

# ТРАНСПОРТ АФРИКИ: ПЛАНЫ И ВОЗМОЖНОСТИ\*

© 2019 К. АЛЕШИН, А. БАРИНОВ, Е. ЗАНОСКИНА

DOI: 10.31857/S032150750004068-6

*Африка по-прежнему привлекает представителей международного бизнеса запасами минеральных ресурсов, возможностью сбыта продукции, дешевой рабочей силой. Правительства африканских стран нацелены на дальнейшее развитие экономики, для чего требуются иностранные инвестиции.*

*Недостаточно развитая транспортная инфраструктура препятствует притоку зарубежного капитала. Модернизация существующих и создание новых объектов отрасли - необходимые условия для диверсификации экономики региона и экономического роста.*

*Ключевые слова: инвестиции, транспортная инфраструктура, диверсификация, экономический рост, Африка*

## TRANSPORT IN AFRICA: CAPABILITIES AND PROSPECTS

*Kirill A. ALESHIN, PhD (Economics), Senior Research Fellow, Centre for Global and Strategic Studies, Russian Academy of Sciences (k.aleshin@gmail.com)*

*Andrey K. BARINOV, Junior Research Fellow, Centre for Global and Strategic Studies, Russian Academy of Sciences (barinov23@bk.ru)*

*Ekaterina N. ZANOSKINA, Senior Research Assistant, Centre for Global and Strategic Studies, Russian Academy of Sciences (zanoskina@inafr.ru)*

*Africa continues to attract international business with significant mineral resources and potential for the sales increase of finished products, as well as cheap labor force. Along with this, the continent offers a wide range of opportunities for foreign companies interested in the implementation of the promising programs in a number of the economic sectors.*

*In order to attract TNCs and foreign capital, African governments are striving to create the most favorable business conditions, particularly by improving the investment climate. As a result of the actions of national administrations, high rates of inflow of foreign direct investments remain.*

*At the same time, despite all the measures taken, there are factors that impede the FDIs, one of which is the underdeveloped transport infrastructure. This issue is more relevant to the western, central and eastern parts of the continent, where the state of the sector is poorer in comparison to the north and south of Africa. However, in response to the challenge, all African countries in general are developing programs to modernize existing and create new sector facilities. The main focus is on the implementation of complex projects, which, in particular, include freight and cargo corridors that combine highways and railways, river routes, major seaports and airports.*

*Successful development of the transport infrastructure, first of all, will contribute to the inflow of capital to the region, diversification of the regional economy and increase in productivity. In addition, the processes of integration of regional markets into the world economy will be intensified and additional rates of economic growth will be ensured.*

*Keywords: investments, trade, transport infrastructure, economic diversification, economic growth, Africa*

**На протяжении многих десятилетий интерес к Африканскому континенту со стороны международных корпораций обусловлен, прежде всего, тем обстоятельством, что в недрах континента сосредоточено значительное количество минеральных ресурсов. По многим видам полезных ископаемых он занимает ведущее положение в мире: здесь сосредоточено 82% мировых запасов алмазов, 60% - бокситов, 47% - золота [1, с. 27-28].**

Представители зарубежных деловых кругов заинтересованы в африканском рынке и потому, что здесь сохраняются перспективы развития их деятельности: имеются перспективы расширения

сбыта готовой продукции, что подкрепляется отсутствием жесткой конкуренции. Вопреки спросу со стороны потребителей, местные производители по-прежнему реализуют здесь относительно

\* Работа выполнена при финансовой поддержке Программы фундаментальных исследований Президиума РАН № 22 «Анализ и прогноз новых глобальных вызовов для России», подпрограмма «Африка в новых глобальных реалиях: вызовы и возможности для России».

АЛЕШИН Кирилл Андреевич, кандидат экономических наук, ст.н.с. Центра глобальных и стратегических исследований ИАФр РАН. РФ, 123001, Москва, ул. Спиридоновка, 30/1 (k.aleshin@gmail.com)

БАРИНОВ Андрей Константинович, м.н.с. Центра глобальных и стратегических исследований ИАФр РАН. РФ, 123001, Москва, ул. Спиридоновка, 30/1 (barinov23@bk.ru)

ЗАНОСКИНА Екатерина Николаевна, ст. лаборант Центра глобальных и стратегических исследований ИАФр РАН. РФ, 123001, Москва, ул. Спиридоновка, 30/1 (zanoskina@inafr.ru)

неконкурентную продукцию с низкой степенью доработки.

Наравне со значительным потенциалом по добыче минеральных ресурсов и сбыту готовой продукции сегодня Африка предлагает и широкий спектр возможностей для международных компаний, которые могут принять участие в реализации перспективных программ в области сельского хозяйства, торговли, капитального строительства, туризма. Уже сегодня можно говорить о том, что заинтересованные в работе на африканском направлении зарубежные корпорации поступательно наращивают объем инвестиций, который направляется в крупные проекты соответствующих секторов экономики.

## **ИНВЕСТИЦИОННЫЙ КЛИМАТ И ПРИТОК ЗАРУБЕЖНОГО КАПИТАЛА**

Руководство стран Африканского континента принимает меры с целью привлечения новых инвесторов. Для этого, в частности, корректируется местное законодательство. Рекордное число реформ (83), облегчающих условия ведения бизнеса, было реализовано в 2017 г. в 36 из 48 государств Африки южнее Сахары [2].

К числу стран, достигших наибольшего успеха в улучшении инвестиционного климата, относятся: Гана, Кения, Нигерия, Руанда и Эфиопия. Так, Кения ускорила процесс получения разрешений на строительство и обеспечила большую надежность энергоснабжения, что позволило ей подняться на пять строчек (с 96-й на 91-ю) вверх в рейтинге *The Global Competitiveness Index 2017-2018* и на 12 (с 92-й на 80-ю) - в рейтинге *Doing Business 2018* [3, p. 166; 4, p. 170]. Руанда улучшила свои показатели инвестиционной привлекательности, упростив регистрацию собственности, и оказалась на 41-м месте в рейтинге *Doing Business*, по сравнению с 56-й позицией годом ранее [4].

В целом, страны Африки выгодно выделяются на фоне других развивающихся государств по уровню налогообложения. Гана и Нигерия предлагают особенно низкие ставки налога на прибыль, 33,2% и 34,8%, соответственно, что меньше, чем в Китае (67,3%), Индии (55,3%) и Турции (41,1%) [4, pp. 136-200]. В 2017 г. Нигерия облегчила процедуру уплаты налоговых сборов, сделав возможным подачу предпринимателями деклараций в ближайшем отделении Федеральной службы внутренних доходов (*FIRS*).

Также страны Африки стремятся к упрощению процедуры открытия бизнеса, в связи с чем устраняют ограничение в виде суммы минимального капитала для открытия компании. К примеру, был отменен порог в \$200 тыс. для предпринимателей в Эфиопии [5; 6].

Действия властей африканских стран дают положительные результаты. Согласно данным консалтинговой компании *EY*, представившей отчет *EY's Attractiveness Program Africa* с оценкой наметившихся тенденций в привлечении инвестиций в страны Африканского континента, в 2016 г., в сравнении с предшествующим годом, произошли следующие изменения: объем инвестиций в Африку вырос до отметки в \$94,1 млрд, увеличившись на 31,9%, а доля континента в глобальных потоках ПИИ составила 11,4% (в 2015 г. - 9,4%). В результате, Африка оказалась на 2-м месте после Азии по темпам увеличения притока иностранных инвестиций в мире [7, p. 10].

В то же время стоит признать, что имеются факторы, тормозящие приток зарубежного капитала на Африканский континент. Одним из них является отсутствие развитой транспортной инфраструктуры.

Эксперты отмечают, что неудовлетворительное состояние отрасли в африканских странах, в среднем, замедляет рост ВВП на душу населения на 2% ежегодно [8, p. 2].

## **СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АФРИКАНСКИХ СТРАНАХ**

В подготовленном компанией *Sofreco* отчете о ходе реализации *Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA)* отмечается, что в настоящий момент ключевым элементом отрасли является «Африканская сеть региональной транспортной инфраструктуры» (*African Regional Transport Infrastructure Network - ARTIN*), объединяющая 40 основных транспортно-грузовых коридоров и обеспечивающая значительную часть внутренней и внешней торговли континента [9; 10, p. 15].

Длина основных трансафриканских транспортных линий составляет 63 тыс. км [10, p. 15]. В состав этих коридоров входят авто- и железные дороги, речные пути, крупные морские порты и аэропорты. При том что основой большинства линий являются автодороги, в 16 из них включены железнодорожные пути сообщения, протяженность которых достигает 20 тыс. км [11, p. 30]. Некоторые направления включают в себя внутренний водный транспорт. Например, активно используются транспортные артерии, идущие по бассейнам рек Замбези и Шире, которые ведут в г. Бейра (Мозамбик), расположенный на побережье Индийского океана.

Стоит отметить, что на данный момент транспортно-грузовые коридоры разбиты на участки, состоящие из национальных транспортных сетей, и слабо развиты, отсутствует стандартизирован-

ная система автодорог и железнодорожных путей, значительная часть инфраструктуры нуждается в модернизации. Исключение - линии, которые расположены на северном побережье и в южной части континента.

Ядром транспортного инфраструктурного комплекса ARTIN является крупный капиталоемкий проект «Трансафриканская сеть автомобильных дорог» (*Trans-African Highway network - TАН*), который был разработан в середине 1970-х гг. и состоит из 9 маршрутов протяженностью около 58 тыс. км, из которых 23 тыс. км уже построены. Важно отметить, что *ТАН* должен связать столицы крупнейших африканских государств и обеспечить более глубокую интеграцию внутренних рынков континента в региональное и мировое хозяйство [11, р. 30].

Автодорожный транспорт в большинстве стран Африки обеспечивает около 80% грузовых и более 90% пассажирских перевозок [12, р. 50]. Плотность покрытия континента автодорогами ниже, чем в остальных регионах мира, и составляет приблизительно 204 км дорог на 1 тыс. кв. км, при этом только четверть автодорог заасфальтирована [11, р. 22].

Данные о протяженности автодорог в различных частях Африки представлены в *таблице*.

Как следует из *табл.*, Южная и Восточная Африка обладают наиболее протяженными сетями

#### Автодорожная система в Африке

Регион	Длина автодорог (тыс. км)	Длина асфальтового покрытия (тыс. км)
Южная Африка	998,3	353,4
Восточная Африка	850,7	251,0
Западная Африка	639,0	116,9
Северная Африка	384,7	261,4
Центральная Африка	344,1	79,1

Составлено авторами по: [11; 13].

автодорог, при этом больше половины путей не имеет твердого покрытия. В свою очередь, Северная Африка выгодно отличается от остальных регионов континента - около 68% путей покрыто асфальтом. Однако здесь плотность автодорог низкая, большую часть территории занимает пустыня, а основные транспортные магистрали охватывают лишь северное побережье материка, где располагаются ключевые экономические центры.

Железнодорожная инфраструктура в Африке была сформирована еще в колониальный период

и связывала районы добычи полезных ископаемых с портами на побережье континента. Сегодня протяженность всех ж/д путей Африки составляет 84 тыс. км, из которых около 20 тыс. км входят в состав трансафриканских транспортных коридоров. Железнодорожные системы в ряде государств Северной Африки и ЮАР отвечают современным требованиям, в частности и потому, что их линии в значительной мере электрифицированы. В то же время железнодорожная инфраструктура остальных регионов отстает от общемировых стандартов, на большей части континента используются низкоскоростные составы [12, р. 52].

Железные дороги имеют принципиальное значение при транспортировке крупных объемов товаров на большие расстояния. В 2016 г. в Африке по ним было перевезено 133 млрд т/км грузов; в том же году железнодорожным сообщением воспользовались 654 млн пассажиров [11, р. 10].

Воздушный транспорт континента - жизненно важное звено для международной торговли и играет определяющую роль для развития туризма. Около 70% аэропортовой инфраструктуры имеет удовлетворительное состояние [11, р. 36]. В то же время стоимость пребывания и обслуживания авиатранспорта на аэродромах региона крайне высока, а системы контроля воздушного пространства нуждаются в обновлении и модернизации [14, р. 259].

По данным отчета *Export-Import Bank of India*, опубликованного в 2018 г., африканские авиакомпании в 2015 г. перевезли 79,5 млн человек, или 2,2% от мирового авиапассажиропотока, при этом 63% перевозок пришлось на международные направления. Наиболее загруженными были аэропорты Йоханнесбурга (*OR Tambo International Airport*) и Кейптауна (*Cape Town International Airport*) в ЮАР, Каира (*Cairo International Airport*) в Египте, Касабланки (*Aéroport Mohammed V*) в Марокко и Аддис-Абебы (*Addis Ababa Bole International Airport*) в Эфиопии [11, р. 36].

Объем перевезенных грузов через африканские аэропорты составил 2 млн т в год. Аэропорт Каира (*Cairo International Airport*) оставался основным континентальным грузовым аэродромом и обработал 318,4 тыс. т грузов за год. Другие крупные узловые хабы в Африке - это международный аэропорт Йоханнесбурга, ЮАР (*OR Tambo International Airport*) - 311,5, Найроби, Кения (*Jomo Kenyatta International Airport*) - 243,8, Аддис-Абебы, Эфиопия (*Addis Ababa Bole International Airport*) - 203,6, аэропорт Лагоса, Ни-

герия (*Murtala Muhammed International Airport*) - 169,8 тыс. т.

В отчете банка также отмечается, что местные авиалинии перевезли 817 тыс. т грузов (около 41% всего африканского товаропотока). *Ethiopian Airlines* стала крупнейшим африканским грузовым перевозчиком и обработала 257,7 тыс. т за год, *South African Airways* - 150,3, *EgyptAir* - 122,1, *Kenya Airways* - 61,9, *Air Mauritius* - 30,7 тыс. т грузов [11, р. 37].

Стоит отметить, что более 90% внешней торговли Африканского континента с другими регионами осуществляется морским транспортом. Всего на территории Африки функционируют 64 морских порта [12, р. 53]. Региональные порты в настоящее время обрабатывают около 7,2% общемирового объема морских грузовых и 4% - контейнерных перевозок [11, р. 35]. По данным ЮНКТАД, в 2016 г. в портах Африки было погружено 745,3 и выгружено 506,2 млн т грузов. Согласно данным Всемирного банка, в 2016 г. портово-контейнерный трафик в Африке находился на уровне 27,9 млн *TEU*\*.

Сейчас только шесть портов Африки - «Дурбан» (ЮАР), «Порт-Саид» (Египет), «Порт-Элизабет» (ЮАР), «Кейптаун» (ЮАР), «Порт-Луи» (Республика Маврикий) и «Танжер» (Марокко) способны пропускать и обслуживать суда вместимостью 12 тыс. *TEU* класса «пост панамакс»\*\*. При этом лишь «Дурбан» в ЮАР и «Порт-Саид» (Думьят) в Египте обладают пропускной способностью 4-5 млн *TEU* в год, что соответствует общемировым стандартам пропускной способности для развивающихся стран [11, р. 35].

Необходимо отметить, что в некоторых африканских странах зарегистрировано значительное количество торговых морских судов разных классов. Так, в 2017 г. в реестре Либерии насчитывалось 4,2 тыс. судов, что составило 12% от общемирового флота, общей грузоподъемностью 219 млн т [11, р. 25]. При этом основная часть судов принадлежала международным компаниям, а местные юридические и физические лица практически не владели морским транспортом. Высокий интерес зарубежных владельцев к регистрации судов в Либерии обусловлен тем, что правительство страны предоставляет иностранным компаниям льготное налогообложение, а также низкие ставки портовых сборов.

Реки и озера в 29 странах континента пригодны для внутреннего судоходства, но лишь в нескольких из них эти водные пути используются

для транспортировки грузов и людей [11, р. 24]. Речной транспорт не играет серьезной роли для международной торговли и слабо развит в большинстве африканских стран.

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Транспортная инфраструктура Африки - один из ключевых факторов, оказывающих существенное влияние на деятельность транснациональных корпораций, институциональных инвесторов, - нуждается в существенной модернизации и дальнейшем развитии.

В ближайшие десятилетия основные усилия правительств африканских стран будут направлены на строительство и модернизацию «Африканской сети региональной транспортной инфраструктуры» и «Трансафриканской сети автомобильных дорог».

Общеафриканская инициатива *PIDA*, реализуемая Комиссией Африканского Союза, Африканским банком развития и секретариатом НЕПАД, предусматривает развитие региональной экономической интеграции, увеличение объемов торговли, в т.ч. внутриконтинентальной. Предполагается, что к 2040 г. вся «Африканская сеть региональной транспортной инфраструктуры» будет модернизирована и достроена, требования к основным видам путей сообщения - унифицированы. В наибольшей степени развитие коснется Восточной и Западной Африки, тогда как в центральноафриканском регионе произойдут лишь незначительные изменения [11, р. 30].

Транспортно-грузовые коридоры Африки в перспективе должны связать мировой рынок и крупные континентальные экономические центры с высоким уровнем потребления и производства товаров и услуг [9, р. 17].

Развитие транспортных сетей также приведет к росту внутренней торговли и обеспечит дальнейшую интеграцию участников региональных экономических объединений. Это, в свою очередь, приведет к консолидации рынков Африки, а также будет стимулировать сдвиг транспортных коридоров с внешних на внутриконтинентальные направления.

Можно предположить, что логистическое сотрудничество прибрежных государств, равно как и внутриконтинентальных стран региона, улучшится. Транспортные издержки при торговле с Африкой постепенно снизятся, а товаропоток из

\* Двадцатифутовый эквивалент (*TEU*) - условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств, эквивалентен полезному объему стандартного контейнера длиной 6,1 м и шириной 2,44 м, высота контейнеров может различаться и обычно находится в пределах 1,3-2,9 м, чаще всего 2,59 м (*прим. авт.*).

\*\* «Пост панамакс» - суда с максимальными габаритами, позволяющими пройти через шлюзы Панамского канала (*прим. авт.*).

стран, не имеющих выхода к морю, будет расти, в связи с чем транзит через прибрежные страны в ближайшие 30 лет может увеличиться более чем в 10 раз. Поскольку роль мультимодальных перевозок с каждым годом возрастает, увеличится и объем контейнерной транспортировки товаров.

Объем морских перевозок будет расти приблизительно на 6% в год, что приведет к развитию морского портового хозяйства. Этот процесс в значительной степени затронет Западную Африку [10, р. 15].

Постепенный рост торговли даст импульс увеличению авиационного товаропотока, а он, в свою очередь, станет дополнительным стимулом для развития аэропортовой инфраструктуры.

## **ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ СЕКТОР**

На сегодняшний день основные инвестиции в транспортную отрасль поступают со стороны Африканского банка развития, зарубежных финансовых институтов, из бюджетов стран континента и в рамках программ государственно-частного партнерства. В то же время для решения сложной и комплексной задачи, заключающейся в необходимости улучшения качества транспортного сектора, правительства африканских государств будут стремиться привлечь дополнительные средства зарубежных ТНК, в частности из КНР, Индии, ОАЭ, РФ.

По оценкам международных экспертов, в целях доведения качества африканской инфраструктуры до международных стандартов в 2017-2040 гг. потребуются инвестиции в размере от \$4,3 до \$6 трлн, 27-32% этих средств должны быть направлены на развитие транспортного сектора [11, р. 39]. Однако, на наш взгляд, в ближайшие годы страны Африканского континента не смогут привлечь инвестиции в обозначенном объеме на реализацию инфраструктурных проектов, т.к. возврат средств инвесторов на вложенный капитал может произойти лишь в отдаленной (зачастую - трудно прогнозируемой по срокам) перспективе.

Кроме того, существует и риск невозврата инвестиций, что может быть обусловлено, например, приходом новых политических лидеров и их отказом от обязательств предыдущих правительств. Имея это в виду, руководству африканских стран имеет смысл гарантировать стабильный и более высокий в сравнении с другими регионами доход на вложенный капитал, а инвесторам - стремиться участвовать в проектах в составе международных консорциумов для разделения рисков, обеспечить страхование своих капиталов от политических потрясений.

Важно отметить, что в сентябре 2018 г. Всемирный банк прогнозировал, что темпы экономического роста в 2018 г. в Африке составят 3,1%, в 2019 г. - 3,6%, а в 2020 г. - 3,7%. Таким образом, ожидается постепенное восстановление национального хозяйства региона после замедления в связи с падением мировых цен на энергоносители [15]. Можно с осторожным оптимизмом утверждать, что рост ВВП в государствах Африки окажет положительное влияние на приток иностранных инвестиций, в т.ч. и российских, как предполагается, в инфраструктурные проекты, которые, в свою очередь, будут стимулировать развитие различных отраслей экономики [16; 17].

## **РОССИЙСКО-АФРИКАНСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА**

Отечественные экономоператоры уже проявляют интерес к транспортному сектору Африки. Так, в 2018 г. ОАО «РЖД», АО «РЭЦ» и Африканский экспортно-импортный банк подписали меморандум о взаимопонимании, в соответствии с которым стороны планируют развивать сотрудничество в реализации проектов в железнодорожной отрасли, а также совместно разрабатывать схемы проектного финансирования [18].

В Каире на полях международной оборонной выставки *EDEX-2018* между Россией и Египтом были достигнуты договоренности о создании совместного предприятия по производству грузовых вагонов и комплектующих к ним [19]. Кроме того, египетское правительство согласовало контракт на закупку 1,3 тыс. пассажирских вагонов у российско-венгерского консорциума. Со стороны России партнером выступает ЗАО «Трансмашхолдинг» [20], другим направлением его в Африке является производство автономных локомотивов с двигателем внутреннего сгорания. Для этого в 2018 г. компания приобрела в ЮАР тепловозостроительный завод, способный выпускать 100-150 ед. техники в год [21].

Перспективным выглядит и сотрудничество России с Ганой в области ж/д транспорта. Так, ганская сторона изучает возможность закупки отечественных вагонов.

Как представляется, представителям деловых кругов России и в будущем имеет смысл рассматривать различные возможности инвестирования в инфраструктурные проекты на территории Африки. Имеются также хорошие перспективы участия рособизнеса в запланированных тендерах на сооружение транспортных объектов в качестве подрядчика, на поставку отечественной продукции в рамках программ развития африканского инфраструктурного комплекса.

\* \* \*

Сегодня Африканский континент идет по пути реализации потенциала национальных хозяйств. Имплементация намеченных планов в области транспортной инфраструктуры, а именно обновление и строительство объектов отрасли в странах Африки, в т.ч. при участии российской стороны,

будет способствовать улучшению инвестиционного климата, притоку иностранных инвестиций, индустриализации и диверсификации экономики. Кроме того, можно ожидать усиления процессов интеграции региональных рынков в мирохозяйственную систему и дополнительных темпов экономического роста.

### Список литературы / References

1. Абрамова И.О., Фитуни Л.Л. Потенциал африканского континента в стратегии развития российской экономики // Мировая экономика и международные отношения. 2017. № 9. С. 24-35. (Abramova I.O., Fituni L.L. 2017. The Potential of the African Continent in the Development Strategy of the Russian Economy // *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. No 9) (In Russ.)
2. Doing Business 2018 Fact Sheet: Sub-Saharan Africa // The World Bank. 2018 - <http://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Fact-Sheets/DB18/DB18-FactSheet-SSA.pdf> (accessed 8.08.2018)
3. The Global Competitiveness Report 2017-2018 // World Economic Forum. 2018 - <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017-2018.pdf> (accessed 21.08.2018)
4. Doing Business 2018 // The World Bank. 2018 - <http://www.doingbusiness.org/~media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf> (accessed 7.07.2018)
5. Bureau of African Affairs Fact Sheet // U.S. Department of State. 2018 - <https://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2859.htm> (accessed 31.09.2018)
6. Region Profile of Sub-Saharan Africa (SSA) // The World Bank. 2018 - <http://documents.worldbank.org/curated/en/147151513595956472/pdf/SSA.pdf> (accessed 30.07.2018)
7. EY's Attractiveness Program Africa // EY. 2017 - [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-attractiveness-program-africa-2017-connectivity-redefined/\\$FILE/ey-attractiveness-program-africa-2017-connectivity-redefined.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-attractiveness-program-africa-2017-connectivity-redefined/$FILE/ey-attractiveness-program-africa-2017-connectivity-redefined.pdf) (accessed 12.10.2018)
8. Transport Infrastructure Development in Africa // IDEP/BADEA. 2018 - [https://www.uneca.org/sites/default/files/PageAttachments/tida\\_2015\\_-\\_course\\_announcement\\_eng\\_final.pdf](https://www.uneca.org/sites/default/files/PageAttachments/tida_2015_-_course_announcement_eng_final.pdf) (accessed 21.09.2018)
9. Study on Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA) Phase III Report Transport // SOFRECO. 2011 - <http://www.au-pida.org/download/study-on-pida-phase-iii-reports/> (accessed 17.10.2018)
10. Africa Infrastructure - Outlook Report // Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA). 2012 - <http://www.nepad.org/resource/africa-infrastructure--outlook-report> (accessed 17.10.2018)
11. Connecting Africa: Role of Transport Infrastructure // Export-Import Bank of India. 2018 - <https://www.eximbankindia.in/Assets/Dynamic/PDF/Publication-Resources/ResearchPapers/Hindi/91file.pdf> (accessed 17.10.2018)
12. Tracking Africa's Progress in Figures // African Development Bank. 2014 - [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Tracking\\_Africa%e2%80%99s\\_Progress\\_in\\_Figures.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Tracking_Africa%e2%80%99s_Progress_in_Figures.pdf) (accessed 17.10.2018)
13. Africa Infrastructure Knowledge Program // African Development Bank Group - <http://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/> (accessed 17.10.2018)
14. Foster V., Briceno-Garmendia C. Africa's Infrastructure: a Time for Transformation // World Bank. 2010 - <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2692> (accessed 17.10.2018)
15. Global Economy to Expand by 3.1 percent in 2018, Slower Growth Seen Ahead // The World Bank. 2018 - <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2018/06/05/global-economy-to-expand-by-3-1-percent-in-2018-slower-growth-seen-ahead> (accessed 17.10.2018)
16. Экономика Африки в условиях рыночных преобразований / Отв. ред.: Абрамова И.О., Морозенская Е.В. М., 2010. (2010. Market Transformation of African Economy / Eds.: Abramova I.O., Morozenskaya E.V. M.) (In Russ.) - [https://inafran.ru/sites/default/files/page\\_file/ekonomika\\_afriki\\_v\\_usloviyah\\_rynochnoy\\_ekonomiki.pdf](https://inafran.ru/sites/default/files/page_file/ekonomika_afriki_v_usloviyah_rynochnoy_ekonomiki.pdf) (accessed 17.10.2018)
17. World Bank Forecasts Sub-Saharan Africa 2018 growth at 3.1 pct // New China. 2018 - [http://www.xinhuanet.com/english/2018-04/20/c\\_137125495.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-04/20/c_137125495.htm) (accessed 17.10.2018)
18. РЖД, РЭЦ и АФРЭКСИМБАНК договорились о сотрудничестве в железнодорожной сфере // ИТАР-ТАСС 28.11.2018. (Russian Railways, Russian Export Center and African Export-Import Bank agreed on cooperation in the railway sector // ИТАР-ТАСС 28.11.2018) (In Russ.) - <https://clients.tass-online.ru/?page=popup&langID=1&aid=12653926> (accessed 09.01.2019)
19. Россия и Египет планируют наладить совместное производство грузовых вагонов // ИТАР-ТАСС 04.12.2018. (Russia and Egypt plan to establish co-production of freight wagon // ИТАР-ТАСС 04.12.2018) (In Russ.) - <https://clients.tass-online.ru/?page=popup&langID=1&aid=12684991> (accessed 09.01.2019)
20. Египет одобрил закупку 1300 пассажирских вагонов у российско-венгерского консорциума // ИТАР-ТАСС 29.08.2018. (Egypt approved the purchase of 1,300 passenger wagon from the Russian-Hungarian consortium // ИТАР-ТАСС 29.08.2018) (In Russ.) - <https://clients.tass-online.ru/?page=popup&langID=1&aid=12241369> (accessed 09.01.2019)
21. ТМХ купил тепловозостроительный завод в ЮАР, продукция может пойти на экспорт - глава ТМХ // ИТАР-ТАСС 18.09.2018. (JSC Transmashholding bought a locomotive plant in South Africa // ИТАР-ТАСС 18.09.2018) (In Russ.) - <https://clients.tass-online.ru/?page=popup&langID=1&aid=12329665> (accessed 09.01.2019)