

DOI: 10.31857/S032150750011112-5

КОНКУРЕНЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКСПОРТЕРОВ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЮЖНО-АФРИКАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

© 2020 А. БАРИНОВ

БАРИНОВ Андрей Константинович, м.н.с. Центра глобальных и стратегических исследований, Институт Африки РАН (a.barinov@inafr.ru)

Резюме. В статье проводится анализ статистических данных Центра международной торговли, которые демонстрируют объем импорта продукции транспортного машиностроения в Южно-Африканскую Республику за период 2014-2018 гг. Особое внимание уделяется проблемам конкуренции ведущих игроков на рынке транспортных средств ЮАР; сформирован перечень ключевых международных экспортеров по отдельным категориям транспортных средств. Представлен прогноз развития импорта продукции транспортного машиностроения в ЮАР.

Ключевые слова: импорт Южно-Африканской Республики, африканский рынок транспортных средств, международная торговля, Африка, транспорт

COMPETITION OF WORLD EXPORTERS ON SOUTH AFRICAN TRANSPORT MARKET

Andrey K. BARINOV, Junior Research Fellow, Centre for Global and Strategic Studies, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences (a.barinov@inafr.ru)

Abstract. African transport market has been actively developing in recent decades. The most active import growth of different means of transportation was marked in South Africa. This article presents the analysis of the collected set of quantitative and systematized indicators, which reflect dynamics of South African import of transport engineering products for the period from 2014 to 2018. The aggregated statistical database of the International Trade Centre (ITC) was selected as the main source of information.

According to the data collected, the detailed list of key exporters of automobile and railway vehicles, aircraft, vessels and associated transport equipment for the Republic of South Africa has been compiled. The article describes the competition of leading players in the South African transport market. Moreover, it reflects reasons, driving forces and motives which have led that actors to their top position. The paper also presents the scenario of South African imports of transport engineering products development and the prospects of old and new international suppliers on RSA market.

It was concluded that the main RSA import of automobile vehicles came from the European Union members. Products of Chinese, North and South American railway industry dominate on the South African market. Asia, Europe and North America were the main partners of RSA in terms of procurement of maritime transport. Companies from the United States was the main supplier of aviation industry products for the Republic of South Africa.

Keywords: South African imports, African transport market, international trade, Africa, transport

Научным, исследовательским и экспертным сообществом систематически выдвигается идея о том, что роль Африки в мировой экономике ежегодно повышается, и в XXI в. континент станет самым быстрорастущим регионом мира как в экономическом, так и в демографическом отношениях [1]. Крупнейшие мировые державы увеличивают свое экономическое влияние на регион с целью использования природных и человеческих ресурсов континента в своих геостратегических интересах [2].

В свою очередь, страны Африки стремятся занять свою нишу в системе мирового глобального рынка; поступательно растет роль транспорта, развитие которого обеспечивает конкурентоспособность африканских товаров на мировой арене [3, с. 27]. Для реализации программы и проектов развития транспортной инфраструктуры в Африке выделяются существенные экономические и политические ресурсы на национальном, региональном и континентальном уровнях.

Устойчивыми темпами развивается континентальный рынок продукции транспортного машиностроения. По данным Центра международной

торговли (International Trade Centre - ITC), в 2018 г. африканские страны импортировали средства наземного и железнодорожного транспорта, летательные аппараты, плавучие средства и относящиеся к транспорту устройства и оборудование на сумму около \$60 млрд [4]. Африка становится крупным импортером транспортных средств, и на рынках континента могут найти свою нишу российские предприятия транспортного машиностроения.

Интересно проанализировать конкуренцию мировых держав на рынках транспортных средств наиболее экономически развитых стран Африки, прежде всего ЮАР. Большинство экспертов сходятся во мнении, что Южно-Африканская Республика является экономическим и политическим лидером региона. По данным организации ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) за 2018 г., население ЮАР составляет 57,8 млн человек; ВВП страны достиг отметки в \$368 млрд с приростом на 0,8%, а ВВП на душу населения составил \$6,4 тыс. [5].

ЮАР по праву считается морскими воротами для юга континента и обладает достаточно раз-

Таблица 1

Поставки различных видов транспортных средств в ЮАР (\$ млн)

Товарная номенклатура	Объем импорта за 2014-2018 гг.	Сумма импорта в 2018 г.
ТН ВЭД 86 - Железнодорожные локомотивы или моторные вагоны трамвая, подвижной состав, путевое оборудование и устройства для железных дорог или трамвайных путей	1829,9	165,6
ТН ВЭД 87 - Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава	35205	7082,7
ТН ВЭД 88 - Летательные аппараты, космические аппараты	4650,9	737
ТН ВЭД 89 - Суда, лодки и плавучие конструкции	620	253,4
Сумма ТН ВЭД 86-89	42305,8	8238,7

Составлено автором по: [4].

витой транспортной инфраструктурой по сравнению с другими странами Африки. В этой связи ведущие мировые державы активно соперничают на крупном рынке транспортных средств ЮАР.

В данном исследовании представлены ключевые страны-поставщики транспортных средств (различных видов) на рынок ЮАР. В работе использован информационный ресурс *Trade Map* [4], разработанный Центром международной торговли (*International Trade Center*) [6], который содержит данные о внешнеторговой деятельности разных стран с указанием объема импорта и экспорта товаров, а позиции структурированы по международной *товарной номенклатуре кодов внешнеэкономической деятельности* (ТН ВЭД).

Импортная статистика ЮАР приведена по 4 товарным позициям ВЭД (86, 87, 88 и 89) за 2014-2018 гг. с разделением по странам-экспортерам (см. табл. 1).

ПОСТАВКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЮАР

В 2018 г. ЮАР завезла на свою территорию продукции транспортного машиностроения (ТН ВЭД 86-89) на \$8,2 млрд, а объем импорта товаров по этим позициям за 2014-2018 гг. находился на уровне \$42,3 млрд, что составило примерно 14% от общеафриканского показателя, и страна стала крупным континентальным покупателем подобной продукции.

Более 85% ввоза всех видов транспортных средств приходится на средства наземного транспорта (ТН ВЭД 87). Основу этой категории составляют наземные моторные транспортные средства, автомобильный транспорт, их составляющие и запчасти.

ПОСТАВКИ СРЕДСТВ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА

В большинстве стран Африки автодорожный транспорт обеспечивает около 80% грузовых и более 90% пассажирских перевозок [7, р. 50]. ЮАР обладает самой протяженной автодорожной системой в Африке, а длина сетей достигает примерно 750 тыс. км [8]. В этой связи поставки автомобильных средств имеют особое значение для развития экономики ЮАР.

Объем импорта наземных транспортных средств позиции ТН ВЭД 87 в ЮАР в 2014-2018 гг. составил \$35,2 млрд (см. табл. 2). На рынке активно конкурируют практически все мировые лидеры автомобильной промышленности: Германия, Япония, Южная Корея, США и Великобритания. При этом следует отметить, что ЮАР располагает крупнейшей на Африканском континенте автомобильной промышленностью. В стране, помимо местных производителей, действуют *BMW, Daiman Chrysler, General Motors, Fiat, Ford, Nissan, Toyota* и *Volkswagen*.

В структуре импорта Южно-Африканской Республики в 2014-2018 гг. с сильным отрывом лидируют поставки «средств наземного транспорта» из Германии, которые в сумме за 5 лет составили \$8,6 млрд. Объем ввоза немецкой продукции в 2018 г. был на уровне \$1,5 млрд, что составило более 20% суммарного импорта подобных товаров за год.

Важными партнерами в поставках продукции ТН ВЭД 87 в ЮАР также являлись Индия и Япония, которые за 5 лет ввезли продукции на \$3,9 и \$3,7 млрд, соответственно.

США, Великобритания и Южная Корея в 2018 г. сохранили сильные позиции на рынке «наземных транспортных средств» ЮАР, но сократили экспорт своей продукции по сравнению с 2014 г. В противовес этому свое присутствие на-

Таблица 2

**Импорт «средств наземного транспорта и составляющих» (ТН ВЭД 87) в ЮАР
(по некоторым странам-экспортерам) (\$ млн)**

Страны-экспортеры	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Объем импорта за 5 лет	% от импорта в 2018 г.
Весь мир	8184,8	7184,0	5775,8	6977,4	7082,7	35204,7	100
Германия	2087,7	1858,5	1532,1	1734,1	1471,0	8683,5	20,8
Индия	875,7	775,8	589,7	837,8	807,8	3886,7	11,4
Япония	836,0	724,8	655,5	760,6	693,9	3670,8	9,8
США	922,7	683,5	473,8	502,4	436,6	3019,0	6,2
Великобритания	451,7	448,0	292,8	403,0	406,8	2002,3	5,7
Южная Корея	557,5	453,2	315,6	292,5	319,9	1938,7	4,5
Китай	392,5	336,9	278,9	372,6	501,3	1882,3	7,1

Составлено автором по: [4].

растил Китай, а объем поставок из Поднебесной в 2018 г. составили \$501,3 млн.

В свою очередь, Германии и Японии удастся удерживать стабильные и устойчивые позиции, т.к. аффилированные с этими странами автоконцерны разместили на территории Южно-Африканской Республики свои производственные мощности.

Следует отметить и сильные позиции Индии на автомобильном рынке ЮАР. Прежде всего, это связано с тем, что большая часть крупных автопромышленных компаний из Азиатско-Тихоокеанского региона имеет производственные мощности на территории Индии, и значительная часть выпущенных с этих предприятий автомобилей идет на экспорт [9], в т.ч. в Африку.

Однако в ближайшей перспективе могут произойти серьезные изменения в структуре импорта «наземных транспортных средств» в ЮАР. Правительство страны планирует создать собственную мощную автомобильную промышленность, которая сможет составить 1% общемирового автомобильного рынка [10, p. 19].

В настоящее время разработан первый этап программы производства и развития автомобильной промышленности (*Automotive Production & Development Programme - APDP*), реализация которого начнется в январе 2021 г. Этот этап потребует от всех автопроизводителей увеличения доли локализации с 40% до 60%, что создаст определенные трудности для крупных игроков и импортеров, но усилит позиции местной автомобильной отрасли [11]. Это также может привести не только к падению ввоза компонентов и запчастей, составляющих более 20% объема импорта ТН ВЭД 87, но и в целом привести к сокращению ввоза в ЮАР «наземных транспортных средств».

ПОСТАВКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

По данным ВБ, Южно-Африканская Республика обладает достаточно развитой железнодорожной сетью, а протяженность ж/д транспортных линий достигает 24,5 тыс. км [12]. В этой связи страна активно импортирует как по частям, так и в сборном варианте продукцию товарной номенклатуры ВЭД 86.

В последние годы ключевым поставщиком железнодорожного транспорта в ЮАР является Китай, который ввез 47% всего импорта за 5 лет, что составило \$1,88 млрд. Параллельно с Китаем идут поставки и из Гонконга, но в гораздо меньших объемах.

Ведущими партнерами ЮАР в поставках железнодорожных транспортных средств являются Бразилия и США, которые ввезли продукции на \$241,8 и \$170,1 млн, соответственно. Однако объем поставок из этих стран в 2018 г. сократился. Подобный спад прослеживается и в импорте аналогичной продукции из Италии и Испании. В свою очередь, Австралии удалось нарастить поставки железнодорожных транспортных средств после спада 2017 г. и укрепиться на рынке ЮАР.

Крупнейшие перевозчики (операторы) и правительство ЮАР склонны закупать продукцию железнодорожного машиностроения у предприятий, расположенных на территории страны, что позволяет упростить обслуживание, модернизацию подвижного состава и развивать собственное производство. В стране активно работают местные предприятия железнодорожного машиностроения *Union Carriage and Wagon* [13] и *Transnet Rail Engineering*, последняя напрямую аффилиро-

вана с крупнейшим железнодорожным оператором *Transnet SOC Ltd*.

В импорте доминирует китайская продукция. Обусловлено это тем, что железнодорожный сектор ЮАР имеет стратегическое значение для поставок в КНР полезных ископаемых и природных ресурсов. Компании из Поднебесной активно сотрудничают с *Transnet SOC Ltd*, заключая контракты на поставки ж/д транспорта и развивая совместные предприятия по производству железнодорожного подвижного состава [14].

Крупный объем поставок железнодорожных транспортных средств из США может быть связан с деятельностью американских компаний *General Electric Technologies* [14] и *Webtec* [15, р. 18], которые развивают производство составов и комплектующих для южноафриканских предприятий.

Продукция железнодорожного машиностроения из Бразилии включена в производственную цепочку компании *Alstom*, являющейся мажоритарным акционером южноафриканского предприятия *Gibela Rail Transport Consortium RF (Pty) Ltd*. [16].

Alstom - крупнейший мировой производитель железнодорожных транспортных средств и компонентов; головной офис компании находится во Франции, а основные производственные мощности располагаются в Италии, Испании, Германии, Франции, Австрии, Китае, Бразилии, США и Австралии [15]. Очевидно, это в определенной степени и поддерживало экспорт из Испании и Италии.

Крупный игрок на рынке ЮАР - компания *Bombardier Transportation*, которая располагает здесь мощностями по производству, оснащению и модернизации железнодорожного подвижного состава и внедряет передовые решения по управлению и техническому обслуживанию ж/д коммуникаций [17]. Компания активно сотрудничает с крупным южноафриканским оператором *Passenger Rail Agency of South Africa*.

Основные производственные мощности *Bombardier Transportation* располагаются в Северной Америке, Европе и Австралии; головной офис компании находится в Берлине. Это придает устойчивость поставкам американской, немецкой и европейской продукции железнодорожного машиностроения в ЮАР. Деятельность *Alstom* и *Bombardier Transportation* также способствует развитию экспорта в ЮАР продукции железно-

рожного машиностроения из Австралии, где у этих компаний имеются дочерние предприятия.

В ближайшей перспективе на южноафриканском рынке железнодорожных транспортных средств конкуренция будет усиливаться из-за развития местной промышленности. В этой борьбе смогут поучаствовать только те страны, которые окажутся способными создать на территории ЮАР свои предприятия.

В этой связи можно отметить перспективы российской компании ЗАО «Трансмашхолдинг», которая активно налаживает производство локомотивов в Африке, для чего в 2018 г. компания приобрела в ЮАР тепловозостроительный завод мощностью 100-150 ед. техники в год [18].

ПОСТАВКИ СУДОВ, ЛОДОК И ПЛАВУЧИХ КОНСТРУКЦИЙ

Более 90% внешней торговли Африканского континента с остальным миром осуществляется посредством морских перевозок. ЮАР располагает крупнейшими морскими гаванями континента, в частности, портами Дурбана, Порты-Элизабет и Кейптауна, которые способны пропускать и обслуживать суда класса «пост панамакс»¹ вместимостью 12 тыс. TEU² [18].

Объем импорта продукции ТН ВЭД 89 в ЮАР за 5 лет составил \$620 млн, почти 41% водных транспортных средств был импортирован в 2018 г.

Ключевым партнером ЮАР в поставках в страну судов, лодок и плавучих конструкций оказалась Намибия, которая как раз в 2018 г. отправила соседу продукции на \$158,8 млн, что составило 25% от суммарного импорта этой продукции за период с 2014 по 2018 гг.

Намибия не располагает производственными мощностями для создания подобных судов, однако транспортные средства, относящиеся к этой подкатегории, завозятся из других стран и широко используются в Намибии при добыче алмазов и полезных ископаемых на побережье и в руслах рек [19, р. 187]. То есть суда подобного типа можно считать реэкспортом, который шел через Намибию в ЮАР. Скорее всего, столь значительные поставки были разовой акцией, и системного импорта продукции ТН ВЭД 89 из Намибии в ЮАР не будет.

В 2014-2018 гг. такие страны, как Нидерланды, Германия, Румыния осуществили как крупные

¹ Корабли класса «пост панамакс» - суда с максимальными габаритами, позволяющими пройти через шлюзы Панамского канала (прим. авт.).

² 20-футовый эквивалент (TEU) - условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств, эквивалентна полезному объему стандартного контейнера длиной 6,1 м и шириной 2,44 м, высотой в пределах 1,3-2,9 м, чаще всего 2,59 м (прим. авт.).

разовые, так и дробные поставки товаров ТН ВЭД 89. Но стабильно закрепиться на рынке водных транспортных средств в ЮАР им, видимо, не удалось, в отличие от Южной Кореи (в 2016-2018 гг.).

В последние годы ЮАР активно ввозит суда и плавучие конструкции из Сингапура; наращивает свой экспорт в эту страну Китай; снижается объем поставок водных транспортных средств из США.

Южно-Африканская Республика является крупнейшей региональной ремонтной базой для судов и платформ, которые задействованы в добыче полезных ископаемых в прибрежных водах Африки [20]. В связи с этим основную часть поставок составляют товары и комплектующие подкатегории ТН ВЭД 8905 - плавучие доки, маяки, буровые и эксплуатационные платформы, пожарные суда, земснаряды, плавучие краны и пр., для которых судоходные качества являются второстепенными по сравнению с их основной функцией.

Мировые лидеры судостроения - Южная Корея, Китай и США - не являются крупнейшими экспортерами в ЮАР, но их поставки регулярны и стабильны. Однако в большинстве своем поставки судов и комплектующих из остальных стран мира в ЮАР не являются систематическими и скорее зависят от специфики ремонтных работ, которые выполняются на верфях в ЮАР.

ПОСТАВКИ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ, КОСМИЧЕСКИХ АППАРАТОВ И ИХ СОСТАВЛЯЮЩИХ

Следующим видом транспорта, который обеспечивает прямую связь континента с остальными регионами мира, является авиационный. Воздушный транспорт в Африке остается ключевым звеном для развития международного бизнеса и туризма на континенте. При этом наиболее загруженными аэропортами являются йоханнесбургский и кейптаунский [18].

За 5 лет, с 2014 по 2018 гг., ЮАР импортировала продукции авиационного машиностроения на сумму \$4,6 млрд, около 52% этих средств пришлось на поставки из США (\$2,4 млрд). Также крупными партнерами по поставкам летательных и космических аппаратов выступила Франция - \$907,8 млн за 5 лет; аналогичный показатель для Германии составил \$72 млн.

ЮАР активно импортировала продукцию ТН ВЭД 88 из Ирландии, Великобритании и Канады, при этом Ирландия в этот период наращивала свой экспорт - с \$15,7 до \$118,4 млн, а поставки из Великобритании и Канады оставались волатильными. В 2018 г. крупную поставку продукции

авиационного машиностроения на \$34 млн осуществила Бразилия, что составило 4,6% от суммарного ввоза за тот год.

В целом, ведущими партнерами ЮАР по поставкам воздушных транспортных средств являются лидеры авиастроения *Boeing*, *Airbus*, *Embraer* и *Bombardier*.

Большая часть южноафриканских авиаперевозчиков предпочитает закупать продукцию в Северной Америке [21], и в ближайшей перспективе доминирование корпорации *Boeing* в ЮАР сохранится. Однако крупнейшая местная авиакомпания *South African Airways* активно обновляет парк самолетов продукцией *Airbus* [22], что в определенной степени отразится на географии южноафриканского импорта воздушных транспортных средств.

* * *

Подводя итоги, можно сказать, что ключевые мировые производители транспортных средств (различных видов) будут активно конкурировать за растущий рынок Южно-Африканской Республики.

Основным поставщиком «наземных транспортных средств» в ЮАР останется ЕС и немецкие автоконцерны. Однако азиатские автопроизводители из Индии и Японии достаточно успешно удерживают свою долю рынка.

При условии сокращения общего импорта ЮАР ж/д транспортных средств (ТН ВЭД 86) постепенно изменятся ключевые поставщики этой продукции. Именно в данном сегменте открываются возможности для российского предприятия «Трансмашхолдинг», которое уже имеет производственные мощности на территории страны.

Экспорт водных видов транспорта в ЮАР для большинства поставщиков не имеет системного характера. В долгосрочной перспективе южноафриканский импорт будет представлен комплектующими и конструкциями, необходимыми для ремонта платформ, задействованных в добыче полезных ископаемых (подкатегория ТН ВЭД 8905). Ведущими экспортерами останутся мировые лидеры судостроения из ЕС и Южной Кореи, однако конкуренцию на рынке ЮАР могут усилить поставки продукции из США и Китая.

Анализ статистических данных позволяет утверждать, что ключевую роль в поставках авиационных транспортных средств в Южно-Африканскую Республику играет компания *Boeing*. В ближайшей перспективе авиаперевозчики из ЮАР продолжат ориентироваться на закупки продукции авиационного машиностроения именно в Северной Америке.

Список литературы / References

1. Абрамова И.О. Мировая экономика в начале XXI века и ее «африканская» составляющая. *Проблемы современной экономики*. 2014. № 3, с. 139-154. (Abramova I.O. 2014. The world economy at the beginning of the XXI century and its "African" component. *Problems of Modern Economics*. № 3) (In Russ.)
2. Абрамова И.О., Фитуни Л.Л. Африка и Россия: перспективы сотрудничества в новых исторических условиях. *Вестник РЭУ им. Г.В.Плеханова*. 2015, № 9, с. 141-150. (Abramova I.O., Fituni L.L. 2015. Africa and Russia: prospects for cooperation in new historical conditions. *Vestnik of the Plekhanov Russian University of Economics*. № 9) (In Russ.)
3. Морозенская Е.В. (отв. ред.). Экономическая инфраструктура стран Африки. М., ИАФР РАН. 2012. (Economic infrastructure of African countries. 2012. Ed. by Morozenskaya E.V. Moscow) (In Russ.)
4. Trade map. The International Trade Centre (ITC). <https://www.trademap.org/Index.aspx> (accessed 25.03.2020)
5. General profile: South Africa. UNCTAD. UNCTADSTAT. <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/710/index.html> (accessed 25.03.2020)
6. The International Trade Centre (ITC). <http://www.intracen.org/> (accessed 25.03.2020)
7. Tracking Africa's Progress in Figures. African Development Bank. 2014. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Tracking_Africa%20e2%80%99s_Progress_in_Figures.pdf (accessed 10.04.2020)
8. The World Factbook. Central Intelligence Agency (CIA). <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html> (accessed 10.04.2020)
9. Top 20 Largest Motor Vehicle Manufacturers of India. Walk through India. <http://www.walkthroughindia.com/industry/top-20-largest-motor-vehicle-manufacturers-of-india/> (accessed 15.04.2020)
10. Justin Barnes, Anthony Black, Douglas Comrie, Tamryn Hartogh. Geared for Growth South Africa's automotive industry masterplan to 2035. A report of the South African Automotive Masterplan Project. 2018. https://www.thedti.gov.za/news2019/SA_Auto_Masterplan.pdf (accessed 25.03.2020)
11. David Furlonger. Speed bumps ahead for SA's motor industry. *Business Live*. 07.03.2019. <https://www.businesslive.co.za/fm/features/2019-03-07-speed-bumps-ahead-for-sas-motor-industry/> (accessed 18.04.2020)
12. Africa Development Indicators. Data Bank. The World Bank. <https://databank.worldbank.org/source/africa-development-indicators> (accessed 25.03.2020)
13. Commuter Transport Engineering (CTE). <http://ctegroup.co.za/> (accessed 25.03.2020)
14. Brian Molef. 1064 Funding Announcement Esselenpark. <http://www.transnet.net/Media/Press%20Release%20Office/Transnet%201064%20Funding%20Announcement.pdf> (accessed 23.04.2020)
15. Worldwide rolling stock Manufacturers. SCI Verkehr GmbH. 2016. https://www.sci.de/fileadmin/user_upload/Flyer_Hersteller_Schienenfahrzeuge.pdf (accessed 27.04.2020)
16. Gibela Rail Transport Consortium. <https://www.gibela-rail.com/about-us/company-overview> (accessed 05.05.2020)
17. Bombardier Transportation in South Africa. <https://rail.bombardier.com/en/about-us/worldwide-presence/south-africa/en.html> (accessed 07.05.2020)
18. Алешин К.А., Баринов А.К., Заноскина Е.А. Транспорт Африки: планы и возможности. *Азия и Африка сегодня*. 2019. № 3, с. 35-40. (Aleshin K.A., Barinov A.K., Zanoskina E.A. 2019. Transport in Africa: capabilities and prospects. *Aziya i Afrika segodnya*. № 3) (In Russ.) DOI: 10.31857/S032150750004068-6
19. Namibia Trade Directory. Vol 26. 2017. https://issuu.com/travelnewsnamibia/docs/ntd_2017_fin_issuu_1 (accessed 15.05.2020)
20. South Africa's ocean economy. https://www.investcapetown.com/wp-content/uploads/2019/01/SA_Ocean_Economy_dti.pdf (accessed 17.05.2020)
21. Operator Aircraft List South Africa. Planespotters. <https://www.planespotters.net/country/operators/South-Africa> (accessed 17.05.2020)
22. South African Airways Fleet Details and History. Planespotters. <https://www.planespotters.net/airline/South-African-Airways> (accessed 17.05.2020)