

Научная статья

Original article

УДК 339.9: 332.146.2

doi: https://doi.org/10.55186/2413046X_2026_11_2_17

edn: XLPPUM

**ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА АФРИКАНСКОГО КОНТИНЕНТА:
ВЫЗОВЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**
**TRANSPORT SYSTEM OF THE AFRICAN CONTINENT: CHALLENGES
AND DEVELOPMENT PROSPECTS**



Захарова Наталья Васильевна, д.э.н., профессор кафедры мировой экономики ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», Москва, SPIN-код: 5466-2630, ORCID 0000-0002-7675-5165, E-mail: nat_zakh@mail.ru

Секачева Алла Борисовна, к.э.н., доцент кафедры МЭО и внешнеэкономических связей, ФГБОУ ВО «Дипломатическая академия МГИМО МИД РОССИИ», Москва, SPIN-код: 4272-6169, ORCID 0000-0003-3735-0066, E-mail: aline_ph@rambler.ru

Zakharova Natalia Vassilievna, Doctor of Economics, Professor of the Chair of World Economy, Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, SPIN: 5466-2630, ORCID 0000-0002-7675-5165, E-mail: nat_zakh@mail.ru

Sekacheva Alla Borisovna, Candidate of Economics, Associate Professor of the Chair of International Economic Cooperation and Foreign Economic Relations, Diplomatic Academy MGIMO of the Russian Foreign Ministry, Moscow, SPIN: 4272-6169, ORCID 0000-0003-3735-0066, E-mail: aline_ph@rambler.ru

Аннотация. В своей статье авторы характеризуют современное состояние действующей транспортной системы Африки, структуру и особенности ее

функционирования, а также основные проблемы развития в контексте усиления роли африканских государств в мировой экономике и политике. Авторы отмечают, что такие внутренние факторы как ресурсный и демографический потенциал Африки позволяют континенту в перспективе стать одним из самых быстроразвивающихся регионов планеты.

Вместе с тем, важно понимать, что нынешний уровень развития транспортной системы Африки негативно отражается на темпах экономического развития континента. Причиной этому может послужить то, что текущее положение дел является наследием существовавшей длительное время колониальной, а затем сменившей ее неоколониальной системы, главной задачей которых являлась и остается беспрепятственная эксплуатация природных ресурсов и получение сверхприбыли западными корпорациями. В этой связи, транспортные коридоры на континенте формировались исходя из указанной цели, в результате чего доля африканских стран в мировом грузо- и пассажирообороте на данный момент времени незначительна и не превышает нескольких процентов от общего объема.

Несмотря на это, авторы делают акцент на том, что в последние годы ситуация склонна меняться в лучшую сторону, поскольку страны БРИКС заинтересованы в углублении экономического и инвестиционного сотрудничества с африканскими странами, что, безусловно, будет способствовать дальнейшему развитию транспортно-логистической системы континента. Авторы отмечают, что данное направление взаимодействия имеет особую актуальность для России, поскольку ее политическое и торгово-экономическое сотрудничество с африканскими странами вышло на новый уровень после введения антироссийских санкций западными государствами.

Abstract. In the presented article, the authors describe the relevant state of the transport system in Africa, the specifics of its functioning, also the authors cover

the main problems of its development in the context of strengthening the role of African states in the global economy and politics. The authors note that internal factors such as Africa's resource and demographic potential allow the continent to become one of the fastest-growing regions on the planet in the future.

At the same time, it is important to understand that the current level of development of Africa's transport system negatively affects the pace of the continent's economic development. The reason for this may be the fact of a legacy of the colonial system that existed for a long time and then was replaced by neocolonial system, the main task of which was in the past and remains now - the unhindered exploitation of natural resources and the receipt of super profits by Western corporations.

In this regard, the transport corridors on the continent were formed for the mentioned above goal. As a result, the share of African countries in global cargo and passenger turnover is currently insignificant and does not exceed several percent of the total volume. Despite this, the authors emphasize that the situation has tended to change for the better in recent years, as the BRICS countries are interested in deepening economic and investment cooperation with African countries, which will certainly contribute to the further development of the continent's transport and logistics system. The authors note that this sphere of cooperation is particularly relevant for Russia, as its political, trade and economic cooperation with African countries has reached a new level after the introduction of anti-Russian sanctions by Western states.

Ключевые слова: транспортная система, Африка, железные дороги, воздушные перевозки, морские порты, автомобильный транспорт

Keywords: transport system, Africa, railways, air transportation, seaports, road transport

Введение

В последнее десятилетие в связи с нарастающим кризисом действующей модели мироустройства и, как следствие, ростом глобальной нестабильности

в мировом сообществе резко повысился интерес к африканским странам. По мнению многих исследователей, сегодня идет новая «битва» за Африку, и континент снова стал местом геополитического и экономического соперничества между ведущими державами мира. Их стремление получить весомые выгоды от расширения экономического сотрудничества с государствами этого континента объясняется тем, что, по данным ООН, в Африке находится около 30 % мировых запасов ископаемых природных ресурсов, в том числе 12 % нефти и 8 % природного газа. На континенте открыты также месторождения угля, золота, серебра, свинца, железной руды, кобальта, цинка и марганца, талька, известняка, алмазов, аметистов, изумрудов и т.д. [9]. В колониальный период эти ресурсы беспрепятственно вывозились в метрополии, вследствие чего Африка стала одним из беднейших регионов планеты.

Вторая половина XX века ознаменована провозглашением независимости африканскими странами, что ставило перед ними ряд неотложных задач в сфере экономики, обусловленных необходимостью преодоления хронической отсталости. Модель догоняющего развития в числе прочих мероприятий (реформы сельского хозяйства, ускоренной индустриализации и т. д.) предусматривала также и создание современных транспортных маршрутов в рамках целостного развития транспортно-логистической системы. Однако ряд проблем в виде нехватки местных квалифицированных специалистов для их проектирования и эксплуатации, а также отсутствие необходимых технологий обусловили зависимость новых суверенных государств от бывших метрополий, которая не только не снизилась, но и в определенной степени усилилась. И хотя транспортная инфраструктура постепенно улучшалась, в первую очередь, в Северной и Южной Африке и других субрегионах континента (Восточная и Западная Африка), она по-прежнему не соответствует современным требованиям.

Методологическая основа исследования

В данной работе были использованы такие общенаучные методы исследования, как анализ и синтез научных публикаций, метод сравнений и аналогий, обобщение, переход от общего к частному, графический метод.

Предпосылки развития транспортной системы Африки

Обратимся к выдержке из английского энциклопедического словаря Britannica, где указано, что «державы-колонизаторы оставили трудное и дорогостоящее наследие независимым африканским странам» [25], которое не преодолено до настоящего времени. С данным утверждением сложно не согласиться. В связи с этим отметим, что даже те положительные сдвиги в транспортно-логистической системе Африки, которые начались во второй половине XX и начале XXI века, произошли в интересах корпораций развитых стран, заинтересованных в функционировании прежней экономической системы. В силу таких подходов, в основание которых заложен неэквивалентный обмен товарами и услугами, созданная в Африке неоколониальная система была призвана обеспечивать, в первую очередь, интересы бывших метрополий и поддерживающих их международных экономических и финансовых организаций, а также связанного с ними узкого слоя африканской элиты.

Начиная с 1950-х годов в кредиты Всемирного банка, дополняющие средства на развитие дорожной инфраструктуры из национальных бюджетов африканских стран, позволили профинансировать создание и ремонт транспортных сетей во многих африканских странах, однако строительство железных дорог было затруднено, поскольку «они стали восприниматься как непомерно дорогие», хотя те, которые были созданы еще в колониальный период, продолжали функционировать для вывоза продукции горнодобывающей промышленности и рассматривались «как важнейший спасательный круг» для африканских стран, не имеющих выхода к морю» [22].

Вследствие такого подхода большинство африканских стран сосредоточилось на строительстве новых автомобильных дорог, так как они позволяли установить постоянное сообщение между сельскими районами и растущими городскими поселениями. Их строительство и обслуживание было дешевле по сравнению с железнодорожными путями, в том числе и в труднопроходимой местности [27]. Что касается последних, то по состоянию на 2023 год только 35 из 54-х африканских стран имеют действующую железнодорожную сеть [10], но и та, по оценкам экспертов Российского экспортного центра, крайне изношена. Так, ее подвижной состав имеет возраст более 30 лет, а в некоторых странах достигает 50 лет [3].

В настоящее время на континенте к странам с продвинутыми транспортными системами относятся всего несколько стран: ЮАР, Танзания, Нигерия, Египет, Тунис, Марокко и Кения [15]. Наиболее высокий уровень развития транспортного сектора достигнут в Южной и Северной Африке, а самый низкий – в Западной и Центральной части континента. При этом во многих африканских странах, как и ранее в колониальный период, основной транспортной артерией являются реки.

Как известно, развитая транспортная система призвана качественно и количественно улучшить осуществление экспортно-импортных операций, однако в Африке на протяжении 10 лет (с 2014 по 2024 год) сальдо торгового баланса отрицательное, что свидетельствует о зависимости стран африканского континента от импортной продукции и невозможности наращивания объемов экспорта (рис.1).

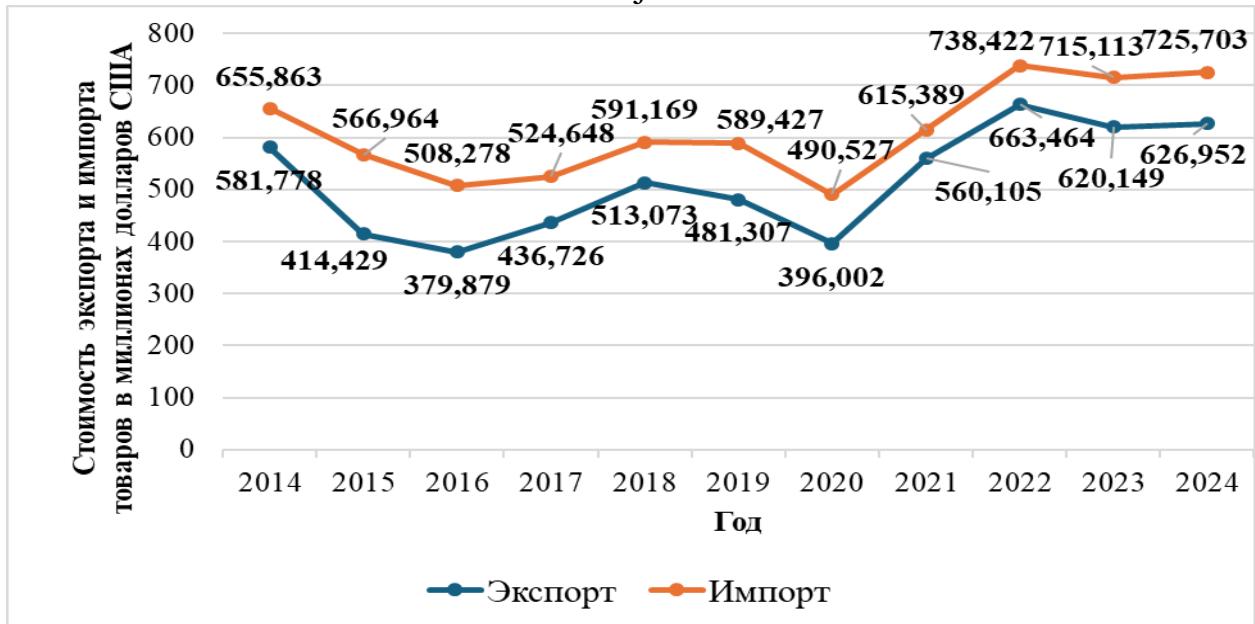


Рисунок 1. Стоимостной объем экспорта и импорта стран Африки за период 2014-2024 годы, млн. долларов [26].

Так, прирост импорта с 2014 года на 2024 год составил 10%, а прирост экспорта за те же годы составил лишь 8%, что является проблемой для всех стран Африки. Развитие транспортно-логистических маршрутов значительно способствует увеличению взаимовыгодного товарообмена с африканскими странами и будет стимулировать увеличение объемов экспорта.

Проблемы и перспективы развития транспортной системы Африки

Обратимся подробнее к причинам неразвитости региональной транспортной системы Африки. Так, существует ряд ограничений на передвижение в рамках континента. По экспертным оценкам, африканцы составляют более 12 % населения мира, но менее 3 % пассажиров в мире. Вместе с тем, граждане Канады и Соединенных Штатов могут получить визы по прибытии в 35 % африканских стран и путешествовать без виз в 20 % из них, чего не может позволить себе абсолютное большинство местных жителей. Для них также затруднено перемещение по Африке – в среднем им нужны визы для въезда в 55 % государств континента [16]. Сложившаяся ситуация обусловлена и объективными факторами – Африка является одним

из самых конфликтогенных регионов планеты, и поэтому увеличение пассажиропотока может способствовать распространению террористических угроз.

Транспортная подвижность населения Африки самая низкая в мире, хотя к 2023 году примерно 40 % населения Африки проживало в городских районах, и ожидается, что к 2050 году этот показатель увеличится как минимум до 60 % [24]. При этом, по данным ООН, затраты на международные перевозки в африканских странах почти в два раза выше, чем во всем мире, и они превышают аналогичные в других развивающихся государствах. Так, транспортные расходы в Африке примерно на 200 % больше, чем в Юго-Восточной Азии, что во многом объясняется ограниченной и неэффективной системой железнодорожных перевозок [17].

В целом на африканскую транспортно-логистическую систему приходится около 3-4 % грузо- и пассажирооборота мирового транспорта. В ней монопольно доминирует автомобильный транспорт, а во многих регионах также выочный и гужевой. В большинстве стран Африки автодорожный транспорт на сегодняшний день обеспечивает около 80% грузовых и более 90% пассажирских перевозок внутри макрорегиона [1, с.6]. Такая ситуация связана с тем, что на континенте нет единой железнодорожной, а также автомобильной сети (железные дороги Африки образуют восемь изолированных друг от друга систем), поэтому перевозка грузов из центральных районов к морским портам затруднительна. При всем при этом низкое качество дорог увеличивает транспортные расходы, и, по данным Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), они колеблются от 30 до 40 % конечной цены товаров, продаваемых на внутреннем африканском рынке. А для стран, не имеющих выхода к морю, логистические затраты могут достигать 60 % [7].

Невзирая на важность дорожной инфраструктуры, общая плотность автомобильных дорог на континенте составляет примерно от 184 до 204 км

на 1 тыс. кв. км территории. Для сравнения, в Китае этот показатель составляет 506 км, в США – 685 км, в Индии – 1704 км [1, с.6]. Даже такая небольшая европейская страна как Польша имеет больше современных дорог, чем вся Африка в целом [17]. Их низкое качество проводит к тому, что, хотя в ней находится всего 3 % транспортного парка мира, на континенте фиксируется пятая часть мировых дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом [24]. В свою очередь, это в значительной степени затрудняет развитие туризма, который имеет немаловажное значение для некоторых африканских стран. Так, до пандемии 2019 года туристическая индустрия ЮАР обеспечивала 7 % в ВВП страны, в Египте этот показатель составлял 10 % и в Нигерии – 4,5 % [13].

Исходя из понимания данной ситуации, в последние годы Экономической комиссией ООН для Африки (ЭКА ООН) и Африканским союзом (АС) были разработаны проекты создания трансафриканских автомагистралей, которые должны способствовать региональной интеграции, торговле и экономическому развитию континента. Они предполагают строительство девяти автомагистралей, соединяющих крупные города и главные экономические базы. Но поскольку в Африке сохраняются такие проблемы, как недостаточное финансирование, политическая нестабильность и разный уровень развития инфраструктуры в странах-участницах, то реализация этих амбициозных планов до настоящего времени представляется неопределенной [19].

В настоящее время железнодорожная сеть на континенте составляет всего 6 % от мировой, при этом ширина колеи в разных странах различается, что создает значительные препятствия интеграционным процессам в сфере транспортных услуг. Свыше четверти сети (около 13 тыс. миль) приходится на долю только одной страны – ЮАР. Главные железнодорожные линии, как правило, построены от берега моря в центр континента, что предопределено историческими причинами – их строили колонизаторы либо для

стратегических целей, либо для доставки местной продукции (минерального сырья и сельхозпродуктов) к морским портам для отправки ее в Европу [27].

Вместе с тем, стремление преодолеть значительные диспропорции в региональной транспортной системе заставляет многие африканские страны делать ставку на развитие современного железнодорожного транспорта. Так, в 2015 году в Аддис-Абебе (Эфиопия) открылась первая в Африке к югу от Сахары скоростная железная дорога. В 2021 году в столице Сенегала Дакаре был запущен первый региональный экспресс, связывающий центр города с быстрорастущим пригородом Диамниадио [18].

По оценкам рейтингового агентства Fitch, развитие железных дорог и морских портов в Африке будет основным направлением инвестиционного финансирования в ближайшее десятилетие. В настоящее время для Тропической Африки разработано 1292 транспортных инфраструктурных проекта, находящихся на разных стадиях реализации, при этом общий планируемый объем инвестиций составляет 333,9 млрд долл. Следует отметить, что подавляющее большинство железнодорожных проектов в странах Африки южнее Сахары, как и в колониальные времена, призваны соединить внутренние регионы, где находятся горнодобывающие и другие промышленные предприятия, с морскими портами. Их общая стоимость оценивается в 157,9 млрд долл. Многие страны нацелены на строительство новых железных дорог стандартной колеи, но из-за ограничения госрасходов, связанных с финансовыми последствиями COVID-19, им придется восстанавливать уже существующие, построенные еще в колониальную эпоху [7].

Во многом эта ситуация обусловлена тем, что из 54 признанных ООН африканских стран 16 не имеют выхода к морским портам, а у 14 из них – самые низкие показатели на континенте по индексу развития человеческого потенциала. Отсутствие доступа к морским торговым путям создает значительные проблемы для импорта и экспорта товаров, поскольку их

транспортировка водным путем значительно дешевле, чем сухопутным. Кроме того, доставка грузов наземным транспортом занимает больше времени. Эти факторы затрудняют участие стран, не имеющих выхода к морю, в международной торговле, вследствие чего в экономическом отношении они развиваются менее динамично [20]. Это, в свою очередь, усиливает региональную асимметрию, что является одним из весомых препятствий в интеграционном строительстве на континенте.

Поскольку более 90 % импорта и экспорта Африки осуществляется морским путем, то ее морской транспорт практически полностью принадлежит иностранным компаниям, хотя юридически грузовые суда могутходить под «дешевым» или «удобным» флагом. По данным ЮНКТАД, по состоянию на 2023 год в Либерии зарегистрирован один из крупнейших в мире флотов (16 % от мирового, то есть первое место в мире) [21]. Однако в Африке мало крупных морских портов, к тому же они неравномерно распределены по континенту, поскольку европейские колониальные державы обычно строили только одну или две крупные автомобильные и железные дороги, чтобы соединить горнодобывающие и сельскохозяйственные районы с единственным морским портом на побережье. В результате в большинстве прибрежных африканских стран есть только один порт, который доминирует в морских перевозках [27].

В настоящее время на континенте находятся более 100 действующих портов, многие из которых плохо оснащены и неэкономичны, а пристои в них в два-три раза превышают средний мировой уровень. В 38 из 54 государств Африки, расположенных либо на побережье, либо на островах, портовые сооружения обрабатывают только 6 % мировых морских грузопотоков и около 3 % контейнерных перевозок [20]. Тем не менее, сегодня в проекты по строительству и модернизации портов в Западной Африке привлечено 38 млрд долл. инвестиций. В целом африканский континент занимает третье место в мире после Азии и Америки как по числу,

так и по общей стоимости портовых проектов. При этом 52 % инвестиционного портфеля составляют планы модернизации портов, а по строительству новых – 44 % [7].

Авиационный транспорт на континенте занимает незначительное место в мировой транспортной системе – на долю Африки приходится около 3 % объема пассажирских и 2 % грузовых перевозок в мире, что сопоставимо с долей Германии или Италии. Подавляющее большинство перелетов осуществляется между Африкой и Европой. Кроме того, количество и частота регулярных международных рейсов крайне ограничены, и крупнейшие аэропорты континента ежегодно обслуживаются гораздо меньше пассажиров, чем в такие же в Америке и Европе [27]. Вместе с тем, по оценкам консалтинговой компании FCM Consulting (Зимбабве) в 2024 году пропускная способность авиакомпаний в Африке будет расти самыми быстрыми темпами [8].

Крупнейшими международными аэропортами на африканском континенте являются: Касабланка (Марокко); Лас-Пальмас (Канарские острова); Каир (Египет); Дакар (Сенегал); Абиджан (Кот-д'Ивуар); Лагос (Нигерия); Дуала (Камерун); Аддис-Абеба (Эфиопия); Найроби (Кения); Йоханнесбург (ЮАР) [25]. Учитывая повышение роли Африки в мировой экономике, строительству новых аэропортов на континенте уделяется повышенное внимание как на региональном, так и на международном уровнях.

По оценке Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), гражданская авиация на континенте в перспективе станет одним из самых динамичных региональных секторов мирового воздушного транспорта, уступая в первенстве только Китаю. Так, для строительства нового аэропорта в Аддис-Абебе (Эфиопия) будет привлечено 5–6 млрд долл. и по этому показателю данный проект станет крупнейшим в Африке – пропускная способность аэропорта составит 100 млн пассажиров в год, примерно столько

как в аэропорту Дасин (Пекин). В другой части континента в ноябре 2023 года был введен в эксплуатацию новый аэропорт в Луанде (столица Анголы), который должен был открыться еще в 2017 году [7].

Невзирая на довольно оптимистические перспективы развития транспортной системы Африки, следует констатировать, что в настоящее время низкий уровень ее развития обусловлен недостатком автомагистралей, аэропортов и железных дорог. Так, на континент приходится лишь 2 % от общего объема железнодорожных перевозок в мире и 3 % автомобильных дорог. Согласно отчетам Всемирного банка (ВБ), более 200 млн. африканцев (примерно седьмая часть населения континента) живет в местах, где нет дорог с всепогодным покрытием. Кроме того, большинство новых из-за плохого технического состояния и ненадлежащего финансирования служат всего около 20 лет после окончания строительства. При этом стоимость транспортных услуг на континенте намного выше, чем в других регионах планеты. Такая ситуация затрагивает значительную часть населения, которая «пользуется общественным транспортом и имеет низкий уровень дохода или вообще не имеет фиксированных доходов» [17].

В отчете Всемирного экономического форума (январь 2023 года) «AfCFTA: новая эра для глобального бизнеса и инвестиций в Африке» указано, что увеличение к 2030 году спроса на внутриафриканские грузоперевозки на 28 % приведет к дополнительному увеличению потребностей в транспортных средствах до 2 млн грузовых автомобилей, 100 тыс. железнодорожных вагонов, 250 самолетов и более 100 судов. Это связано с тем, что по мере развития AfCFTA африканская морская торговля увеличится с 58 млн тонн в 2023 году до 132 млн тонн к 2030 году [11].

По оценкам Всемирного банка, AfCFTA может увеличить экспорт из африканских стран в страны мира на 32% к 2035 году, а экспорт между африканскими странами увеличится на 109%, в первую очередь, за счет промышленных товаров. Также в рамках AfCFTA возможно стимулирование

прямых иностранных инвестиций, которые в рамках прогнозов увеличатся на 111%-159%. Если цели AfCFTA будут полностью реализованы, то к 2035 году 50 млн человек смогут избежать крайней нищеты, а реальные доходы могут вырасти на 9 % [28].

Привлекательность транспортного сектора Африки как объекта инвестиций

В связи с вышеизложенным, главной проблемой для африканских стран является привлечение иностранных инвестиций в модернизацию и строительство новых объектов транспортной инфраструктуры, поскольку их финансовое положение не позволяет самостоятельно реализовывать такие проекты.

Для этой цели в 2005 году странами G8 был создан Инфраструктурный консорциум для Африки (The Infrastructure Consortium for Africa, ICA), который стал крупнейшей международной организацией, занимающейся финансированием транспортных проектов на территории континента. В его докладах указывается, что до пандемии COVID-19 объем инвестиций в транспортную инфраструктуру африканского региона вкладывалось 31,9 млрд долл. в год (в среднем за 2014-2018 годы), что составило 39,5 % от суммы всех инвестиций в инфраструктуру континента за аналогичный период. Таким образом, транспорт лидирует по привлечению инвестиций, а их распределение имеет следующую пропорцию: автодорожная инфраструктура – 50,2 % (от суммарных капиталовложений); железнодорожная – 43,3 %; портовая – 4,5 %; авиационная – 2,0 %.

Положительным фактором для инвестиционного климата в Африке является то обстоятельство, что в ней только 19 % населения проживает в прибрежных районах. Таким образом, ее население более равномерно распределено по континенту, чем в других регионах, таких как Азия, где большая часть жителей сосредоточена в прибрежных районах с облегченной доступностью как к внутреннему, так и к внешнему рынкам. Этот

географический фактор влияет на развитие транспортной инфраструктуры и мобильность в Африке [17].

В настоящее время одним из основных инвесторов, наряду с правительствами африканских стран, является Китай. Однако, по оценкам экспертов, транспортная инфраструктура Африки испытывает дефицит в инвестициях в размере от 4 до 16 млрд долл. [11]. Поэтому в ноябре 2023 года в столице Кении Найроби был представлен отчет о вкладе китайских предприятий в африканские проекты, в котором было указано, что с начала XXI века компании Китая приняли участие в строительстве более 6 тыс. км железных дорог в Африке, 20 портов, 80 крупных электростанций и 6 тыс. км автомагистралей на континенте. Так, китайская компания China Railway Group инвестировала порядка 4 млрд. долл. в строительство железной дороги между Джибути и Эфиопией. Данный инфраструктурный проект является важнейшим для Эфиопии, поскольку теперь страна получает доступ к порту Джибути, что открывает новые возможности для диверсификации внешней торговли. В целом Китай инвестирует в транспортные проекты африканских стран с основными экспортными товарами: золото (Намибия, Уганда, Танзания, Египет, Мали, Зимбабве, Эфиопия), очищенная нефть (Танзания, Уганда, Египет), никелевые штейны и хромовая руда, литий (Зимбабве), очищенная медь (Марокко и Танзания), а также смешанные минеральные или химические удобрения (Мали и Марокко).

Таким образом, китайская инициатива «Один пояс – один путь», тесно переплетается со стратегией Африканского союза, а именно с «Повесткой дня Африканского союза на период до 2063 года» и «Новым партнерством в интересах развития Африки» [2, с. 63].

Выводы

На основании проведенного исследования можно сделать вывод, что пристальное внимание к инфраструктуре транспортно-логистической системы Африки вызвано тем обстоятельством, что, по данным ОЭСР, ее

модернизация будет способствовать росту ВВП в африканских странах дополнительно на 2,2 % в год [12]. Однако, необходимо уточнить, что этой цели не удастся достичь без ускорения интеграционных процессов на континенте. Так, уже в марте 2018 года было подписано Соглашение о создании континентальной зоны свободной торговли (African Continental Free Trade Area, AfCFTA), которое было одобрено большинством стран Африки, поскольку создает обнадеживающие перспективы для развития ее транспортно-логистической системы.

В настоящее время транспортно-логистическая система Африки входит в период активной модернизации, чему способствует повышение роли стран континента в мировой политике и экономике во многом благодаря позиции России и других стран БРИКС. Так, в сентябре 2023 года при их поддержке АС стал постоянным членом «Большой двадцатки». В этой связи важно отметить, что на африканском континенте нет недружественных России стран, что является значительным стимулом для сотрудничества в условиях действующих против России западных санкционных ограничений. Более того, во влиятельном американском издании Foreign Affairs в июле 2024 года было отмечено, что спустя более двух лет после начала украинского конфликта Россия по-прежнему способна расширять свое присутствие в Африке и других частях мира, используя, в частности, падение влияния Франции на континенте [14].

Авторы статьи заключают, что российским научным, вузовским и аналитическим структурам следует внимательно отслеживать ситуацию в экономике Африки, и особенно в ее транспортном секторе, который имеет не только экономическое, но и военно-стратегическое значение как для африканских стран, так и для нашей страны.

Список источников

1. Баринов А.К. Автодорожная транспортная инфраструктура стран Африканского континента. [Электронный ресурс] URL: <https://mirec.mgimo.ru/upload/ckeditor/files/mirec-01-2024-barinov.pdf>
2. Международное сотрудничество Китая в контексте инициативы «Один пояс – один путь»: африканское направление / С. Л. Сазонов, В. П. Нехорошков, А. А. Арошидзе, Ли Фэн, Е. В. Нехорошков // Вопросы новой экономики. 2024 № 1 (69). С. 63.
3. Россия стала поставлять больше товаров в Африку, чем в обе Америки. Каковы перспективы расширения экспорта на Африканский континент. [Электронный ресурс] URL: <https://www.rbc.ru/economics/19/04/2024/662109119a79472a941269d9> (дата обращения 08.01.2026)
4. Секачева, А. Б. Особенности торгово-экономического сотрудничества России с африканскими странами в условиях кризиса современной модели мироустройства / А. Б. Секачева // Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир. – 2024. – № 3(41). – С. 22-39.
5. Секачева, А. Б. Особенности и проблемы взаимодействия Франции с африканскими странами в условиях кризиса европейской интеграции / А. Б. Секачева, Д. А. Ператинская // Московский экономический журнал. – 2024. – Т. 9, № 11. – С. 334-363. – DOI 10.55186/2413046X_2024_9_11_438.
6. Секачева, А. Б. Современное состояние и перспективы развития внешнеторговых связей России со странами Африки / А. Б. Секачева // Россия и Азия. – 2024. – № 1(27). – С. 6-15.
7. Туева Е. Инфраструктура решает все / /Коммерсантъ Наука № 3 от 14.03.2024. С. 38. [Электронный ресурс] URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6559946> (дата обращения 04.01.2026)
8. Юсфи Е.В. Самые быстрые темпы роста пропускной способности авиакомпаний прогнозируются в Африке. [Электронный ресурс] URL: <https://rusafromedia.ru/blogs/politic/samye-bystrye-tempy-rosta-propusknoj->

9. Analysis of transport and energy components of Africa's logistics infrastructure / V. L. Belozyorov, P. V. Kurenkov, A. V. Astafiev [et al.] // BRICS Transport. – 2025. – Vol. 4, No. 2. – DOI 10.46684/2025.2.4.
10. A NEW LEASE OF LIFE FOR AFRICAN RAIL destination 2040. URL: https://uic.org/africa/IMG/pdf/africa_strategic_vision.pdf
11. Chido Munyati, Landry Signé. Africa's logistics sector set to deliver results as free trade agreement kicks in. [Электронный ресурс] URL: <https://www.weforum.org/agenda/2023/03/africas-logistics-sector-is-expected-to-deliver-results-as-free-trade-comes-into-effect/> (дата обращения 17.01.2026)
12. Facts about Africa's Road Transport Infrastructure. [Электронный ресурс] URL: <https://brickstone.africa/africas-road-transport-infrastructure/> (дата обращения 05.01.2026)
13. Five Key Roles of Transportation in Africa. [Электронный ресурс] URL: <https://scnafrica.com/2023/06/26/five-key-roles-of-transportation-in-africa> (дата обращения 15.01.2026)
14. Frederic Wehrey and Andrew S. Weiss. The Right Way for America to Counter Russia in Africa. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.foreignaffairs.com/africa/right-way-america-counter-russia-africa> (дата обращения 18.01.2026)
15. Hannah Clare. Top 7 African Countries With Best Transport Systems. [Электронный ресурс] URL: <https://teamboma.com/lifestyle/african-countries-with-best-transport-systems> (дата обращения 04.01.2026)
16. Hassan El-Houry. Africans need the freedom to travel in their own continent. Here's why. [Электронный ресурс] URL: <https://www.weforum.org/agenda/2018/01/africans-need-the-freedom-to-travel-in-their-own-continent-heres-why/> (дата обращения 03.01.2026)

17. Here is why Africa's transport system is underdeveloped. [Электронный ресурс] URL: <https://www.transportafrica.org/here-is-why-africas-transport-system-is-underdeveloped/> (дата обращения 28.12.2025)
18. Leo Komminoth. How will Africans travel in the megacities of the future? [Электронный ресурс] URL: <https://african.business/2022/10/trade-investment/how-will-africans-travel-in-the-megacities-of-the-future> (дата обращения 09.01.2026)
19. Mapped: Africa's Transport System. [Электронный ресурс] URL: <https://vividmaps.com/transport-system-in-africa> (дата обращения 13.01.2026)
20. Matt Rosenberg. How Many African Countries Are Landlocked? [Электронный ресурс] URL: <https://www.thoughtco.com/african-countries-that-are-landlocked-4060437> (дата обращения 11.01.2026)
21. Merchant fleet. [Электронный ресурс] URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat48_FS014_en.pdf
22. Nugent, Paul & Lamarque, Hugh. (2022). Transport Corridors in Africa.
23. Oforiwaah Pee. Transportation and Travel Trends In Africa. [Электронный ресурс] URL: <https://www.transportafrica.org/transportation-and-travel-trends-in-africa/> (дата обращения 08.01.2026)
24. Powering Mobility: The rise of digital transportation in Africa. [Электронный ресурс] URL: <https://www.gsma.com/solutions-and-impact/connectivity-for-good/mobile-for-development/wp-content/uploads/2023/04/Powering-Mobility-The-rise-of-digital-transportation-in-Africa.pdf>
25. Robert K.A. Gardiner, Akinlawon Ladipo Mabogunje. Transportation of Africa. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.britannica.com/place/Africa/Transportation> (дата обращения 20.12.2025)
26. Trade Map. Product Trade Statistics [Электронный ресурс]. – URL: https://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx?nprm (Дата обращения: 05.01.2026)

27. Transportation. [Электронный ресурс]. URL: <https://transportgeography.org/> (дата обращения 25.12.2025)
28. World Bank. Free Trade Deal Boosts Africa's Economic Development [Электронный ресурс]. – 2023. – URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/free-trade-deal-boosts-africa-economic-development> (Дата обращения: 09.01.2026)

References

1. Barinov A.K. Avtodorozhnaya transportnaya infrastruktura stran Afrikanskogo kontinenta. [Электронный ресурс] URL: <https://mirec.mgimo.ru/upload/ckeditor/files/mirec-01-2024-barinov.pdf>
2. Mezhdunarodnoe sotrudничество Китая в контексте инициативы «Один пояс – один путь»: африканское направление / S. L. Sazonov, V. P. Nekoroshkov, A. A. Aroshidze, Li Fen, E. V. Nekoroshkov // Вопросы новой экономики. 2024 № 1 (69). S. 63.
3. Rossiya stala postavlyat` bol'she tovarov v Afriku, chem v obe Ameriki. Kakovy` perspektivy` rasshireniya eksporta na Afrikanskij kontinent. [Электронный ресурс] URL: <https://www.rbc.ru/economics/19/04/2024/662109119a79472a941269d9> (data obrashheniya 08.01.2026)
4. Sekacheva, A. B. Osobennosti torgovo-e`konomicheskogo sotrudnichestva Rossii s afrikanskimi stranami v usloviyakh krizisa sovremennoj modeli mirovystrojstva / A. B. Sekacheva // Vestnik Diplomaticeskoy akademii MID Rossii. Rossiya i mir. – 2024. – № 3(41). – S. 22-39.
5. Sekacheva, A. B. Osobennosti i problemy` vzaimodejstviya Francii s afrikanskimi stranami v usloviyakh krizisa evropejskoj integracii / A. B. Sekacheva, D. A. Peratinskaya // Moskovskij e`konomicheskij zhurnal. – 2024. – T. 9, № 11. – S. 334-363. – DOI 10.55186/2413046X_2024_9_11_438.

6. Sekacheva, A. B. Sovremennoe sostoyanie i perspektivy` razvitiya vneshnetorgovy`x svyazej Rossii so stranami Afriki / A. B. Sekacheva // Rossiya i Aziya. – 2024. – № 1(27). – S. 6-15.
7. Tueva E. Infrastruktura reshaet vse / /Kommersant`` Nauka № 3 ot 14.03.2024. C. 38. [E`lektronny`j resurs] URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6559946> (data obrashheniya 04.01.2026)
8. Yusfi E.V. Samy`e by`strye tempy` rosta propusknoj sposobnosti aviakompanij prognoziruyutsya v Afrike. [E`lektronny`j resurs] URL: <https://rusafromedia.ru/blogs/politic/samye-bystrye-tempy-rosta-propusknoj-sposobnosti-aviakompanij-prognoziruyutsya-v-afrike> (data obrashheniya 11.01.2026)
9. Analysis of transport and energy components of Africa's logistics infrastructure / V. L. Belozyorov, P. V. Kurenkov, A. V. Astafiev [et al.] // BRICS Transport. – 2025. – Vol. 4, No. 2. – DOI 10.46684/2025.2.4.
10. A NEW LEASE OF LIFE FOR AFRICAN RAIL destination 2040. URL: https://uic.org/africa/IMG/pdf/africa_strategic_vision.pdf
11. Chido Munyati, Landry Signé. Africa's logistics sector set to deliver results as free trade agreement kicks in. [Электронный ресурс] URL: <https://www.weforum.org/agenda/2023/03/africas-logistics-sector-is-expected-to-deliver-results-as-free-trade-comes-into-effect/> (дата обращения 17.01.2026)
12. Facts about Africa's Road Transport Infrastructure. [Электронный ресурс] URL: <https://brickstone.africa/africas-road-transport-infrastructure/> (дата обращения 05.01.2026)
13. Five Key Roles of Transportation in Africa. [Электронный ресурс] URL: <https://scnafrica.com/2023/06/26/five-key-roles-of-transportation-in-africa> (дата обращения 15.01.2026)
14. Frederic Wehrey and Andrew S. Weiss. The Right Way for America to Counter Russia in Africa. [Электронный ресурс]. – URL:

(дата обращения 18.01.2026)

15. Hannah Clare. Top 7 African Countries With Best Transport Systems.

[Электронный ресурс] URL: <https://teamboma.com/lifestyle/african-countries-with-best-transport-systems> (дата обращения 04.01.2026)

16. Hassan El-Houry. Africans need the freedom to travel in their own continent.

Here's why. [Электронный ресурс] URL:

<https://www.weforum.org/agenda/2018/01/africans-need-the-freedom-to-travel-in-their-own-continent-heres-why/> (дата обращения 03.01.2026)

17. Here is why Africa's transport system is underdeveloped. [Электронный ресурс]

URL: <https://www.transportafrica.org/here-is-why-africas-transport-system-is-underdeveloped/> (дата обращения 28.12.2025)

18. Leo Komminoth. How will Africans travel in the megacities of the future?

[Электронный ресурс] URL: <https://african.business/2022/10/trade-investment/how-will-africans-travel-in-the-megacities-of-the-future> (дата обращения 09.01.2026)

19. Mapped: Africa's Transport System. [Электронный ресурс] URL: <https://vividmaps.com/transport-system-in-africa> (дата обращения 13.01.2026)

20. Matt Rosenberg. How Many African Countries Are Landlocked?

[Электронный ресурс] URL: <https://www.thoughtco.com/african-countries-that-are-landlocked-4060437> (дата обращения 11.01.2026)

21. Merchant fleet. [Электронный ресурс] URL:

https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat48_FS014_en.pdf

22. Nugent, Paul & Lamarque, Hugh. (2022). Transport Corridors in Africa.

23. Oforiwaah Pee. Transportation and Travel Trends In Africa. [Электронный ресурс] URL: <https://www.transportafrica.org/transportation-and-travel-trends-in-africa/> (дата обращения 08.01.2026)

24. Powering Mobility: The rise of digital transportation in Africa. [Электронный ресурс]

URL: <https://www.gsma.com/solutions-and-impact/connectivity-for->

- Московский экономический журнал. № 2. 2026
Moscow economic journal. № 2. 2026
good/mobile-for-development/wp-content/uploads/2023/04/Powering-Mobility-The-rise-of-digital-transportation-in-Africa.pdf
25. Robert K.A. Gardiner, Akinlawon Ladipo Mabogunje. Transportation of Africa. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.britannica.com/place/Africa/Transportation> (дата обращения 20.12.2025)
26. Trade Map. Product Trade Statistics [Электронный ресурс]. – URL: https://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx?nvpm (Дата обращения: 05.01.2026)
27. Transportation. [Электронный ресурс]. URL: <https://transportgeography.org/> (дата обращения 25.12.2025)
28. World Bank. Free Trade Deal Boosts Africa's Economic Development [Электронный ресурс]. – 2023. – URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/free-trade-deal-boosts-africa-economic-development> (Дата обращения: 09.01.2026)

© Захарова Н. В., Секачева А.Б., 2026. Московский экономический журнал,
2026, № 2.