

АФРИКАНСКИЙ ТРАНСПОРТ И НЕОКОЛОНИАЛИЗМ

В. ВИГАНД

В АФРИКЕ быстро растет транспортная система. Этот рост обеспечивается притоком средств из развитых капиталистических стран и от различных международных фондов, проявляющих повышенный интерес к развитию транспорта в Африке. Вряд ли будет преувеличением сказать, что эти заботы — прежде всего в интересах самих развитых стран, монополистический капитал которых мстит себе дорогу все дальше в глубины континента.

Транспортная система, которую Африка получила в наследство от колониальной эры, обеспечивала потребности метрополий в вывозе сельскохозяйственного сырья и полезных ископаемых и в сбыте в Африке промышленной продукции. Независимое развитие предъявило новые требования к транспорту континента. Главным из них является необхо-

димость обеспечить связи между самими африканскими странами в рамках их развивающегося политического и экономического кооперирования.

Становление независимой национальной экономики диктует африканским странам необходимость интеграции их усилий в целях создания внутриафриканского общего рынка, который невозможен без развитых транспортных связей.

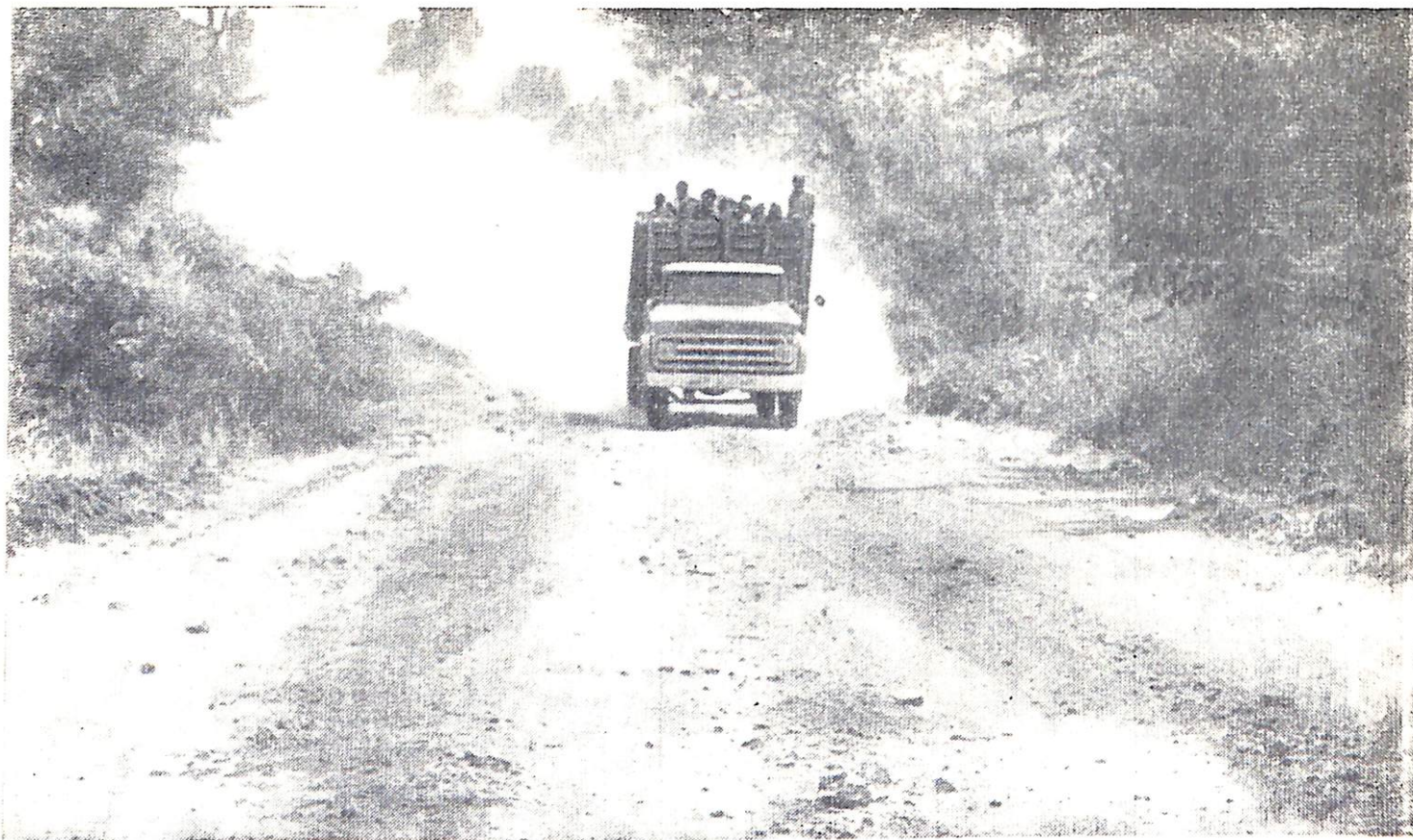
Для налаживания этих связей на ряде африканских совещаний были приняты решения о согласовании национальных планов строительства сети шоссейных дорог с тем, чтобы в дальнейшем они могли бы быть соединены через границы стран. В некоторых случаях уже начато строительство современных шоссейных дорог в направлении соседних стран. Есть также проекты строительства транссахарского шоссе, ряда железнодорожных линий, магистралей для обеспечения транспортного выхода к морю странам, которые его не имеют. Однако реальная возможность строительства этих линий во многом зависит от наличия средств у заинтересованных государств.

Новые требования предъявляются и к внутренней транспортной системе африканских стран. В рамках долгосрочных планов уделяется много внимания рациональному размещению производительных сил, и в связи с этим планируется строительство транспортных магистралей и сельских дорог для приобщения отдаленных районов к общему экономическому развитию страны. Осуществление этих планов происходит главным образом в результате иностранной помощи, поскольку многим африканским странам еще не под силу реализация подобных проектов за свой счет. При выполнении национальных планов экономического развития наиболее легко и полно осуществляются проекты транспортного строительства, так как и бывшие метрополии и международные органы охотно выдают средства на капиталовложения в инфраструктуру. Однако неоправданно большие вложения в нерентабельную инфраструктуру приводят к замораживанию средств, к увеличению расходов государственного бюджета на поддержание транспортной системы в эксплуатационном состоянии и на погашение иностранной задолженности в тех случаях, когда строительство велось не за счет безвозмездной помощи, а за счет займов.

Практика экономического развития Африки свидетельствует о том, что более реальным методом подъема экономики является пока расширение экономического потенциала тех районов, где уже имеются источники энергии, людские резервы и транспортная система, а такие очаги экономического развития есть в каждой африканской стране. Существующая в Африке транспортная сеть не препятствует экономическому развитию стран, и только в тех случаях, когда в новых районах имеются залежи полезных ископаемых или большие лесные богатства, представляется оправданным строительство транспортных магистралей для экономического освоения этих районов.

Африканские страны придерживаются бытующей на Западе теории первоначального развития инфраструктуры как необходимой предпосылки любого экономиче-

Владимир Кириллович Виганд (род. в 1922 году) — кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Института Африки Академии наук СССР.



ского строительства, а империалистические страны считают, что капиталовложения в инфраструктуру в Африке представляют собой наиболее безопасную форму оказания помощи. Западные страны исходят из того, что развитие транспорта на континенте не только не создает конкуренции частному капиталу, но и позволяет оплачивать из средств помощи экспорт транспортного оборудования из развитых стран, увеличивает спрос на автомобили и запасные части к ним. Тем самым, хотя и создаются предпосылки экономического прогресса африканских стран, отодвигается в будущее развитие основных отраслей материального производства — сельского хозяйства и промышленности.

Эта теория находит полную поддержку среди руководящих деятелей международных фондов и государственных организаций, ведающих распределением помощи развивающимся странам, и в результате около трети всей помощи вложено в Африке в инфраструктуру.

Нельзя сказать, чтобы сами развивающиеся страны были в

восторге от такого положения. Ряд экономических журналов отметил разногласия, выявившиеся между развивающимися и развитыми странами в подходе к проблемам индустриализации. Эти разногласия свелись к тому, что развивающиеся страны требовали улучшения условий предоставления помощи на строительство промышленных объектов, а развитые страны делали упор на необходимость первоначального создания инфраструктуры.

В печати отмечалось, что грандиозные проекты создания инфраструктуры за счет западной помощи в Африке не соответствуют возможностям малых африканских стран и что вообще в большинстве случаев половина всей этой помощи уходит на оплату больших прибылей европейским фирмам, поставляющим оборудование, и на выплаты высоких окладов иностранным экспертам.

Транспорт является одной из материальных отраслей производства, но сам не создает материальных ценностей. Отсюда следует, что невозможно бесконечно развивать инфраструктуру

Красная пыль на дорогах.

Фото Д. Мамлеева

Часы «пик» на автобусной остановке в Банги — столице Центральноафриканской Республики.

Фото ТАСС

и сдерживать развитие тех отраслей, которые предъявляют платежеспособный спрос на услуги транспорта.

Первым ощутимым результатом строительства железных и шоссейных дорог за счет займов и помощи в ряде стран Африки было то, что у таких стран не оказалось бюджетных средств на поддержание этих дорог в эксплуатационном состоянии, а сами дороги не создавали дополнительных источников дохода. В результате состояние шоссе стало быстро ухудшаться, а железные дороги работали в убыток.

Тяжелое положение с железными дорогами в Африке усугубляется и тем, что здесь сохраняется старая, введенная при коло-

ниализме система тарифов, основанная на так называемом перекрестном субсидировании: тарифы на экспортное сырье устанавливаются на низком, часто ниже себестоимости, уровне, а тарифы на импортные товары повышаются до предела. Проведение подобной тарифной политики стимулировало вывоз сырья из колоний и повышало его прибыльность для империалистических держав. Такая система могла действовать до тех пор, пока единственным видом транспорта в колониях был железнодорожный. С развитием автомобильного транспорта железные дороги лишились большей части выгодных импортных грузов, за счет которых субсидировались убыточные перевозки сырья. Применение перекрестного субсидирования в современных условиях означает сохранение скрытой эксплуатации африканских стран иностранными монополиями, покупающими сырье по заниженным ценам.

Временным выходом из финан-

совых трудностей африканских государств в связи с необходимостью содержать нерентабельную инфраструктуру является получение новых займов и дополнительной помощи, от которой империалистические страны опять не в убытке, так как содержание дорог поручается их дорожным фирмам и средства помощи, выплачиваемые из государственного бюджета развитой страны, оседают в карманах ее собственных капиталистов.

В настоящее время намечаются кардинальные сдвиги в подходе к международной помощи развивающимся странам. Тот же Международный банк реконструкции и развития (МБРР) выступает за перемещение основных средств помощи из сферы транспорта в сферу образования. Правда, в программной речи Макнамары, бывшего министра обороны США, а ныне президента МБРР, произнесенной им перед Экономическим и социальным советом ООН в декабре 1968 года, говорилось не только

об усиленных капиталовложениях в народное образование в развивающихся странах, но и об увеличении помощи сельскому хозяйству этих стран. Однако из предыдущего опыта деятельности различных международных организаций на сельскохозяйственной ниве в Африке видно, что дальнейшие посылки многочисленных миссий экспертов и содержания показательных ферм дело обычно не идет.

Развивать различные виды инфраструктуры в Африке, безусловно, полезно, но нельзя забывать о потребностях африканских стран в налаживании материальных отраслей производства, которые только и могут стать базой их экономической самостоятельности.

Для империалистических стран оказание помощи в строительстве инфраструктуры — не более чем ловкий ход, новая попытка откупиться от справедливых требований своих бывших колоний и сохранить господство монополистического капитала в Африке.

