

## Инфраструктурное развитие Африканского континента (транспорт Восточной Африки)

© Баринов А.К.<sup>a</sup>, Шарова А.Ю.<sup>a,b</sup>, 2021

<sup>a</sup> Институт Африки РАН, Москва, Россия

<sup>a</sup> ORCID ID: 0000-0001-8388-9463; a.barinov@inafr.ru

<sup>b</sup> ORCID ID: 0000-0003-4439-9028; sharova.inafr@gmail.com

**Резюме.** В статье авторы анализируют современное состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры стран Восточной Африки, приводят данные о реализуемых в настоящее время проектах. Африка - динамично развивающийся континент, обладающий мощным экономическим, демографическим и ресурсным потенциалом, который будет оказывать ощутимое воздействие на мировое развитие в XXI в. Масштабные трансформации, происходящие на континенте, требуют опережающих темпов развития инфраструктуры, которая несмотря на достигнутые успехи все еще не удовлетворяет его потребностям. И хотя суммарные капиталовложения в 2018 г. в инфраструктурные проекты в африканских странах достигли рекордных показателей, недостаток финансирования по-прежнему остается одним из ключевых факторов, сдерживающих развитие африканской инфраструктуры. Пандемия *COVID-19*, охватившая мир в 2020 г., еще больше обострит проблему существующего разрыва между необходимыми и вложенными инвестициями, а экономический потенциал многих инфраструктурных проектов будет снижаться. Однако, по мнению авторов, отрицательное влияние будет не столь масштабным в силу долгосрочного характера контрактов, а также социально-экономической значимости проектов.

Авторы статьи приходят к выводу, что в условиях эпидемиологического кризиса, как национальные, так и иностранные инвесторы, которые вкладываются в развитие региональной инфраструктуры, стремятся разделить свои риски путем привлечения новых финансовых партнеров. В данной ситуации открываются дополнительные возможности для вхождения отечественных компаний и предприятий в долгосрочные и капиталоемкие инфраструктурные проекты в Восточной Африке, что может стать прочной основой для выстраивания российско-африканских экономических отношений.

**Ключевые слова:** Восточная Африка, инфраструктура Африки, транспорт, инвестиции, инфраструктурные проекты, COVID-19.

**Благодарность.** Статья подготовлена в рамках проекта «Посткризисное мироустройство: вызовы и технологии, конкуренция и сотрудничество» по гранту Министерства науки и высшего образования РФ на проведение крупных научных проектов по приоритетным направлениям научно-технологического развития (Соглашение № 075-15-2020-783).

**Для цитирования:** Баринов А.К., Шарова А.Ю. Инфраструктурное развитие Африканского континента (транспорт Восточной Африки). *Азия и Африка сегодня*. 2021. № 7. С. 38-46. DOI: 10.31857/S032150750015770-9

## Infrastructure development in Africa (East African Transport)

© Andrey K. Barinov<sup>a</sup>, Anna Yu. Sharova<sup>a,b</sup>, 2021

<sup>a</sup> Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

<sup>a</sup> ORCID ID: 0000-0001-8388-9463; a.barinov@inafr.ru

<sup>b</sup> ORCID ID: 0000-0003-4439-9028; sharova.inafr@gmail.com

**Abstract.** In the article, the authors analyze the current state and prospects for the development of the transport infrastructure in the countries of East Africa. They provide latest data on projects in pipeline. Today, Africa is a dynamically developing continent with powerful economic, demographic and resource potential that will have a tangible impact on world development in the 21st century. The large-scale transformations that are taking place on the continent require an outstripping pace of infrastructure development, which, despite the success achieved, still does not meet its needs. While total capital investment in infrastructure projects in African countries in 2018 reached record level, the lack of funding remains one of the key obstacles for the development of African infrastructure. The COVID-19 pandemic that swept the world in 2020 will further exacerbate the existing gap between investment needed and investment required. The economic potential of many infrastructure projects will decline. However, according to the authors, the negative impact will not be so large-scale due to the long-term nature of the contracts, as well as the socio-economic significance of the projects.

The authors of the article come to the conclusion that in the context of an epidemiological crisis, both national and foreign investors who invest in the development of regional infrastructure seek to share their risks by attracting new financial partners. This situation opens up additional opportunities for Russian companies and enterprises to enter long-term and capital-intensive infrastructure projects in East Africa, which can become a solid basis for building Russian-African economic relations.

**Keywords:** East Africa, African infrastructure, transport, investment, infrastructure projects, COVID-19.

**Acknowledgment.** The article was prepared within the project “Post-crisis world order: challenges and technologies, competition and cooperation” supported by the grant from Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation program for research projects in priority areas of scientific and technological development (Agreement № 075-15-2020-783).

**For citation:** Barinov A.K., Sharova A.Yu. Infrastructure development in Africa (East African Transport). *Aziya i Afrika segodnya*. 2021. № 7. Pp. 38-46. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750015770-9

## ВВЕДЕНИЕ

В наши дни Африканский континент обладает крупным ресурсным и человеческим потенциалом, который будет воздействовать на развитие всей мировой экономики в ближайшее столетие. Уже сейчас международные аналитические центры и эксперты отмечают, что роль Африки в системе мирового хозяйства в последние годы возрастает, и в XXI в. континент станет самым быстрорастущим регионом мира как в экономическом, так и в демографическом плане [2]. В настоящее время ключевые мировые державы и международные игроки, формируя свою геоэкономическую и геополитическую стратегию, все чаще рассматривают Африку не как объект, а как субъект международных отношений.

Африканскому экономическому росту уже способствует экспорт сырьевых товаров. Также континент является резервуаром редкоземельных металлов и уникальных минеральных ресурсов, которые активно используются при производстве высокотехнологичной продукции в современном мире [1].

Устойчивость экономического развития региона в значительной степени зависит как от развития торговых отношений Африки с мировым рынком, так и от увеличения непосредственно внутриконтинентальной торговли. В эпоху глобализации мировой экономики можно ожидать, что роль стран континента в системе международной торговли значительно возрастет.

По данным Международного центра торговли (*International Trade Centre - ITC*)<sup>1</sup>, в 2019 г. суммарный экспорт стран Африки на мировой рынок находился на отметке около \$453 млрд, рост данного показателя по сравнению с 2016 г. составил более 27%, а по отношению к 2001 г. экспорт увеличился почти в 4 раза. В свою очередь, импорт стран континента в 2019 г. составил \$546 млрд с приростом около 10% по отношению к 2016 г., а в сравнении с 2001 г. показатель вырос в 4,7 раза. Необходимо отметить, что в 2001 г. доля континента в мировом товарообороте составляла около 1,8%, однако уже в 2019 г. на Африку пришлось 2,4% мирового экспорта и 2,9% мирового импорта.

При этом драйвером для внутреннего потребления и для развития экономики в целом выступает демографический рост африканского населения. По прогнозам ООН, в период с 2017 по 2050 гг. население мира увеличится на 2,2 млрд человек, рост аналогичного показателя для Африки будет находиться на отметке 1,3 млрд человек, что составит около 60% прироста населения нашей планеты [1]. По оценкам специалистов, в начале XXI в. треть африканцев жила в городах, а к 2030 г. уже половина населения континента будет жить в крупных населенных пунктах [8].

Восточная Африка - один из наиболее динамично развивающихся субрегионов континента с экономической и демографической точек зрения. По данным Всемирного банка<sup>2</sup>, среднегодовой рост реального ВВП в Африке за период 2000-2019 гг. составил около 4,2% и был выше общемирового показателя - 3,1%. В Восточной Африке он находился на уровне 5,9%, в Западной - 5,4%, в Центральной - 4,7%, в Северной - 3,2%, в Южной Африке - 2,7%.

В 2019 г. показатель накопленных прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в страны Африки к югу от Сахары (АЮС) находился на уровне \$652,4 млрд (в текущих ценах). На Восточную Африку пришлось порядка 26,3% от этой суммы<sup>3</sup>.

Также Восточная Африка - лидер среди регионов континента по численности населения. В 2019 г. этот показатель составил 421,7 млн человек, или 40% от населения АЮС<sup>4</sup>.

При этом необходимо отметить, что экономические, демографические и интеграционные процессы вызывают потребность в полноценной трансформации инфраструктуры африканского региона, задавая новый вектор развития. Именно поэтому в стратегическом плане Африканского Союза по всестороннему развитию континента - «Повестка 2063» - в качестве одной из ключевых целей ставится формирование современной инфраструктуры, которая могла бы отвечать быстрорастущим потребностям экономики и населения макрорегиона.

<sup>1</sup> International trade center. Africa trade. Trade Map. <https://trademap.org/> (accessed 05.01.2021)

<sup>2</sup> World Bank. GDP (current US\$). Databank, World Bank national accounts data, and OECD national accounts data files. 2019. <https://data.worldbank.org/indicator/ny.gdp.mktp.cd> (accessed 20.11.2020)

<sup>3</sup> Data center. UNCTADSTAT. <https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx> (accessed 30.11.2020)

<sup>4</sup> Ibidem.

## ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ АФРИКИ

Одним из ключевых сдерживающих факторов развития инфраструктуры в Африке остается его финансирование.

В 2018 г. суммарные объявленные капиталовложения в инфраструктурные проекты в африканских странах достигли рекордных \$100,8 млрд, впервые преодолев отметку в \$100 млрд. Это на 24% больше по сравнению с аналогичным показателем 2017 г. (\$81,6 млрд), и на 33% больше, чем в среднем за период 2015-2017 гг. (\$75,8 млрд).

Крупнейшим получателем инвестиций в 2018 г. стал энергетический сектор<sup>5</sup> (\$43,8 млрд, или 43,5%). Это самый большой показатель в истории, на 67% больше усредненного показателя за 2015-2017 гг. Стремительный годовой рост рассматриваемого показателя (на \$18,3 млрд по сравнению с 2017 г.) во многом произошел за счет резкого увеличения инвестиций из Китая (\$9 млрд) и с началом реализации последним двух крупных проектов в области электроэнергетики: 1) строительство гидроэлектростанции (ГЭС) *Mambila* в Нигерии мощностью 3050 МВт и оценочной стоимостью \$5,8 млрд; 2) строительство угольной теплоэлектростанции (ТЭС) *Hamrawein* в Египте мощностью 6600 МВт и стоимостью \$4,4 млрд. После сдачи в эксплуатацию эта электростанция станет второй в мире угольной станцией по мощности (после ТЭС *Tuocketuo* в Китае мощностью 6700 МВт).

На 2-м месте по объемам капиталовложений - транспортный сектор (\$32,5 млрд, или 32,2% суммарного показателя в 2018 г.), он продемонстрировал небольшое снижение относительно 2017 г. (4,4%). Существенное снижение инвестиций в 2018 г. в транспорт со стороны членов Инфраструктурного консорциума для Африки - ИКА (*Infrastructure Consortium for Africa*), а также небольшое снижение со стороны африканских национальных правительств было частично компенсировано значительным увеличением инвестиций из Китая.

Энергетика и транспорт традиционно - крупнейшие реципиенты инвестиций в инфраструктуру Африки, они делят между собой первые два места. Так, например, в 2017 г. в транспортные проекты было вложено \$34 млрд (или 42% суммарного показателя), в энергетические - \$24,8 млрд (30%).

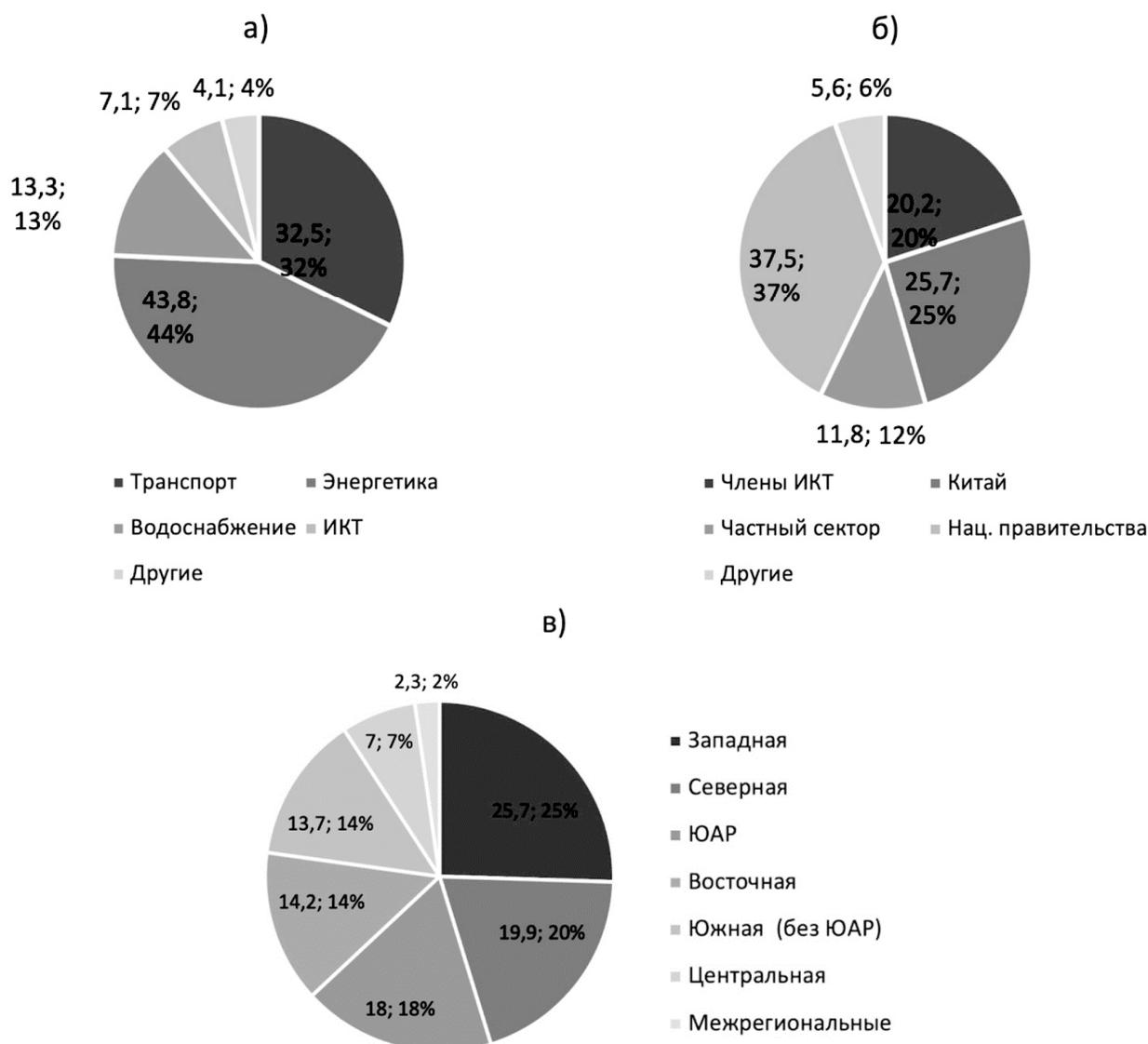
Капиталовложения в область водоснабжения и канализации достигли в 2018 г. \$13,3 млрд (или 13,2% суммарного показателя) и остались почти на том же уровне, что и в 2017 г. (\$13,2 млрд). Инвестиции в информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) в 2018 г. составили \$7,1 млрд, продемонстрировав более чем трехкратный рост по сравнению с предыдущим годом (\$2,3 млрд в 2017 г.). На прочие области в 2018 г. пришлось \$4,1 млрд (или 4,1%) (см. *диагр. - а*).

Крупнейшими инвесторами в инфраструктуру Африки в 2018 г. были африканские национальные правительства (\$37,5 млрд, или 37,2%), Китай (\$25,7 млрд, или 25,5%), члены ИКА (20,2 млрд, или 20%) и частный сектор (11,8 млрд, или 11,7%). Среди членов ИКА наиболее заметный вклад внесли группа Всемирного банка (ВБ) - в 2018 г. ее капиталовложения достигли почти \$8 млрд, Африканский банк развития (АфБР) - \$4,5 млрд, Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) - \$2,2 млрд, Франция - \$1,9 млрд, Германия - \$1,6 млрд и ЮАР - \$1,1 млрд (см. *диагр. - б*).

Что касается географического распределения капиталовложений в инфраструктуру в 2018 г., то на Западную Африку приходилось \$25,7 млрд (26%), Северную - \$19,9 млрд (20%), ЮАР - \$18 млрд (18%), Восточную Африку - \$14,2 млрд (14%), Южную Африку (без ЮАР) - \$13,7 млрд (14%) и Центральную Африку - \$7 млрд (7%) [11] (см. *диагр. - в*).

Ввиду вышеуказанных факторов авторы статьи ставили перед собой задачу оценить современное состояние и перспективы развития транспортной и энергетической инфраструктуры, в качестве наиболее важных для развития и привлекательных с инвестиционной точки зрения отраслей в Восточной Африке - одном из наиболее динамично развивающихся субрегионов континента. При этом транспортной инфраструктуре посвящена данная статья, энергетической - следующая, которая выйдет в ближайших номерах журнала «Азия и Африка сегодня».

<sup>5</sup> В приводимых статистических данных под энергетическим сектором понимается производство, передача и распределение электрической энергии и газа, однако газовая отрасль привлекает не более 10% суммарного показателя, поэтому с небольшой долей условности показатели по энергетическому сектору можно приравнять к показателям по электроэнергетике (*прим. авт.*).



**Диаграмма. Распределение инвестиций в инфраструктуру Африки в 2018 г., \$ млрд, %:** а) по секторам приложения; б) по источникам поступления; в) по регионам.

**Diagram. Investments distribution in infrastructure of Africa, 2018, \$ billion, %:** а) by sector; б) by source; в) by region.

Составлено и рассчитано по: [11].

#### РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СТРАНАХ ВОСТОЧНОЙ АФРИКИ

Стремительный экономический и демографический рост Восточной Африки в последние десятилетия обостряет транспортные проблемы в регионе.

Многие страны Восточной Африки внутриконтинентальные и не имеют выхода к морю. Поэтому основные торговые потоки всего региона идут через морские гавани Джибути, Кении, Танзании и Мозамбика. Крупнейшие морские порты Восточной Африки - это Джибути (Джибути), Момбаса (Кения) и Дар-эс-Салам (Танзания)<sup>6</sup>.

Железные дороги - главное средство доставки грузов между побережьем и глубинными районами континента. По данным ВБ, протяженность ж/д линий в Восточной Африке составляет 15,4 тыс. км. На ее территории наиболее протяженные железнодорожные системы располагаются в Мозамбике, Танзании и Зим-

<sup>6</sup> Ports Database. Africa Infrastructure Knowledge programme. African Development Bank Group. 2014. <http://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/jfwkqrf/ports-database-2014> (accessed 20.09.2020)

бабве. Однако наибольшую плотность железнодорожных коммуникаций в расчете одного км дорог на тысячу кв. км территории имеют Джибути и Малави. В Бурунди, на Коморских островах и Маврикий, в Руанде и Сомали полностью отсутствуют действующие ж/д коммуникации (см. табл.).

Значительная нагрузка ложится на автомобильный транспорт, который активно используется для транспортировки пассажиров и грузов до территорий, не охваченных ж/д сетью.

В среднем, в странах континента на автомобильный транспорт приходится порядка 80% грузовых и более 90% пассажирских наземных перевозок [14]. Общая протяженность автодорог в Восточной Африке составляет 650,4 тыс. км, наиболее развитые системы расположены в Кении, Эфиопии и Зимбабве. В свою очередь, наибольшая плотность автодорожной сети выявлена в странах с небольшой территорией: Сейшельские и Коморские острова, Маврикий, Бурунди (см. табл.).

Через страны региона проходят участки четырех трансафриканских шоссе (*Trans-African Highway - ТАН*): • Каир - Габороне - Кейптаун; • Нджамена - Джибути; • Лагос - Момбаса; • Бейра - Лобито.

Общая проектная длина этих магистралей на территории Восточной Африки составляет 9932 км, из которых 83% дорог уже функционирует [13].

Таблица. **Транспортная инфраструктура Восточной Африки**  
Table. **Transport infrastructure in East Africa**

Страна	Железные дороги, км	Плотность железных дорог, км / тыс. кв. км территории	Авто-дороги, км	Плотность автодорог, км / тыс. кв. км территории	Длина трубопроводов, км	Аэропорты, ед.	Порты, ед. <sup>7</sup>
Бурунди	0	0	12322	479,8	0	1	1
Джибути	781	33,7	3065	132,2	0	1	2
Замбия	1273	1,7	40454	54,4	771	6	1
Зимбабве	2583	6,7	97267	251,4	270	4	4
Кения	1917	3,4	160878	282,7	1436	10	15
Коморские острова	0	0	880	472,9	0	5	9
Маврикий	0	0	2149	1058,6	0	2	2
Мадагаскар	854	1,5	31640	54,4	0	12	17
Малави	797	8,5	15450	163,9	0	3	5
Мозамбик	3116	4,0	31083	39,5	1250	12	12
Руанда	0	0	4700	190,5	0	1	3
Сейшельские острова	0	0	526	1143,4	0	2	2
Сомали	0	0	22100	35,2	0	7	5
Танзания	2600	2,9	86472	97,6	1210	12	25
Уганда	259	1,3	20000	99,7	0	4	2
Эритрея	306	3,0	4010	39,7	0	1	2
Эфиопия	659	0,7	110414	110,4	0	6	1
Юж. Судан	248	0,4	7000	10,9	0	0	0

Составлено по: [7; 8; 9; 10; 11].

Наибольшее количество постоянно действующих аэродромов находится в Мозамбике, на Мадагаскаре и в Танзании (по 12 в каждой стране). Однако лидерами по объему пассажирского и грузового авиапотока были аэропорты Эфиопии (6,2 млн чел. / 951 млн т км<sup>8</sup>), Кении (4,8 млн чел. / 281 млн т км), Танзании (1,5 млн чел. / 2,3 млн т км) и Руанды (0,6 млн чел. / 20,7 млн т км)<sup>9</sup>. Крупнейшие международные авиаци-

<sup>7</sup> При расчете учитывались морские и внутренние водные порты (прим. авт.).

<sup>8</sup> Данные на 2014 г. (прим. авт.).

<sup>9</sup> AFDB Socio Economic Database. Africa Information Highway. African Development Bank Group. <https://dataportal.opendataforafrica.org/nbyenxf/afdb-socio-economic-database-1960-2021> (accessed 22.11.2020)

онными гаванями в регионе - *Jomo Kenyatta International Airport* в Найроби (Кения) и *Addis Ababa Bole International Airport* в Аддис-Абебе (Эфиопия) [3].

Лишь в 5 странах Восточной Африки есть трубопроводные коммуникации: в Кении, Мозамбике, Танзании, Замбии и Зимбабве (см. *табл.*). Начиная с середины прошлого века, стимулом для расширения сети трубопроводов в Африке стали не только мировой спрос на углеводороды, но и внутренний дефицит электроэнергии в отдельных странах континента [5].

В Восточной Африке в проектной стадии находится инициатива по строительству трубопроводной инфраструктуры от г. Элдорет (Кения) в сторону г. Кампала (Уганда) и далее в г. Кигали (Руанда). На этапе планирования находится проект по созданию трубопроводной линии, которая свяжет столицу Южного Судана г. Джуба с кенийским побережьем в порте Ламу.

Также правительства Эфиопии и Южного Судана заключили ряд договоренностей о намерениях по строительству трубопроводной инфраструктуры, которая в перспективе должна связать эти страны с побережьем Джибути [6]. Однако начавшееся в 2020 г. вооруженное противостояние между федеральным правительством Эфиопии и властями автономного региона Тыграй, нестабильные мировые цены на углеводороды, сложный рельеф местности ставят под вопрос жизнеспособность этого долгосрочного, капиталоемкого проекта.

В регионе располагается район Великих африканских озер, что обуславливает широкое использование внутреннего водного транспорта. Судостроение развито в акватории озер Виктория, Танганьика и Ньяса: это позволяет обеспечить дополнительную коммуникацию между государствами Восточной Африки. Однако, по мнению экспертов Африканского банка развития, роль речной и озерной портовой инфраструктуры недооценена и именно внутренневодный транспорт, учитывая его экологичность и экономичность, по сравнению с другими видами внутриконтинентальных коммуникаций, имеет серьезный потенциал для развития [10].

Анализ статистических данных позволяет сделать вывод о том, что среди стран региона наибольшие сложности в области транспорта испытывает Южный Судан. Страна не имеет выхода к морю и на ее территории существует лишь 245 км ж/д линий и 7 тыс. км автодорог, а постоянно действующая авиационная инфраструктура отсутствует. Этого крайне недостаточно, чтобы обеспечить транспортом население в 12,8 млн человек, проживающих на площади 620 тыс. кв. км. Также серьезную нагрузку на транспортную инфраструктуру, которая катастрофически пострадала в ходе многолетних военных действий, оказывают производство углеводородов (5,3 млн т в 2018 г.), сельскохозяйственный сектор (764 тыс. т). Серьезной проблемой для экономики Южного Судана остается отсутствие эффективных, надежных линий внешне-торговой транспортной коммуникации с мировым рынком [12].

Особую роль в инфраструктурной системе Восточной Африки играют *мультимодальные транспортные коридоры* (МТК), которые соединяют внутриконтинентальные государства с портами соседних стран на побережье Индийского океана. Крупнейшие морские транспортные узлы восточного побережья континента, которые обеспечивают основные внешнеторговые потоки региона и связывают его с мировым рынком, располагаются в Кении и Танзании [7].

К ключевым восточноафриканским проектам МТК можно отнести следующие:

1. Северный мультимодальный транспортный коридор, который подразумевает развитие транспортной инфраструктуры на территории Бурунди, Демократической Республики Конго (ДРК), Кении, Руанды, Южного Судана и Уганды. В рамках проекта идет строительство пограничных пунктов, а также модернизация 560 км автомобильных шоссейных линий и 900 км дорог. Более того, реализуется строительство 180 км ж/д линий и модернизация отдельных участков железнодорожной сети Кении. Этот коридор должен обеспечить адекватное бесперебойное транспортное сообщение между портом Момбаса (Кения) и внутриконтинентальными районами восточной части ДРК, Южным Суданом, Угандой, Руандой и Бурунди.

2. Центральный мультимодальный коридор, в рамках которого должны быть улучшены линии коммуникаций между Бурунди, ДРК, Руандой, Танзанией и Угандой. Идет строительство 7 современных пограничных постов, а также модернизация 176 км автомобильных шоссейных линий и 890 км дорог. В свою очередь, Центральный коридор - альтернатива для вышеупомянутого Северного МТК. Проект должен связать крупный танзанийский порт Дар-эс-Салам со странами, не имеющими выхода к восточному побережью континента: ДРК, Угандой, Руандой, Бурунди.

3. Мультимодальный коридор *LAPSSET*, который подразумевает строительство транспортной инфраструктуры для обеспечения внешнеторговых потребностей внутриконтинентальных стран (в первую оче-

редь Южного Судана и Эфиопии) через порт Ламу на кенийском побережье. В рамках проекта идет поэтапное строительство автодорожных линии от Аддис-Абебы (Эфиопия) и Джубы (Южный Судан) к порту Ламу. Также идет конструирование и углубление самого порта. Коридор *LAPSSET* будет иметь трубопроводную и железнодорожную инфраструктуру, которая свяжет столицу Южного Судана с кенийским побережьем. Подразумевается, что два мультимодальных коридора в Кении (Северный и *LAPSSET*) будут связаны в единую систему.

Необходимо отметить, что столь стремительное развитие транспортных проектов в Восточной Африке требует привлечения значительных средств. В целом, в 2018 г. на развитие всей континентальной транспортной инфраструктуры было привлечено \$32,5 млрд, из них \$19,6 млрд - по линии национальных программ и проектов [11].

Другими источниками денежных поступлений были:

\$6,5 млрд - китайские иностранные инвестиции;

\$3,9 млрд - проекты Инфраструктурного консорциума для Африки;

\$1,9 млрд - иностранные инвестиции (без учета Китая);

\$439 млн - частные инвестиции.

В свою очередь, в 2018 г. 19,1% (\$6,19 млрд) от финансирования континентальных транспортных проектов пришлось на Восточную Африку [11].

За последние годы были заключены крупные сделки в области развития транспортной инфраструктуры региона. В частности, правительства Эфиопии и Джибути организовали совместное строительство железнодорожной линии Аддис-Абеба - Джибути. Была специально создана компания *Ethio-Djibouti Standard Gauge Rail Transport S.C.*, где правительству Эфиопии принадлежит 75%, а правительству Джибути - 25% акций компании. В проекте активно участвовали китайские финансовые структуры: *Exim Bank, China Development Bank, Industrial and Commercial Bank*. Общая стоимость проекта оценивается в \$4,5 млрд. Строительство вели две китайские компании - *China Railway Group Ltd.* и *China Civil Engineering Construction Corp.* Железная дорога - 759 км - имеет стандартизованную колею 1435 мм [4].

Также было осуществлено многостороннее финансирование (4 транша на сумму \$2,73 млрд к февралю 2018 г.) проекта ж/д линии в Мозамбике и Малави протяженностью 912 км. Дорога пройдет от угольной шахты Моатизе (север Мозамбика) через территорию двух стран до порта Накала (Мозамбик). Дополнительно проект подразумевает модернизацию угольного экспортного терминала в этом порту. Ключевую роль в данной работе играют инвесторы из ЮАР и Японии, АфБР, а также бразильская горнодобывающая компания *Vale S.A.*

Необходимо упомянуть о многосторонней сделке по финансированию (6 траншей на сумму \$1,64 млрд к апрелю 2020 г.) проекта новой электрифицированной железной дороги стандартной колеи от Дар-эс-Салама (Танзания) до Макутупоры (Танзания) протяженностью 541 км. Железнодорожная линия входит в состав Центрального мультимодального коридора, который в ближайшей перспективе свяжет ДРК, Руанду и Бурунди с танзанийским портом Дар-эс-Салам<sup>10</sup>.

В последнее десятилетие восточноафриканские авиакомпании смогли привлечь крупные кредиты на закупку техники и транспортных средств. Ключевыми заемщиками выступили американские и европейские банки, которые финансировали закупку продукции корпорации *Boing*. В частности, необходимо упомянуть долгосрочный кредит (выдан в 2012 г. на 12 лет) в размере \$1,01 млрд, который был предоставлен в равных долях *JP Morgan* и *ING Bank* под гарантию *Export-Import Bank of the United States* для нужд крупнейшего эфиопского авиаперевозчика *Ethiopian Airlines*<sup>11</sup>. В марте 2014 г. американские банки *JP Morgan* и *Citi* в равных долях предоставили кредит в размере \$841,6 млн под гарантию *Export-Import Bank of the United States* на закупку техники для авиакомпании *Kenya Airways* со сроком погашения займа в 12 лет<sup>12</sup>.

В последние десятилетие активное развитие транспортной инфраструктуры Восточной Африки в определенной степени было связано с увеличением внутрирегиональной торговли и подъемом туристического сектора. Однако пандемия *COVID-19* и ее последствия нанесли серьезный удар именно по этим драйве-

<sup>10</sup> Government of Tanzania / Standard Gauge Railway - ECA Covered Loan. Tagmydeals. <https://www.tagmydeals.com/Deals/DealData/11783?title=Government-of-Tanzania-Standard-Gauge-Railway-ECA-Covered-Loan#> (accessed 22.11.2020)

<sup>11</sup> Ethiopian Airlines - ECA Backed Export Finance. Tagmydeals. <https://www.tagmydeals.com/Deals/DealData/2591?title=Ethiopian-Airlines-ECA-Backed-Export-Finance> (accessed 20.11.2020)

<sup>12</sup> Kenya Airways - ECA Backed Export Finance. Tagmydeals. <https://www.tagmydeals.com/Deals/DealData/2836?title=Kenya-Airways-ECA-Backed-Export-Finance> (accessed 24.11.2020)

рам роста, что неизбежно оказало и продолжает оказывать негативное воздействие на развитие регионального транспорта (в особенности авиации) [9].

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортная инфраструктура Восточной Африки в ближайшей перспективе будет развиваться более быстрыми темпами в сравнении с другими регионами континента. В первую очередь, этому будут способствовать поэтапное строительство и модернизация участков Северного, Центрального МТК и проекта *LAPSSET*, которые призваны увеличить внешнеторговый потенциал региона в целом и внутриконтинентальных стран Восточной Африки, в частности. Необходимо учитывать, что экономическая эффективность и возврат вложенных инвестиций в эти капиталоемкие мультимодальные транспортные коридоры напрямую зависит от окончательной и всеобъемлющей реализации вышеупомянутых проектов, что будет способствовать концентрации финансирования в этом направлении.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Абрамова И.О. Африка в современной модели мироустройства: весомый игрок или аутсайдер? *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*, 2018, Т. 11, № 5, с. 6-21. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-5-6-21>.
2. Абрамова И.О. Мировая экономика в начале XXI века и ее «африканская» составляющая. *Проблемы современной экономики*, 2014, № 3, с. 139-154.
3. Алешин К.А., Баринов А.К., Заноскина Е.Н. Транспорт Африки: планы и возможности. *Азия и Африка сегодня*, 2019, № 3, с. 35-40. DOI: 10.31857/S032150750004068-6.
4. Баринов А.К. Транспортная инфраструктура Эфиопии. *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*, 2018, Т. 11, № 5, с. 105-118. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-5-105-118>.
5. Гончаров Л.В. (отв. ред.). *Производительные силы стран Африки: транспорт*. М., Наука, 1978, 175 с.
6. Калининченко Л.Н. Трубопроводный транспорт в странах Восточной Африки: альтернативные проекты. *Ученые записки Института Африки РАН*, 2016, № 2-3 (36-37), с. 44-50.
7. Морозенская Е.В. (отв. ред.). *Африка: пути модернизации экономики*. М., Институт Африки РАН, 2012, 55 с. ISBN: 978-5-91248-112-8.
8. Пашкова Е.В., Тамбо Р.Х.Т. *Государственно-частное партнерство в странах Африки: проблемы и перспективы развития*. М., Макс Пресс, 2018, 70 с. ISBN 978-5-317-06056-5.
9. Тему А.-М.Т., Никольская М.В. Пандемия COVID-19 в Восточной Африке: анализ и перспективы. *Азия и Африка сегодня*, 2020, № 9, с. 22-28. DOI: 10.31857/S032150750010856-3.
10. African development report 2010: ports, logistics, and trade in Africa. African development bank, 2010, pp. 117-120.
11. Infrastructure Financing Trends in Africa - 2018. Abidjan, Côte d'Ivoire: The Infrastructure Consortium for Africa, 2018, 80 p. [https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT\\_2018/ICA\\_Infrastructure\\_Financing\\_Trends\\_in\\_Africa\\_-\\_2018\\_Final\\_En.pdf](https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_Trends_in_Africa_-_2018_Final_En.pdf) (accessed 11.12.2020)
12. Project appraisal report. Technical assistance for the development of the transport sector: Republic of South Sudan. African Development Bank Group, 2013. [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/South\\_Sudan\\_-\\_Technical\\_Assistance\\_for\\_the\\_Development\\_of\\_the\\_Transport\\_Sector\\_Project\\_-\\_Appraisal\\_Report.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/South_Sudan_-_Technical_Assistance_for_the_Development_of_the_Transport_Sector_Project_-_Appraisal_Report.pdf) (accessed 24.12.2020)
13. Sixth session of the committee on trade, regional cooperation and integration: communiqué. UN, ECA committee on Trade, Regional Cooperation and Integration. Oct. 13-15, 2009, Addis Ababa, Ethiopia. <http://hdl.handle.net/10855/5254> (accessed 20.01.2021)
14. Tracking Africa's Progress in Figures. African Development Bank, 2014, 50 p. [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 20.04.21)

## REFERENCES

1. Abramova I.O. 2018. Africa in the Modern Model of the World Order: A Powerful Player or an Outsider? *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*. No. 5. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-5-6-21>.
2. Abramova I.O. 2014. Global Economy of the Beginning of the XXI Century and its "African" Component. *Problems of Modern Economy*. No. 3. Moscow. (In Russ.)
3. Aleshin K.A., Barinov A.K., Zanoskina E.N. 2019. Transport in Africa: capabilities and prospect. *Aziya i Afrika segodnya*. No. 3. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750004068-6.
4. Barinov A.K. 2018. Transport Infrastructure in Ethiopia. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*. No. 5. Moscow. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-5-105-118>.
5. Goncharov L.V. (ed.). 1978. Productive forces of African countries: transport. Moscow. (In Russ.)
6. Kalinichenko L.N. 2016. East Africa pipeline transport: alternative projects. *Journal of the Institute for African Studies*. No. 2-3(36-37). Moscow. (In Russ.)

7. Morozenskaya E.V. (ed.). 2012. *Economic Infrastructure in Africa*. Moscow: Institute for African Studies RAS. (In Russ.). ISBN: 978-5-91248-112-8.
8. Pashkova E.V., Tambo R.H.T. 2018. *Public-private partnership in African countries: problems and development prospects*. Moscow: MAKS Press. (In Russ.). ISBN 978-5-317-06056-5.
9. Temu A.-M.T., Nikolskaya M.V. 2020. COVID-19 pandemic in East Africa: analysis and prospects. *Aziya i Afrika segodnya*. No. 9. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750010856-3.
10. African development report 2010: ports, logistics, and trade in Africa. African development bank, 2010, 117-120 pp.
11. Infrastructure Financing Trends in Africa - 2018. Abidjan, Côte d'Ivoire: The Infrastructure Consortium for Africa, 2018, p. 80. [https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT\\_2018/ICA\\_Infrastructure\\_Financing\\_Trends\\_in\\_Africa\\_-\\_2018\\_Final\\_En.pdf](https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_Trends_in_Africa_-_2018_Final_En.pdf) (accessed 11.12.2020)
12. Project appraisal report. Technical assistance for the development of the transport sector: Republic of South Sudan. African Development Bank Group, 2013. [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/South\\_Sudan\\_-\\_Technical\\_Assistance\\_for\\_the\\_Development\\_of\\_the\\_Transport\\_Sector\\_Project\\_-\\_Appraisal\\_Report.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/South_Sudan_-_Technical_Assistance_for_the_Development_of_the_Transport_Sector_Project_-_Appraisal_Report.pdf) (accessed 24.12.2020)
13. Sixth session of the committee on trade, regional cooperation and integration: communiqué. UN, ECA committee on Trade, Regional Cooperation and Integration. Oct. 13-15, 2009, Addis Ababa, Ethiopia. <http://hdl.handle.net/10855/5254> (accessed 20.01.2021)
14. Tracking Africa's Progress in Figures. African Development Bank, 2014, 50 p. [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/TrackingAfrica%E2%80%99s\\_Progress\\_in\\_Figures.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/TrackingAfrica%E2%80%99s_Progress_in_Figures.pdf) (accessed 20.04.21)

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Баринов Андрей Константинович, м.н.с. Центра глобальных и стратегических исследований, Институт Африки РАН, Москва, Россия.

Andrey K. Barinov, Junior Researcher, Centre for Global and Strategic Studies, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Шарова Анна Юрьевна, кандидат экономических наук, ст.н.с. Центра глобальных и стратегических исследований, Институт Африки РАН, Москва, Россия.

Anna Yu. Sharova, PhD (Economics), Senior Researcher, Centre for Global and Strategic Studies, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Поступила в редакцию (Received)  
19.03.2021

Доработана после рецензирования (Revised)  
12.04.2021

Принята к публикации (Accepted)  
31.05.2021