

На правах рукописи

Баринов Андрей Константинович

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АФРИКЕ И
ВОЗМОЖНОСТИ РОССИЙСКО-АФРИКАНСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Специальность 5.2.5. Мировая экономика

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2022

Работа выполнена в Центре глобальных и стратегических исследований Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института Африки Российской академии наук.

Научный руководитель: **Абрамова Ирина Олеговна**
д.э.н., член-корреспондент РАН,
профессор, директор ФГБУН Института
Африки РАН (ИАфр РАН).

Официальные оппоненты: **Булатов Александр Сергеевич**
д.э.н., профессор, старший научный
сотрудник кафедры мировой экономики,
факультета международных отношений
ФГАОУ ВО «Московский
государственный институт
международных отношений (университет)
Министерства иностранных дел
Российской Федерации» (МГИМО МИД
России).

Филоник Александр Оскарович
к.э.н., ведущий научный сотрудник Центра
арабских и исламских исследований
ФГБУН Института востоковедения РАН
(ФГБУН ИВ РАН).

Ведущая организация: ФГБОУ ВО «Московский
Государственный Университет имени М.В.
Ломоносова». Институт стран Азии и
Африки (ИСАА МГУ имени М.В.
Ломоносова).

Защита состоится "___" _____ 2022 г. в ___:___ часов на заседании диссертационного совета 24.1.033.01 (Д 002.030.01) при ФГБУН Института Африки РАН по адресу: 123001, г. Москва, ул. Спиридоновка, д. 30/1, конференц-зал.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте (<https://www.inafran.ru/node/1596>) ФГБУН Института Африки РАН.

Автореферат разослан "___" _____ 2022 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета, к.э.н.

Шарова Анна Юрьевна

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. В последнее десятилетие исследования ключевых вопросов экономического развития Африканского континента и его возрастающей роли в мировой экономике приобретают особую актуальность как с научной, так и с прикладной точек зрения. Во многом это обусловлено тем, что современная Африка обладает высоким ресурсным и человеческим потенциалом, от реализации которого в определенной степени будут зависеть темпы развития мировой экономики в ближайшее столетие. В XXI веке континент может стать одним из самых быстрорастущих макрорегионов мира как в экономическом, так и в демографическом плане¹.

По данным Всемирного банка², среднегодовой рост реального ВВП в Африке до пандемии *COVID-19* за период 2000-2019 гг. составил 4,2-4,4% и был выше общемирового показателя в 3,1%.

Особо следует подчеркнуть, что ресурсно-экономический потенциал континента постепенно превращается в одну из ключевых материальных основ глобальной технологической трансформации в мире. Африканский макрорегион является резервуаром цветных, редких и редкоземельных металлов и других уникальных минеральных ресурсов, которые активно используются при производстве высокотехнологичной продукции в современном мире, и от бесперебойного поступления которых во многом зависит сохранение рядом ведущих держав их геополитических позиций и технологического превосходства³.

Современная эпоха глобализации в мировой экономике приводит к росту роли стран континента в системе международной торговли. По данным Центра ЮНКТАД/ВТО по международной торговле, до пандемии в 2019 г. суммарный экспорт стран Африки на мировой рынок находился на отметке около 453 млрд долл. США, а импорт составил 546 млрд долл. США. В 2001 г. доля импорта и экспорта континента в мировом товарообороте составляла около 1,8%, а в 2019 г. на Африку уже пришлось 2,4% мирового экспорта и 2,9% мирового импорта.

На Африканском континенте активно идут интеграционные процессы, которые существенно ускорились после подписания 21 марта 2018 г. соглашения о создании Африканской континентальной зоны свободной торговли (*African Continental Free Trade Area, AfCFTA*). Его на сегодняшний день ратифицировали большинство государств Африки.

Драйвером развития потребительского рынка и экономики в целом выступает демографический рост Африканского континента. По прогнозам, в

¹ Абрамова И.О., Фитуни Л.Л. Африканский сегмент многополярного мира: динамика геостратегической значимости // Мировая экономика и международные отношения. 2018. Т. 62. № 12. С. 5-14.

² GDP (current US\$) // Databank, World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. 2019. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/ny.gdp.mktp.cd> (дата обращения: 20.01.2020).

³ Фитуни Л.Л. Смена моделей мирового развития и глобальное управление в цивилизационном измерении // Восток. Афро-Азиатские общества: история и современность. 2013. № 4. С. 18-29.

период с 2017 по 2050 гг. более чем миллиардное население Африки увеличится еще на 1,3 млрд, что составит около 60% прироста населения нашей планеты⁴.

Экономические, демографические и интеграционные процессы вызывают потребность в полноценной трансформации инфраструктуры Африканского макрорегиона. В стратегическом плане Африканского союза (АС) по всестороннему развитию континента – «Повестке 2063» – в качестве одной из ключевых целей ставится формирование современной инфраструктуры, в том числе и транспортной, которая могла бы отвечать быстрорастущим потребностям макрорегиона⁵.

Несмотря на политические и экономические противоречия внутри континента, африканские страны в последние десятилетия стремятся создавать новые и модернизировать старые трансконтинентальные транспортные коммуникации, которые, в первую очередь, нацелены на рост экономики, на развитие эффективных торговых коридоров, на рациональное использование природных и трудовых ресурсов, на продвижение полноценной интеграции и повышение уровня жизни быстрорастущего населения.

В условиях экономической войны, развязанной против России коллективным Западом, африканское направление внешнеэкономической политики России приобретает все большую актуальность. В октябре 2019 г. состоялось крупнейшее мероприятие в истории российско-африканских отношений – Саммит и экономический форум Россия – Африка. В рамках события были определены ключевые направления экономического сотрудничества между РФ и странами макрорегиона, в числе которых особое внимание уделялось проектам транспортного развития на территории Африки⁶.

Пандемия *COVID-19* оказала свое негативное влияние на развитие и реализацию инфраструктурных проектов во всем мире, что отразилось и на российско-африканском сотрудничестве в данной сфере. Однако высока вероятность того, что последствия этого явления будут временными и кардинально не повлияют на взятый стратегический курс по развитию российско-африканских отношений.

Изложенное выше свидетельствует о высокой актуальности предмета исследования, поскольку изучение транспортной инфраструктуры континента как важнейшего фактора, обеспечивающего развитие африканских стран, и анализ происходящих изменений в этой отрасли экономики позволят более точно спрогнозировать будущую трансформацию роли Африки в мировой экономике, а также выявить новые возможности для расширения российско-африканского партнерства в сфере развития транспортных коммуникаций.

Хронологические рамки исследования охватывают период с начала XXI века по 2021 г. В отдельных случаях, когда это необходимо для анализа и

⁴ 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.

⁵ Agenda 2063 // African Union Commission. 2015. С. 5. URL: https://au.int/sites/default/files/documents/36204-doc-agenda2063_popular_version_en.pdf (дата обращения: 20.12.2020).

⁶ Декларация первого саммита Россия – Африка. 24 октября 2019 года // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5453> (дата обращения 21.12.2020).

сравнительных сопоставлений, автор обращается к более ранним периодам развития транспорта на Африканском континенте.

Географические рамки исследования – территория 54 государств Африки⁷.

Степень разработанности темы исследования. Среди исследователей, которые уделяли особое внимание проблемам инфраструктурного развития как мира в целом, так и Африканского макрорегиона, и российско-африканскому сотрудничеству в частности, необходимо выделить отечественных специалистов: Абрамову И.О., Алешина К.А., Афонцева С.А., Булатова А.С., Гончарова Л.В., Дмитревского Ю.Д., Зеленского Ю.И., Исаева В.А., Кашникова А.А, Калиниченко Л.Н., Кузнецова А.В., Мельянцева В.А., Морозенскую Е.В., Новикову З.С., Пашкову Е.В., Сапунцова А.Л., Филоника А.О., Фитуни Л.Л., Черкасова Ю.Н., Шарову А.Ю., Янчишину Л.М. и др.

Вопросами развития африканской транспортной инфраструктуры занимались такие зарубежные исследователи и эксперты, как Баллок Р., Бофингер Х., Брисеньо-Гармендиа С., Гвиллиам К., Гуасч Дж. Л., Джедваб Р., Каррузерс Р., Кумар А., Мунди М., Ногалес А., Пена Ж., Сетхи К., Сторегард А., Эскрибано А., Фостер В. и др.

Также тематика развития транспортной инфраструктуры в Африке отражена в научных публикациях, отчетах, страновых обзорах и экспертных заключениях, которые были представлены: Организацией Объединенных Наций (ООН), Экономической комиссией для Африки ООН, Экономической комиссией ООН по торговле и промышленности, Экономическим и социальным советом ООН, Африканским союзом, Всемирным банком, Африканским банком развития, Программой инфраструктурного развития для Африки, Министерством иностранных дел РФ, Институтом Африки РАН, Национальным исследовательским институтом мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова РАН, Московским государственным университетом имени М.В. Ломоносова, Московским государственным институтом международных отношений (университетом) МИД РФ, Российским университетом дружбы народов, Национальным исследовательским университетом «Высшая школа экономики», АО «Российский экспортный центр», Фондом Росконгресс.

Отдельно следует отметить, что существующие более ранние отечественные исследовательские публикации, имеющие отношение к теме диссертации, крайне немногочисленны и, как правило, лишь косвенно или обобщенно рассматривают проблемы африканского транспорта в рамках всего континентального инфраструктурного комплекса. Многие из них относятся к советскому периоду и, как следствие, уже утратили свою актуальность, а единичные современные труды, имеющие отношения к исследуемой

⁷ Исключение из классификации ООН составляют: 1) Сахарская Арабская Демократическая Республика – является частично признанным государством, которое не имеет широкого международно-правового признания в современном мире. 2) Остров Святой Елены; Британская территория в Индийском Океане – являются территорией Великобритании. 3) Остров Майотта; Реюньон; Южные земли (французская заморская территория) – являются территорией Франции.

проблематике, были посвящены лишь отдельным странам или проектам. Актуальные работы, посвященные российско-африканскому сотрудничеству в транспортной сфере, имеющие комплексный характер, практически отсутствуют.

Цель исследования: определить современное состояние и возможности развития африканской транспортной инфраструктуры, выявить наиболее перспективные государства и направления для расширения сотрудничества между Российской Федерацией и Африкой в области реализации транспортных проектов в исследуемом макрорегионе.

Задачи исследования:

1. Проанализировать этапы развития и специфические характеристики африканской транспортной инфраструктуры, определить ее современный уровень, ключевые проблемы и тенденции развития;
2. Обработать и проанализировать статистическую и фактическую информацию о современном состоянии транспортной инфраструктуры Африки по ее видам;
3. Рассчитать базовые коэффициенты уровня транспортной обеспеченности территории государств Африки;
4. На основе анализа собранных данных и расчетов произвести ранжирование стран макрорегиона по уровню транспортной обеспеченности;
5. Определить объем и характер международных инвестиций в транспортную инфраструктуру Африканского макрорегиона;
6. Оценить объем и структуру импорта продукции транспортного машиностроения в странах Африки;
7. Базируясь на кластерном анализе, определить целевую группу африканских стран, а также перспективные направления для сбыта товаров и услуг российских транспортных и промышленных предприятий в исследуемом макрорегионе.

Объект исследования: транспортная инфраструктура государств Африки.

Предмет исследования: формы развития транспортной инфраструктуры Африканского макрорегиона как составной части его экономики, а также инструменты и перспективы расширения сотрудничества Российской Федерацией с государствами Африки в рассматриваемой сфере.

Диссертационное исследование соответствует следующим пунктам паспорта научной специальности 5.2.5. Мировая экономика: 1) развитие международной транспортной инфраструктуры и телекоммуникаций, их роль в интернационализации мирохозяйственных связей; 2) внешнеэкономические интересы России на мировом рынке и в отношениях с отдельными странами и группами стран. Геоэкономические проблемы России, ее стратегические приоритеты и внешнеэкономические перспективы; 3) пути и формы интеграции России в систему мирохозяйственных связей. Особенности внешнеэкономической деятельности на уровне предприятий, отраслей и регионов.

Научная новизна исследования состоит в том, что на основе авторского подхода по выбору и расчету показателей и критериев, а также комплексного сравнительного статистического исследования автодорожной, железнодорожной, морской, внутренневодной, авиационной и трубопроводной инфраструктуры в странах Африканского континента определены важнейшие особенности и перспективные направления развития транспорта в каждой африканской стране. Выявлены современные количественные и качественные показатели спроса африканских государств на основную продукцию предприятий транспортного машиностроения, а также установлен уровень комплементарности российско-африканской торговли данной группой товаров. На основе научного анализа с использованием количественных и качественных методов исследования обоснованы перспективные направления российско-африканского сотрудничества в транспортной сфере и определена целевая группа африканских стран-партнеров.

Научно-теоретической основой исследования стали труды российских и зарубежных ученых, специалистов и экспертов по вопросам развития транспортной инфраструктуры в мировом хозяйстве, прежде всего в странах Африки.

Работа базировалась на комплексе ключевых теорий мировой экономики: сравнительных преимуществ (Рикардо Д.); факторов производства (Хекшера-Олина); передачи технологий (Познера М.); модели интернализации (Бакли П., Кэссон М., Рагмен А., Даннинг Д.) и концепции взаимозависимости национальных хозяйств.

В качестве подходов к исследованию инфраструктуры были рассмотрены: концепция накладных расходов (Самуэльсон П., Кларк Д.), институциональная концепция (Иохимсон Р. и др.), концепция экономического роста (Ростоу У., Артур Льюис У., Нуркс Р. и др.), маркетинговая концепция (Котлер Ф.), а также работы представителей школы «Новой экономической географии» (Диксита А., Стиглица Д., Кругмана П.).

Для анализа уровня обеспеченности территории транспортной инфраструктурой и определения этапов ее развития применялись методы и подходы экономистов и экономгеографов Энгеля Э., Василевского Л.И., Гольца Г.А., Гархова С.А., Хаггета П., Тааффе Э., Моррила Р., Гулда П.

При применении кластерного анализа учитывался опыт таких специалистов как: Бородкин Л.И., Гарскова И.М., Горкин А.П., Смирнягин Л.В., Трен Р., Хартиган Д., Снит П., Сокэл Р., Вард Ж., Портер М., Фредрикссон К. и Линдмарк Л.

Методологической основой исследования стали логико-теоретический анализ, опирающийся на дедуктивный метод, методы индукции, методы сравнения, аналогий, обобщений и синтеза. Ключевую роль в исследовании занял системный подход. При обработке многочисленных количественных показателей использовались математические, а также статистические методы анализа и систематизации данных. В исследовании широко использовался сравнительный, экономико-статистический, факторный и кластерный анализ, также автор применял научно признанные подходы для расчета коэффициентов

транспортной обеспеченности территорий исследуемых стран. Для работы с количественными данными и для визуализации результатов использовался следующий перечень программных продуктов: Майкрософт Эксель (*Microsoft Excel*), СтатСофт Статистика (*StatSoft Statistica*) и Табло (*Tableau*).

Информационную базу исследования составили официальные документы, аналитика, отчеты, новостные статьи, страновые обзоры, экспертные заключения и базы данных, опубликованные Организацией Объединенных Наций (ООН), Экономической комиссией для Африки, Экономической комиссии ООН по торговле и промышленности, Экономическим и социальным советом ООН, Программой ООН по населенным пунктам, Африканским союзом, Всемирным банком, Африканским банком развития, Программой инфраструктурного развития Африки, Центром международной торговли, Организационным комитетом всемирного горного конгресса, Министерством иностранных дел РФ, Министерством экономического развития РФ, Министерством транспорта РФ, Федеральной службой государственной статистики РФ, Федеральной таможенной службой РФ, Институтом Африки РАН, АО «Российский экспортный центр», Фондом Росконгресс, Геологической службой США, Министерством сельского хозяйства США. Также в исследовании использовались африканские национальные статистические источники, отчеты различных международных компаний и организаций транспортного сектора.

Основные положения, выносимые на защиту.

1. Доказано, что в современной Африке развитие транспортных линий коммуникации, которые напрямую связывают важнейшие экономические, торговые, производственные центры, происходит не столько на национальном, сколько на региональном и макрорегиональном уровне. Установленный факт позволил сделать авторский вывод о том, что транспортная инфраструктура в значительной части государств Африки уже прошла первые три и находится в процессе перехода от третьей к четвертой фазе роста, согласно модели «роста транспортной сети в развивающихся странах»⁸, предложенной Тааффе Э. и соавторами.

2. Определены специфические характеристики современной транспортной инфраструктуры Африки, которые были заложены в ходе ее развития: 1) недостаточная связанность транспортных сетей различных видов как внутри стран, так и в рамках макрорегиона; 2) искаженный баланс между различными видами транспорта из-за приоритетного развития железнодорожных систем в колониальный период; 3) сильная раздробленность транспортных систем соседствующих стран; 4) высокая доля государственной собственности в транспортном секторе; 5) наличие коррупции, замедляющей эффективное развитие транспорта; 6) деструктивное влияние военных конфликтов на состояние и развитие африканской транспортной инфраструктуры; 7)

⁸ Taaffe E., Morrill R., Gould P. Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis // *Geographical Review*. 1973. Т. 53. № 4. С. 503–529.

несоответствие уровня развития транспортного сектора задачам социально-экономического развития континента.

3. На основе авторских расчетов коэффициентов транспортной обеспеченности выявлена высокая дифференциация африканских государств по уровню развития транспорта. Разрыв показателей между странами достигает от 29 до 50 раз, в зависимости от методологии расчета.

4. Доказано, что именно разрыв в уровне транспортной обеспеченности соседствующих государств Африки является одним из ключевых препятствий для дальнейшей инфраструктурной интеграции как на уровне мезорегионов, так и в масштабах всего континента, что необходимо брать во внимание отечественным предприятиям при реализации соответствующих проектов на территории африканских стран.

5. Определены страны континента, испытывающие наибольший недостаток наземных транспортных линий коммуникаций: Южный Судан, Судан, Нигер, Мавритания, Мали.

6. Установлено, что транспорт является лидером среди инфраструктурных отраслей Африки по количеству привлекаемых инвестиций (31,9 млрд долл. США – среднее за 2014-2018 гг.). Определено, что ключевым инвестором продолжают оставаться национальные правительства стран Африки. Главным реципиентом средств является субрегион Южная Африка. Выявлено, что африканская транспортная инфраструктура испытывает дефицит в инвестициях в размере 4-14 млрд долл. США в год. Страны континента нуждаются в поиске профильных партнеров, в том числе и из РФ, для реализации соответствующих проектов.

7. На основе расчетов показано, что африканский объем импорта транспортных средств в период до *COVID-19* (2010-2019 гг.) составил 608 млрд долл. США. Определено, что 3/4 всех поставок в данном сегменте приходится на наземный автодорожный транспорт. Выявлено, что ключевыми покупателями продукции транспортного машиностроения за этот период стали: ЮАР, Алжир, Нигерия.

8. Установлено, что за 2015-2019 гг. индекс комплементарности российского экспорта и африканского импорта транспортных средств (ТС) вырос с 46,9 до 53,5 пунктов. Сделан вывод о том, что товарная структура поставок ТС из РФ на мировой рынок во многом совпадает с потреблением данной продукции в странах Африки, и предприятия отечественной отрасли транспортного машиностроения могут расширить экспортные поставки своей продукции за счет объемного рынка континента.

9. На базе кластерного анализа и экспертной авторской оценки определена группа наиболее перспективных стран для развития российско-африканского сотрудничества при реализации инфраструктурных транспортных проектов на континенте (Алжир, Египет, Марокко, ЮАР), а также выявлены государства, обладающие потенциалом для подобной кооперации (Ангола, Ботсвана, Габон, Гана, Гвинея, Джибути, ДР Конго, Замбия, Кения, Конго, Кот-д'Ивуар, Маврикий, Намибия, Нигерия, Руанда, Сейшельские Острова, Танзания, Тунис, Уганда, Экваториальная Гвинея, Эфиопия).

Теоретическая значимость исследования состоит в определении актуального уровня развития транспортной инфраструктуры в странах Африканского континента с учетом применения коэффициентов транспортной обеспеченности. На базе выводов, полученных при помощи кластерного анализа и последующей экспертной, качественной оценки итоговых статистических результатов, исследовательская авторская работа вносит вклад в оценку потенциала государств макрорегиона для внешнеэкономической кооперации с Российской Федерацией в транспортной сфере.

Практическая значимость исследования: материалы диссертационного исследования использовались автором при подготовке аналитических и экспертных материалов, которые составлялись коллективом Института Африки РАН для органов государственной власти (Администрация Президента РФ, Министерства иностранных дел РФ, Министерства промышленности и торговли РФ), для делового, экспертного и научного сообщества (Фонд Росконгресс; АО «Российский экспортный центр»), при подготовке первого и второго Саммитов и Экономических форумов «Россия-Африка».

Положения, результаты диссертации могут быть использованы в практической работе Министерства иностранных дел РФ, Министерства экономического развития РФ, Министерства промышленности и торговли РФ, а также других ведомств, государственных структур и институтов развития. Результаты исследования могут быть применены для разработки стратегии выхода отечественных коммерческих предприятий и организаций на африканский рынок транспортных инфраструктурных проектов. Материалы диссертации могут быть использованы в преподавательской и лекционной работе, а также при составлении учебных и образовательных программ для профильных учреждений.

Достоверность и обоснованность результатов исследования обеспечивается соблюдением методологии выполнения научных исследований, соответствием положениям экономической теории, достоверностью используемых статистических и фактологических данных, публикуемых в открытых источниках. Достоверность результатов также подтверждается апробацией результатов на научных конференциях и их публикацией в ведущих рецензируемых научных журналах.

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертационного исследования изложены в 11 публикациях (общим объемом авторского участия 4,20 а.л.), в том числе в 6 статьях (общим объемом авторского участия 3,09 а.л.) – в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации для защиты по специальности 5.2.5. Мировая экономика.

Также апробация результатов диссертационного исследования была выполнена в рамках докладов на ведущих международных, всероссийских научных и экспертных конференциях, а также в ходе профильных мероприятий РАН: Межинститутская научная конференция «Африка и Европа: новые вызовы и формы взаимодействия» (18 сентября 2019 г.); Конференция «XVII

Всероссийская Школа молодых африканистов. Гуманитарные аспекты международных отношений в Африке» (27-28 ноября 2018 г.); Конференция «XVIII Всероссийская конференция Школа молодых африканистов» (26-27 ноября 2019 г.); Межинститутская научная конференция «Азия и Африка. Международное сотрудничество: прошлое, настоящее и будущее» (25 февраля 2020 г.); Межинститутская конференция «Новые глобальные и региональные вызовы в Африке» (16 мая 2020 г.); Конференция «Россия и Африка в современном мире: новые вызовы и перспективы сотрудничества» (4 июня 2020 г.); Конференция «Россия и США: состояние и перспективы сотрудничества со странами Африканского континента» (6 июля 2020 г.); Конференция «XIX Всероссийская Школа молодых африканистов» (25 ноября 2020 г.); Международная конференция «Инязовские чтения – 2021» (15-16 октября 2021 г.); Конференция «XX Всероссийская Школа молодых африканистов» (30 ноября 2021 г.).

Структура диссертации: рукопись (кандидатская диссертация) состоит из титульного листа, оглавления, введения, четырех глав, заключения, списка литературы и приложения. Общий объем работы составляет 249 страниц, в том числе 20 таблиц, 15 рисунков и 13 приложений.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Анализ и обработка собранных в исследовании статистических данных⁹ по всем 54 странам Африканского континента позволили дать комплексную оценку современного состояния развития транспортной инфраструктуры.

Автодорожный транспорт в большинстве стран Африки обеспечивает около 80% грузовых и более 90% пассажирских перевозок внутри континента.

На базе собранных в исследовании статистических данных автор пришел к выводу, что наибольшая плотность автодорожного покрытия среди государств Африканского макрорегиона характерна для следующих стран: Республика Сейшельские Острова – 1143 км / тыс. кв. км, Республика Маврикий – 1059 км / тыс. кв. км, ЮАР – 616 км/тыс. кв. км. Однако наиболее протяженными автодорожными транспортными системами на континенте располагают: ЮАР – 747014 км, Нигерия – 193200 км, Кения – 160878 км.

В свою очередь, наименьшая плотность покрытия автомобильными дорогами выявлена в Судане – 7 км / тыс. кв. км, Мавритании – 10 км / тыс. кв. км, Южном Судане – 11 км / тыс. кв. км.

Крупнейшей общеафриканской инициативой по строительству и модернизации автодорожной инфраструктуры является проект Трансафриканской сети автомобильных дорог (*Trans-African Highway network*,

⁹ 1) Протяженность автомобильных дорог (км); 2) плотность автомобильных дорог (км / тыс. кв. км территории); 3) протяженность железных дорог (км); 4) плотность железных дорог (км / тыс. кв. км территории); 4) список портов с указанием: количества причалов (ед.), контейнерооборота (*TEU*), грузооборота (насыпные грузы, тыс. т); 5) количество принятых судов с распределением по видам; 6) список постоянно действующих аэродромов(ед.) с указанием: грузопотока (млн т км) и пассажиропотока (млн чел.); 7) протяженность трубопроводов (км) с распределением по видам.

ТАН), который включает в себя десять маршрутов протяженностью около 59,1 тыс. км (около 40% уже функционирует)^{10,11}.

Переходя к **африканской железнодорожной инфраструктуре**, следует отметить, что длина всех макрорегиональных путей ж/д транспорта составляет около 84 тыс. км.

Самыми протяженными железнодорожными системами на континенте обладают ЮАР – 24487 км, Египет – 5063 км, Судан – 4578 км.

При этом самую высокую плотность ж/д сети имеют Джибути – 33,7 км / тыс. кв. км, ЮАР – 20,2 км / тыс. кв. км, Эсватини – 17,4 км / тыс. кв. км.

Необходимо отметить, что железные дороги вообще отсутствуют или не функционируют на территории Бурунди, Кабо-Верде, ЦАР, Чада, Экваториальной Гвинеи, Гамбии, Гвинеи-Бисау, Ливии, Маврикия, Нигера, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельских островов, Сомали.

Крупнейшим общеафриканским проектом по строительству транспортной ж/д инфраструктуры является Интеграционная сеть высокоскоростных железных дорог (*The African Integrated High Speed Railway Network, AIHSRN*)¹².

В исследовании установлено, что более 95% всей внешней торговли стран Африки с другими регионами осуществляется **морским транспортом**.

На континенте расположено порядка 90 крупных морских портов, осуществляющих международные перевозки, которые до *COVID-19* обслуживали около 93 тыс. морских судов в год. Самыми крупными из них на сегодняшний день остаются порты Марокко – 26,9% от африканского потока, Египта (11,4%) и ЮАР (9,1%).

16 стран Африки не имеют выхода к морю¹³, из-за чего вынуждены использовать для транспортировки основных грузов инфраструктуру соседних государств, что приводит к удорожанию экспортно-импортных операций.

Также в рамках диссертационного исследования установлено, что лидерами по количеству объектов **гражданской авиационной инфраструктуры** среди стран Африки являются: Алжир (24 ед.), ЮАР (20 ед.), Марокко (16 ед.). Основной континентальный воздушный грузопоток до пандемии проходил через аэропорты: ЮАР – 1264 млн т км в год, Эфиопии – 1132 млн т км в год, Египта – 477 млн т км в год. Значительная часть пассажиропотока обслуживалась в аэропортах: ЮАР (19,8 млн пасс. в год), Египта (10,7 млн пасс. в год) и Марокко (7,7 млн пасс. в год).

Установлено, что до *COVID-19* наиболее загруженными авиагаванями в Африке были международные аэропорты в городах: Йоханнесбург, Кейптаун, Каир, Касабланка, Аддис-Абеба.

¹⁰ PIDA: Interconnecting, Integrating, and Transforming a Continent. The Regional Infrastructure That Africa Needs to Integrate and Grow through 2040 // SOFRECO. 2011. С. 13.

¹¹ Connecting Africa: Role of Transport Infrastructure // Export-Import Bank of India. 2018. С. 31-32.

¹² Detailed scoping Study (DSS) for Vision 2063 Africa Integrated High Speed Railway Network and Masterplan. Submission of Working Paper 2: Link Prioritization and Recommended Pilot Projects // CCPS. 2019. С. 18. URL: <https://nepadaprnkenya.go.ke/wp-content/uploads/2019/04/HSR-DSS-WP2-Project-Ranking-20190408-English.pdf>.

(дата обращения: 21.11.2021).

¹³ Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Замбия, Зимбабве, Лесото, Малави, Мали, Нигер, Руанда, Уганда, ЦАР, Чад, Эсватини, Эфиопия, Южный Судан.

Необходимо учитывать, что стоимость пребывания и обслуживания авиатранспорта на африканских аэродромах крайне высока, а авиационная инфраструктура, системы контроля воздушного пространства продолжают нуждаться в развитии и модернизации¹⁴.

В исследовании было установлено, что на сегодняшний день в Африке насчитывается порядка 100,8 тыс. км **продуктопроводов и трубопроводов**.

Основу данных систем составляет инфраструктура для транспортировки газа (41,1% от длины африканской трубопроводной инфраструктуры), нефти (37,9%), продуктов нефтепереработки (11,7%).

Наиболее крупные трубопроводные системы находятся в Алжире (29,6 тыс. км), Египте (15,7 тыс. км) и Нигерии (12,7 тыс. км).

В ходе научной работы были определены следующие специфические особенности развития инфраструктуры Африканского макрорегиона, в значительной мере обусловленные колониальным и постколониальным характером экономического развития континента.

В странах Африки наблюдается недостаточная связанность транспортных сетей. В колониальный период метрополии в основном развивали линии транспортных коммуникаций, исходя из логики экспорта минеральных ресурсов и сельскохозяйственной продукции. Приоритет отдавался обособленным транспортным коридорам от места добычи ресурсов до ближайшего контролируемого порта.

Приоритетное развитие железнодорожного транспорта на этапе формирования транспортных сетей привело к искажению структуры транспортных систем других видов. Колониальные власти отдавали предпочтение развитию ж/д инфраструктуры, которая являлась наиболее эффективной для бесперебойного вывоза минеральных и сельскохозяйственных ресурсов континента.

Неестественное территориальное дробление колоний привело к иррациональному разделению транспортных систем современных независимых государств Африки. Более того, многие колониальные инфраструктурные проекты изначально дублировали друг друга в соседних странах, находящихся под юрисдикцией разных метрополий. Подобный факт в наши дни увеличивает затраты на поддержание и развитие транспорта в рамках макрорегиона. Возникает органическая потребность в кооперации соседних стран для совместного развития транспортной инфраструктуры.

Высокая доля государственной собственности в транспортном секторе в постколониальный период. В период борьбы за независимость новые политические лидеры в большинстве случаев национализировали транспортную отрасль. В дальнейшем государственный контроль над ценами и активная эксплуатация транспортных систем часто использовались в политической борьбе, без учета объективной экономической реальности. Как правило, приверженность к политическому движению или клану, а не компетентность,

¹⁴ Africa's Infrastructure: a Time for Transformation // World Bank. 2010. С. 259-270.

влияти на выбор руководства в принятии ключевых решений в транспортной отрасли.

Коррупция является тормозом для эффективного развития транспорта.

Коррупционная составляющая до сих пор присутствует во многих сферах деятельности мирового сообщества и в том числе у африканцев. Контроль над транспортом в этом плане не является исключением. Но не следует забывать, что финансовую подпитку коррупции во многом осуществляют современные ТНК, которые в условиях глобализации контролируют мировые производственные и транспортные потоки.

Военные конфликты оказывают губительное влияние на состояние и развитие африканской транспортной инфраструктуры. В процессе обретения независимости и в постколониальный период молодые африканские государства, в большинстве своем, перманентно находятся в состоянии вооруженных конфликтов. В подобных условиях транспортные системы получают колоссальный урон, а их восстановление требует значительных ресурсов.

Африканский транспортный сектор не соответствует темпам социально-экономического развития континента. В связи с высокими темпами экономического роста, интеграции и урбанизации Африки транспортные системы макрорегиона в недостаточной степени обеспечивают коммуникацию между крупными населенными пунктами (городами) и производственными центрами, а также не отвечают современным экономическим требованиям стремительно растущего населения континента.

В исследовании сделан авторский вывод о том, что транспортная инфраструктура в значительной части государств Африки уже прошла первые три и находится в процессе перехода от третьей к четвертой фазе роста согласно модели «роста транспортной сети в развивающихся странах»¹⁵, предложенной Тааффе Э. и соавторами.

Об этом свидетельствует тот факт, что на данный момент в Африке происходит развитие транспортных коммуникаций, которые напрямую связывают важнейшие экономические, торговые, производственные центры, не только на национальном, а преимущественно на региональном и макрорегиональном уровне. Данный процесс проявляется в реализации конкретных трансграничных транспортных стратегий и инициатив «Повестки 2063», в частности Африканской сети региональной транспортной инфраструктуры (*African Regional Transport Infrastructure Network, ARTIN*), Трансафриканской сети автомобильных дорог (*Trans-African Highway network, TАН*), Единого африканского рынка воздушных перевозок (*Single African Air-Transport Market, SAATM*), Интеграционной сети высокоскоростных железных дорог (*The African Integrated High Speed Railway Network, AIHSRN*).

На основе авторских расчетов коэффициентов транспортной обеспеченности выявлена высокая дифференциация африканских государств по уровню развития транспорта.

¹⁵ Taaffe E., Morrill R., Gould P. Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis // Geographical Review. 1973. Т. 53. № 4. С. 503–529.

В работе были рассчитаны коэффициенты Гольца, Энгеля и Василевского.

$$K(\text{Энг.}) = \frac{L}{\sqrt{SH}} \quad (1); \quad K(\text{Гол.}) = \frac{L}{\sqrt{SP}} \quad (2); \quad K(\text{Вас.}) = \frac{L}{\sqrt[3]{SHQ}} \quad (3),$$

где L – общая длина наземных транспортных путей (км); S – площадь территории (кв. км); Н – численность населения (тыс. чел.); П – количество населенных пунктов (ед.); Q – общий вес произведенной продукции на территории страны (метрические тонны).

Данные расчеты дают возможность ранжировать государства по уровню транспортной обеспеченности и сделать вывод, что страны Африки имеют серьезную дифференциацию. Так, разрыв между странами с наибольшими и наименьшими показателями составляет:

- Коэфф. Энгеля – в 50 раз (Судан – 0,06; ЮАР – 2,99);
- Коэфф. Гольца – в 33 раза (Мавритания – 1,43; ЮАР – 47,23);
- Коэфф. Василевского – в 29 раз (Южный Судан – 0,2; Кабо-Верде – 5,78).

В рамках исследования доказано, что разрыв в уровне развития транспорта соседних государств Африки является одним из ключевых препятствий для дальнейшей инфраструктурной интеграции.

Так как в расчетах были представлены государства и из других регионов мира¹⁶, то анализ результатов позволяет скорректировать распространенное в научных и экспертных кругах мнение о том, что страны Африки в целом имеют неразвитую транспортную инфраструктуру.

Полученные данные свидетельствуют о том, что определенные страны континента имеют адекватно развитые наземные транспортные коммуникации, но серьезный разрыв в уровне транспортной обеспеченности территорий соседствующих стран в значительной степени сдерживает инфраструктурную интеграцию как на уровне субрегионов, так и в масштабах всей Африки.

В ходе диссертационного исследования выявлены страны континента, испытывающие серьезную нехватку линий наземной транспортной инфраструктуры.

На базе наиболее (из приведенных) комплексного коэффициента Василевского сделан вывод, что с учетом площади территории, численности населения и объема производства среди стран Африки самая неразвитая наземная транспортная инфраструктура представлена в Южном Судане, Судане, Нигере, Мавритании, Мали. Данные государства в первую очередь могут быть заинтересованы в содействии российских транспортных компаний при реализации инфраструктурных проектов.

В ходе научного исследования автором были установлены основные объемы инвестиций в транспортную инфраструктуру Африки, определены ключевые инвесторы и страны-получатели капиталовложений.

Среднегодовой показатель инвестиций в транспорт за 2014-2018 гг. составил 31,9 млрд долл. США (39,5% от аналогичного показателя инвестиций во всю инфраструктуру Африки). В этой связи транспорт занимает первое место

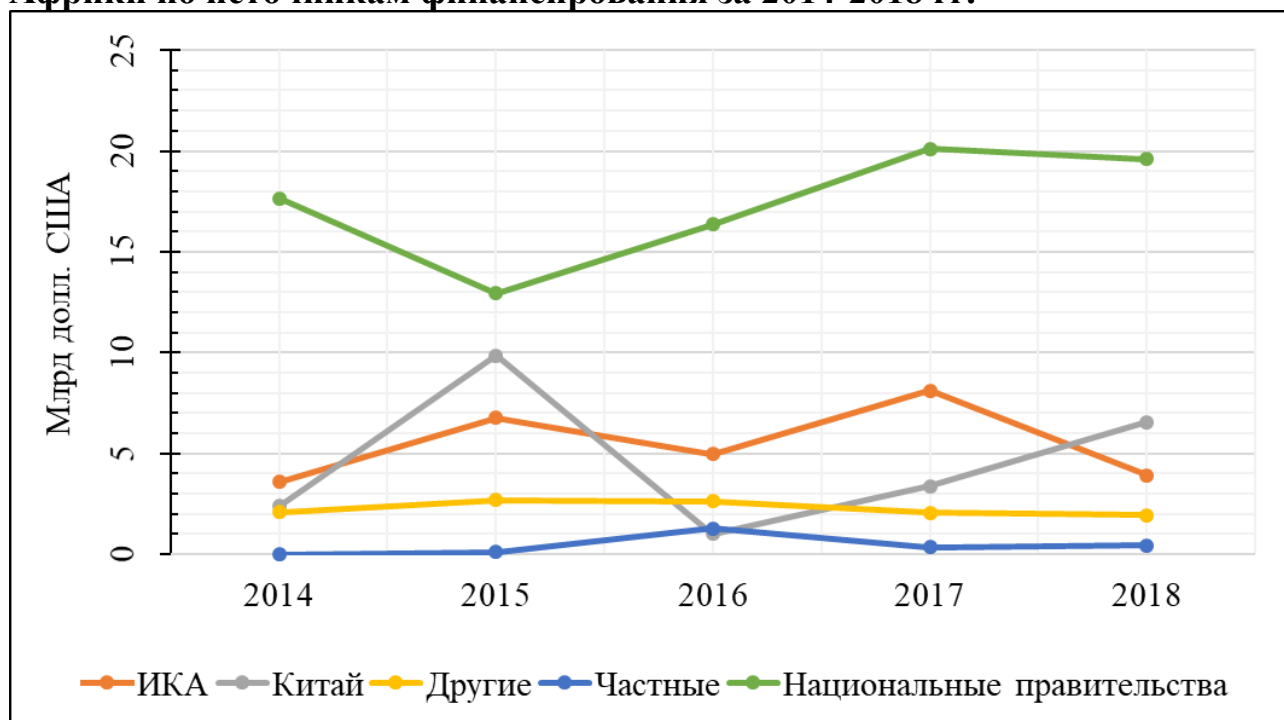
¹⁶ США, Бразилия, Россия, Саудовская Аравия, Таиланд.

среди инфраструктурных секторов Африки по привлечению суммарного объема инвестиций за 2014-2018 гг.

Однако по прогнозам, с учетом целей, поставленных в «Повестке 2063», африканский транспорт испытывает дефицит финансирования в размере от 4 до 14 млрд долл. США ежегодно¹⁷.

Структура источников финансирования представлена на рисунке 1.

Рисунок 1. Распределение инвестиций в транспортную инфраструктуру Африки по источникам финансирования за 2014-2018 гг.



Оформлено автором по: Infrastructure Financing Trends in Africa - 2018 // The Infrastructure Consortium for Africa. Abidjan, Côte d'Ivoire. 2018. С. 58-60. URL: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_Trends_in_Africa_-_2018_Final_En.pdf (дата обращения 11.12.2020).

Ключевыми вкладчиками (см. рис. 1) в развитие транспорта макрорегиона стали национальные правительства стран Африки – 57,5%, участники Инфраструктурного консорциума для Африки (ИКА) – 18,2%, инвесторы из Китая – 15,4%, другие инвесторы – 7,5%, частные инвесторы – 1,5%.

Определено что, в 2018 г. в транспорт Африки было инвестировано 32,5 млрд долл. США, основные вложения были направлены на развитие транспорта: Южной Африки – 36,7%; Западной Африки – 23,0%; Восточной Африки – 19,1%; Северной Африки – 16,1%; Центральной Африки – 1,4%; других стран – 0,7%.

В диссертации автором установлены объемы и структура африканского импорта транспортных средств (ТС), выявлены основные импортеры продукции транспортного машиностроения на территории

¹⁷ Infrastructure Financing Trends in Africa - 2018 // The Infrastructure Consortium for Africa. Abidjan, Côte d'Ivoire. 2018. С. 59. URL: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_Trends_in_Africa_-_2018_Final_En.pdf (дата обращения 11.12.2020)

континента, определено, что 3/4 всего африканского импорта в данном сегменте приходится на наземный транспорт.

В работе установлено, что параллельно с развитием континентальной инфраструктуры развивается и африканский импорт транспортных средств, а суммарный объем поставок продукции транспортного машиностроения в Африку до пандемии *COVID-19* (за 2010-2019 гг.) достиг 608 млрд долл. США. Ключевыми покупателями данной продукции стали: ЮАР – 15% от общеафриканского импорта за 10 лет, Алжир – 9,5%, Нигерия – 8,9%, Марокко – 7,8%, Египет – 7,6%.

Сделан вывод о том, что порядка 73% от африканского импорта всех видов транспортных средств за период 2010-2019 гг. приходится на наземный автодорожный транспорт (ТН ВЭД¹⁸ 87). Аналогичный показатель для водных видов транспорта (ТН ВЭД 89) составил 17%, для авиационного транспорта (ТН ВЭД 88) – 7%, для железнодорожного транспорта (ТН ВЭД 86) – 2%.

В научной работе рассчитан индекс комплементарности российского экспорта и африканского импорта транспортных средств, а также сделан вывод о том, что предприятия отечественной отрасли транспортного машиностроения могут расширить экспортные поставки продукции за счет объемного рынка Африки.

Индекс комплементарности торговли (*trade complementarity index*) (ТСij)¹⁹ между странами/группами стран *i* и *j* вычисляется по формуле:

$$TC_{ij} = 100 \left[1 - \sum_{k=1}^m |m_k^i - x_k^j| / 2 \right], \quad (4)$$

где x_k^j – доля (%) группы товаров *k* в мировом экспорте страны/группы стран *j*; m_k^i – доля (%) группы товаров *k* во всем объеме импорта страны/группы стран *i*.

При расчете сопоставлялась вся продукция, входящая в категории 86-89 ТН ВЭД, а вычисления проводились с детализацией до шестизначных кодов ТН ВЭД по каждому из разделов.

В исследовании установлено, что до пандемии *COVID-19* за 2015-2019 гг. индекс комплементарности отечественного экспорта транспортных средств и африканского импорта вырос с 46,9 до 53,5 пунктов (см. табл. 1).

Таблица 1. Комплементарность российского экспорта транспортных средства и импорта Африки

Показатель	2015	2016	2017	2018	2019	Средняя 2015-2019
Индекс комплементарности	46,9	49,3	48,4	51,9	53,5	50,0

Рассчитано и составлено автором по: Trade map // The International Trade Centre (ITC). URL: <https://www.trademap.org/Index.aspx> (дата обращения: 15.07.2020).

¹⁸ Код по товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности.

¹⁹ Индекс равен нулю, если все группы товаров экспорта одной страны/группы стран не импортируются другой страной/группой стран. Индекс равен 100, если доли товаров в экспорте одной страны/группы стран полностью совпадают с долями аналогичных товаров в импорте другой страны/группы стран.

Приведенный ряд показателей (см. табл. 1) свидетельствует о том, что товарная структура поставок ТС из РФ на мировой рынок во многом совпадает с потреблением данной продукции в странах Африки. Подобный вывод подтверждает тот факт, что российские предприятия отрасли транспортного машиностроения могут занять свою нишу на африканском рынке²⁰.

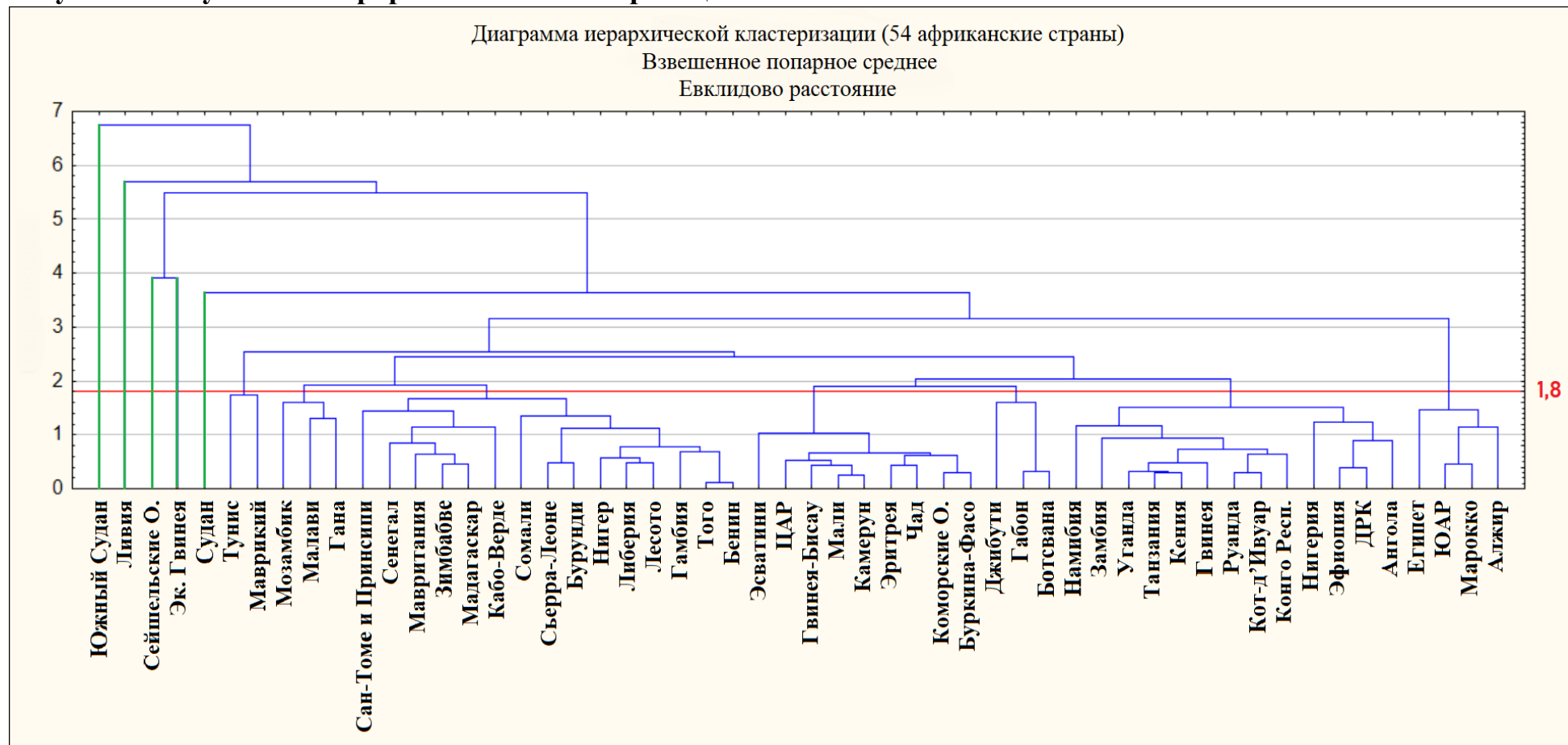
В исследовании на базе кластерного анализа выявлена группа наиболее перспективных стран для развития российско-африканского сотрудничества при реализации инфраструктурных транспортных проектов на континенте.

Кластерный анализ проводился на базе отобранных автором 12 показателей: 1) средний показатель товарооборота за 2010-2019 гг. между РФ и странами Африки, деленный на численность населения государств континента; 2) объем накопленных прямых иностранных инвестиций (ПИИ) на душу населения; 3) показатель валового внутреннего продукта (ВВП) на душу населения; 4) индекс глобализации КОФ; 5) текущий баланс внешнеторгового сальдо, % от ВВП; 6) доля услуг транспорта, хранения и связи, % от ВВП; 7) объем международных запасов; 8) внешний долг, % от ВВП; 9) рейтинг недееспособности государств; 10) индекс потребительских цен; 11) дефлятор ВВП, %; 12) показатель уровня двухстороннего международного сотрудничества Российской Федерации со странами континента.

Визуализация результатов кластерного анализа приведена на рисунке 2.

²⁰ Дополнительно в диссертации установлен список из двенадцати наиболее перспективных позиций ТН ВЭД для данного российско-африканского внешнеэкономического сотрудничества.

Рисунок 2. Результаты иерархической кластеризации



Рассчитано и оформлено автором.

В ходе анализа диаграммы иерархической кластеризации (см. рис. 2) были выявлены страны, которые не могли быть причислены ни к одному из образованных кластеров: Южный Судан, Ливия, Сейшельские Острова, Экваториальная Гвинея, Судан. Об этом свидетельствует очень высокий уровень объединения этих стран с другими кластерами (евклидово расстояние до объединения $> 3,5$).

Сейшельские Острова и Экваториальная Гвинея – это страны с небольшой территорией и населением, устойчивой политической и хозяйственной системой, а также повышенными показателями ПИИ и ВВП на душу населения, которые не типичны для большинства стран Африки. Однако эти страны крайне неоднородны по уровню экономического и политического сотрудничества с РФ, по показателям инфляции, по объему внешнего долга и уровню международных резервов, по уровню интеграции в глобальное экономическое пространство, что, в свою очередь, делает невозможным объединить эти страны в один кластер или присоединить к другим образовавшимся группам. Однако при целевом рассмотрении показателей можно сделать вывод о том, что Сейшельские Острова и Экваториальная Гвинея в силу потенциала своей экономики имеют определенные перспективы с точки зрения развития сотрудничества с Российской Федерацией в транспортной сфере.

В свою очередь, Судан, Южный Судан и Ливия являются крайне неустойчивыми странами, которые имеют на своей территории перманентные боевые конфликты. Подобное положение хаотично сказывается на всех факторах, выбранных для кластерного анализа, что не позволяет сгруппировать эти страны. На данный момент позитивно оценить перспективы сотрудничества данных государств с РФ в области развития транспорта крайне затруднительно.

На следующем этапе была произведена группировка оставшихся объектов (стран) исходя из базовых условий кластеризации: 1) исключить формирование кластеров, куда входит лишь одна страна; 2) получить максимальное количество обособленных кластеров.

В ходе графического анализа диаграммы (см. рис. 2) автором сделан вывод, что оптимальным уровнем (евклидова расстояния), на котором можно оценивать дальнейшую кластеризацию, является отметка 1,8. При незначительном повышении этого уровня количество выявленных кластеров сократится, а при понижении отметки сформируются кластеры, в которые будет входить только один объект.

Подобный подход позволил автору обоснованно выявить 7 кластеров, которые имеют следующую структуру.

Кластер I: Алжир, Египет, Марокко, ЮАР.

Кластер II: Ангола, Гвинея, ДР Конго, Замбия, Кения, Конго, Кот-д'Ивуар, Намибия, Нигерия, Руанда, Танзания, Уганда, Эфиопия.

Кластер III: Ботсвана, Габон, Джибути.

Кластер IV: Буркина-Фасо, Гвинея-Бисау, Камерун, Коморские острова, Мали, ЦАР, Чад, Эритрея, Эсватини.

Кластер V: Бенин, Бурунди, Гамбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Лесото, Либерия, Мавритания, Мадагаскар, Нигер, Сан-Томе и Принсипи, Сенегал, Сомали, Сьерра-Леоне, Того.

Кластер VI: Гана, Малави, Мозамбик.

Кластер VII: Маврикий, Тунис.

На следующем этапе выявленные группы из государств Африки были подробно описаны на базе вышеперечисленных 12 показателей, что позволило произвести комплексную оценку перспективности кластеров для сотрудничества с РФ при реализации совместных транспортных инфраструктурных проектов.

В качестве группы с наибольшим потенциалом для подобного взаимодействия автором был выбран и обоснован кластер I (Алжир, Египет, Марокко, ЮАР).

Страны, входящие в это объединение, в масштабах континента имеют значительный уровень (в расчете на душу населения): 1) товарооборота с Российской Федерацией; 2) накопленных ПИИ; 3) ВВП.

В сравнении с остальной Африкой эти страны имеют высокий показатель двусторонних отношений с РФ, являются достаточно устойчивыми по показателю индекса недееспособности государств, а их отрицательное внешнеторговое сальдо и показатели инфляции находятся на приемлемом уровне. Также страны достаточно сильно интегрированы в мировое глобальное экономическое пространство. Однако объекты кластера существенно различаются по уровню внешнего долга, что необходимо таргетно учитывать экспертам и исследователям. В частности, в ЮАР этот показатель достигает значительных 49,2% от ВВП, а в Алжире 2,5% от ВВП соответственно. Среди стран группы добавленная стоимость услуг транспорта, хранения и связи находится в диапазоне от 7% до 11% ВВП.

Исходя из дальнейшего комплексного анализа остальных объединений, на базе исходных 12 показателей (см. стр. 18), автором сделан вывод от том, что определенный потенциал для развития соответствующей кооперацией с РФ имеют государства из кластера II, кластера III, кластера VII и одна страна кластера VI (Гана).

Также на базе кластерного анализа и последующих авторских расчетов были определены наименее перспективные для сотрудничества с РФ государства Африки, где отечественные предприятия могут столкнуться с серьезными рисками при реализации транспортных проектов: кластер IV, кластер V и две страны кластера VI (Малави и Мозамбик).

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортная инфраструктура в масштабах Африки находится на этапе приоритетного развития линий коммуникаций не столько на национальном, сколько на региональном и макрорегиональном уровне. Об этом свидетельствует имплементация конкретных трансконтинентальных инициатив «Повестки 2063» по развитию транспорта.

Однако данная инфраструктурная интеграция Африки в значительной степени сдерживается колоссальной дифференциацией соседствующих

африканских государств по уровню развития различных видов транспортных коммуникаций.

При этом именно транспорт является лидером среди инфраструктурных отраслей Африки по количеству привлекаемых инвестиций, однако данный сектор продолжает испытывать серьезный недостаток в объеме привлекаемых средств. Страны континента нуждаются в поиске профильных партнеров, в том числе и из РФ, для реализации соответствующих проектов.

До пандемии *COVID-19* страны континента стали значимыми импортерами продукции транспортного машиностроения. При этом товарная структура поставок транспортных средств из РФ на мировой рынок во многом совпадала с потреблением данной продукции в странах Африки. Отечественные предприятия транспортного машиностроения имеют потенциал для расширения экспорта за счет рынка континента.

Благодаря исследовательской работе удалось выявить группу наиболее перспективных стран для развития российско-африканского сотрудничества при реализации инфраструктурных транспортных проектов на континенте (Алжир, Египет, Марокко, ЮАР), а также государства, обладающие потенциалом для подобной кооперации (Ангола, Ботсвана, Габон, Гана, Гвинея, Джибути, ДР Конго, Замбия, Кения, Конго, Кот-д'Ивуар, Маврикий, Намибия, Нигерия, Руанда, Сейшельские Острова, Танзания, Тунис, Уганда, Экваториальная Гвинея, Эфиопия).

Эти страны в краткосрочной и среднесрочной перспективе нуждаются в надежных международных партнерах при реализации многочисленных транспортных проектов, в том числе и при осуществлении общеафриканских профильных инициатив «Повестки 2063». Данную роль могут выполнить российские предприятия, что позволит им как расширить географию своей деятельности, так и получить дополнительные доходы и упрочить свое положение на мировом рынке, а также существенно усилить интенсивность российско-африканского экономического сотрудничества.

Пандемия *COVID-19* оказала негативное влияние на глобальную сферу транспорта. Лишь в первом пандемийном 2020 г. объем мировых грузовых перевозок сократился на 36%, а снижение пассажирских перевозок крайне сложно оценить. В целом «мировая транспортно-логистическая система оказалась одной из наиболее пострадавших экономических сфер в результате *COVID-19*»²¹. Пандемия негативным образом сказалась на перспективах реализации старых и формирования новых крупных транспортных инфраструктурных проектов, в том числе и в странах Африки.

Однако, по мнению автора, последствия пандемии будут носить временный характер. Представители Всемирного банка уже в 2022-2023 гг. ожидают восстановление мировой экономики. По прогнозам, в 2023 г. рост реального ВВП стран мира составит 3,2%, а для стран Африки около 3,8%²².

²¹ Транспортная сфера в контексте COVID-19 // Счетная палата Российской Федерации. Департамент международного и регионального сотрудничества. 2020. С. 3.

²² Global Economic Prospects // World Bank. 2022. С. 4.

Предполагается, что одним из основных драйверов глобального экономического роста выступит процесс восстановления производства Китая, что будет стимулировать рост поставок ресурсов из стран Африки²³. Подобное положение является естественным катализатором развития и восстановления транспортных коридоров и инфраструктуры Африки.

Следует учитывать, что произошедший в первой половине 2022 г. серьезный разрыв экономических связей стран коллективного Запада с Российской Федерацией, а также расширяющаяся практика применения взаимных санкций в перспективе могут привести к масштабной переориентации российских экономических и политических элит на новых партнеров. Данный процесс открывает дополнительные перспективы для углубления и расширения разностороннего сотрудничества Российской Федерации со странами Африканского континента. Этим изменениям будет способствовать успешная имплементация намеченных целей и обязательств, которые были достигнуты в рамках первого Саммита и экономического форума Россия – Африка, и их последующая корректировка и развитие в зависимости от складывающейся в мировой экономике ситуации.

IV. ПУБЛИКАЦИЙ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Работы, опубликованные в научных журналах (издания ВАК):

1. Баринов А.К. Транспортная инфраструктура Эфиопии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2018. Т. 11. № 5. С. 105-118.
2. Алешин К.А., Баринов А.К., Заноскина Е.Н. Транспорт Африки: Планы и Возможности // Азия и Африка сегодня. 2019. № 3. С. 35-40.
3. Баринов А.К. Конкуренция международных экспортеров на рынке транспортных средств Южно-Африканской Республики // Азия и Африка сегодня. 2020. № 10. С. 59-64.
4. Алешин К.А., Баринов А.К., Сугаков Г.К. Россия и Африка в современном мире: новые вызовы и перспективы сотрудничества // Азия и Африка сегодня. 2021. № 3. С. 71-77.
5. Баринов А.К., Шарова А.Ю. Инфраструктурное развитие Африканского континента (транспорт Восточной Африки) // Азия и Африка сегодня. 2021. № 7. С. 38-46.
6. Баринов А.К., Шарова А.Ю. Инфраструктурное развитие Африканского континента (электроэнергетика Восточной Африки) // Азия и Африка сегодня. 2021. № 10. С. 38-45.

Работы, опубликованные в научных журналах:

7. Баринов А.К. Конкуренция мировых держав на рынке транспортных средств Арабской Республики Египет // Ученые записки Института Африки РАН. 2019. № 4 (49). С. 59-69.

²³ Там же. С. 103.

Публикации в сборниках тезисов научных конференций:

8. Баринов А.К. Транспортная инфраструктура Эфиопии // Материалы конференции «Школа молодого африканиста». 2018. № 9. С. 244-245.
9. Баринов А.К. Конкуренция мировых держав на рынке транспортных средств Арабской Республики Египет // Материалы XVIII Всероссийской школы молодых африканистов. 2019. С. 215-216.
10. Баринов А.К. Транспортная обеспеченность территорий стран Африки // Материалы XIX Всероссийской школы молодых африканистов. 2020. С. 246-248.
11. Баринов А.К. Системные проблемы развития африканского транспорта // Новые глобальные и региональные вызовы в Африке в условиях многополярности. Материалы конференций «Новые глобальные и региональные вызовы в Африке», «Россия и США: состояние и перспективы сотрудничества со странами Африканского континента». 2020. С. 41-42.