

ЮЖНЫЙ СУДАН: НЕЗАВИСИМОСТЬ, ЧТО ДАЛЬШЕ?

С.В. МЕЗЕНЦЕВ

Кандидат военных наук
Институт Африки РАН

Ключевые слова: Южный Судан, Судан, нефть, конфликт, политическое урегулирование

Кратчайший путь из Европы в город Джуба, столицу самого молодого государства в мире, Республики Южный Судан - лежит через Кению или Эфиопию. Самолеты из этих стран летают сюда ежедневно, иногда по два раза в сутки.

Понимание того, что новорожденное государство сулит предприимчивым людям из ближнего и дальнего зарубежья экономические дивиденды, приходит уже на стадии приобретения авиабилетов. Несмотря на достаточно высокие тарифы, свободных мест в самолетах, следующих из стран региона в Джубу, практически нет. Более того, порой трудно забронировать билеты даже заранее, рейсы, как правило, перегружены.

Пассажиры нашего забитого до отказа Боинга 737 «Эфиопских авиалиний» в своем большинстве - эфиопские граждане. Все они направляются в Южный Судан, чтобы строить там дома, открывать и обслуживать лавочки и магазинчики, маленькие частные гостиницы и пансионаты, поликлиники и школы. В ближайшей перспективе, если, конечно, позволит развитие внутривнутриполитической обстановки, в новом государстве ожидают финансовых инвесторов и строительные компании международного уровня. Они потребуются, чтобы возводить здесь нефтеперерабатывающие заводы и нефтепроводы, современные скоростные автомобильные трассы, железные дороги и аэродромы. Одним словом, создавать инфраструктуру, которая должна превратить обширные южно-суданские территории, включая пыльно-провинциальную Джубу, в процветающее африканское нефтедобывающее государство, которое образно называют здесь «Восходящей звездой Африки». Но об этом чуть позже, а пока о первых впечатлениях от столицы.

Старое, почти тридцатилетней давности, здание аэропорта Джубы не приспособлено обслуживать многократно выросшие по-

сле получения независимости грузопассажирские потоки. Поэтому, выйдя из авиалайнера, попадаем в душную давку перед тремя окошками визового контроля. Над первым объявление - только для местных граждан, которых почти нет, второе наглухо зашторено непрозрачной тканью. В третьем по счету окне - важного вида вооруженный офицер после некоторой заминки, наконец, неторопливо проставляет в наших паспортах въездные штампы. Преодолев очередную преграду в виде беспорядочно сваленных в груды чемоданов, коробок и контейнеров, наконец, вырываемся из аэропортовой духоты наружу и попадаем в суматоху гудящей, словно пчелиный улей, привокзальной площади. *Welcome to Juba!**

Февральский дневной воздух раскален до сорока с лишним градусов. Но здесь очень сухо, отсутствие влажности спасает, и в целом жара южно-суданского лета переносится достаточно легко.

Мы едем в отель, путешествие по новой стране начинается...

ДЖУБА

Нынешняя столица расположена в Центральной Экватории, одном из 10 штатов Южного Судана. В XIX в. в этом районе располагались торговый пост и британская миссия под названием Гондокоро. В истории Судана Джуба примечательна тем, что в 1947 г. именно здесь было подписано соглашение об объединении северного и южного Судана. Это привело к окончательному краху планов англичан объединить южную часть страны с Угандой. Символично, что 64 года спустя, 9 июля 2011 года, именно в Джубе прошли национальные торжества по случаю завершения длительного и кровопролитного периода борьбы южан за независимость от северного соседа.

Однако после провозглашения независимости страны по-

явилась информация, что столица Южного Судана может быть перенесена в город Рамсель - в 240 км к северу от Джубы. Причиной возможной передислокации явился отказ местных племенных вождей выделить центральному правительству страны земельные участки под строительство государственных и административных зданий.

Земельный вопрос в новом государстве очень сложен и чувствителен. Земельный кодекс, как, впрочем, и большинство других законодательных актов, регулирующих государственно-правовые отношения, в Южном Судане пока официально не приняты. Они или в разработке, или на обсуждении в парламенте. Поэтому земельная принадлежность по-прежнему определяется традиционными родоплеменными отношениями. Де-факто земля в Республике принадлежит вождям проживающих на ней племен.

С учетом сложности национального вопроса и межплеменных отношений правительство подходит к вопросу о земле очень осторожно. В этой связи центральные власти могут только попросить вождей о передаче в госсобственность тех или иных земельных участков, даже если речь идет, как и в данном случае, об общегосударственных интересах. Это одна из причин того, что почти год после провозглашения независимости некоторые члены центрального правительства (в ранге министров и замминистров), а также члены их семей не имеют собственного жилья в столице. Они по-прежнему размещаются, питаются, а некоторые и ведут свою служебную деятельность, арендуя помещения в местных частных гостиницах и пансионатах.

Стране нужна новая столица, где были бы созданы условия для государственной, политической и финансовой деятельности центрального правительства. Однако даже в случае принятия окончательного решения о строительстве новой столицы в Рамселе или

* Добро пожаловать в Джубу.

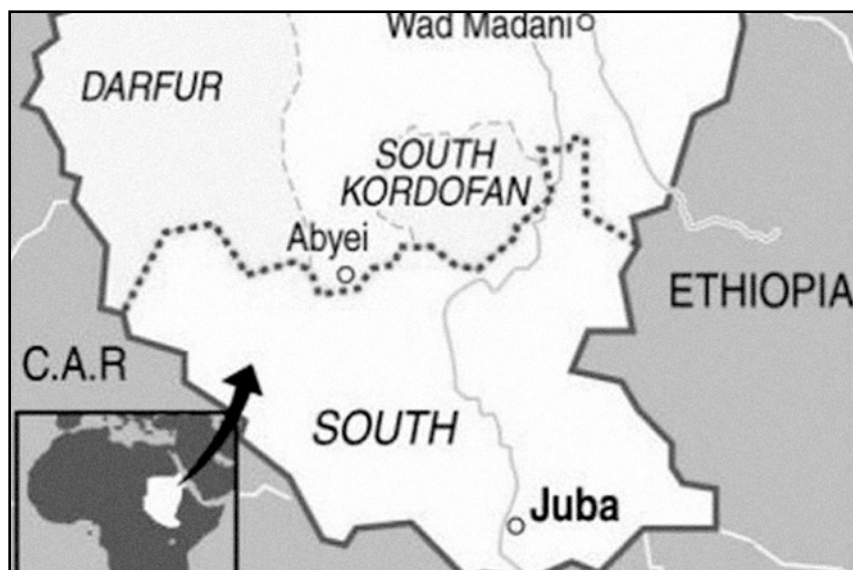
любом другом населенном пункте этот процесс может занять еще несколько лет.

Сегодня в Джубе, с учетом значительного количества приезжих, проживает около 200 тыс. жителей¹. По пути из аэропорта до гостиницы пытаемся увидеть и понять, где же, наконец, закончатся пригороды и начнется сам город. Однако, так и не начавшись, Джуба неожиданно превращается в провинциальную деревню, которая отличается от центральной части в основном отсутствием асфальта на дорогах. Сегодня этот населенный пункт больше напоминает типичную африканскую глубинку, нежели город, где, пусть и временно, размещаются президент и правительство нового, богатого нефтью и другими минеральными ресурсами государства.

Объективности ради, надо отметить, что процесс развития инфраструктуры идет, но пока выражается в полукустарном строительстве одно-, максимум, двухэтажных зданий. Возведение больших объектов в Джубе ведется силами небольших эфиопских, кенийских, угандийских, эритрейских и других зарубежных частных компаний. Для более масштабного развития городской инфраструктуры не хватает ни финансов, ни стройматериалов, ни техники. Впрочем, инфраструктурное развитие страны, в первую очередь, осложняется острым дефицитом электроэнергии. Сегодня жизнь в столице, как, впрочем, и на всей территории страны, обеспечивается в основном за счет эксплуатации дизель-генераторных установок.

Джуба является также портом на реке Белый Нил и транспортным узлом, соединенным дорогами (на южно-суданской территории преимущественно с грунтовыми покрытием) с Кенией, Угандой, Эфиопией и Демократической Республикой Конго. В настоящее время начата реализация государственной программы дорожного строительства. Планируется в течение пяти лет построить более 6 тыс. км дорог с твердым покрытием. Пока начато строительство первого участка будущей скоростной магистрали Джуба - Кампала, которое ведется турецкой компанией.

По мере удаления от асфальтированного центра за окнами машины мелькают однообразные круглые глинобитные небольшие дома под соломенными крышами,



очень похожие на традиционные эфиопские «тукули», и лишь кое-где безликие одноэтажные, кирпичные строения. Жизнь и быт внутри примитивен, как и сотни лет назад. Посередине жилища - каменный очаг для приготовления пищи днем и в качестве отопления ночью. Внутреннее пространство разделено на три зоны: для взрослых, для детей и для домашнего скота.

Следует отметить, что, несмотря на внешнюю непрезентабельность провинциально-деревенской Джубы, цены на товары и услуги, а особенно на аренду жилья здесь значительно выше, чем в любой из соседних стран. Так, за ночь в самой скромной гостинице, сконструированной на базе 20-футовых морских контейнеров с плохо работающим кондиционером (без кондиционера выживание здесь проблематично в принципе, так как днем в жаркий сезон температура воздуха достигает 50° С), иностранцу придется платить не меньше 150 американских долларов. Хотите поприличнее, цена может быть удвоена, хотя условия проживания будут отличаться в основном только качеством агрегата, охлаждающего воздух. Аренда отдельного благоустроенного дома в центральной части Джубы для постоянного проживания может достигать до 7000 долларов в месяц. Сегодня в стране спрос на все виды товаров и услуг значительно превышает предложение.

Водитель арендованного нами «праворукого» (значит, из Кении) крепкого и, несмотря на солидный десятилетний возраст, еще достаточно живого «Лэнд Ровера» - эфиоп. В Джубу на заработ-

На карте - Южный Судан и его столица Джуба.

ки он приехал из Аддис-Абебы полгода назад. В целом доволен. Доходы от работы наемным водителем здесь на порядок выше, чем на родине. Правда, по его словам, ко всем «гастарбайтерам» местные относятся здесь пренебрежительно, да и коррупция набирает обороты. За продление визы, за разрешение на работу, за права, за нарушения - дерут безбожно, доверительно делится с нами водитель. Он ловко маневрирует между бесчисленным множеством мопедов и мотоциклов, которые являются основным видом транспорта для большинства населения. Они сдаются в аренду практически на каждом углу. Если с водителем - то это такси, если без - ваше частное средство передвижения.

По улицам Джубы в хаотичном беспорядке перемещается всё, что только может двигаться. Среди снующих повсюду двухколесных железных коней гордо вышагивают кони настоящие. Погонщики с криком гонят вдоль улиц ослов. При этом намерения и тех, и других непредсказуемы для остальных участников дорожного движения. Еще более рискованно ведут себя пешеходы, неожиданно бросающиеся наперерез колесному и гужевому транспорту в самый неподходящий момент. Однако вскоре к этому привыкаешь и перестаешь зажмуриваться, видя очередную аварийную ситуацию, которая, однако, как правило, самым невероятным образом не превращает-



Флаг Республики Южный Судан.

ся в страшное ДТП с жертвами... Пешеход успевает проскочить, машина резко тормознуть, зазевавшийся осел попятиться назад, а погонщик отскочить в сторону.

Впрочем, движение по улицам Джубы не на много отличается от такого же броуновского беспорядка, который можно наблюдать на улицах других крупных африканских городов. Что касается автомобильного транспорта, то в Южном Судане есть особенность. Как и везде в Африке, здесь много старых и очень старых авто. Однако на улицах и паркингах у отелей, ресторанов и госучреждений южно-суданской столицы в глаза бросается другое.

Огромное, просто несовместимое с более чем скромным архитектурным и социально-бытовым окружением, количество новейших внедорожников класса люкс. Наиболее популярны «ленд крузеры» и «лексусы» последнего поколения или «мерседесы» не скромнее, чем, например, ML 500. В последнее время особую популярность приобретают «хаммеры». Владельцы машин премьер-класса, как правило, представители правящего клана и их родственники. Деньги на подобные предметы роскоши - проценты от сверхприбылей, полученных правительством Южного Судана в период с 2005 по 2011 гг. от экспорта южно-суданской нефти, который осуществлялся через северный Судан по условиям Всеобъемлющего мирного соглашения (ВМС)². Отметим, что в тот период, Впрочем, как и сейчас, в

среде южно-суданской политической и бизнес-элиты популярна такая логика - «зачем вкладывать деньги в развитие инфраструктуры, в т.ч. и жилья, в собственной стране, все равно будет новая война, и северяне все разбомбят...». Исходя из подобного обоснования, нефтяные доллары расходовались и расходуются на роскошные иномарки, образование и недвижимость за рубежом, в то время как у себя на родине владельцы эксклюзивных «хаммеров» и «лексусов» по-прежнему живут в более чем скромных деревенских глинобитных хижинах или арендуют жилье в гостиницах.

Взяв на себя роль гида, по ходу движения водитель рассказывает и показывает достопримечательности города. Среди них университет, который был открыт в 1977 г. Еще в Джубе имеется одноименный стадион, на котором проводит домашние матчи базирующийся в городе футбольный клуб «Малакия», кстати, полуфиналист Кубка Судана 2009 г. Есть в городе и баскетбольный стадион.

Действительно, достопримечательностей, как, впрочем, и просто новых добротных строений в Джубе не очень много. Это и понятно. До объявления независимости южно-суданское руководство не спешило инвестировать в строительство, так как опасалось, что Хартум не допустит «мирного развода» и спровоцирует новую войну.

Разъединение Севера и Юга закончилось пока мирно. Что мешает развитию теперь? Нерешенных проблем много, но главной остается нефть, а вернее, так и оставшийся открытым вопрос раз-

дела доходов от ее экспорта между Хартумом и Джубой. Именно этот, до конца не согласованный и не прописанный в условиях ВМС, вопрос сегодня все более очевидно становится настоящей «бомбой замедленного действия». Ее взрыв может безвозвратно уничтожить все достижения «мирного развода» Севера и Юга, вновь ввергнув многострадальный суданский народ в новую войну без правил и без победителей.

НЕФТЬ

По различным данным, доказанные запасы нефти в Судане составляют от 4,2 до 6,7 млрд барр., а общие (прогнозные) запасы оцениваются в 15-30 млрд барр.³

Углеводородное сырье имеет для экономики Судана исключительное значение. Так, доходы от продажи сырой нефти и нефтепродуктов за рубеж составили в 2010 г. почти 90% всей экспортной выручки Судана. Аналогичные показатели Юга были на тот период еще выше - до 98%. При этом, по различным оценкам, на южно-суданской территории сосредоточено от 60 до 70% всех разведанных запасов нефти. В составе единого государства Южный Судан производил примерно три четверти от общего объема «черного золота» (около 470 тыс. барр. в сутки), добываемого Суданом⁴.

Впервые нефть была обнаружена в Судане в 1970-е гг. американской кампанией «Шеврон», которая приступила к ее промышленной разработке в начале 1980-х гг. С этого периода отмечаются и первые, связанные с нефтью, разногласия между северянами и южанами. Правительство Джафара Нимейри в 1983 г. проводит очередную административную реформу, переделав пограничные территории таким образом, что наиболее богатая нефтью часть была включена в состав Северного Судана. Южане, расценив действия властей как наносящие ущерб своим экономическим интересам, отказались принять изменения.

Дальнейшее углубление конфронтации между Севером и Югом связано с решением Хартума об организации экспорта южно-суданской нефти через территорию северного Судана. Для этого единственный экспортный трубопровод был проложен в се-

веро-восточном направлении через г. Порт-Судан. Там же были построены нефтеперерабатывающий завод и нефтеналивные терминалы. Эти действия были осуществлены вразрез интересам и без учета мнения южан, которые настаивали на использовании более логичного юго-восточного экспортного маршрута своей нефти через порты Кении⁵. В результате Хартум обеспечил себе полный контроль всей нефтяной инфраструктуры при любом развитии ситуации.

Настоящим яблоком раздора между Севером и Югом является нефть пограничного района Абьей. Именно здесь в 1981 г. специалисты «Шеврон», израсходовав \$1,2 млрд, обнаружили существенные запасы нефти и пробурили первую продуктивную скважину. За несколько последующих лет в данном районе было введено в эксплуатацию еще несколько нефтеносных скважин. Однако в 1984 г. после ряда диверсий и терактов, приведших, в том числе, к гибели иностранных геологов, «Шеврон» по соображениям безопасности ушла из страны⁶.

Иностранные инвестиции вернулись в Судан и, в частности, в Абьей лишь в середине 1990-х гг. Разработка суданских нефтяных полей была возобновлена в 1996 г. канадской компанией «Аракис Энерджи». Однако впоследствии, оказавшись перед необходимостью огромных инвестиционных вложений в строительство нефтепровода протяженностью 1590 км, канадская компания была вынуждена войти в консорциум, который привлек для строительства и финансирования китайские компании. Китайцы воспользовались ситуацией и, завершив создание экспортной нефтяной инфраструктуры с центром в Абьей, к середине 2000-х гг. постепенно получили контроль над добычей нефти в Судане. До отделения Южного Судана и начавшейся после этого «нефтяной войны» Китайская национальная нефтегазовая корпорация (КННК), являясь крупнейшим иностранным инвестором в Судане⁷, имела в Судане преимущественные права на разработку нефтяных месторождений и нефтедобычу в стране. Кроме китайцев, в стране также были представлены малайзийская *Petronas* и индийская *ONGC Videsh*.

Говоря об Абье, следует подчеркнуть, что столь жесткая конфронтация между Севером и Югом за право обладания этим

районом связана не только с наличием здесь значительных запасов нефти. В большей степени стратегическая важность Абьея определяется тем, что он является центром всей суданской нефтяной инфраструктуры. Исходя из этого, как справедливо отмечает российский специалист по Судану Евгений Кудров, даже в том случае, если доля добываемой в этом районе нефти снизится, контроль над ним будет означать контроль над большими деньгами, получаемыми в качестве платежей за транзит сырья из других месторождений⁸.

После отделения Южного Судана противоречия с северным соседом по поводу нефти, а точнее, по принципам раздела доходов от ее экспорта за рубеж, значительно обострились. «Нефтяная война» между Хартумом и

этого южно-суданские власти перезаключили соглашения с работающими на их территории нефтедобывающими компаниями из Китая, Индонезии и Малайзии. Новые соглашения отменили ранее действовавшие документы, подписанные этими компаниями с Суданом. Юридически это значительно укрепило позиции южан, что позволило им на переговорах с Хартумом вести речь исключительно о плате за транзит своей нефти, а не о разделе доходов от ее экспорта, как это было ранее.

Кризис усугублялся. Джуба обвинила Хартум в фактической краже нефти из трубопровода, уверяя же объяснила это конфискацией части перегоняемой нефти в счет погашения долга за неоплаченный транзит. В знак протеста 20 января власти Южного Су-



Джубой достигла апогея к январю 2012 г. Очередным поводом стали разногласия по размерам выплат за транзит южно-суданской нефти через экспортную инфраструктуру Северного Судана. В качестве платы Хартум потребовал 23% от общего объема прокачиваемого сырья, что, по его оценкам, должно составлять \$36 за баррель нефти. В свою очередь, Джуба обозначила эту сумму как неприемлемую и выразила готовность платить за транзит из расчета \$0,7 за баррель.

Стороны заняли жесткие бескомпромиссные позиции. В начале января президент Судана Омар аль-Башир пригрозил перекрыть Южному Судану доступ к экспортному нефтепроводу. В ответ Джуба заявила, что добилась полного контроля над добычей нефти на своей территории. Для

Одна из улиц Джубы. В столице Южного Судана проживает около 200 тыс. человек.

дана в качестве крайней меры объявили о приостановке добычи нефти на своей территории. В первой половине февраля подача южно-суданской нефти в трубопровод была полностью прекращена⁹. Ситуация вышла из-под контроля. Обе стороны, а также нефтедобывающие компании и, в первую очередь, Китай понесли серьезные экономические убытки, которые катастрофически нарастают с каждым очередным днем простоя. К попыткам урегулирования очередного кризиса подключились международные посредники.

В тот же день, когда было обнародовано решение о консерва-

ции южно-суданских нефтяных скважин, Китай призвал стороны к «спокойствию и сдержанности с тем, чтобы избежать чрезвычайных мер и продолжить совместную работу». В качестве основного требования было выдвинуто условие «гарантировать права китайских компаний и других зарубежных партнеров». Обеспокоенность Китая ситуацией вокруг суданской нефти вполне объяснима. В 2010 г. Пекин импортировал из Судана 12,6 млн т нефти, что составило 5-7% годового потребления КНР¹⁰.

США также обратились к Хартуму и Джубе с настоятельной рекомендацией решить проблему распределения доходов от экспорта нефти. В течение последних шести месяцев при международном посредничестве было организовано несколько встреч, консультаций и переговоров, в т.ч. с участием президентов Судана и Южного Судана. Однако все попытки деблокировать переговоры по разделу нефтяной ренты окончились безрезультатно.

В сложившихся условиях Южный Судан значительно активизировал деятельность по подготовке к созданию альтернативных северному собственным маршрутов транспортировки нефти за рубеж. При этом рассматривается несколько вариантов.

В начале марта правительство Республики Южный Судан достигло договоренности с Кенией и Эфиопией о совместном создании инфраструктурного комплекса для экспорта южно-суданской нефти. Предполагается, что нефтепровод будет протянут из районов добычи в Южном Судане через территорию Эфиопии к морскому порту, который планируется построить на побережье Индийского океана на юго-востоке Кении, рядом с архипелагом Ламу¹¹.

Меморандум и соглашение о строительстве подписали президент Кении Мваи Кибакви, премьер-министр Эфиопии Мелес Зенауи и президент Южного Судана Сальва Киир. В частности, проектом предусматривается строительство на кенийском побережье нефтеналивного порта, оборудованного 32 причалами, железнодорожной дороги, трубопровода (расчетная мощность составит 350000-450000 барр. нефти в день) и современного НПЗ. Стоимость проекта оценивается в \$25 млрд. К его финансированию, помимо Южного Судана, Кении и Эфиопии, готов подключиться

ряд стран Западной Европы, США, Япония и Южная Корея. Не исключается привлечение и Китая к финансированию проекта¹².

Наряду с этим имеются планы строительства второго экспортного нефтепровода, который может быть проложен из Южного Судана через территорию Эфиопии в Джибути, где также в перспективе будет построен новый нефтеналивной морской порт. Тем не менее, южно-суданское правительство на данном этапе отдает приоритет прокладке нефтепровода через территорию Кении.

Кроме этого, министр нефти южно-суданского правительства сообщил о том, что правительством изучается также возможность строительства временного нефтепровода вдоль Нила для доставки сырой нефти в Джубу и ее дальнейшей транспортировки наземным транспортом в Кению, Эфиопию и Джибути. Согласно заявлениям министра, по такой схеме в страны Восточной Африки планируется экспортировать до 350 тыс. барр. нефти в день¹³. Однако практическая реализация этих замыслов может быть затруднена в связи с неразвитостью дорожной инфраструктуры.

По некоторым, не получившим официального подтверждения, сведениям, ряд крупных американских нефтяных компаний также изучает возможности строительства трубопровода, который мог бы обеспечить кратчайший путь экспорта южно-суданской нефти на Североамериканский континент. По их расчетам, такой нефтепровод мог бы быть проложен из районов нефтедобычи Южного Судана через Центральноафриканскую Республику в камерунский порт Дуала на побережье Атлантического океана. Однако в настоящее время реализация этих планов представляется маловероятной. Прежде всего, из-за негативных оценок уровня внутривосточной стабильности в названных западноафриканских странах и возможных проблем с обеспечением безопасности нефтепровода.

Таким образом, из обозначенных выше проектов наиболее реальным представляется прокладка нефтепровода к порту на кенийском побережье. В его скорейшей реализации заинтересованы не только южно-суданские власти, но и их региональные соседи, и прежде всего Кения, которая в этом случае получит

крупные доходы от транзита нефти. Для ускорения процесса Найроби планирует в ближайшее время осуществить международный заем в размере \$600 млн для их инвестирования в строительство порта. Вместе с тем, даже самые оптимистические прогнозы свидетельствуют, что на прокладку альтернативной «трубы» уйдет не менее трех лет.

Однако реализация заявленных программ развития нефтеэкспортной инфраструктуры находится под угрозой срыва из-за эскалации напряженности в приграничных с Южным Суданом суданских провинциях, особенно Южном Кордофоне и Голубом Ниле. По оценкам международных экспертов, негативные прогнозы развития ситуации в этих районах уже привели к тому, что риски по нефтяным инвестициям в Южном Судане могут превысить допустимые, что делает невозможным реализацию проектов создания в стране собственной нефтеэкспортной инфраструктуры, во всяком случае, в ближайшее время.

(Окончание следует)

¹ По оценочным данным, в 2007 г. население города составляло 172 730 человек.

² Подробнее о ВМС см.: Жуков А.Е., Мифтахова С.А. Судан: мир в обмен на отделение // Азия и Африка сегодня, 2012, № 4 и № 5.

³ См., например: <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=SU>; <http://www.afri-su/countries/sudan/resources/>; <http://www.iimes.ru/rus/stat/2011/06-08-11b.htm>

⁴ <http://www.prime-tass.ru/21-11-11/>

⁵ Ziada S.H. Ismail. Oil in Sudan. Facts and Impact on Sudanese Domestic and International Relations. University Autonoma de Madrid, 2006. P. 8.

⁶ <http://opec.ru/1146706.html>

⁷ Только по официальным подсчетам, начиная с 1999 г., Китай инвестировал в суданскую экономику, по меньшей мере, \$15 млрд.

⁸ Кудров Е.А. Судан на перепутье: война или мир? М., Библос консалтинг, 2009. С. 106.

⁹ <http://www.russian.china.org.cn/21-01-12/>

¹⁰ <http://geopolitica.ru/Articles/1377/>

¹¹ <http://www.sudantribune.com/South-Sudan-and-Kenya-sign,41394>

¹² <http://lenta.ru/news/2012/01/25/pipeline/>; <http://translate.google.ru/translate?hl=ru&langpair=en%7Cru&u=http://www.sudantribune.com/Ethiopia-Kenya-and-South-Sudan-to,41662>; <http://nazret.com/blog/index.php/2012/03/01/ethiopia-and-kenya-sign-contract-on-lamu-rail-venture>

¹³ Sudan Tribune, March 7, 2012.