance, The Geography of Modern Africa, стр. 510.

<sup>51</sup> Характерно, что в концессионное соглашение, предоставившее частной компании право на строительство нефтепровода Бейра—Умтали, было введено положение, согласно которому компания должна уплачивать железной дороге Бейры компенсацию за прекращение перевозок нефти по железной дороге. Предполагалось, что годовые платежи должны были достигать 160 млн. эскудо («Portugal», 1964, № 5, стр. 46).

<sup>52</sup> R. Buell, The Native Problem in Africa, New York, 1928, vol. I, стр. 30, 32, прим. 44; E. Walker, A History of Southern Africa, 1959, стр. 599; У. Фицджеральд, Африка..., стр. 254.

<sup>53</sup> «West Africa», 17.X.1964.

<sup>54</sup> «Portugal and Overseas Provinces», 1963, № 46, стр. 49

Западноафриканские колонии, экономическое значение которых сравнительно невелико, португальские власти рассматривают в качестве стратегического плацдарма первостепенной важности (особенно о-ва Зеленого Мыса). В специальной военной печати подчеркивается, что эвентуальные базы на этих островах не только помогут Португалии и ее южноафриканским союзникам бороться с мерами экономического и политического бойкота, принятыми независимыми странами Африки, но и будут иметь важное значение для глобальной стратегии НАТО в целом. Португальские военные теоретики заявляют, что ограничение «зоны общей ответственности» стран НАТО северным тропиком было ошибкой, что необходимо разработать «генеральную схему защиты», в которой «архипелаг Зеленого Мыса станет играть выдающуюся роль как центральная база поддержки коммуникаций»<sup>55</sup>.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры в португальских колониях выражает не односторонние отношения господства и подчинения, а отношения взаимозависимости. Португалия — младший, слабейший партнер, который, однако, исполняет самостоятельную роль и озабочен расширением собственных позиций, увеличением собственных доходов. Достигается это путем углубления межтерриториальной экономической интеграции на юге Африки, путем гипертерриториального развития нескольких коммуникационных линий. Мощные транзитные системы, как и экспортные отрасли, мало связаны с удовлетворением национальных нужд Анголы и Мозамбика и тем более — малых колоний. Португальский империализм, расширяя всеми доступными ему способами как транзитную сеть, так и свой контроль над нею, демонстрирует свойственные капиталистическому развитию противоречия в наиболее отчетливой, законченной форме: две транзитные системы стали главным стержнем экономики Мозамбика — страны с 6 млн. населения, на территории которой можно было бы разместить восемь с половиной таких государств, как Португалия. Социально-экономическая действительность «португальской» Африки еще раз подтверждает справедливость известного высказывания В. И. Ленина о строительстве железных дорог, которое в глазах «мелкобуржуазных филистеров» выглядит «простым, естественным, демократическим, культурным, цивилизаторским предприятием» и которое при капитализме становится «орудием угнетения миллиарда людей»<sup>56</sup>.

#### ЭНЕРГЕТИКА АНГОЛЫ И МОЗАМБИКА<sup>57</sup>

Межгосударственное разделение труда на юге Африки в области энергетических ресурсов стало возникать намного позднее и получило значительно более скромное развитие, чем в области транспорта. Однако и в этой сфере быстро усиливается интеграционная тенденция.

Обращают на себя внимание исключительно высокие темпы развития энергетики, в особенности электроэнергетики, главных португальских колоний после второй мировой войны. Это, по-видимому, единственная народнохозяйственная отрасль, рост которой осуществлялся здесь неизменно и непрерывно. Данные, приведенные в табл. 5, свиде-

<sup>55</sup> C. de Magalhães, A importância estratégica do arquipélago de Cabo Verde.— «Revista militar», 1965, vol. 17 de II sec., № 11, стр. 638.

<sup>56</sup> В. И. Ленин, Империализм, как высшая стадия капитализма,— Полное собрание сочинений, т. 27, стр. 304—305.

<sup>57</sup> Ряд важных аспектов этого вопроса рассмотрен в статьях Ю. Д. Дмитриевского: «Гидроэнергетика Африки»,— «Страны и народы Востока», вып. II, М., 1961; «Гидроэнергетика стран Южной и Восточной Африки»,— там же, вып. IV, М., 1965

## Электроэнергетика Анголы и Мозамбика \*

	1948 г.	1954 г.	1955 г.	1956 г.	1957 г.	1958 г.	1959 г.	1960 г.	1961 г.	1962 г.	1963 г.	1964 г.	1964 г. в к.
<b>Ангола</b>													
Мощность электростанций, тыс. <i>квт</i> . . . . .	9,5	30,4	39,8	47,5	64,9	68,1	71,5	88,3	88,3	262,2	329,9	333,9	в 35,1 раза
в том числе гидростанций . . . . .	2,2	4,7	11,7	12,3	27,1	27,1	27,5	27,5	27,5	199,1	257,8	258,7	
Производство электроэнергии, млн. <i>квт.ч.</i> . . . . .	22,5	38,7	51,5	76,6	95,8	117,4	123,2	142,6	181,0	196,0	215,0	260,0	в 11,5 раза
в том числе гидростанциями . . . . .	—	—	21,5	29,5	49,2	72,4	91,2	111,2	...	...	...	...	
<b>Мозамбик</b>													
Мощность электростанций, тыс. <i>квт</i> . . . . .	22,0	35,6	36,2	55,2	56,2	63,2	105,3	121,9	158,8	182,0	211,4	209,0	в 9,5 раза
в том числе гидростанций . . . . .	—	—	—	12,5	12,4	12,5	47,4	47,4	64,9	66,0	66,4	66,9	
Производство электроэнергии, млн. <i>квт.ч.</i> . . . . .	39,2	50,8	52,6	81,8	78,3	83,3	127,2	152,9	189,0	197,4**	149,2**	242,0	в 6,2 раза
в том числе гидростанциями . . . . .	18,4	22,9	24,8	29,5	25,8	29,4	73,1	97,5	120,0	...	...	179,3**	

\* Составлена и рассчитана по: «Statistical Yearbook», 1960, стр. 284, 285, 292, 293; 1963, стр. 329, 330, 337, 338; 1964, стр. 343, 347, 351, 355; 1966, стр. 348, 352, 356, 360; «Anuário estatístico do Ultramar», 1962, стр. 78; 1963, стр. 11, 80; 1964, стр. XI, 82; «Industries et travaux d'outre-mer», 1965, № 138, стр. 379; R. Sabrita. Consumo da energia na provincia de Moçambique, — «Fomento», 1964, vol. 2, № 1, стр. 86.

\*\* Потребление.

тельствуют о том, что ежегодный прирост энергетических мощностей поддерживался на уровне 20—35%, а в некоторые годы даже превышал 50—60%. Несколько медленнее, но в целом тоже очень быстро увеличивалось производство электроэнергии. Если электробаланс Африки в целом удваивался в послевоенный период в среднем за 7—8 лет<sup>58</sup>, то за 16 лет, с 1948 по 1964 г., в Анголе и Мозамбике он вырос более чем в 8 раз. В самой Португалии в тот же период электроэнергетика — одна из самых динамичных отраслей народного хозяйства — возросла приблизительно в 4,5 раза<sup>59</sup>.

Уровень производства электроэнергии, достигнутый в Анголе и Мозамбике в начале 60-х годов, оставался все еще чрезвычайно низким. В этом отношении обе португальские колонии, вместе взятые, значительно уступали другим странам Южной Африки — ЮАР, Родезии, Замбии, Конго (Киншаса). Однако на общем африканском фоне их показатели отнюдь не являются худшими. В 1964—1965 гг. и в Анголе, и в Мозамбике было произведено больше электроэнергии, чем в таких странах, как Эфиопия, Берег Слоновой Кости, Ливия, Сенегал, Судан, Танганьика, причем все эти страны, за исключением БСК и Судана, в 1954 г. производили больше электроэнергии, чем португальские колонии. Еще разительнее выдвигение Анголы и Мозамбика по энергетическим мощностям. Помимо перечисленных стран с 1954 по 1965 г. Ангола в этом отношении перегнала Кению и Мадагаскар, а Мозамбик — Гану и Уганду.

Коэффициент использования введенных в строй мощностей сравнительно невелик. В этом отношении Ангола и Мозамбик уступают многим странам Африки, где электростанции работают с гораздо более высокой нагрузкой. Тем не менее в португальских колониях продолжается строительство новых станций.

Электроэнергетические ресурсы Анголы и Мозамбика — речь идет в первую очередь о гидроресурсах — огромны. Только в той части бассейна Замбези, которая приходится на Мозамбик, гарантированная годовая выработка электроэнергии исчисляется в 33—35 млрд. *квт. ч*<sup>60</sup>, а в целом по этой стране она оценивается в 82 млрд. *квт. ч*. Потенциальные гидроэнергетические ресурсы Анголы исчисляются в 640 млрд. *квт. ч*<sup>61</sup>. В табл. 5 приведены данные, свидетельствующие о возрастающем удельном весе гидроресурсов в энергетическом балансе Анголы и Мозамбика. В ближайшее время это соотношение должно в еще большей степени измениться в пользу гидростанций. Такая тенденция обусловлена не только природными, но и экономическими условиями. Из четырех крупных электростанций Анголы, действовавших к началу 60-х годов, три — Мабубаш, Биопиу и Матала — были гидростанциями и принадлежали колониальной администрации и лишь одна тепловая — в Дунду — находилась в собственности ДИАМАНГ. Гидроэнергетическому строительству, которое, как правило, осуществляется в комплексе с ирригационными работами и устройством колонатов для португальских иммигрантов, уделяется исключительно большое внимание в колониальных «планах развития». Электроэнергетическое строительство в Анголе, таким образом, осуществляется государством, преимущественно в фор-

<sup>58</sup> И. М. Хейстер, Энергетика Африки, — «Энергохозяйство за рубежом», 1964, № 4, стр. 4; «Электроэнергетика мира в цифрах», ч. II, «Капиталистические страны», М., 1963, стр. 13.

<sup>59</sup> «Statistical Yearbook», 1966, стр. 360.

<sup>60</sup> F. de Castro Fontes, Recursos energéticos da bacia hidrográfica do rio Zambeze em Moçambique, — «Fomento», 1964, vol. 2, № 1, стр. 47.

<sup>61</sup> B. Moreno, Contribuição para o planificação energético de Angola e Moçambique, — там же, стр. 18.

ме крупных гидростанций и связано с одной из главных целей португальской экономической и социальной политики в Африке.

Примечательное явление в этом ряду — колоссальное (не только по масштабам Анголы) гидроэнергостроительство Камбамбе, на водопадах р. Куанзы, в 180 км от Луанды. Строительство станции, проектная мощность которой определена в 260 тыс. *квт·ч* (т. е. в 3 раза больше всех электростанций, имевшихся в Анголе в 1960 г.), началось в конце 50-х годов. Часть первой очереди была введена в строй в декабре 1962 г. Одновременно началось наполнение водохранилища. После завершения строительства первой очереди станция сможет производить 1300 млн. *квт·ч* электроэнергии в год, а в окончательном варианте — 3,5 млрд. *квт·ч*, т. е. почти в 20 раз больше суммарного производства всех электростанций Анголы в 1961 г.<sup>62</sup> Хотя проектная мощность Камбамбе значительно уступает мощности Асуанской и Карибской станций, в списке действующих и строящихся электростанций Африки она занимает третье место. Камбамбе уже на первых стадиях ввода в строй изменит энергетический баланс Анголы. Она не просто даст дополнительное количество энергии, а, что особенно важно, много дешевой энергии<sup>63</sup>. По мнению португальских специалистов, принимавших участие в разработке проекта, «проблема Куанзы является главным образом социальной и экономической проблемой, не говоря уже о национальной заинтересованности в том, чтобы увеличилось производство и тысячи поселенцев разместились в окрестностях столицы»<sup>64</sup>.

Другое крупное гидроэнергетическое строительство в Анголе (50 тыс. *квт*) намечается на р. Катумбела, недалеко от Лобиту.

Большие масштабы приобрело гидроэнергетическое строительство и в Мозамбике. Цель — создание колонатов, увеличение иммиграции, формирование энергетической инфраструктуры, которая позволила бы зафиксировать сложившийся тип колониального хозяйства, — вырисовывается здесь столь же отчетливо, как и в Анголе. Однако развитию электроэнергетики Мозамбика свойственны и некоторые специфические особенности. Во-первых, самая крупная электростанция этой страны, которую начали строить в 1947 г., когда государство не производило больших инвестиций в экономику, принадлежит смешанной компании с преобладанием частного капитала. Акционерный капитал «Соснедади гидроэлектрика ди Ревуэ», зарегистрированной в Лиссабоне, составляет 200 млн. эскудо<sup>65</sup>. Однако общая тенденция пробивает себе дорогу и в Мозамбике: в 1955 г. на долю государственных электростанций приходилось менее половины выработанной электроэнергии, в 1962 г. — почти две трети<sup>66</sup>. Во-вторых, Мозамбик из импортера электроэнергии (в 1950—

<sup>62</sup> «Portugal and Overseas Provinces», 1965, Annual Suppl., стр. 16.

<sup>63</sup> В 1957 г. цена одного *квт·ч* электроэнергии для бытовых целей колебалась в Анголе от 2 до 7,5 эскудо, для промышленности — от 1,5 до 4 эскудо. По прогнозу проф. Араужу Коррейя, одного из инициаторов строительства станции и автора инженерных расчетов этого проекта, стоимость 1 *квт·ч* энергии, переданного в Луанду, составит 0,12 эскудо при использовании мощности станции на 50% и даже 0,06 эскудо — при использовании на 90%. В зоне ирригации энергия будет стоить еще дешевле (R. Gersdorf, Angola..., стр. 56; «The South African Mining and Engineering Journal», 1957, vol. 86, № 3351, стр. 837).

<sup>64</sup> Там же.

<sup>65</sup> Электростанция расположена на р. Мавузи, притоке Ревуэ; ее установленная мощность — 67 тыс. *квт*. Ведутся работы по вводу в строй еще 54 тыс. *квт*. Эта станция производит более половины электроэнергии в Мозамбике («African World», 1965, February, стр. 54).

<sup>66</sup> R. Cabrita, Consumo de energia na provincia de Moçambique, — «Fomento», 1964, № 1, стр. 86.



1954 г. из Родезии поступало в среднем 37 тыс. *квт·ч* в год)<sup>67</sup> превратился в ее экспортера.

В 1955 г. между «Соснедади гидроэлектрика ди Ревуэ» и «Электрик сэплай комишн» — родезийской государственно-монополистической организацией было заключено соглашение, по которому в 1957—1967 гг. надлежало передать в Родезию 1,15 млрд. *квт·ч* электроэнергии. Португальской компании была гарантирована выплата суммы порядка 210 млн. эскудо, т. е. около 21 млн. в год<sup>68</sup>. Сразу же после заключения соглашения компания почти вдвое увеличила свой акционерный капитал и приступила к работам второй очереди. В 1965 г. срок соглашения был продлен по 1971 г. Выручка Мозамбика в иностранной валюте к концу этого срока должна подойти к 30 млн. эскудо в год<sup>69</sup>.

Экспорт электроэнергии из Мозамбика в Родезию, начавшийся в 1957 г., быстро возрастает и приобретает все более важное значение для промышленного района Умтали, не входящего в энергосистему Карибской ГЭС. Некоторое представление о масштабе и темпах этого процесса могут дать нижеследующие данные (млн. *квт·ч*)<sup>70</sup>:

	1954 г.	1955 г.	1956 г.	1957 г.	1958 г.	1959 г.	1960 г.	1961 г.	1962 г.	1963 г.	1964 г.	1965 г.
Весь импорт	1,0	1,0	1,0	12,5	33,8	61,5	71,2	71,1	80,7	87,6	102,1	132,4
Импорт из Мозамбика	—	—	—	12,0	33,0	54,0	59,0	61,3	...	...	...	

Существующие электроэнергетические связи по линии Мозамбик — Родезия предполагается дополнить новой линией: Ангола — Юго-Западная Африка. В октябре 1964 г. Португалия и ЮАР подписали серию важных экономических соглашений, среди которых особое место занимает соглашение о совместном использовании пограничной реки Кунене. Соглашение предусматривает строительство гидроузла на Кунене общей стоимостью в 5 млн. рэндов<sup>71</sup>. Половину этой суммы правительство ЮАР берет на себя, половину предоставляет взаимы Португалии сроком на 25 лет. В системе государственно-монополистических учреждений ЮАР был создан специальный орган, ведающий строительством на Кунене. Однако самое грандиозное из намеченных сооружений — строительство крупнейшего в Африке гидрокомплекса в Кабора-Басса на р. Замбези, предполагаемая мощность которого должна достичь 2 млн. *квт*, а ежегодное производство электроэнергии — 17 млрд. *квт·ч*, из которых 15 млрд. *квт·ч* должны передаваться в ЮАР. Стоимость проекта, по имеющимся оценкам, составит 7—10 млрд. эскудо.

В целом достигнутое (и в еще большей степени — планируемое) развитие электроэнергетических мощностей значительно опережает, более того — оторвалось от современного (и возможного в ближайшие годы) уровня производства, технического строения капитала. Только

<sup>67</sup> R. Martins dos Santos, Uma contribuição..., стр. 45.

<sup>68</sup> Рассчитано по данным: R. Gersdorf, Moçambique, стр. 46—47. В 1963 и 1964 г. экспорт электроэнергии из Мозамбика в Родезию в стоимостном выражении составил свыше 20 млн. эскудо в год в иностранной валюте («Portugal», 1964, № 7, стр. 17; А/АС.109/Л.334/Add.1, Приложение V, § 68).

<sup>69</sup> А/АС. 109/Л. 266, § 166; А/АС. 109/Л. 334/Add. 1, Приложение V, § 46.

<sup>70</sup> «Anuário estatístico do Ultramar», 1962, стр. 78; «Monthly Digest of Statistics», Salisbury, 1966, № 2, стр. 44; Т. С. Белл, Эксплуатация и потребление первичных источников энергии в Федерации Родезии и Ньясаленда, — «Энергетика мира и перспективы ее развития», М.—Л., 1964.

<sup>71</sup> Рэнд — денежная единица ЮАР. Равен приблизительно 40 эскудо. «Industries et travaux d'outre-mer», 1965, an. 13, № 138, стр. 379; А/АС.109/Л.244, § 65—68.

трудности передачи электроэнергии (в Анголе и Мозамбике передача на расстояние свыше 300—400 км — серьезная проблема) препятствуют широкому развитию ее экспорта в соседние страны Южной Африки. Однако португальские специалисты сейчас усиленно работают над этой проблемой<sup>72</sup>.

Точно так же опережает внутренние потребности нефтеперерабатывающая промышленность. Преобладающая часть продукции заводов в Лоренсу-Маркише и Луанде экспортируется.

Ангольская нефть привлекает особое внимание ЮАР. Ангола пока что — единственная страна Южной Африки, в которой открыты и разрабатываются месторождения нефти в промышленном масштабе. ЮАР ежегодно потребляет 4—5 млн. т нефтепродуктов. Между тем усиленные поиски нефти на ее собственной территории не увенчались успехом. С 1965 г. ЮАР также снабжает нефтью Родезию. Находясь под угрозой международного эмбарго на ввоз нефти и нефтепродуктов, монополистический капитал, действующий в ЮАР, чрезвычайно заинтересован в изыскании подконтрольных ему источников жидкого топлива.

Исключительными правами на поиски и добычу нефти в Анголе до 1966 г. владела монополистическая «Компания ди петролеуш ди Ангола» («Петрангола»), контролируемая португальским государственным и бельгийским частным капиталом. В течение длительного времени крупная южноафриканская инвестиционная компания «Федерале Минбоу», тесно связанная с «Англо-америкэн корпорейшн оф Саус Эфрика» и государственным капиталом ЮАР, вела переговоры о вступлении в «Петранголу». Речь шла не просто о южноафриканских инвестициях в прибыльное предприятие, а о комплексном интеграционном плане. Сбыт ангольской нефти предполагалось осуществлять преимущественно на южноафриканском рынке. Власти ЮАР выразили готовность оборудовать гавань Свакопмунда для приема танкеров и построить нефтепровод из Анголы в ЮЗА<sup>73</sup>. О том, какое значение правящие круги ЮАР придавали этим переговорам, недвусмысленно заявил В. Коэтзер — председатель правления «Федерале Минбоу», прибывший в начале 1965 г. в Лиссабон для ведения переговоров: «Если мы сможем получать нефть у португальцев, то это будет серьезным фактором, который побудит участников бойкота не осуществлять бойкот Южной Африки всерьез. Стратегический аспект так же важен, как и экономический, в особенности потому, что Португалия и Южная Африка в политическом отношении — братья по несчастью перед лицом всемирной беды»<sup>74</sup>. Однако после некоторых колебаний предложения «Федерале минбоу» были отклонены: португальское правительство предпочло сохранить ключевые позиции в собственных руках. Кроме того, Португалия заинтересована не столько в снабжении сырьем нефтеперерабатывающих заводов ЮАР, сколько в экспорте готовых нефтепродуктов с собственных заводов, который быстро увеличивается.

Если связи по электроэнергии и жидкому топливу только планируются или возникли лишь в последние годы, то другие энергетические связи существуют уже продолжительное время. Ежегодно Мозамбик ввозит значительное количество угля из ЮАР, несколько меньше — из Родезии. Импорт угля в Мозамбик, страну, которая сама добывает и

---

<sup>72</sup> Подробно об этом см.: *Caldeira da Silva Luis, Influência do transporte de energia...* — «Fomento», 1964, vol. 2, № 1, стр. 105—116.

<sup>73</sup> «West Africa», 12.XII.1964; «African Communist», 1965, № 20, стр. 69.

<sup>74</sup> «African World», 1965, March, стр. 24.

экспортирует уголь более высокого качества, — одно из ярких проявлений уродливого характера южноафриканской интеграции. Уголь из Тете — места его добычи — может быть доставлен потребителям (железнодорожная сеть Лоренсу-Маркиша, расположенные в ее сфере тепловые электростанции и цементный завод) только кружным путем — через территорию Родезии или через порт Бейру, хотя это и связано с неоднократными перегрузками.

Добыча угля в Мозамбике могла бы развиваться более высокими темпами, если бы этому не противостояли интересы влиятельных групп иностранного монополистического капитала, рассматривающих эту страну как важный рынок сбыта продукции Витбэнка (ЮАР) и Ванкие (Родезия). Если ввоз угля из ЮАР определяется по крайней мере слабым развитием внутренней (нетранзитной) транспортной сети Мозамбика, то импорт из Родезии лишен вообще каких-либо рациональных экономических оснований: расстояние до Бейры от Ванкие в 3—4 раза больше, чем от Тете. Однако после введения в строй Карибской ГЭС углепромышленная компания Ванкие — дочернее предприятие «Англо-америкэн корпорейшн оф Саус Африка» оказалась перед острым кризисом сбыта: добыча угля упала с 4,2 млн. т в 1957 г. до 2,9 млн. т в 1962 г. (при потенциальной мощности 4,5 млн. т)<sup>75</sup>. С другой стороны, «Компания карбонифера ди Мосамбики», ведущая разработки в Тете, также входит в финансовую империю Г. Оппенгеймера (через «Компания ди Мосамбики» и «Бритиш Саус Африка компани») <sup>76</sup>.

Как видно, в экономическом отношении энергетическая интеграция невыгодна странам «португальской» Африки. Из них экспортируют (или намечают к экспорту) наиболее экономичные виды энергии. Мозамбик, который, по данным ООН, в последние годы потреблял в два с лишним раза больше энергии, чем производил, и который в 1961 г. произвел 29,5 квт·ч электроэнергии на человека, экспортировал около трети произведенной им электроэнергии в Южную Родезию, где в том же году было произведено 460 квт·ч электроэнергии на душу населения<sup>77</sup>. Импортирует же Мозамбик большое количество сравнительно низкокалорийного топлива — угля в ущерб развитию собственной его добычи. Характерен также чрезвычайно высокий удельный вес дров в энергобалансе португальских колоний. По утверждению Р. М. Кабриты, в Мозамбике с учетом их бытового потребления он составляет свыше 88%<sup>78</sup>. Экспорт же дров в соседние страны, который в 1936—1941 гг. составлял от 1/4 до 1/3 всего вывоза древесины из Мозамбика (по объему), в последующие годы значительно сократился и ныне играет крайне небольшую роль<sup>79</sup>.

<sup>75</sup> W. H a n s e, *The Geography of Modern Africa*, стр. 445, 447.

<sup>76</sup> В декабре 1964 г. на лондонской бирже было объявлено о слиянии «Бритиш Саус Африка компани» с двумя другими акционерными обществами, еще более связанными с «Англо-америкэн корпорейшн оф Саус Африка». Новая компания — «Чартер консолидейтед», акционерный капитал которой — 29,25 млн. ф. ст., всецело контролируется «Англо-америкэн корпорейшн оф Саус Африка», акционерный капитал которой составляет 900 млн. ф. ст. («Народы Азии и Африки», 1965, № 3, стр. 44).

<sup>77</sup> «Statistical Yearbook», 1963, стр. 319, 338; «Anuário estatístico. Ultramar», 1962, стр. X, 78; «Portugal and Overseas Provinces», 1965, стр. 16.

<sup>78</sup> R. C a b r i t a, *Consumo de energia na província de Moçambique*, стр. 91—92. В 1950—1954 гг., по данным Р. Сантуша, доля древесного топлива составляла лишь 22,6%. Его расчет, вероятно, более правомерен, так как принятый Р. М. Кабритой коэффициент перевода древесного топлива в угольный эквивалент (0,5) чрезвычайно высок для топлива, сжигаемого в открытых кострах. Но использование огромного количества древесины в Мозамбике в энергетических целях (по данным Р. М. Кабриты — около 6,6 млн. т в год) не подлежит сомнению.

<sup>79</sup> M. P. F e r r e g i n h a, *O comércio mundial de madeiras tropicais africanas*, Lisboa, 1959, стр. 35—37.

Мы не располагаем соответствующими данными, относящимися к Анголе, однако достаточно показателен тот факт, что Бенгельская дорога, по которой ежегодно доставляется 80—90 тыс. т угля в Катангу, использует преимущественно древесное топливо.

### ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ

Быстрое развитие транзитных путей сообщения и энергетики в португальских владениях в значительной степени определяется активным вмешательством колониального государства в процесс воспроизводства. Речь идет прежде всего о колониальных государственных инвестициях, осуществляемых с 1953 г. по так называемым планам развития<sup>80</sup>.

Государственные инвестиции по первому и второму «планам развития» почти не коснулись экспортных отраслей производства. Это — сфера приложения частного капитала. Государственный капитал здесь прибегает главным образом к системе участия или же выступает самостоятельно на более поздней стадии, опосредуя процесс обращения и оказывая таким образом определенное влияние на производство.

Основной поток государственных инвестиций направлялся в те сферы, развитие которых расширяет и облегчает материально-производственные, социальные и политические условия процесса воспроизводства монополистического капитала в колониях, закрепляет положение «заморских территорий» как составных частей португальской колониальной империи, углубляет их специфическую экспортную специализацию (включая «экспорт услуг»), увековечивает их роль поставщиков иностранной валюты для метрополии. В инвестициях по «планам развития» (табл. 6) отчетливо прослеживаются три главных направления.

Преобладающая часть инвестиций — около 60% фактических расходов и от 42 до 66% по «плановым» наметкам<sup>81</sup> — в Анголе и Мозамбике направлялась на расширение и модернизацию средств сообщения. Необходимость значительных капиталовложений в эту сферу диктуется объективными условиями развития производительных сил. Действующими планами многих независимых стран Африки также предусмотрены крупные ассигнования в инфраструктуру.

Однако португальские колонии в этом отношении находятся в особом положении.

Во-первых, удельный вес государственных инвестиций в транспортную инфраструктуру здесь особенно велик. В «планах», составленных для африканских стран колониальными властями во второй половине 50-х годов, только в Нигерии на транспорт и пути сообщения предусматривалась более высокая доля расходов, чем в португальских владениях<sup>82</sup>. Сравнение португальских «планов» с планами, разработанными независимыми африканскими государствами, показывает еще больший

<sup>80</sup> В 1953—1958 и 1959—1964 гг. в метрополии и колониях осуществлялись первый и второй «планы развития». На 1965—1967 гг. был объявлен «переходный план». Португальские планы — это централизованные программы капиталовложений, преобладающая часть которых — чистые капиталовложения, проходящие по «экстраординарной» части бюджета. Кроме того, в «обычной» части бюджета предусматриваются значительные ассигнования на экономические цели, включая возмещение затрат и новые капиталовложения. Данных о соотношении этих частей в «обычных» расходах нет. Поэтому мы рассматриваем здесь только «плановые» ассигнования. Но необходимо учитывать, что государственное накопление ими не исчерпывается.

<sup>81</sup> По данным: J. Faria Lara, O sector dos transportes no II plano de fomento para o Ultramar, — «Aspectos do desenvolvimento económico africano», Lisboa, 1959, стр. 101 и табл. 6.

<sup>82</sup> «Economic Bulletin for Africa», 1961, vol. I, № 1, стр. 75.

Таблица 6

Основные направления государственных капиталовложений в Анголе и Мозамбике по первому и второму «планам развития» \*  
(исполнение)

	Ангола				Мозамбик				Всего	
	1953—1958 гг.		1959—1964 гг. **		1953—1958 гг.		1959—1964 гг.			
	млн. эскудо	%	млн. эскудо	%	млн. эскудо	%	млн. эскудо	%	млн. эскудо	%
Общая сумма инвестиций . . . . .	2156,7	100,0	4174,0	100,0	1408,3	100,0	3666,9	100,0	11405,9	100,0
Пути сообщения и транспорт . . . . .	1423,8	66,0	2074,1	49,7	954,5	67,8	1992,2	54,3	6444,6	56,5
Мелиоративные работы и организация колонатов ** . . . . .	129,8	6,0	725,0	17,4	399,6	28,4	930,9	25,4	2185,3	19,2
Электроэнергетика . . . . .	571,3	26,5	385,3	9,2	37,6	2,7	45,4	1,8	1059,6	9,2
Прочие отрасли . . . . .	31,8	1,5	989,6	23,7	16,6	1,1	678,4	18,5	1716,4	15,1

\* Составлена и рассчитана на основе данных «Anuário estatístico do Ultramar», 1956, стр. 210—215; 1957, стр. 210—215; 1959, стр. 312—317; 1960, стр. 190—193; 1962, стр. 178—181; 1963, стр. 181—184; 1964, стр. 200—201.

\*\* Официальная статистика прибегает к иной группировке расходов. В данную графу таблицы включены все прямые и преобладающая часть косвенных расходов на поселение португальцев в колониях.

разрыв, поскольку в этих последних все большее внимание уделяется ассигнованиям на развитие производства<sup>83</sup>. Хотя опубликованные данные не вполне сопоставимы, так как в одних случаях относятся к общим капиталовложениям, а в других — только к капиталовложениям государственного сектора, общая картина не вызывает сомнений: португальские власти инвестировали в транспортную сферу значительно большую часть своих ресурсов, чем правительства большинства независимых африканских стран<sup>84</sup>.

Во-вторых, развитие путей сообщения осуществляется по типично колониальному образцу. Почти все средства вкладываются в несколько основных транспортных артерий и портов, выполняющих тройную функцию. Прежде всего, они обслуживают эксплуатацию колоний по линии вывоза сырья. Новые инвестиции призваны удешевить и ускорить поступление сырья (производство которого сосредоточено в немногочисленных центрах) на мировой рынок, стимулировать привлечение частного капитала в собственно производственные, преимущественно экспортные, отрасли. «Необходимо определить сферы инвестиций для различных секторов,— пишут португальские экономисты, авторы «модели экономиче-

<sup>83</sup> В ныне действующих планах доля инвестиций в производственную инфраструктуру предусмотрена в следующем объеме: Тунис — 55%, Сенегал (только транспорт и связь) — 34, Гвинейская Республика — 36, Верхняя Вольта — 20, Судан (включая торговлю) — 22%; во многих других странах — значительно меньше («Planowanie w niek. órych krajach Afryki», Warszawa, 1964, стр. 58, 69, 78, 81, 93 и др.).

<sup>84</sup> Следует учесть также, что 30—40% государственных расходов по «обычному» бюджету на «цели развития» в Анголе и 75—85% в Мозамбике связаны с содержанием, модернизацией и отчасти — развитием портов, железных и шоссейных дорог.

ского развития» для Анголы.— Государственный сектор становится ответственным за создание инфраструктуры, тогда как частный сектор имеет дело с внешней торговлей»<sup>85</sup>.

С другой стороны, закрепляется положение португальских колоний в качестве транспортного придатка соседних стран Африки, положение, из которого, как уже было показано, метрополия извлекает различные экономические и политические выгоды. Только на развитие железных дорог и портов транзитного значения было израсходовано 96,7% ассигнований на транспорт по первому «плану развития» Анголы и 83,7% — Мозамбика<sup>86</sup>. Соответствующие показатели второго «плана» — 51,5 и 32,8%<sup>87</sup>.

Наконец, развитие транспортной сети — это одно из средств военно-политического контроля над территорией колоний, вклад лиссабонского правительства в общую стратегию реакционных режимов на юге Африки. При составлении второго «плана» Мозамбика, подчеркивает М. Дориш, «не были забыты внутренняя безопасность и международные отношения: планируется расширить ранее существовавшие связи с соседними странами и создать постоянные транспортные пути между севером и югом провинции»<sup>88</sup>.

Инвестиции в электроэнергетику, с одной стороны, рассматриваются как средство оживления общей экономической конъюнктуры: «Инвестициям, которые проектируются осуществить в электростроительстве, предназначается моторная роль, так как благодаря этому перед частной инициативой открываются возможности создания новых необходимых отраслей производства»<sup>89</sup>. С другой стороны, они представляют определенный вклад в развитие интеграционного процесса на юге Африки.

В португальских колониальных «планах» важное место занимают также ассигнования на подготовку и организацию поселений иммигрантов из метрополии и небольших групп местного населения.

В отличие от шестилетних планов 1953—1958 гг. и 1959—1964 гг. на трехлетие 1965—1967 гг. был принят так называемый «переходный план». (На 1968—1973 гг. вновь объявлен шестилетний план.) Структура капиталовложений «переходного плана» 1965—1967 гг. характеризуется данными, приведенными в табл. 7.

На первый взгляд может возникнуть впечатление, будто «переходный план» принес с собой радикальное преобразование структуры капиталовложений в Анголе и Мозамбике: значительное сокращение доли инфраструктурных ассигнований. Но, во-первых, это не столько изменение в действительной структуре капиталовложений, сколько изменение в содержании планирования. Планом впервые предусмотрены инвестиции частного сектора. Частный же капитал проявляет значительно меньшую активность в сфере инфраструктуры, чем государство. В го-

<sup>85</sup> L. Teixeira Pinto, R. Martins dos Santos, *Angola: pólos e perspectivas...*, стр. 18.

<sup>86</sup> Фактические расходы в Анголе в 1953—1958 гг., в Мозамбике в 1953—1957 гг. Рассчитано по данным: «Anuário estatístico do Ultramar», 1956, стр. 214—215; 1957, стр. 214—215; 1959, стр. 316—317. Учтены также расходы на железные дороги и порты, которые португальские власти стремятся превратить в транзитные.

<sup>87</sup> Проект на 1959—1964 гг. Рассчитано по данным: J. Faria Lara, *O sector dos transportes no II plano de fomento para o Ultramar*, стр. 103. Снижение инвестиций в транзитные железные дороги и порты по второму «плану» связано с усилением эксплуатации внутренних ресурсов самих португальских колоний, а также с увеличением ассигнований на строительство шоссежных дорог и аэродромов, часть которых также используется для транзита.

<sup>88</sup> M. E. Dóres, *O desenvolvimento da economia portuguesa e o plano para 1959—1964*, Lisboa, 1959, стр. 58—59.

<sup>89</sup> Там же.

сударственных ассигнованиях вложения в инфраструктуру по-прежнему занимают ведущее место<sup>90</sup>. А во-вторых, средняя ежегодная сумма ассигнований в каждую из инфраструктурных отраслей: транспорт, энергетику, мелиоративное строительство и создание колонатов — предусмотрена в абсолютном выражении в объеме, который в несколько раз превышает соответствующие среднегодовые расходы за предыдущее десятилетие.

Таблица 7

**Основные направления инвестиций в Анголе и Мозамбике  
по «переходному плану» 1965—1967 гг. \***  
(проект)

	Ангола		Мозамбик		Всего	
	млн. эскудо	%	млн. эскудо	%	млн. эскудо	%
Общая сумма инвестиций . . . . .	7210	100,0	5400	100,0	12610	100,0
в том числе:						
пути сообщения и транспорт . . . . .	1930	26,8	1771	32,7	3701	29,3
мелиоративные работы и организация колонатов ** . . . . .	620	8,7	760	14,1	1390	11,1
электроэнергетика . . . . .	850	11,8	400	7,4	1250	9,9

\* Составлена и рассчитана по данным: «Portugal and Overseas Provinces», 1965, № 52, стр. 11; «Marchés tropicaux et méditerranées», Paris, 1964, № 995, стр. 2979.

\*\* Включая другие расходы в области сельского хозяйства.

Следовательно, усиленное развитие инфраструктурных отраслей народного хозяйства Анголы и Мозамбика, которые составляют базу и неперенное условие функционирования португальской системы колониального господства и колониальной эксплуатации, остается неотъемлемой чертой лиссабонского «планирования».

Развитие транспорта и электроэнергетики в Анголе и Мозамбике, (а в меньшей степени и в других западноафриканских владениях Португалии) не изменило колониальной структуры экономики этих стран. Более того, оно усилило и углубило их империалистическую эксплуатацию. Необходимо, однако, учитывать двоякого рода возможные последствия этого процесса в будущем, после завоевания португальскими колониями политической независимости.

В послевоенный период португальское государство стало одним из главных империалистических собственников в колониях. Оно завладело важными позициями в их экономике, и прежде всего в инфраструктуре. Это означает, что народы португальских владений сразу после свержения колониального гнета могут стать обладателями крупной материальной базы, необходимой для создания государственного сектора. Значение этой перспективы едва ли можно переоценить.

Вместе с тем в рамках южноафриканской империалистической интеграции развивался процесс экономического подчинения португальских колоний мировому капиталистическому хозяйству. Одно ~~только~~ политическое освобождение Анголы и Мозамбика в лучшем случае устранил

<sup>90</sup> В этой связи можно указать на долгосрочную программу дорожного строительства в Анголе, объявленную в 1964 г. и предусматривающую постройку к 1970 г. свыше 2,5 тыс. км железных дорог и мостов общей стоимостью в 1 млрд. эскудо («Portugal», 1964, № 5, стр. 46). По другим данным — 4 млрд. эскудо («Britannica Book of the Year», 1964, стр. 37).

посредника эксплуатации — португальский империализм, но не сможет само по себе ликвидировать экономические основы эксплуатации, поскольку хозяйственная жизнь этих двух стран находится в крайней зависимости от экспорта сырья на мировой капиталистический рынок и от «экспорта услуг» в соседние страны. Для утверждения экономической независимости потребуется значительная перестройка хозяйственной структуры, существенное преобразование внешнеэкономических связей. Многие, разумеется, будут зависеть от конкретных обстоятельств, при которых падет португальское колониальное господство, от развития национально-освободительной революции в других странах Африки. Поскольку южноафриканская интеграция в известной степени порождает отношения взаимозависимости участвующих в ней стран, совместное применение освободившимися португальскими колониями и другими независимыми странами Африки различных средств экономического и внешнеэкономического давления на ЮАР и Южную Родезию — если к тому времени в них самих еще сохранятся империалистические правительства — может иметь эффективные последствия.

Империализм создал на юге Африки уродливую, диспропорциональную производственно-экономическую структуру. Но, лишь отталкиваясь от реальных условий, на первых порах опираясь на существующие производительные силы, учитывая, используя и постепенно преобразовывая сложившиеся народнохозяйственные пропорции и международные и межтерриториальные связи, народы Южной Африки смогут построить рационально организованную, независимую экономику.