

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
Санкт-Петербургский государственный университет

Забанова Екатерина Викторовна

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА НА ТЕМУ:

История китайско-африканского сотрудничества в сфере развития ж/д
транспорта на современном этапе (по материалам периодических изданий и
СМИ)

Направление «Востоковедение и африканистика»

Профиль «Языки и культура Западной Африки (хауса)»

Научный руководитель:

Зданевич Александр Сергеевич,
кандидат исторических наук

Рецензент:

Добронравин Николай Александрович,
доктор филологических наук

Санкт-Петербург

2018

Оглавление

| | |
|---|----|
| Введение..... | 3 |
| Глава 1. История китайско-африканского сотрудничества..... | 7 |
| Глава 2. Современное состояние железнодорожного сектора в Африке..... | 13 |
| Глава 3. Инициатива "Один пояс - один путь" | 18 |
| Глава 4. Железнодорожные проекты Китая в Африке..... | 23 |
| 4.1 ТАЗАРА | 23 |
| 4.2 Аддис-Абеба - Джибути..... | 35 |
| 4.3 Система легкорельсового ж/д транспорта в Аддис-Абебе, Эфиопия . | 42 |
| 4.4 СРГ Момбаса–Найроби, Кения | 44 |
| 4.5 Бенгельская железная дорога, Ангола..... | 47 |
| 4.6 Замбия-Малави..... | 50 |
| 4.7 Абуджа-Кадуна, Нигерия..... | 51 |
| 4.8 Лагос - Ибадан, Нигерия | 53 |
| 4.9 Система городского транспорта в г. Лагос, Нигерия..... | 54 |
| Заключение | 56 |
| Список использованной литературы..... | 58 |

Введение

Данное исследование посвящено изучению истории китайско-африканского сотрудничества в сфере развития железнодорожного транспорта Африки на современном этапе.

Актуальность данной темы обусловлена необходимостью научного исследования процесса развития торгово-экономического сотрудничества Китайской Народной Республики с африканским континентом. В настоящее время Африка переживает беспрецедентный экономический подъем, и самой прогрессивной сферой данного экономического развития является железнодорожная инфраструктура. Ключевым фактором развития железнодорожной индустрии в Африке является материально-техническая помощь Китая. Китай постоянно наращивает обороты своей торговли с континентом и увеличивает объемы инвестиций. При этом китайские инвестиции носят многопрофильный характер и направлены на комплексное развитие континента. Африка более всего нуждается в непрерывном инвестировании, и пока Европа и США остаются в стороне, Китай по всей вероятности продолжит играть ключевую роль на африканском рынке. Формирование и эволюция китайско-африканских отношений в железнодорожном секторе африканской инфраструктуры представляют научно-теоретический и практический интерес.

Изучение китайско-африканского сотрудничества в сфере железнодорожного сектора африканской инфраструктуры поможет определить состояние инфраструктурного сектора африканской экономики, выявить основные направления развития данного сектора, понять роль Африки в современном экономическом процессе и получить представление о ее дальнейшем векторе развития.

Объектом исследования является железнодорожная инфраструктура африканского континента в рамках китайско-африканского сотрудничества.

Предметом исследования является исторический аспект китайско-африканского сотрудничества, в частности, в сфере развития железнодорожной инфраструктуры; состояние транспортного инфраструктурного сектора на африканском континенте; интеграция Африки в мировую торгово-экономическую сеть "Один пояс - один путь" и роль Китая в данном процессе.

Целью данной работы является выявление динамики развития китайско-африканского сотрудничества в транспортной сфере; анализ современного состояния транспортной инфраструктуры на африканском континенте, а именно железнодорожной, а также определение роли китайских инфраструктурных проектов в области развития инфраструктуры и экономики африканского континента.

Для осуществления анализа необходимо выполнить следующие задачи: изучить историю вопроса; охарактеризовать современное состояние железнодорожной инфраструктуры на континенте; изучить инициативу "Один пояс - один путь" в контексте Африки; определить основные железнодорожные проекты в рамках китайско-африканского сотрудничества; выявить их особенности и воздействие на торгово-экономическое развитие континента.

Основными источниками, составляющими базу данного исследования, являются официальные правительственные документы, статистические сводки, научные публикации русских, американских, европейских, китайских и африканских авторов, а также новостные статьи на языке хауса, английском и китайском языках.

Источники отражают точки зрения и отношение к изучаемому вопросу как русских, так и зарубежных специалистов, что позволяет применить комплексный подход к изучению заявленной темы.

Начало настоящему исследованию было положено 2 года назад. В частности автором были рассмотрены следующие вопросы: история развития китайско-африканских отношений, начиная с 50-х гг. XX века до настоящего времени; китайско-нигерийское сотрудничество, представленное в СМИ на языке хауса в XXI веке, исследование затрагивало следующие сферы: политическую, экономическую, научную и культурную; сотрудничество Китая и Нигерии в области развития инфраструктурного сектора нигерийской экономики, а также история развития и современное состояние различных сфер нигерийской инфраструктуры.

Работа состоит из введения, четырех глав, заключения и списка использованной литературы.

Первая глава посвящена историческому обзору установления китайско-африканских отношений и их развитию на современном этапе. В ней кратко освещены ключевые моменты в развитии китайско-африканского сотрудничества во второй половине XX - начале XXI века.

Во второй главе приводятся сведения касательно современного состояния транспортного сектора африканской инфраструктуры. Выделены и охарактеризованы её ключевые недостатки и положительные моменты, выявлены причины настоящего положения дел и представлены возможные пути развития.

Третья глава посвящена анализу инициативы "Один пояс - один путь", роли Африки в данном проекте, влиянию данного проекта на инфраструктурное развитие африканских стран и их интеграции в мировой торгово-экономический процесс.

В четвертой главе рассмотрены основные железнодорожные проекты Китая в Африке. Детально изучена одна из первых железнодорожных концессий Китая в Африке - ТАЗАРА: изучен ход строительства и возникшие при этом трудности, условия концессии, влияние, которое дорога

оказала на африканские страны и народы, история эксплуатации дороги и причина упадка. Были также рассмотрены действующие на данный момент железные дороги, недавно построенные китайскими компаниями, изучены планы дальнейшего развития транспортной инфраструктуры, охватывающей весь африканский континент в единую железнодорожную сеть.

В заключении подводятся итоги проведенного исследования.

Глава 1. История китайско-африканского сотрудничества

Во второй половине XX века страны Африки одна за другой обретали независимость. Постепенно их роль на мировой арене возрастала, а влияние бывших метрополий уменьшалось. В борьбу за политические и экономические интересы на африканском континенте вступили многие страны, в том числе Советский Союз и КНР.

Начало китайско-африканских отношений было положено в 50-х гг. XX в. В 1950-70-х гг. Китай находился под руководством Мао Цзэдуна, стратегия китайско-африканских отношений определялась политикой "холодной войны", а сама страна находилась в международной изоляции, поэтому отношения КНР с африканскими странами воспринимались как попытки распространения прямого политического влияния. Китай оказывал поддержку освободительным движениям африканских стран и заключал дипломатические отношения со странами, получившими независимость. В апреле 1955 года состоялось первая азиатско-африканская конференция в Бандунге, в которой приняли участие 29 стран Азии и Африки. В 1954 году Китай впервые установил дипломатические отношения с одной из африканских стран: с Египтом. В период с 1958 по 1966 год, до начала Культурной революции в Китае, еще 18 стран заключили дипломатические отношения с Китаем, и еще 9 по итогам визита председателя Госсовета КНР Чжоу Эньлая в Африку, в 1963-1964 гг. [Hellstrom 2009: 9] В основе китайско-африканских взаимоотношений лежали 5 принципов мирного сосуществования (1953г.):

1. Взаимное уважение территориальной целостности и суверенитета.
2. Ненападение.
3. Невмешательство во внутренние дела.
4. Равенство и взаимная выгода.

5. Мирное сосуществование.

Позднее эти принципы легли в основу итогового документа Бандунгской конференции 1955 года. В 1960-70-х гг. КНР проводила политику оказания помощи и различного рода поддержки развивающимся странам Африки, в рамках которой реализовала ряд крупных проектов, связанных, как правило, со строительством инфраструктурных объектов. Стратегию Китая в описываемый период можно охарактеризовать как идеологически и политически обоснованную: КНР всячески подчеркивала общее историческое прошлое с африканскими странами, выделяла схожесть их политических курсов, стремилась заручиться поддержкой как можно большего числа африканских стран в политическом противостоянии с Китайской Республикой (Тайвань) и тем самым выйти из международной изоляции. Таким образом, к концу 1970-х гг. Китай установил дипломатические отношения с 43 африканскими странами. Также, благодаря поддержке множества стран Африки, Азии и Латинской Америки, Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию, согласно которой, право представительства Китая в ООН перешло от Китайской Республики (Тайвань) к Китайской Народной Республике (Пекин, КНР), а также предоставило последней место постоянного члена Совета Безопасности ООН. Начиная с 1978 года, правительство КНР предприняло ряд экономических реформ, направленных на широкое международное признание страны, ее стремительную интеграцию в мировой экономический процесс и установило курс на создание социалистической рыночной экономики. В прибрежных регионах страны создавались Специальные Экономические Зоны (СЭЗ), где, в отличие от остального Китая, действовали правила не плановой, а рыночной экономики, и все производство было направлено на экспорт. По мере развития экономики страны, росли и потребности в природных ресурсах, обеспечивающих данный рост. Африка - континент, располагающий

природными ресурсами в изобилии, больше всего нуждался в инвестициях. Таким образом, лейтмотивом китайско-африканского сотрудничества стал принцип взаимовыгодного партнерства, а именно: Китай инвестировал в инфраструктуру африканских стран в обмен на право добычи природных ресурсов. [Egbula 2011: 4] С течением времени наблюдалась диверсификация формата сотрудничества с африканскими государствами, массовый вывод китайских компаний на африканские рынки, экспорт технологий. Более того деидеологизация и открытость внешней политики Китая позволила нормализовать отношения со странами, ориентирующимися на Запад и Советский Союз. В отличие от США, Китай начал предоставлять более дешевые услуги и товары, а в отличие от СССР, не забывал о коммерческой выгоде и не вмешивался во внутреннюю политику африканских стран, призывая к решению спорных проблем путем мирных переговоров. Принцип невмешательства очевидно импонировал африканским странам значительно больше, чем контроль со стороны бывших метрополий, что позволило Китаю добиться расположения большинства стран континента и тем самым стать популярным лидером развивающегося мира. Однако эти же обстоятельства уже многие годы вызывают опасения стран Запада, обвиняющих Китай в поддержке диктаторских режимов и использовании их в своих личных интересах. Также, по мнению представителей западных стран, Китай своими действиями сводит на нет усилия международных организаций, направленные на установление демократических режимов и соблюдение прав человека, а также увеличение степени открытости и прозрачности работы системы государственного аппарата в странах Африки. [Jing Men 2011: 66] Ярким примером являются китайско-суданские отношения в период Дарфурского конфликта. Из-за проводимой суданским центральным правительством политики, направленной против повстанческих группировок в Дарфуре, страна подверглась международной изоляции. Однако Китай, придерживаясь принципа невмешательства во внутренние дела, не прекратил свое сотрудничество с Суданом. Китай стал крупнейшим

иностранным инвестором и импортером суданской нефти, более того, проигнорировав введенный ООН эмбарго на поставку вооружения, Китай поставлял центральному правительству Судана огнестрельное оружие, которое, предположительно, было использовано против повстанцев. [Jing Men 2011: 65] Однако, сам Китай не признает свои действия незаконными. [URL : <http://news.bbc.co.uk/2/hi/6632959.stm>] Еще одним примером служат китайско-гвинейские отношения. Расстрел протестующих 29 сентября 2009 года военным советом Гвинеи, вызвал международное осуждение, которое привело к отставке действующего правительства и прекращение деятельности крупных компаниями на территории Гвинеи. Однако это дало возможность Китаю усилить свои позиции в стране и наладить экономическое сотрудничество. [Jing Men 2011: 66]

В 1990-е годы Китай продолжал позиционировать себя в качестве развивающейся страны, поддерживающей интересы других развивающихся африканских государств в рамках кооперации "Юг-Юг". После ухода СССР и США с континента Китай стремился занять образовавшуюся политико-экономическую нишу; подчеркивал взаимодополняемость экономик КНР и стран Африки, продолжал акцентировать внимание руководителей африканских стран на том, что китайское содействие не сопровождается никакими политическими условиями и ведется на основе полного равенства и взаимной выгоды. Прагматическое сотрудничество Китая и стран Африки, в основном заключавшееся в огромных денежных вливаниях в обмен на природные ресурсы, формирование новых рынков сбыта и проводимая Китаем политика невмешательства, является определяющим и в XXI веке.

Важным этапом развития взаимоотношений обеих сторон стало проведение Форума Китайско-африканского сотрудничества (FOCAC) в октябре 2000 года в Пекине, Китай. С того момента форум проводится каждые 3 года и является удобной площадкой для обсуждения и разрешения вопросов и проблем касательно китайско-африканского сотрудничества. В

2003 году состоялся II форум в Аддис-Абебе, Эфиопия; III форум - в Пекине, Китай (2006); IV форум - в Шарм-эль-Шейхе, Египет (2009); V форум - в Пекине, Китай (2012) и в декабре 2015 года в Йоханенсбурге, ЮАР, был проведен VI форум FOCAS. В настоящее время китайско-африканские экономические отношения характеризуются [Hellstrom 2009: 23]:

- 1) увеличением товарооборота;
- 2) усиление военной поддержки;
- 3) предоставлением программ двустороннего обмена по подготовке профессиональных кадров в разных областях;
- 4) предоставлением льготных кредитов, списанием долгов;
- 5) инвестированием в развитие инфраструктуры.

Однако усиливается и политическая составляющая этих отношений. Теперь сотрудничество между КНР и Африкой осуществляется не только на уровне двустороннего межправительственного сотрудничества, но и в рамках международных организаций, глобальных (ООН и ее органов, ВТО, «Группа 77»), и региональных (Африканский Союз, Экономическое сообщество государств Западной Африки (ЭКОВАС), Общий рынок Восточной и Южной Африки (КОМЕСА) и др.

На данный момент многие африканские государства активно сотрудничают с Китаем, планируют расширить области взаимодействия и укрепить партнерство во всех сферах. Например, чтобы укрепить доверительные дружественные отношения, в 2017 году Нигерия и Китай подписали соглашение о соблюдении политики "одного Китая". Нигерийская сторона заявила, что Китайская Народная Республика является единственным законным правительством, представляющим весь Китай, а Тайвань является частью территории Китая. Данный пункт является

неотъемлемой частью установления крепких политических связей между Китаем и всем миром.

Глава 2. Современное состояние железнодорожного сектора в Африке

В настоящее время Африка переживает беспрецедентный экономический подъем, темпы которого будут только расти в течение следующих трех-четырёх десятилетий. Экономический подъем обусловлен высокими темпами прироста населения; урбанизацией; введением в эксплуатацию новых транспортных маршрутов, инфраструктурных объектов; разработкой газовых и нефтяных месторождений, а также увеличением объема региональной и международной торговли.

Развитие транспортной инфраструктуры африканских стран окажет комплексное влияние на торгово-экономическое сотрудничество как внутри континента, так и за его пределами. Диверсификация транспортной системы континента способна благотворно повлиять не только на экономическое состояние региона, но и минимизировать загрязнение окружающей среды. В частности, использование железнодорожного транспорта вместо автомобильного приведет к сокращению выбросов парниковых газов и снижению затрат на перевозку грузов, в особенности, на дальние расстояния. Развитие железнодорожной инфраструктуры улучшит городское и междугороднее сообщение.

В настоящее время состояние железных дорог во многих африканских странах является неудовлетворительным и не позволяет этому виду транспорта играть ключевую роль в развитии экономики континента. Фактически, на ж/д транспорт приходится меньше 20% от общего объема грузовых перевозок на континенте. [Rail infrastructure in Africa 2015: 12] Основная нагрузка по-прежнему приходится на систему автодорог. Существует как минимум две ключевые причины настоящего положения дел:

- 1) отсутствие инвестиций в инфраструктурный сектор;
- 2) отсутствие сопутствующих организационных структур.

Стоит заметить, что плохо развитая транспортная система в некоторой степени тормозит эксплуатацию природных ресурсов африканского континента как самими африканскими государствами, так и их многочисленными иностранными партнерами в этой области.

В течение последних 15 лет, при содействии различных международных финансовых учреждений, многие африканские страны начали предоставлять концессии на строительство и эксплуатацию железных дорог с целью привлечения частного капитала и иностранного финансирования в ж/д сектор. Однако, на сегодняшний день уровень развития железнодорожной инфраструктуры чрезвычайно низок практически на всем африканском континенте.

Первая железная дорога в Африке была построена в Александрии в 1852 году. Данное событие значительно повлияло на жизнь в Александрии: увеличила политическую стабильность, уровень урбанизации, прирост населения, разработку минеральных и углеводородных месторождений. [URL: <https://www.smartrailworld.com/five-major-african-projects-supported-by-china>] В первой половине XX века колониальные правительства продолжили практику строительства железнодорожных путей сообщения на африканском континенте. Самой главной причиной и одновременно задачей, была транспортировка природных ресурсов из внутренних территорий к портам для того, чтобы в дальнейшем погрузить их на корабли и отправить в европейские страны. С приобретением независимости в большинстве африканских стран наблюдается значительный спад эксплуатации железных дорог, ухудшение технического содержания дорог с последующим прекращением функционирования.

На сегодняшний день основной причиной стремительного развития железнодорожного сектора инфраструктуры в Африке является Китай, который наращивает обороты своей торговли с континентом и увеличивает объемы инвестиций. При этом китайские инвестиции носят

многопрофильный характер и направлены на комплексное развитие континента. Африка более всего нуждается в непрерывном инвестировании, и пока Европа и США остаются в стороне, Китай по всей вероятности продолжить играть ключевую роль на рынке.

До 2002 года именно европейские компании выступали основными инвесторами, консультантами и поставщиками оборудования для строительства железных дорог в Африке. [URL: <https://www.smartrailworld.com/five-major-african-projects-supported-by-china>]

Однако теперь, в области железнодорожного строительства именно Китай является доминирующей фигурой на континенте. Согласно Smart Rail World, за последние 10 лет более 1 млн китайских работников переехали на африканский континент. В 2011 году Китай отправил около 452 000 работников ж/д сектора за границу, из них 243 000 участвовали в строительстве железных дорог на африканском континенте.

В настоящее время экономическое присутствие Китая отмечается в большинстве стран Африки. Некоторые полагают, что активный приток китайских граждан в корне разрушает местные экономики, так как прослойка местных специалистов недостаточна для экономического развития страны и потому увеличивается зависимость от китайских специалистов и вне строительства железных дорог.

Инвестиции Китая в Африку оказались противоречивыми. По прежнему открытым остается вопрос о прозрачности сделок и открытости тендерного процесса на получение концессий. Напряженности добавил массовый приток китайских эмигрантов на африканский континент, составив при этом значительную конкуренцию африканской рабочей силе. По данным China Daily, Китайский Банк Развития за последние шесть лет предоставил Африке больше кредитов, чем Всемирный банк, Африканский Банк развития и Азиатский Банк Развития вместе взятые. [Rail infrastructure in Africa 2015: 22] Из-за отсутствия собственной налаженной

промышленности и подготовленных профессиональных кадров, Африка полностью зависит от развитых капиталистических стран и Китая. Таким образом, образовавшийся на континенте благоприятный трудовой климат для китайских граждан все больше и больше способствует увеличению волны китайской эмиграции в Африку.

В настоящее время можно наблюдать возрождение железнодорожного транспорта на африканском континенте, после продолжительного периода упадка. Несмотря на то, что ж/д транспорт можно считать экологически безвредным способом перевозок, наиболее безопасным и менее энергозатратным в сравнении с автотранспортом; во многих африканских странах ж/д сектор до сих пор остаётся дотируемым и нуждается в реструктуризации. Во многих регионах, за исключением ЮАР и северной Африки, уровень развития ж/д инфраструктуры отстает от мировых стандартов. [Rail infrastructure in Africa 2015: 22] Во многих странах нет устоявшейся четкой модели финансирования и содержания ж/д инфраструктуры, что приводит к ненормированной эксплуатации, задержкам и спаду объемов перевозки и в конце концов к прекращению функционирования. Подобным образом развивались события во многих африканских странах предоставивших ж/д концессии в 1990-х гг. Устаревшая инфраструктура во многих африканских странах достигла точки невозврата и нуждается в коренных и планомерных изменениях. Во многих африканских странах железнодорожный сектор находится в ведении государства (Марокко, Ботсвана, Замбия). Страны, выбравшие такую модель, обладают более развитой и устойчивой экономикой и более благоприятным бизнес климатом. Результаты концессионного владения неоднозначны. Например, подобная форма развития ж/д инфраструктуры оказалась довольно результативной для Аргентины, но в случае с Индией, более выгодным оказалось государственное управление ж/д сектором. Таким образом, концессии не являются единственной моделью эффективного развития ж/д индустрии, но

также и государственное управление может быть залогом длительного и эффективного функционирования ж/д инфраструктуры. Есть ряд факторов, которые могут повлиять на дальнейшее развитие ж/д сектора в Африке и повлечь максимальную эксплуатацию и создание новых ж/д коридоров :

- урбанизации и индустриализация
- увеличение объемов производства товаров и добычи природных ископаемых
- наличие стран не имеющих доступа к морю, но обладающих природными ископаемыми
- забота об окружающей среде и вопросах безопасности
- сокращение внешних затрат (шум, загрязнение, пробки, ДТП и т.д.), сопряженные с постоянным увеличением загруженности автодорог и владения частными транспортными средствами.

В первую очередь стоит наладить систему городского ж/д сообщения, как наиболее оптимального способа сообщения в городской густонаселенной среде; создать пути сообщения между промышленными зонами и портами, между внутриконтинентальными регионами и крупными конгломератами, развитыми экономическими центрами. Однако наиболее важным и единственно бесспорным условием остается постоянное планомерное инвестирование в транспортный сектор.

Глава 3. Инициатива "Один пояс - один путь"

В сентябре 2013г. председатель КНР Си Цзиньпинь во время государственного визита в Казахстан выдвинул инициативу создания глобального экономического маршрута "Один пояс - один путь" (OBOR). Данный маршрут объединяет два проекта: "Экономический пояс Шелкового пути", воссозданный древний торговый путь от Китая через Центральную Азию в Европу, и "Морской Шелковый путь XXI века", пролегающий от китайского побережья, через Юго-восточную Азию, восточную Африку и через Суэцкий канал в Европу. Данный проект предусматривает строительство торговых путей и экономических коридоров, соединяющих около 60 стран Азии, Африки и Европы в единую торгово-экономическую сеть. Основными целями проекта являются развитие инфраструктурной системы стран-участниц, в частности строительство железных дорог, портов и трубопроводов, а также развитие торговых отношений. Проект направлен на усиление сотрудничества в туристической и технологической сферах, а также в области охраны окружающей среды и развития сотрудничества негосударственных организаций. Проекты, реализуемые в рамках OBOR, имеют следующие источники финансирования: Китайский экспортно-импортный банк, Фонд OBOR в размере 40 млрд долларов США, а также Азиатский инфраструктурно - инвестиционный банк, членами которого являются около 80 стран Европы, Ближнего Востока, Южной Америки, Африки и Азии. Акционерный капитал банка на лето 2017г. составил 100 млрд долларов США. [Breuer 2017: 8]

Ключевыми странами-участницами проекта "Один пояс - один путь" на африканском континенте являются: Джибути, Египет, Эфиопия, а также Танзания, Замбия и Ангола. [Breuer 2017: 5] В 2015г. китайская компания подписала контракт на строительство многофункционального терминала в Александрийском порту. Порт находится под управлением крупнейшего в мире портового оператора - гонконгской компании Hutchison Port Holdings. В

настоящее время Китайская железнодорожная строительная корпорация реализует строительство 70-ти км ж/д, соединяющей Каир с его окрестностями. [Breuer 2017: 5]

В 2015г. началось строительство порта Doraleh в Джибути. Меньше чем за 2 года China Merchant Holdings Intl. (СМНІ) и Djibouti Ports and Free Zones Authority (DPFZA) завершили строительные работы. Данный проект направлен на развитие торгово-экономического коридора с Эфиопией и сопряжен со строительством ж/д Аддис-Абеба- Джибути и трубопроводом из Агадена(Эфиопия) в Джибути.

В дальнейшем планируется соединить ж/д Аддис-Абеба-Джибути с кенийской железной дорогой стандартной колеи (СРГ) Момбаса-Найроби, официальное открытие которой состоялось в мае 2017г. В будущем порт Момбасы сможет интегрировать многие африканские страны, не имеющие выхода к морю, в "Морской Шелковый путь XXI века". Таким образом, в рамках проекта "Один пояс - один путь" будет построена ж/д сеть, охватывающая Южный Судан, Уганду, Руанду и Бурунди. В рамках Форума OBOR (Belt and Road Forum, BRF) в мае 2017г. Китай и Кения подписали соглашение о продлении СРГ Момбаса-Найроби до г. Найваша (Naivasha) близ г. Найроби и г. Кисуму (Kisumu), расположенного в 100 км от границы с Угандой. [Breuer 2017: 4]

Таким образом, можно наблюдать, как построенные Китаем железные дороги распространяются на весь африканский континент, объединяя страны в единую транспортную сеть. По словам спикера кенийского парламента, Manoah Esipisu, инфраструктурный проект, охватывающий Кению, Эфиопию и Южный Судан, создаст колоссальные возможности экономического роста для Кении. [Breuer 2017: 5] Более того Китай намерен вдохнуть новую жизнь в ж/д ТАЗАРА, которая вошла в историю как символ крепкой китайско-африканской дружбы. Таким образом, будет создан единый транспортный коридор, соединяющий восточный порт в Дар-эс-Саламе (Танзания) с

западным портом Южной Африки в Лобито (Ангола), где уже с 2015г. функционирует ж/д Лобито-Луау (Бенгельская), соединяющая побережье Анголы с ДРК. [Breuer 2017: 6]

На данный момент в Африке уже функционируют 4 построенные Китаем ж/д, в их число входят:

- Аддис-Абеба-Джибути
- Лобито-Луау (Бенгельская ж/д, Ангола)
- Абуджа-Кадуна, Нигерия
- Найроби-Момбаса, Кения

Запланировано:

- Лагос-Калабар, Нигерия
- Лагос-Ибадан, Нигерия
- Замбия-Малави -Мозамбик (Транспортный коридор Накала)
- Найроби-Найваша-Кисуми -Кампала-Джуба-Кигали-Бужумбура
- ТАЗАРА-Луау

Из-за своего географического расположения такие страны, как Египет, Джибути и Эфиопия имеют первостепенное значение для "Морского Шелкового пути XXI века". Однако Китай реализует свои инфраструктурные проекты не только в прибрежных регионах, но по всему континенту в удаленных от моря территориях на западе и на востоке. China Merchants Holdings International (СМНИ) инвестирует не только в порт Doraleh в Джибути, но и в порты Ломе и Лагоса в Нигерии. Более того строительство порта Лекки на территории СЭЗ (Нигерия) в настоящее время осуществляется китайской компанией China Harbour Engineering LFTZ Enterprise (CHELE). Также строительство ж/д Лагос-Ибадан и Лагос-Калабар

в большей степени финансируется за счет Китайского экспортно-импортного банка, а концессию на строительство получила Китайская инженерно-строительная компания (СЕСС). [Breuer 2017: 3]

Соединение портов со внутренними регионами Африки влечет за собой ряд преимуществ для Китая. Создание подобных транспортных маршрутов позволит экспортировать товары и полезные ресурсы с внутренних территорий напрямую в Китай. И, что более важно, Африка является рынком сбыта китайских товаров и услуг, а также рынком труда для китайских рабочих. Экспорт Кении и Нигерии в Китай составляет от 1 до 2% соответственно, а импорт от 10 до 20%. [Breuer 2017: 5] При этом товары, производимые в Африке, в основном принадлежат китайским компаниям. В рамках реструктуризации собственной экономики, КНР размещает трудоемкие предприятия, такие как производство обуви, одежды и сборка автомобилей, в африканских странах. Одной из таких стран является Эфиопия, что автоматически делает ж/д Аддис-Абеба-Джибути необходимой и экономически важной для региона.

На фоне развития экономического сотрудничества между африканскими странами и КНР, также наблюдается и сильное политическое сближение стран. Ежегодно, чтобы подчеркнуть важность Африки для Китая, министр иностранных дел Китая Ван И наносит официальные визиты в африканские страны. Зачастую на повестке дня стоит вопрос кооперации в рамках ОВОР. В число наиболее часто посещаемых стран вошли: Кения, имеющая стратегическое значения для проекта "Морского Шелкового пути XXI века", а также Мадагаскар, Танзания, Конго и Замбия. [Breuer 2017: 5] Также некоторые африканские страны, чтобы укрепить доверительные дружественные отношения с Китаем, подписывают соглашение о соблюдении политики "одного Китая". В 2017 году так поступила Нигерия (см. выше) и годом ранее правительство островного государства Сан-Томе и Принсипи. Вслед за чем Китай анонсировал вложения 146 млн долларов

США в развитие инфраструктуры на острове, а именно в строительство глубоководного порта. [Breuer 2017: 5]

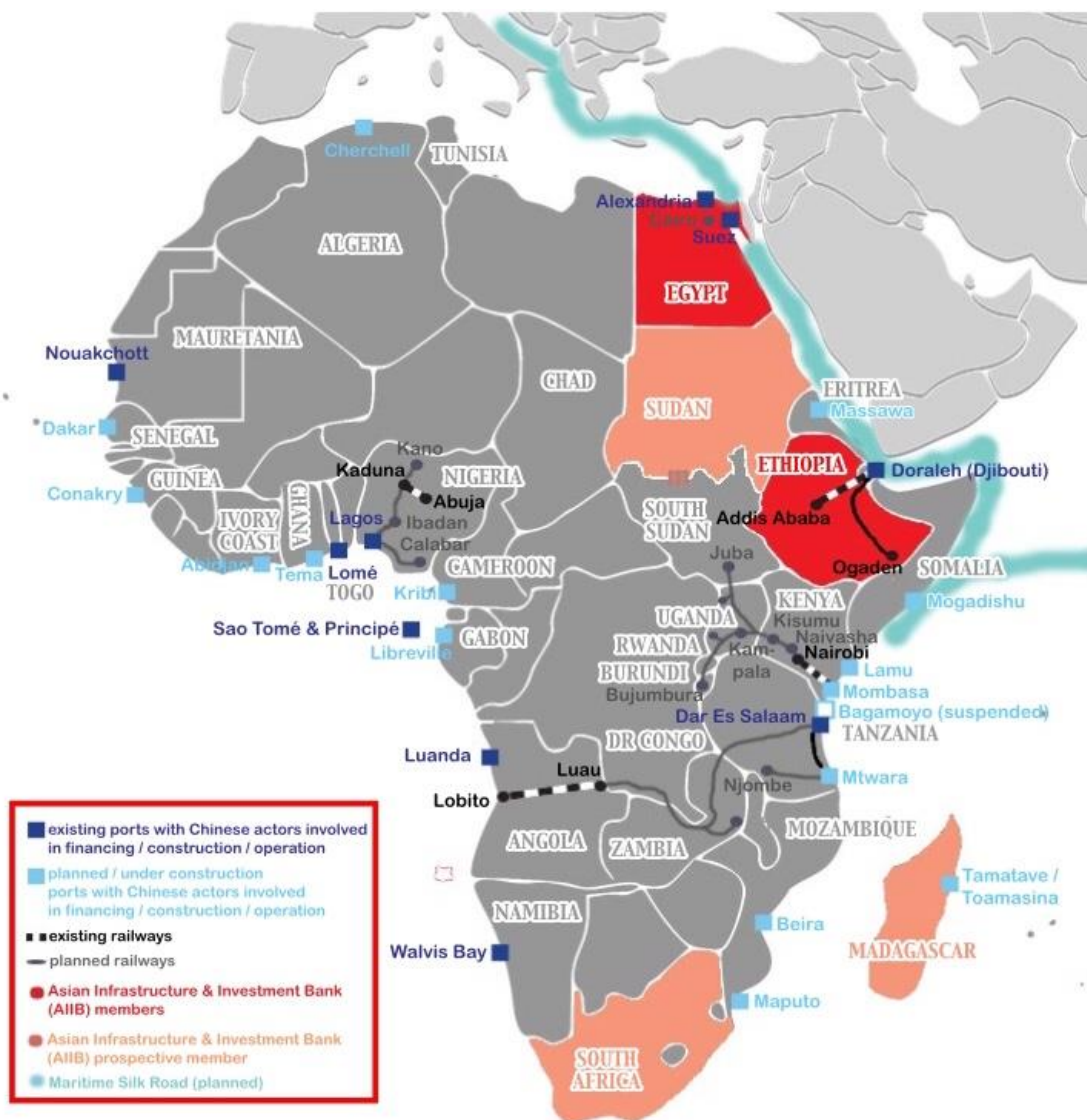


Рисунок 1. Карта портов и железных дорог, запланированных и уже построенных китайскими компаниями. Источник : Breuer 2017: 8.

Глава 4. Железнодорожные проекты Китая в Африке

4.1 ТАЗАРА

До 1918-го года Германской Империи на территории Африки принадлежали следующие колонии: Германская Восточная Африка (совр. Танзания), Германская Юго-Западная Африка (совр. Намибия) и Камерун. Начиная с 1880-х гг. германское колониальное правительство активно обсуждало возможность строительства железных дорог с целью соединения отдаленных германских колоний с запада на восток и развития логистики между промышленными центрами и побережьем.

В начале 1880-х гг. Германским колониальным управлением был принят план строительства трех линий железных дорог по разным направлениям. Северная ж/д соединяла бы развивающиеся германские плантации на территориях Западной Усамбары, Килиманджаро и Меру с побережьем; центральная ж/д обеспечивала бы сообщение между Дар-эс-Саламом и Таборой (на данной территории проживали африканские фермеры и торговцы, которые и обеспечивали бы функционирование этой дороги); а южная ж/д, пролегая через южные высокогорья, удовлетворяла бы нужды как немецких фермеров, так и местных. Первой железной дорогой, построенной в Германской Восточной Африке была северная ж/д. Работы по строительству начались в 1880-х гг., и к 1912 г. железнодорожные пути были проложены до г. Моши. Строительство центральной ж/д Дар-эс-Салам - оз. Танганьика началось в 1905г. при финансовой поддержке Южноафриканской железнодорожной компании. В 1904 и 1907 Полом Фуксом¹ были опубликованы два исследования касательно строительства южной ж/д.² Согласно его публикациям, строительство южного железнодорожного коридора Кильва-Ньяса обладало значительным экономическим потенциалом для германских колониальных властей, предоставило бы

¹ Немецкий ученый, нанятый группой предпринимателей и банкиров для исследования возможностей строительства ж/д путей на территории Германской Восточной Африки в 1904, 1907 гг.

² Fuchs, "Wirtschaftliche Eisenbahn-Erkundungen"1907; Fuchs, "Die wirtschaftliche Erkundung"1904.

рабочие места для местных жителей и способствовало бы развитию с/х плантаций. Однако, в связи с Восстанием Маджи-Маджи на юге колонии, 1905-1907, планы по строительству южной ж/д так и не были реализованы, несмотря на свой экономический и политический потенциал.

Германские железные дороги конкурировали с британской ж/д в Уганде и ж/д вдоль рек Шире-Замбези на севере и юге соответственно. Возможное сотрудничество Португалии и Великобритании по вопросу строительства ж/д на территории северного Мозамбика (обсуждение которой началось в 1904-м году) также ставило под угрозу экономическую целесообразность и выгоду ж/д проектов Германии, так как могла переориентировать торговлю за пределы колонии.

С переходом Германской Восточной Африки под управление Британских колониальных властей в 1919г., эра конкуренции закончилась и взамен появились новые стратегии развития ж/д сообщения. Основной задачей нового правительства было создание региональной железной дороги Imperial Link, но при этом строительство южной ж/д оставалось приоритетной задачей так как обеспечивало бы выход британской Северной Родезии и Ньясаленда к побережью. На фоне экономического кризиса 1930-х, из-за последствий которого почти полностью была приостановлена эксплуатация ж/д на территории Танганьики, резко сократился объем экспорта, и прошла волна массовых увольнений; идеи строительства южной ж/д отошли на второй план.

После Второй Мировой Войны вопрос строительства южной ж/д был пересмотрен. На фоне экономического подъема, колониальное правительство провело второе всеобъемлющее исследование южной ж/д в 1950-51 гг. Были исследованы 5 разных ж/д маршрутов, общей протяженностью 1 867 миль. Однако построена была лишь одна линия ж/д путей, соединяющая территорию, принадлежавшую сахарной компании Kilombero с центральной ж/д в Кидау в 1962-64 гг. [Manson 2009: 45]

Основанная Сесилем Родсем в 1899 году Британская Южноафриканская компания обладала монополией на горнодобывающие и железнодорожные концессии на территориях Южной и Северной Родезий, поэтому построенная британским колониальным управлением железная дорога отвечала в первую очередь экономическим интересам колониальных властей, а именно освоению горнодобывающих территорий и экспорту меди. В 1923 году Северная и Южная Родезии вышли из подчинения Британской Южноафриканской компании и стали самоуправляемыми колониями в рамках Британской империи, а железная дорога перешла под управление Rhodesia Railways. С 1953-1963 обе колонии входили в состав Федерации Родезии и Ньясаленда. В 1963 Федерация распалась и с 1964 Северная Родезия стала независимым суверенным государством - Замбия. Замбия подписала соглашение с Южной Родезией о совместном управлении железной дорогой, с условием, что если одна из стран изменит маршрут поставки товаров и отклонит его от данной железной дороги, то будет обязана выплатить компенсацию. Следовательно, Замбия не имела права строить альтернативную железную дорогу. Однако данный маршрут был ориентирован лишь на экспорт меди и не отвечал интересам ее нового правительства.

В начале 1960-х президент Замбии Кеннет Каунда и президент Танзании Джулиус Ньерере начали обсуждать строительство железной дороги - ТАЗАРА, которая соединила бы медный пояс Замбии с Индийским океаном. Это был бы альтернативный путь, не пролегающий через территории португальских колоний, что обеспечило бы Замбии выход к морю, сделало бы её более независимой от бывших колониальных властей, способствовало бы развитию регионального сотрудничества независимых африканских государств, а также промышленному и с/х развитию южных регионов Танганьики и севера Замбии. Задуманный проект также включал бы в себя развитие соответствующей инфраструктуры: автодорожной

системы, авиа путей, телекоммуникаций. Однако в 1963-64 Всемирный банк и ООН провели два независимых исследования возможности строительства ж/д, согласно которым, ТАЗАРА являлась экономически неоправданным проектом. Также было заявлено, что уже существующая Родезийская железная дорога ведущая на юг, способна обеспечивать независимый экспорт меди с территории Замбии, а Ньерере и Каунда преследуют политические цели в строительстве независимой ж/д. [Manson 2009: 45]

Ситуация кардинально изменилась в пользу строительства ж/д ТАЗАРА, когда 11 ноября 1965 года администрация Яна Смита в Родезии (Зимбабве), чья партия "Родезийский фронт" выступала против немедленной передачи власти чернокожему большинству в самоуправляющейся британской колонии, в одностороннем порядке провозгласила независимость от Соединенного Королевства. Таким образом, Замбия больше не зависела от Rhodesia Railways и более того независимость Родезии, повлекшая за собой её международный бойкот и санкции, создала срочную необходимость в развитии путей транспортного сообщения для Замбии. Замбия не имела альтернативных дорожных путей выхода к морю в первые годы после указанных событий. Данное положение дел обострило необходимость создания северо-восточной ж/д для сохранения экономической и политической независимости Замбии. Исследование, проведенное независимой британской компанией Maxwell Stamp and Associates при сотрудничестве с канадской группой аэрофотосъемки в 1966 г., привело к детальному анализу возможностей строительства железной дороги между Замбией и Танзанией, а также доказало, что данная кампания не сократит доход от родезийской ж/д. [Manson 2009: 43] Результаты исследования были отправлены правительствам Японии, Канады, Франции, ФРГ и Китая, на рассмотрение возможности финансирования ж/д ТАЗАРА. Переговоры с китайской стороной о строительстве железной дороги начались в 1965 г. во время визита Джулиуса Ньерере в Пекин и ответного визита китайского

премьера Чжоу Энлая в Дар-эс-Салам. Тогда же через 2 месяца после визита Чжоу Энлая, в Танзанию прибыла китайская исследовательская группа в составе 12 человек. На тот момент еще не были подписаны никакие официальные обязательства с обеих сторон, но Китай уже активно проявлял интерес к разработке проекта. Далее последовал период закулисных переговоров. Первые официальные договоренности между правительствами Китая, Замбии и Танзании по вопросу строительства ж/д TAZARA были подписаны 5 сентября 1967 года. Однако после этого Замбия и Танзания продолжили сотрудничество с другими странами касательно строительства железной дороги, публично заявляя, что предложение еще действует. Причина в том, что с китайской стороны было подписано соглашение, позволяющее правительствам Танзании и Замбии принимать предложения других правительств и частных компаний.

Китайские официальные заявления по вопросу строительства ж/д TAZARA почти не затрагивали экономической составляющей вопроса, всеобщее внимание было приковано к пламенным речам о победе над империализмом, символом чего и являлось сотрудничество Китая с африканскими государствами. [Manson 2009: 45] Джулиус Ньерере, в своих заявлениях, отмечал исключительность китайской помощи как страны третьего мира, не преследующей целей экономической эксплуатации и политического подчинения в своем сотрудничестве с африканскими государствами. В 1975-м году был издан сборник поэм под названием "Радуга дружбы"(友谊的彩虹), автором которого был китайский технический специалист, работавший на ж/д TAZARA. Сборник изобилует иллюстрациями совместной работы китайцев и африканцев.

Участие в дорогостоящем и рискованном проекте по строительству железной дороги в Восточной Африке дало возможность Китаю продемонстрировать свою поддержку африканских стран в борьбе с европейским империализмом и португальским колониализмом. Это

позволило Китаю встать в один ряд со странами третьего мира и тем самым объединиться с африканскими странами против гегемонии США и СССР . К тому же частые визиты африканских лидеров в Китай способствовали распространению представлений о трудолюбии и усердии китайского народа и высоком уровне развития сельского хозяйства в Поднебесной. Китайские работники на железной дороге в Африке изучали труды Мао, они стремились быть решительными, не бояться жертв, отрицать любые сложности и достигать окончательных побед. Эти же ценности прививались и африканским работникам. Согласно Africa's freedom railway, в 1960-х многочисленными тиражами по Танзании были распространены красные книжечки Мао. В свою очередь китайские работники постепенно перенимали некоторые культурные особенности местных жителей, изучали язык суахили, адаптировались к климатическим особенностям Восточной Африки. [Manson 2009: 45] Таким образом, в Китае, как и в Африке шла пропаганда настоящих дружественных и доверительных отношений китайского народа и африканцев. Строительство железной дороги предоставило шанс продемонстрировать миру эффективность 8 принципов китайской внешней политики, утвержденных в 1964г.

- 1) оказание помощи иностранным государствам в соответствии с принципом равенства и взаимной выгоды;
- 2) уважение суверенитета стран-получателей, отсутствие обязательств и привилегий;
- 3) предоставление беспроцентных или низкопроцентных займов;
- 4) оказание помощи получателям в процессе их становления на путь самостоятельности и независимого экономического развития;
- 5) достижение быстрых результатов за счет небольших инвестиций;
- 6) поставка качественного китайского оборудования, товаров и

материалов;

7) оказание помощи странам-получателям в освоении технологий;

8) предоставление равных условий как для китайских специалистов, так и для специалистов стран-получателей.

Китай и Танзания подписали соглашение о дружбе в 1965 г. и к 1971 г. Китай стал крупнейшим танзанийским внешним спонсором, сумма кредитов доходила до 5.6 млн долларов США в 1964-66 гг. [Manson 2009: 60] Китай предоставлял с/х, промышленную и военную поддержку Африке. Стоимость железной дороги была оценена в 988 млн юаней, что равнялось 415 млн долларов США. [Manson 2009: 60] Китай предоставил эту сумму в виде беспроцентного займа, выплаты по которому были поделены между правительствами Танзании и Замбии поровну в местной валюте. Срок выплат составил 30 лет с 5-ти летним периодом отсрочки платежа, продленным позже. Данный заём покрывал стоимость оборудования, технических услуг, предоставляемых Китаем, расходы на строительство линии и вспомогательную инфраструктуру станций и школ, а также поставку локомотивов и подвижного состава. Во второй половине XX века Китай испытывал дефицит иностранной валюты, поэтому в основном предоставлял помощь в виде оборудования, материалов, технической поддержки, в замен денежных переводов. Однако зачастую китайское оборудование не соответствовало мировым стандартам, поэтому его дальнейшее техническое обслуживание и приобретение запасных деталей стало настоящей проблемой для африканских стран. Например, сложность создавали китайские тепловозы с гидравлической передачей, поставляемые для эксплуатации на ж/д TAZARA. Данные тепловозы были мало приспособлены к африканским реалиям. Китай также не справлялся с необходимым объемом поставок оборудования, поэтому в 1970 специально для ж/д TAZARA было поставлено 98 японских бульдозеров, вместо китайских. [Manson 2009: 61] Все местные издержки, связанные с реализацией проекта ж/д TAZARA, такие как,

зарплата рабочим, размещение работников, медицинское обслуживание, продукты питания, строительные материалы и т.д., возмещались по условиям договора о товарном кредитовании. Согласно данной договоренности, китайское оборудование, стоимостью эквивалентной части суммы долга, поставлялось в Танзанию и Замбию, а денежные средства, вырученные от продажи данных товаров, использовались для погашения местных расходов. [Manson 2009: 61] Предоставляя товары своего производства через африканские правительственные кооперативы, товарный кредит увеличил объем иностранной валюты в стране.

Сделки по экспорту китайских товаров в Африку заключались на Кантонской торговой ярмарке, выставке товаров на экспорт и импорт, проводимой дважды в год в Гуанчжоу. Такая система была неудобна для государственных предприятий Танзании и Замбии, так как ограничивала их в коммуникации с китайскими партнерами, тем самым спровоцировала определенные сложности для африканской стороны и затруднила дальнейшее ведение дел с китайской стороной. Несмотря на это, в течение 5 лет, танзанийские и замбийские магазины были переполнены китайскими тканями, товарами для дома, велосипедами и фармацевтикой. Общий импорт из Китая в Танзанию, после заключения договора о товарном кредитовании, увеличился с 5 до 22%, тем самым значительно сократил импорт из других африканских стран, но не заменил полностью товары местного производства. [Manson 2009: 68]

Согласно первоначальному китайскому плану, маршрут железной дороги должен был пролегать от Кидату, где была бы развязка на центральную ж/д линию, до Кампойо в Замбии. Однако это повлекло крупные затраты на промежуточных пунктах, так как планировалось применить ширину колеи по южноафриканскому стандарту (3'6"), а не стандартную восточноафриканскую колею (3'3"). Таким образом Кидату стал бы промежуточным пунктом. Поэтому китайские партнеры предложили

начать строительство железной дороги с крайней прибрежной точки в Дар-эс-Саламе, далее ж/д должна была проследовать через Тундуме на границе с Замбией с танзанийской стороны и завершиться в Капири-Мпоше, Замбия. [Manson 2009: 70] Соглашение по указанному маршруту было подписано 14 ноября 1969 г. Маршрут увеличивал общую протяженность ж/д на 340 миль. Тем временем в Замбии предполагали, что разумнее начать строительство ж/д с южного танзанийского портового города Мтвара, который на тот момент являлся вторым крупнейшим африканским портом к югу от экватора. Замбийские партнеры сомневались в способности порта в Дар-эс-Саламе справиться с необходимым грузооборотом, который обеспечил бы полную эксплуатацию ж/д ТАЗАРА и автомагистрали между Танзанией и Замбией, спонсируемой США. Однако данные предложения были отклонены.

Окончательное соглашение между тремя странами было подписано в Пекине 12 июля 1970г. Согласно плану, ж/д простиралась на 1 860 миль от Дар-эс-Салама в Танзании до Капири-Мпоши в Замбии. Данный маршрут предоставлял возможность прямого перевоза товаров из Замбии в порты Танзании без дополнительных затрат на промежуточных пунктах, а также являлся альтернативным транспортным маршрутом для южноафриканских стран, использующих такую же колею ж/д полотна. В 1965г. состоялась первая исследовательская экспедиция китайских геодезистов, ж/д специалистов вместе с африканскими сопровождающими, которые шли из южного танзанийского города Кидату по направлению к границе с Замбией. Результаты экспедиции ничего не дали, а сама кампания была осмеяна в кенийской прессе, как наглядный пример "неудачной коммунистической помощи". [Manson 2009: 70] Изыскательные и проектные работы, проводимые китайскими специалистами с 1968 г. уже привели к положительным результатам и предоставили содержательные рекомендации аналитикам, полностью опровергнув выводы предыдущих исследований. Строительство железной дороги началось в октябре 1970 года. Китай

предоставил вагонный парк и локомотивы собственного производства, а также стальные рельсы, сигнальное и прочее оборудование, а часть оборудования производилась в Танзании, с использованием местных материалов. Китай согласился предоставить экспертную группу, состоящую из китайских ж/д специалистов и технических работников. Согласно Africa's freedom railway, точное число китайских рабочих, задействованных в строительстве ж/д неизвестно. По разным данным, от 15 000 до 50 000 человек. В 1974 г. в строительстве ж/д участвовало около 13 800 китайских технических специалистов. В период основных строительных работ, 1970-1974, от 30 000 до 40 000 китайских рабочих участвовали в проекте по условиям 2-х летнего контракта. Точное число африканских рабочих также неизвестно, ввиду быстрой сменяемости рабочих кадров. Однако, предположительно, около 60 000 танзанийцев и замбийцев участвовали в строительстве ж/д TAZARA. [Manson 2009: 71] На официальном сайте ж/д TAZARA приведены более скромные данные. В разгар строительства число танзанийских и замбийских рабочих достигло 38 000, а китайских технических и инженерных работников - 13 500. Более 160 рабочих, среди которых 64 китайца, погибли во время строительства железной дороги. Китайские специалисты активно обучали африканских наемных рабочих. Наиболее эффективным был метод "обучения на примере". Было открыто 4 железнодорожных учебных заведения в Мангуле (1971), Мгулане (1972), Мбее (1974) в Танзании и Мпика в Замбии (1974). Также около 200 танзанийцев и замбийцев были отправлены на обучение в Северный Транспортный Университет в Пекине в 1972г. [Manson 2009: 71]

По завершении строительных работ многие танзанийские и замбийские специалисты остались без работы. Большая часть начала селиться вдоль железной дороги и создавать свои фермы. Со временем это переросло в официальную государственную программу по переселению людей ближе к железной дороге. Данная кампания успешно подкреплялась идеями Уджамаа,

выделяющими африканский путь развития социализма общинного типа при особой роли государства как выразителя коллективной воли народа. Таким образом государство пыталось решить проблему с техническим обслуживанием и поддержанием эксплуатации дороги.

Нередко строительные работы осложнялись топографическими особенностями. Так, например, работы только на 158-километровом участке Млимба/Макамбако включали в себя выработку 20 миллионов кубических метров грунта (около четверти приходится на всю линию), строительство 46 мостов общей протяженностью 4100 метров, 18 тоннелей общей протяженностью 8 253 метра и 362 водопропускных труб, общей протяженностью 11 710 метров. В августе 1973г. приступили к строительству пограничного участка ж/д со стороны Танзании в Тундума и Замбии в Некундэ. К июню 1975 года железная дорога достигла Капири-Мпоши, на два года опередив график. В 1976г. правительство Китайской Народной Республики передало ТАЗАРУ Танзании и Замбии. [Manson 2009: 76]

С самого начала в инициативе строительства ж/д TAZARA видели политическую подоплёку, ситуация обострилась с выдвижением Китая как основного инвестора данного проекта. КНР естественно использовала помощь африканским странам в своих политических интересах, например для поддержания ее кандидатуры как единственного представителя китайского народа в ООН. Разработанная Мао Цзедунем теория трех миров, объединяла все африканские страны и Китай, как представителей третьего мира.

Строительство железной дороги, проходящей по территории Замбии и Танзании символизировало бы освобождение Африки от прежних колониальных путей сообщения и независимость собственных новых правительств.

Официальное открытие железной дороги состоялось в 1976г. Однако еще до этого момента местные жители начали активно использовать данную ж/д, запрыгивая в открытые вагоны, перевозящие строительные материалы с побережья в Замбию и медь на обратном пути. [Manson 2009: 77] С того времени ТАЗАРА претерпевала взлеты и падения. В течении первого десятилетия ж/д столкнулась с серьезными препятствиями при перевозках на дальние расстояния. Несколько раз движение на всем промежутке пути прекращалось, ввиду технических неисправностей и ошибок в управлении. В начале 1980-х гг. на фоне падения темпов экономического роста на всем африканском континенте наблюдается и резкое ухудшение экономического положения в регионах вдоль ТАЗАРА. На эффективность эксплуатации ж/д также повлияли политические и экономические проблемы Замбии, в частности ухудшение положение на медном рынке и конфликты с южными соседями. К середине 80-х общее положение дел начало улучшаться. К финансированию дороги были привлечены и другие международные инвесторы, помимо Китая. Два года подряд ж/д приносила рекордные доходы. Но подобный успех был недолговечен, ввиду развития альтернативных транспортных путей в Южной Африке в 1990-х гг. Работа ж/д зачастую нарушалась из-за частых оползней и наводнений. Однако, самой серьезной причиной, тормозящей работу дороги, была поломка китайских локомотивов и вагонов. Согласно изначальному плану планировалось запускать 17 поездов в день с ежегодным оборотом в 2 млн тонн. [Manson 2009: 87]

Согласно двустороннему соглашению между Танзанией и Замбией от 29 сентября 1993 г., оба правительства Объединенной Республики Танзания и Республики Замбия владеют долями ж/д ТАЗАРА на совместной и равной основе. Структура управления, предусмотренная законом о ж/д ТАЗАРА, включает Совет Министров, Совет директоров и управление. В настоящее время правительство Китая надеется, что путем проведения реформ системы

управления ж/д ТАЗАРА и возобновления экономического коридора вдоль её маршрута, обновленная ж/д, протяженностью 1 860 км заработает с новой силой. Планируется соединить ж/д ТАЗАРА с Бенгельской ж/д в г. Луау.

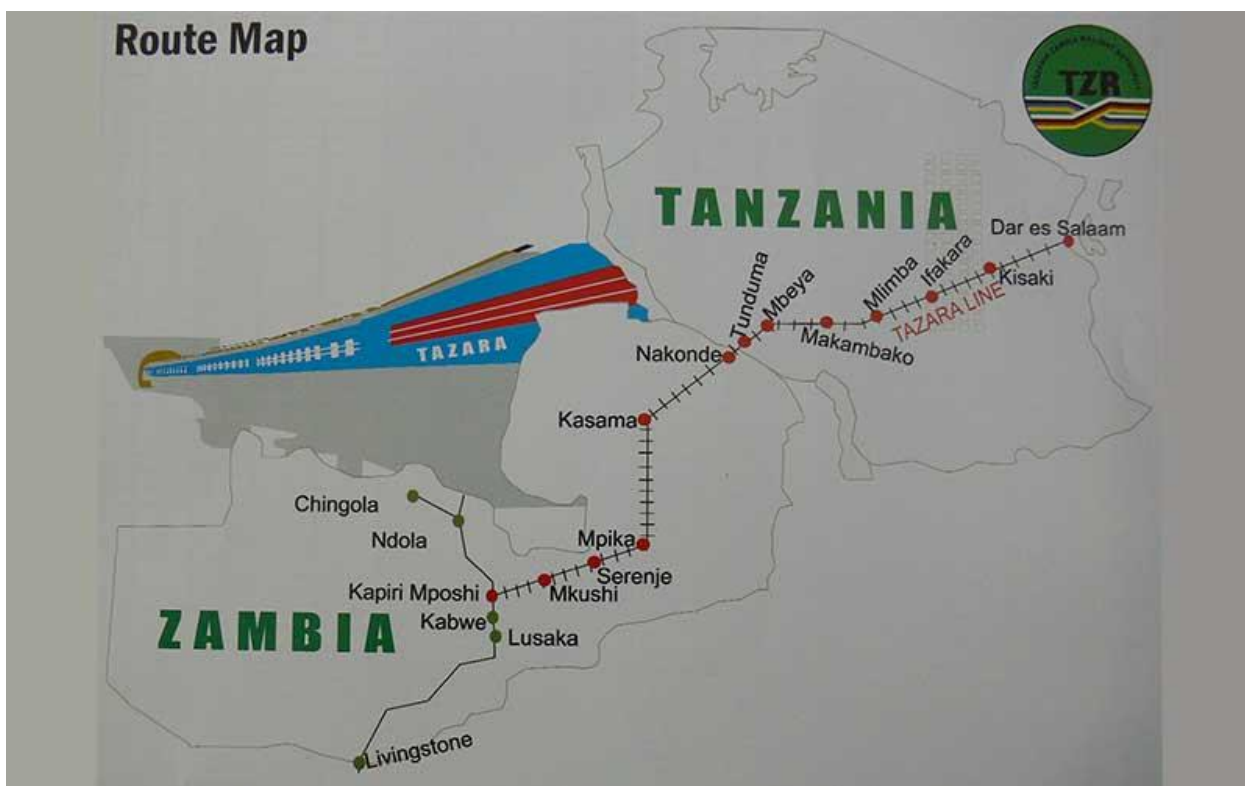


Рисунок 2. Схема ж/д ТАЗАРА. Источник: TanzaniaInvest.com

4.2 Аддис-Абеба - Джибути

Первой железной дорогой, построенной на Африканском роге, была ж/д Эфиопо-Джибути. Данная ж/д соединяла столицу Эфиопии Аддис-Абебу с портом Джибути на территории Французского Берега Сомали, тем самым обеспечивая Эфиопии выход к морю по железной дороге. Дорога была однопутной, с шириной колеи 1 метр. Общая протяженность составляла 781 км, из которых 100 км приходились на территорию Джибути. Строительством руководила Имперская Железнодорожная компания Эфиопии, со штаб-квартирой во Франции. Период строительных работ: 1894-1917 гг. В течение XX века ввиду политической и экономической нестабильности дорога пришла в аварийное состояние. В результате войны между Сомали и Эфиопией в 1977-78гг. сомалийские войска захвати Огаден

и подорвали участок ж/д пути до Дыре-Дауа (Dire Dawa). К началу 2000-х железная дорога была окончательно заброшена. В начале XXI века Эфиопия приступила к реализации плана по развитию экономики страны за счет активного инвестирования в инфраструктурные проекты. Ключевым пунктом данного плана было строительство новой электрифицированной железной дороги стандартной колеи. Ж/д Аддис-Абеба-Джибути должна была сократить время грузовых перевозок с трех дней автомобильным транспортом до двенадцати часов железнодорожным. Также она должна была сократить расходы на перевозку грузов до 1/3 от стоимости перевозок автомобильным транспортом. В 2006 году European Commission должна была инвестировать 50 млн евро в реорганизацию железной дороги, но сделка сорвалась. [Ziso 2018: 15] Официальное закрытие состоялось в 2016 году, когда завершилось строительство новой ж/д Аддис-Абеба-Джибути. В 2011 году Эфиопская железнодорожная корпорация предоставила концессию на строительство электрифицированной железной дороги из Аддис-Абебы в Джибути двум китайским госкомпаниям, Китайской железнодорожной группе (China Railway Group, CREC) и Китайской гражданской инженерно-строительной корпорации. (China Civil Engineering Construction Corporation, CRCC). CREC занималась строительством участка от города Себета, что в 25 км от Аддис-Абебы, до города Миесо. Общая протяженность составила 320 км. CRCC была ответственна за строительство остального участка пути от Миесо до Джибути, протяженностью 339 км. [Ziso 2018: 19] Также в 2012г. CRCC получила концессию на строительство 100 км ж/д участка, связывающего данную железную дорогу с портом Джибути. Окончательная стоимость железной дороги Аддис-Абеба-Джибути составил 1 873 млрд долл. США за участок Себето-Миесо; 1,12 млрд. долл. США за Миесо-Девеле и 525 млн долл. США за участок от Девеле до порта Доралех. [URL: <https://www.smartrailworld.com/five-major-african-projects-supported-by-china>] Финансирование осуществлялось за счет кредитов на общую сумму 3 млрд. долл. США, выданных Экспортно-Импортным банком Китая. Таким образом,

70% стоимости оплатил Экспортно-Импортный банк Китая и 30% - эфиопское правительство. Правительство Джибути внесло 878 млн долларов США в проект. 2,4 млрд. долл. США было затрачено на Эфиопский участок железной дороги, а оставшаяся сумма - на Джибути. [URL: <https://www.smartrailworld.com/five-major-african-projects-supported-by-china>]

Однако, результаты исследования, проведенного угандийским правительством в начале 2017 года, показали, что фактические расходы на железную дорогу Аддис–Абеба-Джибути составили около 5,2 млн. долл. США за километр. Таким образом, общие расходы составили около 4,5 млрд. долл. США, что примерно на 30% больше, чем первоначально планировалось. [URL: <https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-2-the-addis-ababa-djibouti-railway/>] Согласно условиям концессии, дорога была построена в соответствии со стандартами строительства электрифицированных ж/д в КНР и в течении первых 5 лет обслуживание производится китайским персоналом. CREC и CRCC отвечают за эксплуатации ж/д Аддис-Абеба-Джибути и системы легкорельсового транспорта (ЛРТ) в Аддис-Абебе. Их работа заключается в эксплуатации и обслуживании линии, а также обучении местного персонала.

Согласно Railway Technology, 20 000 эфиопов и 5 000 граждан Джибути были заняты в строительных работах. В июне 2015 года на участке Мейсо-Джибути была завершена укладка путей. В ноябре 2015 года завершенная часть ж/д была введена в эксплуатацию для перевозки зерна из порта Джибути в пострадавшие от засухи и неурожая районы Эфиопии. Официальное открытие эфиопского участка ж/д состоялось 5 октября 2016 года на новом железнодорожном вокзале Фури-Лабу в Аддис-Абебе при непосредственном участии президентов Эфиопии и Джибути. 10 января 2017 года состоялось открытие железнодорожного вокзала Джибути Нью-Нагад при участии президента Джибути Исмаила Омара Геллеха и премьер-министра Эфиопии Хайлемариам Дессалегны. Железная дорога была

официально открыта для коммерческих операций 1 января 2018 года.
Протяженность ж/д составляет 749 км.
[URL:<https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-2-the-addis-ababa-djibouti-railway/>]

На момент официального запуска данной ж/д Эфиопская Железнодорожная Корпорация (ERC) уже приступила к выплатам по кредиту. Однако, в 2017 году ERC столкнулась с рядом экономических трудностей. Таким образом, неспособность получить доход от эксплуатации ж/д может поставить под угрозу выплату кредита и реализацию будущих проектов.

Согласно условиям концессионного соглашения, сотрудники ж/д Аддис-Абеба-Джибути в основном - китайцы. Стоимость билета для иностранных граждан больше, чем для местных. Вагонный состав, функционирующий на ж/д Аддис-Абеба-Джибути, является почти точной копией тех вагонов, которые использовались в Китае до того, как правительство около десяти лет назад приступило к строительству высокоскоростных железных дорог и пустило в эксплуатацию новые вагоны.

Что касается грузовых поездов, то до сих пор нет достоверной информации о количестве грузов, перевозимых по железной дороге из Джибути. По официальным данным, объем грузовых перевозок может достигать 3500 тонн, однако фактически подобные показатели еще не были достигнуты.

В то же время, быстрое развитие Эфиопии и отсюда всего континента крайне важно для интеграции Африки в глобальную экономику. По этой причине правительства африканских стран, очевидно, приветствуют инициативу создание новой инфраструктурной среды китайскими компаниями. Также в числе положительных последствий строительства ж/д Аддис-Абеба-Джибути важным является развитие сельского хозяйства и

скотоводства .[URL:http://china.cnr.cn/news/20170617/t20170617_523805499.shtml]

Планируется, что данная ж/д улучшит транспортное сообщение через Африканский Рог с остальным континентом и предоставит глобальные возможности для Китая утвердиться на континенте в качестве его основного экономического партнера. Исторически инвестиции Китая в Африку были направлены главным образом на создание политических союзников по всему континенту. Внешняя политика КНР на африканском континенте была схожа с политикой СССР. КНР, как и СССР в свое время, инвестировал в строительство общественных зданий: стадионов и больниц. Однако, сейчас наблюдаются значительные изменения. Сегодня Китай рассматривает Африку как возможность увеличения своего экономического потенциала. И на это есть все основания. Ожидается, что к 2034-му году, рабочее население Африки составит 1,1 млрд человек. Таким образом Африка станет континентом с самым большим числом работоспособного населения. К 2025 году, на долю африканских потребителей будет приходиться 2 трлн в год. [URL: <http://www.latimes.com/world/asia/la-fg-china-africa-ethiopia-20170804-htlstory.html>]

Основной целью Китая на континенте является инфраструктурное развитие и установление торговых отношений, что сопряжено с созданием рабочих мест. В отличие от КНР инвестиции США в основном направлены на улучшение уровня жизни африканцев посредством предоставления гуманитарной помощи, социальных программ и условных кредитов. Американские компании никогда не проявляли достаточного интереса к инфраструктурным проектам на африканском континенте ввиду материальных и технических трудностей, сопряженных с данными проектами. Китайская модель сотрудничества, по сравнению с американской, оказалась более приспособлена к африканской деловому климату. Китай не оказывает просто гуманитарную помощь, он дает кредиты, работу и

возможность выплатить эти кредиты и запустить экономические процессы местных стран.

На протяжении десятилетий китайско-африканские отношения были почти полностью транзакционными: Китай давал африканским государствам беспроцентные кредиты, строил мосты и здания; в свою очередь, эти государства давали Китаю доступ к природным ресурсам, таким как нефть, древесина и никель, подпитывая экономический бум Китая. Но по мере роста китайских интересов и амбиций, отношения с африканскими странами расширялись и теперь напрямую влияют на экономическое будущее континента. Для Эфиопии китайские инфраструктурные проекты являются новым началом и возможностью преодолеть разрушительные последствия засухи, нищеты, голода и войны.

Согласно LA Times, 90% внешней торговли Эфиопии приходится на порты Джибути. Поэтому строительство железной дороги способно значительно оптимизировать процесс транспортировки товаров из Аддис-Абебы в Джибути и обратно.

В рамках проекта "Один пояс о один путь", инициированного председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 году, Китай финансирует 1 триллион долларов в инфраструктурные и торговые проекты по всей Азии, Европе, Ближнему Востоку и Африке. В декабре 2015 года председатель Си встретился с африканскими лидерами в Йоханнесбурге, ЮАР, и пообещал выделить 60 миллиардов долларов на инфраструктурные проекты по всему континенту в течение следующих трех лет. [URL: <http://www.latimes.com/world/asia/la-fg-china-africa-ethiopia-20170804-htmlstory.html>]

Тем временем амбициозные китайцы открывают фабрики вдоль железных дорог, нанимают местных, обучают их профессии и полученные в ходе производства товары отправляют в США. Данный процесс, по словам

одного из таких владельцев Чжан Хуарона - хозяина обувной фабрики Nuajian, является быстрым и прибыльным ввиду дешевизны рабочей силы в Эфиопии и удобного географического расположения страны, которым теперь можно воспользоваться в полную силу после открытия новой железной дороги Аддис-Абеба-Джибути.

Согласно LA Times, местные жители не всегда довольны появлением новых железных дорог, так как это напрямую влияет на их повседневную жизнь. Зачастую они просто не могут пересечь зону железнодорожного строительства, но должны обойти ее. Многие вынуждены обходить железные дороги в поисках моста и тратить на это много времени. Однако мосты появляются лишь там, где это было изначально запланировано китайскими проектировщиками и ответных мер на жалобы местных жителей не наблюдается.

В данный момент Китай строит военную базу к западу от столицы Джибути, города Джибути. Комплекс площадью 90 акров (364 217 кв.м) включает в себя жилье для солдат и причалы для коммерческих и военных судов. Данная база располагается в 8 милях от Camp Lemonnier, крупномасштабной базы Америки в Африке. [URL: <http://www.latimes.com/world/asia/la-fg-china-africa-ethiopia-20170804-htmlstory.html>] Также свои базы в Джибути имеют Франция, Германия, Италия и Япония. Президент Исмаил Омар Геллех считает данную ситуацию гарантом политической стабильности, так как Джибути располагается в между двух очагов терроризма в Африке и на Ближнем Востоке. В первую очередь данная база предназначена для поддержания усилий КНР в борьбе с пиратством в Аденском заливе, важнейшем судоходном маршруте в рамках проекта "Один пояс - один путь". Стоит заметить, что данная база является единственной заморской военной базой Китая, что говорит больше об экономической заинтересованности страны, чем о ее военных амбициях. Китай начинает действовать как великая военная держава, которая играет не

последнюю роль в международной политике и безопасности. Сотрудничество Китая и Джибути набирает обороты. За последние годы Китай предоставил правительству Джибути миллиарды долларов в виде займов и инвестиций, построил порты, аэропорты и трубопровод питьевой воды из Эфиопии. Китай также планирует построить серию электростанций и свободную экономическую зону (СЭЗ). Почти четверть населения страны живет за чертой бедности, уровень безработицы в 2014 году составлял 60%, и местные жители говорят, что страна отчаянно нуждается в помощи. [URL: <http://www.latimes.com/world/asia/la-fg-china-africa-ethiopia-20170804-htmlstory.html>]

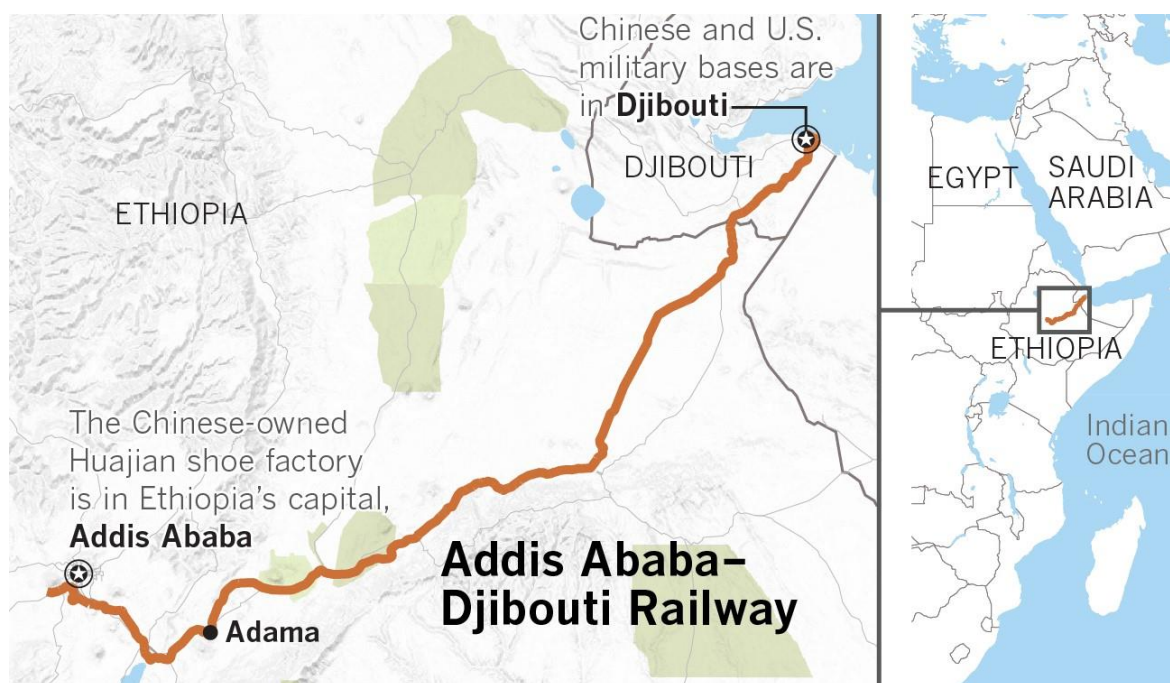


Рисунок 3. Схема ж/д Аддис-Абеба-Джибути. Источник: OpenStreetMap, Jon Schleuss.

4.3 Система легкорельсового ж/д транспорта в Аддис-Абебе, Эфиопия

Система легкорельсового транспорта (ЛРТ) в Аддис-Абебе стала первой подобной системой городского транспорта, построенной в странах Африки к югу от Сахары. Согласно The Diplomat, данная ЛРТ состоит из 2 линий (синей и зеленой), в нее включены 41 станция, из которых 10

надземных, 28 наземных и единственная подземная станция расположена в центре города, на площади Менелика II. Протяженность зеленой линии (восток-запад) составляет 17,4 км, пролегает от деревни Айат до Торхайлоч(Torhailoch); протяженность синей линии (север-юг) составляет 16,9 км, пролегает от площади Менелика на севере до Калити на юге. Линии имеют общую трассу, протяженностью 2,7 км., с востока на запад от площади Мескель до площади Мексики. Имеется два депо, первое за станцией Калити (для синей линии) и второе между станциями Мери и Айат (для зелёной линии). [URL: <https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-1-the-light-railway-system/>]

Переговоры о строительстве данной ЛРТ между Эфиопией и Китаем начались в 2011 году. Эфиопская Корпорация железных дорог заключила контракт на строительство двойной электрифицированной ЛРТ с Китайской железнодорожной группой (China Railway Group, CREC) в 2011г. Кредит был предоставлен Экспортно-Импортным Банком Китая в декабре 2011г. Окончательная стоимость строительства железной дороги составила 475 млн. долл. США. Строительные работы велись с 2011 по 2015 гг. Тестирование ЛРТ началось 1 февраля 2015г. На данный момент дорога эксплуатируется компанией Шэньчжэньского метрополитена. Билет стоит от 2 до 6 быр (4-13 руб.). Пассажиропоток составляет 200000 человек в день. По данным CREC, в январе 2016 года на ЛРТ было перевезено в среднем 113 500 пассажиров в день. [URL: <https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-1-the-light-railway-system/>]

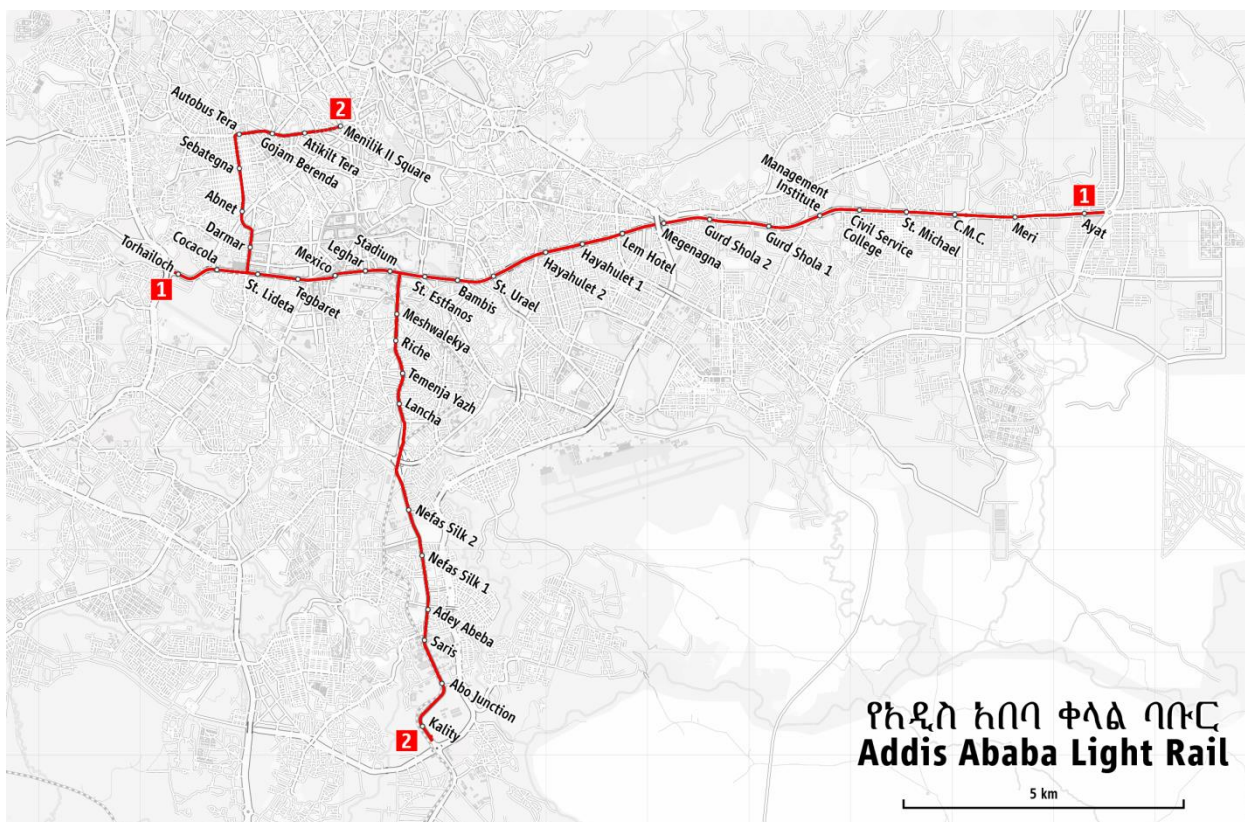


Рисунок 4. Схема ЛРТ в Аддис-Абебе. 1 - зеленая линия; 2 - синяя. Источник: OpenStreetMap, Maximilian Dörrbecker

4.4 СРГ Момбаса–Найроби, Кения

Интеграционные проекты Северного коридора. (Northern Corridor Integration Projects, NCIP)

Северный коридор - это транспортный коридор, соединяющий страны Уганду, Руанду, Южный Судан и Бурунди с морским кенийским портом - Момбаса. Транспортный коридор также обслуживает Демократическую Республику Конго и север Танзании. Интеграционные проекты Северного коридора (NCIP) направлены на формирование устойчивой транспортной инфраструктуры, межгосударственного регионального сотрудничества, экономического развития. Саммиты интеграционных проектов Северного коридора проводятся каждые 2 месяца, по итогам которых публикуется коммюнике. Данные проекты посвящены таким вопросам, как строительство железной дороги стандартной колеи (СРГ), развитие транспортной

инфраструктуры, ИКТ, НПЗ, нефтяного сектора, развитие системы нефтепроводов, создание единой таможенной системы, увеличение товарооборота между странами, а также сотрудничество в области безопасности. Первый саммит был проведен в Кампале в июне 2013 года, на котором присутствовали главы трех государств Йовери Мусевени (Уганда), Поль Кагаме (Руанда) и Ухуру Кеньятта (Кения). В августе 2013г. президенты Кении, Руанды и Уганды подписали трехстороннее соглашения о строительстве и эксплуатации СГР Момбаса-Кампала-Кигали. В мае 2014г. на Саммите NCIP, государствами-партнерами был подписан протокол о разработке и эксплуатации СГР. Тогда же Республика Южный Судан присоединилась к соглашению, продлив линию до Джубы. [URL: <http://www.nciprojects.org/>]

Цели:

- ускорение экономического роста и развития сторон за счет снижения стоимости ведения бизнеса и повышения конкурентоспособности региона;
- усиление регионального развития вдоль коридора СГР;
- повышение эффективности и экономичности перевозок грузов и пассажиров в регионе;
- устойчивое развитие транспортной инфраструктуры и внедрение новых технологий для активизации экономического развития.

Первая железная дорога в Кении была построена британскими колониальными властями в конце 19 века и введена в эксплуатацию в 1901г. Данная дорога была частью Угандийской ж/д. За более чем вековую историю эксплуатации из-за отсутствия надлежащего технического обслуживания дорога пришла в негодность и тормозила экономическое развитие страны. К началу XXI века встал вопрос о ее реконструкции. В 2016 г. время следования пассажирского поезда из Момбасы в Найроби составляло 24 часа.

Объем грузоперевозок упал с 4,8 млн тонн в 1980-х годах до 1,5 млн тонн в 2012 г. [URL: <https://www.railway-technology.com/projects/mombasa-nairobi-standard-gauge-railway-project/>] К 2017 году только половина железных дорог метровой колеи оставалась в эксплуатации. В 2011 году Кения подписала соглашение о сотрудничестве с Китайской дорожно-мостовой корпорацией, дочерним предприятием Китайской компании коммуникаций и строительства (CCCC), на постройку железной дороги стандартной колеи (СГР) из Момбасы в Найроби. [URL: <https://www.smartrailworld.com/five-major-african-projects-supported-by-china>] Так как Кения является участником соглашения об Интеграционных проектах Северного коридора, в рамках которого за стандарт железных дорог был выбран стандарт китайской национальной железной дороги 1-го класса, принятие единого стандарта позволит обеспечить плавную интеграцию между железными дорогами стран-участниц НСИП. В мае 2014 года CCCC подписала договор с Кенийской Железнодорожной корпорацией о строительстве СГР Момбаса-Найроби стоимостью 3,8 миллиарда долларов. 90% этой суммы было выделено в качестве кредита от Экспортно-Импортного Банка Китая, а 10% предоставлено от правительства Кении. 25 000 кенийцев были наняты для работы на железной дороге. Общая протяженность однопутной СГР Момбаса-Найроби составила 609 км. Данный участок является лишь первым этапом строительства региональной СГР, которая, как ожидается, будет охватывать расстояние около 2935 км и, в конечном итоге, соединит Кению с Угандой, Руандой, Бурунди и Южным Суданом, странами не имеющими выхода к морю. Данная СГР будет способствовать развитию транспортной инфраструктуры и торговли в восточноафриканском регионе. В декабре 2016 г. строительство первого этапа СГР было завершено. Обслуживание пассажирских поездов началось с 31 мая 2017 года, на 18 месяцев опережая график. [URL: http://china.cnr.cn/news/20170617/t20170617_523805499.shtml]

1 июня 2017 года, к 54-й годовщине независимости Кении от Великобритании, "Мадарака Экспресс" перевезла своих первых пассажиров, а с 1 января 2018 года на данном отрезке СГР запустили грузовые перевозки. Согласно условиям договора, СССС будет эксплуатировать железную дорогу в течение первых пяти лет. СГР Момбаса-Найроби является крупнейшим инфраструктурным проектом Кении с момента обретения независимости. Данная ж/д сократит время поездки пассажиров из Момбасы в Найроби до 4 часов. Длительность грузовых перевозок составит 8 часа. На данный момент движение осуществляется за счет 56 китайских дизельных локомотивов, но в будущем планируется электрифицировать СГР. Также Китай поставил 1620 грузовых и 40 пассажирских вагонов. Скорость движения пассажирских поездов составляет 120 км/ч и грузовых - 80 км/ч. Маршрут проходит через Момбасу, Килифи, Квале, Таита-Тавета, Макуэни, Каджиадо, Мачакос и Найроби, что соответствует существующему маршруту железной дороги с метровой колеёй Момбаса-Найроби и автомагистрали А109 на большем отрезке ее пути. Ультрасовременные станции построены в Момбасе и Найроби. Грузовые терминалы расположены в порту Момбасы и на внутреннем контейнерном складе в Эмбакаси в Найроби. СРГ рассчитана на перевозку 22 млн тонн грузов в год.

В рамках Северного коридора каждая страна будет развивать участок СРГ в пределах своих границ. СРГ Момбаса-Малаба протяженностью 1300 км разрабатывается в два этапа: уже построенный участок Момбаса-Найроби и Найроби-Малаба, строительство которого планируют завершить к 2021г.

4.5 Бенгельская железная дорога, Ангола

Бенгельская ж/д - одна из трех железных дорог Анголы, берущая начало в городе Лобиту на западе Анголы. Она пересекает всю территорию Анголы и заканчивается в городе Луау на границе с Демократической Республикой Конго, протяженность дороги 1344 км. Согласно Business Live, маршрут Бенгельской ж/д совпадает со старыми торговыми путями между

древним торговым центром Бенгелы и его внутренними районами плато Бие (Центральным ангольским плато). В 1899 году португальское колониальное правительство инициировало строительство железной дороги, которая обеспечила бы ему доступ к Центральному ангольскому плато и минеральным богатствам свободного на тот момент государства Конго. 28 ноября 1902 года концессия, сроком 99 лет, была предоставлена сэру Роберту Уильямсу, шотландскому инженеру, владельцу Бенгельской Железнодорожной компании. Строительные работы начались 1 марта 1903 года. К 1914 году, когда началась Первая мировая война, было завершено строительство первых 500 километров (310 миль) Бенгельской ж/д. Строительные работы были приостановлены до 1920 года. С 1920-1929 был построен следующий отрезок пути от Луа до границы с Бельгийским Конго. В то время между Лубумбаши и Лобито, соединяясь с пассажирским судном в Европу, также курсировали пассажирские поезда. Бенгельская железная дорога была кратчайшим путем для транспортировки минеральных богатств из Конго в Европу. Линия оказалась очень успешной и прибыльной, особенно в начале 1970-х годов после закрытия границы между Замбией и Родезией. Период наивысшей эксплуатации ж/д пришелся на 1973г., когда по данной ж/д было перевезено 3,3 миллиона тонн груза. В тот год доход от грузовых перевозок составил 30 миллионов долларов. До 1987г. преимущественно использовались паровозы. Однако затем в эксплуатацию пустили дизельные локомотивы. Вскоре после обретения Анголой независимости от Португалии в 1975 году в стране началась Гражданская война. Железная дорога была сильно повреждена во время войны и постепенно пришла в упадок. К 1992 году в эксплуатации оставалось лишь 340 км пригодного ж/д полотна. В 2001г. срок концессии истек и ж/д перешла в собственность правительства Анголы. К тому моменту только 34 км дороги оставалось в эксплуатации вдоль побережья от Бенгелы до Лобито. Встал вопрос о реконструкции Бенгельской железной дороги и возобновлении ее полной эксплуатации. [URL:

<https://www.businesslive.co.za/fm/features/africa/2017-07-06-angolas-ghost-railway/>

Согласно Aiddata, в 2004 году Китайская железнодорожная строительная Корпорацией (CRCC) выиграла тендер на реконструкцию Бенгельской железной дороги. [URL: <http://china.aiddata.org/projects/39153?iframe=y>] Работы начались, когда в 2006 году Китай предоставил Анголе беспроцентный займ в размере 500 млн долл. США. Общая стоимость проекта составила около 1,83 млрд долл.США. Строительство ж/д было завершено в конце 2014 года, а официальное открытие состоялось в феврале 2015 года. CRCC заменила 1067-мм узкоколейную ж/д, заложенную в 1929 году Португалией, на железную дорогу 1435-мм стандартной колеи. Скорость движения поездов была увеличена с 30 км/ч до 90 км/ч. Около 100 000 ангольцев были трудоустроены на время реконструкции ж/д.

В будущем планируется соединить Бенгельскую ж/д с железнодорожными магистралями Ангола — Замбия, Танзания — Замбия и др., что позволит сформировать трансконтинентальную железнодорожную сеть, охватывающую Южную Африку и соединяющую Атлантический и Индийский океаны. [URL: <https://www.businesslive.co.za/fm/features/africa/2017-07-06-angolas-ghost-railway/>]

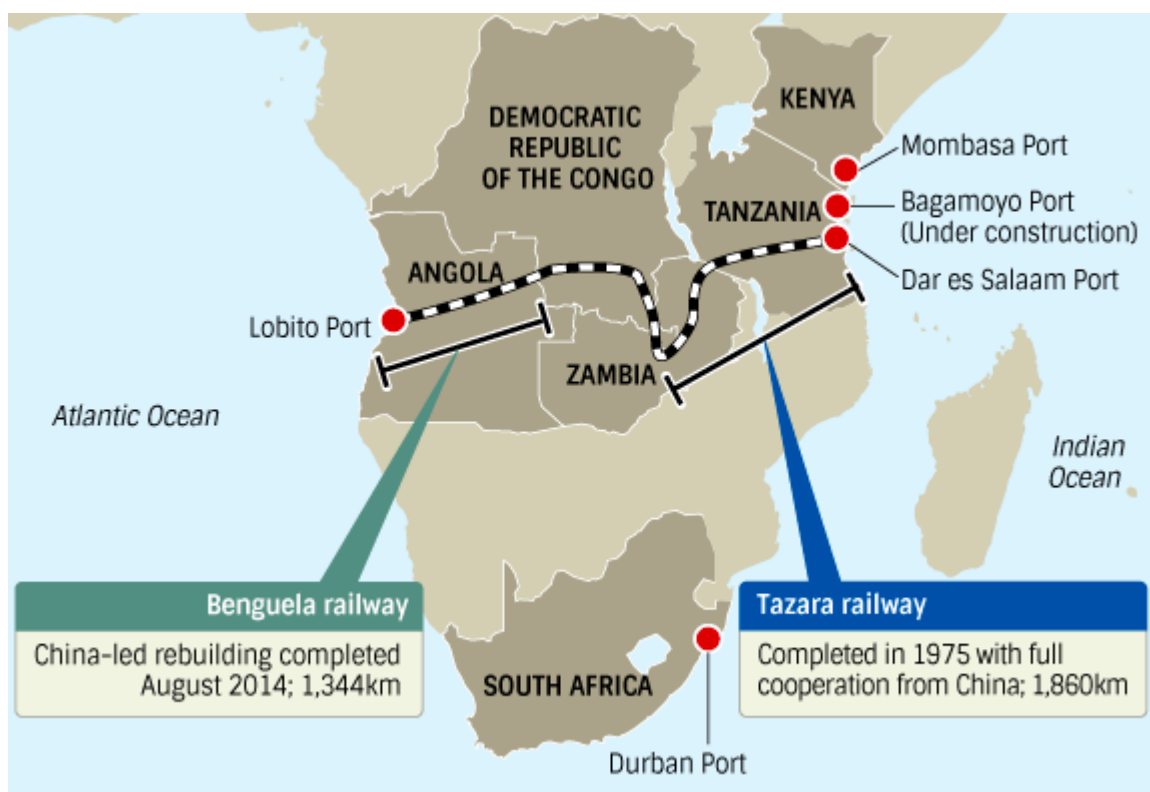


Рисунок 5. Бенгельская ж/д и ж/д ТАЗАРА. Источник: Benguela - more than just a current URL: <http://www.theheritageportal.co.za/article/benguela-more-just-current>

4.6 Замбия-Малави

Система железнодорожного транспорта в Замбии и Малави по уровню своего развития находится далеко позади европейских стандартов. Сеть ж/д в Малави до приватизации 1999 года находилась под управлением правительства. В настоящее время Малави не имеет железнодорожного сообщения с другими соседними странами. Ситуация в Замбии немногим лучше. В стране эксплуатируется 3 национальных ж/д: Ливингстон-Лусака, Лусака-Медный пояс (Copperbelt) и Капири-Мпоши. Последняя ж/д линия соединяет Замбию с Танзанией и входит в сеть ж/д ТАЗАРА. С ноября 2016 года ведутся двусторонние переговоры между правительствами обеих стран, Замбии и Малави, по строительству совместной железнодорожной сети.

По заявлению министра транспорта и коммуникаций Замбии, Брайана Мушимбы (Brain Mushimba), данный проект активизирует региональную и международную торговлю через ж/д Малави-Накала (Nacala Development

Corridor); таким образом соединив Замбию, Малави и Мозамбик в единый торгово-экономический пояс. [URL: <http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/nacala-corridor-officially-inaugurated.html>].

Согласно SmartRail World, концессию сроком на 4 года на проектирование и строительство восточного участка ж/д на территории Замбии (Zambia East Line) стоимостью 2,26 млрд долларов США получила китайская компания CCECC. Планируется, что протяженность ж/д составит 388,8 км и соединит Серендже (Serenje, Zambian Railways) с Петауке (Petauke) и Чипата (Chipata). Когда будет завершен данный участок, то китайская компания приступит к строительству Zambia East Line, протяженностью 1 500 км от Капири-Мпоши до Индийского океана. Данная сеть ж/д ускорит экономическую интеграцию Замбии, Малави и Мозамбика в международную торговую сеть. Пассажирские поезда будут двигаться со скоростью 120 км/ч, а грузовые - 80 км/ч. Строительство планируется завершить в течении 4 лет. [URL: <https://www.smartrailworld.com/five-major-african-projects-supported-by-china>]

4.7 Абуджа-Кадуна, Нигерия

До недавнего времени состояние железных дорог в Нигерии находилось в упадке. В 1964 было построено 3 505 км железных дорог. Со временем железные дороги использовались все реже и уже к 1990-м основная нагрузка приходилась на автодороги. В настоящее время управлением железными дорогами в стране руководит полугосударственная нигерийская железнодорожная корпорация в рамках Федерального министерства транспорта. В 1990-х федеральное правительство Нигерии приступило к модернизации железнодорожного транспорта и закупке необходимого путевого оборудования. В 1995 было подписано соглашение между Китаем и Нигерией о поставках подвижного состава. Согласно контракту китайская национальная инженерно-строительная компания должна была выполнять

реконструкцию железной дороги, а также поставить локомотивы, пассажирские и грузовые вагоны. Однако данные договоренности так и не были выполнены. В 2006 году правительство Нигерии вновь приступило к модернизации ж/д системы страны. Получение Китайской гражданской инженерно-строительной корпорацией концессии на строительство ж/д путей со стандартной колеёй из Лагоса в Кано, стоимостью 8,3 млрд долларов, положило начало этому процессу. Протяженность железной дороги составит 1,126 км. Согласно данным Национальной ж/д корпорации, к 2015 году ж/д Лагос-Кано была на 85% завершена. Строительство первого сегмента этой железной дороги - Абуджа-Кадуна, протяженностью 186 км., началось в феврале 2011 и завершилось в декабре 2014 года. Данный проект оценивается в 874 млн долларов. Китайский экспортно-импортный банк выделил 500 млн.долларов в качестве льготного кредита для реализации проекта, а остальная сумма была выделена Федеральным Правительством Нигерии. Строительство этого сегмента железной дороги предоставило более 4 000 рабочих мест нигерийцам. Железная дорога включает в себя 9 станций. Скорость движения пассажирских поездов составляет от 200-250 км/ч, в средний объем пассажиропотока рассчитан на 5 000 человек. [URL:<https://www.smartrailworld.com/five-major-african-projects-supported-by-china>]

В 2017 году Китайская Железнодорожная Строительная Корпорация Лтд (CRCC), существующая на нигерийском рынке уже около 30 лет, и ее дочерние предприятия: 18-е Бюро железных дорог Китая Co. Ltd (China Railway 18th Bureau Group Co. Ltd) и Китайская инженерно-строительной корпорации (CCECC) вновь выразили заинтересованность в строительном секторе Нигерии. Руководители компаний продемонстрировали готовность задействовать свой опыт в строительстве нигерийских железных дорог, аэропортов и дорог. [URL: <http://www.nta.ng/news/20170419-chinese/>] По

заявлению исполнительного директора CRCC, Нигерия является крупнейшим рынком по ж/д строительству после Анголы.

В настоящее время CRCC участвует в строительстве железной дороги Лагос - Кано, в строительстве системы железнодорожного общественного транспорта в Абудже.

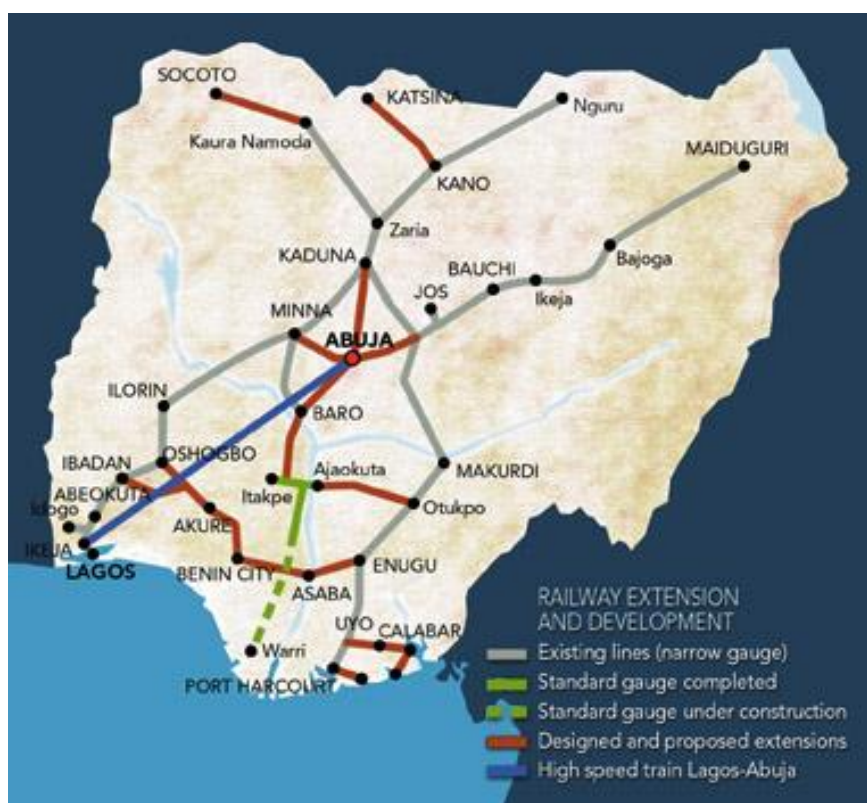


Рисунок 6. Схема сети железных дорог в Нигерии. Источник: Nigeria Completes First Standard Gauge Railway Modernization Project. URL: <http://www.nta.ng/news/infrastructure/20141204-nigeria-completes-first-standard-gauge-railway-modernization-project/>

4.8 Лагос - Ибадан, Нигерия

Железная дорога Лагос - Ибадан является одним из участков железнодорожной сети, соединяющей южный нигерийский г. Лагос с северным г. Кано. Протяженность данной двухколейной ж/д линии составит 312 км. Согласно Railway Gazette, контракт, стоимостью 1,53 млрд долл., на строительство этого участка ж/д путей был заключен с ССЕСС в августе 2012 года. Строительство планировалось завершить в течение четырех лет. Однако к 2016 году проект не был сдан, поэтому были установлены новые

сроки. Официальное завершение работ планируется на декабрь 2018 года. В рамках железной дороги Лагос-Кано, планируется вскоре приступить к строительству ж/д путей по направлениям: Ибадан-Илорин (200 км), Илорин-Минна (270 км), Минна–Абуджа и Кадуна-Кано. [URL: <http://www.railwaygazette.com/news/infrastructure/single-view/view/lagos-kano-standard-gauge-contract-signed.html>]

4.9 Система городского транспорта в г. Лагос, Нигерия

В крупнейшем городе Нигерии - Лагосе ведется строительство системы легко рельсового общественного транспорта в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП). Проект разработан транспортным управлением г. Лагос (LAMATA) и финансируется Правительством штата Лагос. Данный проект является частью Strategic Transport Master Plan который был разработан с целью улучшения инфраструктуры в самом густонаселенном городе Африки и является частью 30-летнего плана развития города как одного из самых быстро растущих городов в мире. Система легко рельсового общественного транспорта будет состоять из 7 линий: красной, синей, зеленой, желтой, фиолетовой, коричневой и оранжевой. Подрядчиком по строительству первой (синей) линии была назначена Китайская гражданская инженерно-строительная компания. Завершение строительства синей линии было назначено на 2011 год, однако впоследствии из-за проблем с финансированием было перенесено на 2015. К 2018 г. 90% работ по строительству синей линии были завершены, При строительстве взамен изначальных американских поездов были закуплены китайские. [URL: <https://www.smartrailworld.com/five-major-african-projects-supported-by-china>]

Согласно Railway Technology, первые две линии проекта городского рельсового транспорта (красная и синяя) оцениваются в 1,4 млрд долларов. Протяженность синей линии составит 27км , Ококомаико - Марино (Ококомаико - Marina: 13 станций время в пути 35 минут, 400 000 пассажиров в день с полной загруженностью в 700 000) . Протяженность красной линии

составит 30 км, Марино - Агбадо (Marina - Agbado, с ответвлением на аэропорт г. Лагос). В рамках данного проекта было нанято 4 000 местных жителей и в дальнейшем планируется создать 5 000 дополнительных рабочих мест.

[URL:<https://www.smartrailworld.com/five-major-african-projects-supported-by-china>]



Рисунок 7. Красная и синяя линии системы городского транспорта г. Лагос.
Источник: LAMATA URL:<http://lamata.lagosstate.gov.ng/>

Заключение

На сегодняшний день в разных регионах африканского континента китайские компании развернули масштабное строительство сети железнодорожных линий. Некоторые проекты уже частично реализованы, некоторые находятся на стадии разработки. Однако, можно с уверенностью заявить об амбициозных планах Китая в области развития железнодорожного транспорта на африканском континенте.

С исторической точки зрения, транспортная инфраструктура всегда играла важную роль в экономическом сотрудничестве Китая с африканским континентом. Однако именно сейчас данный сектор африканской экономики претерпевает беспрецедентный подъем.

Долгое время именно отсталое состояние транспортной инфраструктуры на континенте сдерживало его экономический рост.

В рамках реализации инициативы "Один пояс - один путь", впервые упомянутой президентом Си Цзиньпином в 2013-м г., африканский континент является частью "Морского Шелкового пути XXI века". Основным из ключевых факторов успешной интеграции Африки в данный проект и в мировой торгово-экономический процесс, соответственно, является высокий уровень развития инфраструктуры. Как говорят в Китае "Если хотите разбогатеть, сначала начните строить дороги" ("要想富，先修路".) Данный принцип, хорошо знакомый китайцам и так успешно продемонстрированный и доказанный ими на деле, теперь крепко утвердился и на африканском континенте. Темпы инфраструктурного развития Африки колоссальны, с каждым годом число городов и отдаленных населенных пунктов, соединенных сетью железных дорог, увеличивается; появляются межгосударственные транспортные развязки, совершенствуется внутригородская транспортная инфраструктура; развиваются порты и новые

железнодорожные маршруты, охватывающие всю Африку в единую транспортную сеть. Согласно складывающейся ситуации, Африка идет по пути экономического развития КНР и вскоре займет прочное место в мировых производственных цепочках и торгово-экономических отношениях. Однако, смогут ли африканцы правильно воспользоваться новыми железными дорогами? Одними из ключевых факторов в достижении экономического процветания на континенте являются способности африканских властей обеспечить соответствующий сервис и поддерживать состояние железных дорог после завершения строительства.

Кроме того, в рамках повсеместного строительства инфраструктурных объектов на африканском континенте, появилось огромное количество вакансий. Африка стала новым источником дешевой рабочей силы. В процессе производственной и торгово-экономической деятельности усиливаются культурные связи между китайцами и африканцами. Постепенно стираются культурные границы. Расширяются сферы китайско-африканского сотрудничества. Увеличиваются объемы двусторонней торговли. Почти у каждого современного африканца есть мобильный телефон, сделанный пока еще в Китае. Благодаря китайским инвестициям и материально-технической поддержке, африканский континент сейчас претерпевает ряд фундаментальных изменений. Однако, формат китайско-африканского сотрудничества позволяет говорить скорее о взаимовыгодной торговли товарами и технологиями, нежели о планомерной помощи с продолжительными позитивными последствиями для африканской стороны.

Список использованной литературы

Дейч Т. Л. Африка в стратегии Китая . - М.: Институт Африки РАН . 2008 . -326 с.

Сафронова Е. И. Современная политико-экономическая стратегия КНР в отношении стран " третьего мира" (на примере Африки и Латинской Америки)– в сб. «Китай в мировой и региональной политике. Историяисовременность». ВыпускXV. – М. :ИДВРАН, 2010.

Adeolu, O. Nigeria trade and Investment Relations // China-Africa relations : governance, peace and security / ed. Mulugeta Gebrehiwot Berhe, Liu Hongwu. - Ethiopia: and Institute of African Studies, 2013. -128-136 p.(- 264 p.)

Adeolu, O. Governance and Security Challenges Associated with China-Nigeria Trade and Investment Relations/ Adeolu O. Adewuyi, T. Ademola Oyejide // China-Africa relations : governance, peace and security / ed. Mulugeta Gebrehiwot Berhe, Liu Hongwu. - Ethiopia: and Institute of African Studies, 2013. - 227-250 p.(- 264 p.)

Besada H. Refocusing the WTO after the Cessation of Doha Round / Hany Besada, Yang Wang, John Whalley. - Canada: The Centre for International Governance Innovation . Policy Brief .no.6 .October , 2008.

Breuer J. Two belts, one road? The role of Africa in China's Belt&Road initiative // Blickwechsel. -July 2017, 8p.

Brown K. China in Africa – Preparing for the Next Forum for China Africa Cooperation / Dr Kerry Brown, Senior Fellow, Asia ProgrammeDr Zhang Chun, Research Fellow, Shanghai Institutes for International Studies . Asia Programme . - London . Chatham House .June ,2009.

China and Africa: Building Peace and Security Cooperation on the Continent / ed. Alden C. [et al.]. - UK: Palgrave Macmillan, 2018. - 401p.

China in Africa / A strategic overview: Executive Research Associates (Pty) Ltd. October , 2009 .

Chaponniere, J. Chinese aid to Africa, origins, forms and issues // The New Presence of China in Africa / ed. Meine Pieter van Dijk . - The Netherlands : Amsterdam University Press, 2009. -55-83p.

Dean, P. Railways Africa / Philippa Dean,. - South Africa: Rail Link Communications cc, January 2018. -52 p.

Egbula, M. China and Nigeria: a powerful South-South alliance // West African Challenges / N°05. – OECD, November 2011.-20 p.

Gazibo, M. The African Community in China / ed. Gazibo, M., Alexeeva, O. - Cornell University, New York, 2012. -45 p.

Hanauer, L. Chinese Engagement in Africa . Drivers, Reactions, and Implications for U.S. Policy / Larry Hanauer , Lyle J. Morris. - USA .The International Security and Defense Policy Center of the RAND National Defense Research Institute. 2014. - 152 p.

Hellstrom, J. China's emerging role in Africa // FOI. - Sweden : Swedish Defence Research Agency. May , 2009. -23 p.

Jing Gu . Post-crisis Prospects for China-Africa Relations / Jing Gu , Richard Schiere . African Development Bank Group . Working paper no. 124 . May , 2011 . - 22 p.

Jing Men. China and the European Union in Africa : Partners or Competitors?/ Jing Men, Benjamin Barton. - Belgium: College of Europe, 2011. - 65p.

Knorrinda, P. Responsible production in Africa : the rise of China as a threat or opportunity? // The New Presence of China in Africa / ed. Meine Pieter van Dijk . - The Netherlands : Amsterdam University Press, 2009. -177-199 p.

Kotula, L. China - Africa investment treaties: do they work? / ed. Kotula, L., Xiaoxue Weng, Qianru Ma, Peng Ren - UK: International Institute for Environment and Development (IIED), 2016. -64 p.

Kragelund, P. China's investments in Africa / Peter Kragelund, Meine Pieter van Dijk // The New Presence of China in Africa / ed. Meine Pieter van Dijk . - The Netherlands : Amsterdam University Press, 2009. - 83-101 p.

Manson J. Africa's freedom railway. - USA: Indiana University Press. 2009, -216p.

Rail development Africa: stakes and prospects, objectives and missions of the African Rail Union (ARU) // Conference of African Ministers in Charge of Rail Transport 10-14 April,2006. - DRC: ARU General Secretariat, 2006. -25p.

Rail infrastructure in Africa. - Côte d'Ivoire: African Development Bank, 2015. - 202 p.

This is Africa / Nigeria racing ahead with ambitious infrastructure plans / December 2014

Van DijkMeinePieter. Introduction : objectives of and instruments for China's new presence in Africa // The New Presence of China in Africa / ed. Meine Pieter van Dijk . - The Netherlands : Amsterdam University Press, 2009. - 9-31 p.

Van DijkMeinePieter. Competing trade policies with respect to Africa // The New Presence of China in Africa / ed. Meine Pieter van Dijk . - The Netherlands : Amsterdam University Press, 2009. - 101-117 p.

Van DijkMeinePieter. Conclusions from China's activities in Africa // The New Presence of China in Africa / ed. Meine Pieter van Dijk . - The Netherlands : Amsterdam University Press, 2009. -199-221 p.

Wang Xuejun . The corporate Social Responsibility of Chineses Oil Companies in Nigeria : Implications for the Governance of Oil Resources // China-

Africa relations : governance, peace and security / ed. MulugetaGebrehiwotBerhe, Liu Hongwu. - Ethiopia: Institute of African Studies, 2013. - 128-146 p. (- 264 p.)

Yun Sun . The sixth Forum on China-Africa Cooperation : new agenda and new approach . - USA : Foresight Africa: top priorities for the continent in 2015 the Brookings Institution / Africa growth initiative, 2015 . - 10-13 p.

Zhang Chun. The Sino-Africa Relationship: Toward a New Strategic Partnership. UK: London school of economic and political science. - 15 February 2014.

Zhao Suisheng. China's African Relations and the Balance with Western Powers.China and the European Union in Africa / ed. Jing Men, Benjamin Barton. – Belgium: College of Europe, 2011. -61-81 p. (-279 p.)

Ziso E. A post state-centric analysis of China-Africa Relations // Critical Studies of the Asia-Pacific. - UK: Palgrave Macmillan, 2018. - 250p.

Benguela - more than just a current [Электронный ресурс]: The Heritage portal. URL: <http://www.theheritageportal.co.za/article/benguela-more-just-current> (дата обращения 15.04.2018)

Chinese Construction Companies Express Renewed Interest In Nigeria . [Электронный ресурс]: NTA . URL: <http://www.nta.ng/news/20170419-chinese/> (дата обращения:25.04.17)

China, Russia deny weapons breach.2007. [Электронный ресурс]: BBC News URL : <http://news.bbc.co.uk/2/hi/6632959.stm> (дата обращения : 20.03.2016).

China and Ethiopia, Part 2: The Addis Ababa–Djibouti Railway [Электронный ресурс]: The Diplomat.- 22.02.2018, URL: <https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-2-the-addis-ababa-djibouti-railway/> (дата обращения: 20.03.2018)

China and Ethiopia, Part 1: The Addis Ababa–Djibouti Railway [Электронный ресурс]: The Diplomat.- 22.02.2018, URL: <https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-1-the-light-railway-system/> (дата обращения: 20.03.2018)

China says it built a railway in Africa out of altruism, but it's more strategic than that [Электронный ресурс]: Los Angeles Times. -4.08.2017, URL: <http://www.latimes.com/world/asia/la-fg-china-africa-ethiopia-20170804-htmlstory.html> (дата обращения 20.03.2018)

Chinese-built railways improve transport in Africa [Электронный ресурс]: New China.- 28.12.2017 URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-12/28/c_136857657.htm (дата обращения: 20.01.2018)

Chinese company helps build new railway in Kenya [Электронный ресурс]: ChinaDaily: Africa. - 20.09.2015 URL: http://africa.chinadaily.com.cn/africa/2015-09/20/content_21926960.htm (дата обращения: 20.01.2018)

CRCC builds \$500 million USD Benguela railway from Lobito to Luau in Angola [Электронный ресурс]: CHINA.AIDDATA. URL: <http://china.aiddata.org/projects/39153?iframe=y> (дата обращения: 20.04.2018)

Grobler J. Angola's ghost railway [Электронный ресурс]: BussinessLIVE. - 6.07.2017 URL: <https://www.businesslive.co.za/fm/features/africa/2017-07-06-angolas-ghost-railway/> (дата обращения: 20.01.2018)

FOCAC [Электронный ресурс]: FOCAC ABC. URL : <http://www.focac.org/eng/lttda/ltjj/t933522.htm> (дата обращения : 20.03.2016).

Mombasa-Nairobi Standard Gauge Railway Project. [Электронный ресурс]: Railway Technology. URL : <https://www.railway-technology.com/projects/mombasa-nairobi-standard-gauge-railway-project/>

Lagos – Kano standard gauge contract signed [Электронный ресурс]: Railway Gazette. URL: <http://www.railwaygazette.com/news/infrastructure/single-view/view/lagos-kano-standard-gauge-contract-signed.html> (дата обращения 21.05.2018)

Lagos Rail Mass Transit System [Электронный ресурс]: Railway Technology URL: <https://www.railway-technology.com/projects/lagosrailmasstransit/> (дата обращения: 15.04.2018)

Special report: How five major African rail projects are supported by China. [Электронный ресурс]: SmartRail World.- 10.11.2016 URL: <https://www.smartrailworld.com/five-major-african-projects-supported-by-china> (дата обращения: 20.03.2018)

The best African rail journeys for 2018 [Электронный ресурс]: The Telegraph.- 10/01/2018, URL: <https://www.telegraph.co.uk/travel/destinations/africa/articles/Africa-by-train-the-continents-best-rail-journeys/>(дата обращения:13.02.2018)

НСИП URL: <http://www.nciprojects.org/>

НИИМ URL: <http://www.niimp.gov.ng/>

ЛАМАТА URL:<http://lamata.lagosstate.gov.ng/>

China zata ba Najeriya bashin \$1.1b. [Электронный ресурс]: BBC Hausa URL :http://www.bbc.com/hausa/news/2013/07/130711_nigeria_china_deal (дата обращения: 25.11.2016).

Kasar Sin ta baiwa Nijiriya agajin dala miliyan daya. [Электронный ресурс]: BBC Hausa URL:<http://www.voahausa.com/content/a-39-2006-05-22-voa1-91730829/1369954.html>(дата обращения: 25.11.2016).

Sabuwar gwamnatin Nigeria da sabuwar gwamnatin kasar Sin. [Электронный ресурс]: CRI Hausa URL: <http://hausa.cri.cn/441/2015/04/03/2s133183.htm> (дата обращения : 25.11.2016).

Shugaban kasar Sin yagana da takwaransa na Nijeriya. [Электронный ресурс]: CRI Hausa URL: <http://hausa.cri.cn/201/2013/07/10/2s121462.htm> (дата обращения : 25.11.2016).

Shugaban nin majalissun kasashen Sin da Nigeria sun yiganawa. [Электронный ресурс]: CRI Hausa URL: <http://hausa.cri.cn/201/2014/05/12/2s126803.htm> (дата обращения : 25.11.2016).

Huldar cinikayya tsakanin Nigeria da kasar Sin. [Электронный ресурс]: DW. URL : <http://www.dw.com/ha/hul%C9%97ar-cinikayya-tsakanin-nigeria-da-%C6%99asar-sin/a-2840747> (дата обращения : 25.11.2015).

China zata kafa cibiyar harkar cinikiaikkon Nijeria. [Электронный ресурс]: MuryarAmurka. URL:<http://www.voahausa.com/content/a-39-2006-05-11-voa1091735874/1370540.html> (дата обращения : 25.11.2016).

Jihar Ekiti ta ba kamfanin kasar Sin kwangilar gina hanya. [Электронный ресурс]: MuryarAmurka. URL:<http://www.voahausa.com/content/jihar-ekiti-ta-ba-kamfanin-kasar-sin-kwangilar-gina-hanya/1696442.html>(дата обращения 25.11.2016).

非洲中资企业: 如何看待企业社会责任和 中国政府政策的作用/ 翁晓雪、 莉拉 巴克利 (Lila Buckley) - UK: IIED, 2016 -48 页 . URL: <http://pubs.iied.org/pdfs/17581CIIED.pdf> (дата обращения 15.04.2018)

中国在非洲建设的铁路项目概览 [Электронный ресурс] : 新华非洲
2016-10-11. URL:
<http://gn.mofcom.gov.cn/article/ztdy/201612/20161202071247.shtml> (дата
обращения: 15.04.2018)

友谊的彩虹 / - 北京: 人民文学出版社, 1975

中国在非洲建设的第一条跨国电气化铁路, 全长 752.7 公里
[Электронный ресурс]: . URL:
<http://baijiahao.baidu.com/s?id=1599703203695415908&wfr=spider&for=pc>
(дата обращения: 10.04.2018)

一带一路·合作共赢“中国标准”铁路助力非洲经济转型升级
[Электронный ресурс]: CNR. URL:
http://china.cnr.cn/news/20170617/t20170617_523805499.shtml (дата обращения
20.04.2018)