

Пределы интеграции: логистические коридоры и экономическая связанность Африки

Татьяна Сергеевна Денисова

кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник, заведующий Центром изучения стран Африки южнее Сахары, Институт Африки РАН, Москва, Россия, tsden@hotmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-6321-3503>

Сергей Валерьянович Костелянец

кандидат политических наук, ведущий научный сотрудник, заведующий Центром социологических и политологических исследований, Институт Африки РАН, Москва, Россия, sergey.kostelyanyets@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-9983-9994>

Аннотация. Развитие логистических коридоров выступает одним из ключевых условий укрепления экономической связанности Африки. Особую значимость данный вопрос приобретает в контексте функционирования Африканской континентальной зоны свободной торговли, поскольку устранение тарифных барьеров само по себе не гарантирует устойчивого перемещения товаров между портами, внутренними территориями и промышленными центрами. Вместе с тем наращивание портовых мощностей, строительство дорог и создание сухих портов далеко не всегда трансформирует транспортные маршруты в устойчивые коридоры развития. Цель настоящей статьи заключается в выявлении причин, по которым расширение транспортной инфраструктуры не способно обеспечить углубление региональной интеграции в Африке. Для этого в работе последовательно раскрываются исторические предпосылки зависимости африканской логистики от модели «месторождение — побережье», проводится сравнительный анализ портово-коридорных систем Западной, Восточной и Южной Африки, а также исследуется роль «мягкой» логистики, включающей пограничные процедуры, цифровые сервисы и институциональную координацию. Методологическую основу исследования составляют сравнительно-исторический анализ, а также концепции коридоров развития, управления коридорами и зависимости от предшествующей траектории. Полученные результаты свидетельствуют о том, что коридор становится инструментом региональной интеграции лишь при сочетании физической инфраструктуры, согласованных институтов, устойчивого транзитного режима и способности обслуживать внутренние рынки, а не только экспортные потоки. Основной вывод статьи заключается в том, что ключевым ограничением для африканской интеграции выступает не столько состояние дорожной сети, сколько качество управления логистическими

системами. Практическая значимость работы состоит в выработке критериев оценки логистических проектов, позволяющих заинтересованным сторонам участвовать в них без воспроизводства сложившейся экспортно-сырьевой модели.

Ключевые слова: Африка, региональная интеграция, логистические коридоры, порты, транспортная инфраструктура, сухие порты, торговые издержки, Африканская континентальная зона свободной торговли

Для цитирования: Денисова Т. С., Костелянец С. В. Пределы интеграции: логистические коридоры и экономическая связанность Африки // Международный бизнес. 2026. Т. 15, № 1. С. 58–72. <https://doi.org/10.24833/2949-639X-2026-1-15-58-72>.

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Original article

Limits of Integration: Logistics Infrastructure and Economic Connectivity in Africa

Tatyana S. Denisova

Candidate of Historical Sciences, Leading Researcher, Head of the Centre for Southern African Studies, Institute for African Studies of the Russian Academy of Sciences, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia, tsden@hotmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-6321-3503>

Sergey V. Kostelyanets

Candidate of Political Sciences, Leading Researcher, Head of the Centre for Sociological and Political Sciences Studies, Institute for African Studies of the Russian Academy of Sciences, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia, sergey.kostelyanyets@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-9983-9994>

Abstract. The development of logistics corridors is one of the key conditions for strengthening economic connectivity in Africa. This issue gains particular relevance in the context of the African Continental Free Trade Area, since the elimination of tariff barriers alone does not guarantee the steady movement of goods between ports, inland territories and industrial centres. At the same time, expanding port capacity, building roads and creating dry ports does not always transform transport routes into sustainable development corridors. The aim of this article is to identify the reasons why the expansion of transport infrastructure cannot ensure the deepening of regional integration in Africa. To achieve this, the article sequentially reveals the historical prerequisites for African logistics' dependence on the "mine-to-coast" model, conducts a comparative analysis of port-corridor systems in West, East and Southern Africa, and examines the role of "soft" logistics, including border procedures, digital services and institutional coordination. The methodological basis of the study comprises comparative historical analysis, as well as the concepts of development

corridors, corridor governance and path dependence. The findings indicate that a corridor becomes an instrument of regional integration only when physical infrastructure is combined with coordinated institutions, a stable transit regime and the capacity to serve domestic markets, rather than export flows alone. The main conclusion of the article is that the key constraint on African integration is not so much the state of the road network as the quality of logistics system governance. The practical significance of the work lies in the development of criteria for assessing logistics projects, enabling parties involved to participate in them without reproducing the prevailing export-oriented commodity model.

Keywords: Africa, regional integration, logistics corridors, ports, transport infrastructure, dry ports, trade costs, African Continental Free Trade Area

For citation: Denisova T. S., Kostelyanets S. V. Limits of integration: logistics infrastructure and economic connectivity in Africa. *International Business*. 2026;15(1): 58–72. (In Russ.). <https://doi.org/10.24833/2949-639X-2026-1-15-58-72>.

Disclosure statement: no conflict of interest was reported by the authors.

Введение

Анализ процессов африканской интеграции зачастую ограничивается рассмотрением её формальных атрибутов — заключённых соглашений, тарифных режимов и официальных деклараций. Между тем рыночная интеграция обладает собственной, гораздо более прагматичной логикой, воплощённой в движении конкретного контейнера: от морского порта через пограничный переход и внутренний терминал к конечному потребителю или производителю. Именно на этом операционном уровне становится ясным, превращается ли интеграция в реальный экономический процесс или остаётся лишь совокупностью формальных деклараций. В данном контексте количественные показатели приобретают особую значимость. В 2022 г. внутриафриканская торговля обеспечивала лишь 16% совокупного товарооборота континента; более 50% внешнеторгового оборота Африки приходилось на пять внешних партнёров; только 16 из 54 стран континента импортировали из других африканских государств свыше 0,5% промежуточных товаров; при этом доля континента, где проживает около 16% мирового населения, составляла менее 2,9% мировой торговли¹. Прогноз Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), согласно которому Африканская континентальная зона свободной торговли (АфКЗСТ) в ближайшие годы может

¹ Economic development in Africa report 2024: unlocking Africa's trade potential — boosting regional markets and reducing risks // United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) : [site]. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/aldcafrica2024_en.pdf (accessed: 20.04.2026).

увеличить внутриафриканский спрос на грузовые перевозки на 28%, а на морские — на 62%, наглядно демонстрирует масштаб обостряющейся логистической проблемы².

Расширение транспортной инфраструктуры в Африке далеко не всегда приводит к реальному углублению экономической интеграции. Данная закономерность уже длительное время находится в фокусе внимания зарубежных экспертов. Так, британский исследователь Ш. Эннс предлагает рассматривать коридоры развития как пространства, в которых новые формы связанности сосуществуют с новыми формами исключения [6]. Западноевропейские экономисты Р. Бонфатти и С. Пулекке показали, что инфраструктура, связанная с добычей полезных ископаемых, системно тяготеет к модели «месторождение — побережье», а не к модели межрегиональной связанности. При этом для развивающихся стран, особенно для африканских, данная закономерность оказалась исторически устойчивой [5]. Нигерийский историк А. Олукоджу подчёркивает длительную историческую инерцию африканских портовых систем: эволюция портов и их связей с внутренними территориями характеризуется отчётливо выраженной зависимостью от предшествовавших траекторий развития [9]. Немецкий политолог Т. Зайонтц утверждает, что трансграничный коридор представляет собой не просто технический маршрут, а спорное политико-пространственное образование, в рамках которого сталкиваются интересы государств, наднациональных структур и операторов [11]. В русскоязычной литературе преобладают иные исследовательские приоритеты: основное внимание уделяется общим проблемам интеграционных процессов в Африке, потенциалу АфКЗСТ, международным транспортным коридорам, а также участию внешних игроков в инфраструктурных проектах на континенте [1, 2, 3]. При всей значимости данного корпуса работ конкуренция между портово-коридорными системами за внутриафриканские рынки остаётся значительно менее изученной.

Данный историографический контекст обуславливает логику настоящего исследования, в соответствии с которой «логистический коридор» понимается не как линейная транспортная артерия, а как институционально оформленная система, объединяющая порт, сухопутный маршрут, пограничный режим, внутренние терминалы и цифровые сервисы. Теоретической основой работы является концепция коридоров развития (*development corridors*), дополненная концепциями зависимости от предшествующей траектории развития («эффект колеи» — *path dependence*) и управления коридорами (*corridor governance*). Концепция коридоров развития позволяет разграничивать простой транспортный маршрут и систему, в рамках которой формируются новые экономические связи.

² Review of maritime transport 2023: facts and figures on Africa // United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) : [site]. URL: <https://unctad.org/press-material/review-maritime-transport-2023-facts-and-figures-africa> (accessed: 20.04.2026).

Концепция зависимости от предшествующей траектории раскрывает причины устойчивости исторически сложившейся ориентации африканских транспортных сетей на побережье и экспорт сырья. Наконец, концепция управления коридорами объясняет, почему физическая инфраструктура без согласованных процедур, цифровых сервисов, пограничной координации и институтов сопровождения не трансформируется в полноценный механизм региональной интеграции.

Методологической основой работы служит сравнительно-исторический анализ; при этом единицей анализа выступает не отдельное государство, а портово-коридорная система. Исследовательский вопрос заключается в следующем: почему масштабное расширение инфраструктуры в Африке не всегда приводит к углублению экономической интеграции? По мнению авторов, причины данного явления не ограничиваются дефицитом дорог и терминалов, а кроются в структурных особенностях сложившейся архитектуры транспортно-экономической связанности.

Историческая архитектура зависимости

Первые устойчивые транспортные коридоры в Африке создавались не доколониальными государственными или протогосударственными образованиями, а колониальными администрациями и концессионными компаниями, действовавшими в конце XIX — первой половине XX века. Функциональное назначение данных коридоров было предельно конкретным: они соединяли районы добычи полезных ископаемых и экспортного земледелия с морскими портами колоний. Именно этим объясняется характерная радиальная схема сети, ориентированная на побережье, а не на связь между соседними внутренними рынками. Закономерно, что подобная архитектура транспортной сети не только пережила колониальный порядок, но и продолжила воспроизводиться в постколониальный период под действием «эффекта колеи», в соответствии с которым новые проекты модернизировали сложившуюся логику связи внутренних территорий с побережьем, но не преодолевали её [5, 10].

В 1970-е гг. транспортные коридоры начали оформляться как объекты общеафриканской политики. Так, 1 июля 1971 г. Экономической комиссией ООН для Африки было учреждено Бюро Трансафриканской магистрали³, а разработка проекта создания сети трансафриканских автомагистралей стала первой попыткой интегрировать отдельные национальные дороги в единую континентальную систему. Спустя четверть века акцент сместился с «магистрали» как линии сообщения к «коридору» как к инструменту экономического развития.

³ ECA — 60 years in step with African development // Economic Commission for Africa (ECA) : [site]. URL: https://knowledge.uneca.org/coffeetable/sites/default/files/doc/ECA60Chapter6_en.pdf (accessed: 21.04.2026).

Коридор Мапуту, соглашение о восстановлении которого было подписано министрами транспорта ЮАР и Мозамбика в 1995 г., а проектный пакет был вынесен на конференцию инвесторов в мае 1996 г., можно считать одним из «пионеров» такого подхода⁴. Позднее данная инициатива была институционализована и на региональном уровне: в 2008 г. Сообщество развития Юга Африки (САДК) приняло Пространственную стратегию развития коридоров⁵, непосредственно увязав инфраструктуру с задачами торгового и производственного развития.

Значение «коридорной» политики в африканском контексте трудно переоценить: из 32 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, 16 находятся в Африке⁶. Для таких стран дополнительные торговые издержки примерно на 40% выше, чем для прибрежных африканских экономик⁷. Определяющую роль здесь играют не только географические условия, но и инфраструктурная инерция, препятствующая становлению подлинной связанности внутреннего пространства континента. Даже базовые оценки состояния железнодорожной сети, выполненные Всемирным банком, свидетельствуют о её сохраняющейся ориентации на побережье: общая протяжённость железных дорог достигает 82 тыс. км, из которых в эксплуатации находится около 69 тыс. км; практически вся сеть — односторонняя, а значительная часть линий функционально привязана к портам и транзитным перевозкам⁸. Даже новые проекты зачастую воспроизводят маршрут «от рудника к побережью», игнорируя императив развития внутрирегиональных поперечных связей.

Не менее показательна ситуация в дорожной сфере: менее 40% сельского населения Африки проживает в пределах двух километров от всесезонной дороги; около половины магистральной сети находится в хорошем состоянии, тогда как для сельских дорог аналогичный показатель составляет лишь около четверти. При этом в структуре дорожных расходов устойчиво преобладают инвестиции в новое строительство, а не затраты на содержание⁹.

⁴ Reviving trade routes: evidence and lessons from Maputo Corridor // Transport Policy Program (SSATP) : [site]. URL: https://www.ssatp.org/sites/default/files/publications/DP14-Maputo-Corridor_0.pdf (accessed: 21.04.2026).

⁵ SADC regional infrastructure development // Southern African Development Community (SADC) : [site]. URL: https://www.sadc.int/sites/default/files/2021-07/SADC_Regional_Infrastructure_Development.pdf (accessed: 21.04.2026).

⁶ UNCTAD16 ministerial meeting of the group of landlocked developing countries // United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) : [site]. URL: <https://unctad.org/unctad16/ministerial-meeting-group-landlocked-developing-countries> (accessed: 21.04.2026).

⁷ World trade report 2015 // World Trade Organization (WTO) : [site]. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wtr15-2d_e.pdf (accessed: 21.04.2026).

⁸ Off track: Sub-Saharan African railways // World Bank Group : [site]. URL: <https://ppp.worldbank.org/library/track-sub-saharan-african-railways> (accessed: 21.04.2026).

⁹ Foster V., Briceño-Garmendia C. (eds.). Africa infrastructure country diagnostic: roads in Sub-Saharan Africa // World Bank Group : [site]. URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/938171468194345853> (accessed: 20.04.2026).

В данном контексте особое значение приобретает Африканская континентальная зона свободной торговли, соглашение о создании которой было подписано в 2018 г., вступило в силу в 2019 г., а практический запуск торговли начался в 2021 г.¹⁰ АФКЗСТ была задумана как инструмент формирования единого континентального рынка и развития внутрирегиональных производственных связей. Однако реализация данного проекта сразу же выявила инфраструктурные ограничения: снижение тарифов само по себе не устраняет слабую связанность внутренних территорий, различия в пограничных процедурах и ориентацию многих маршрутов на вывоз товаров к побережью¹¹.

Именно в этом заключается принципиальный вызов интеграции. Для АФКЗСТ важен не любой транспортный коридор, а такой, который связывал бы между собой внутренние рынки, производственные зоны и центры потребления. Без надёжной логистической основы зона свободной торговли рискует остаться преимущественно нормативным проектом. Между тем в африканских условиях маршрут к порту, как правило, оказывается более устойчивым, чем связь между соседними внутренними регионами. Прежняя модель развития не исчезла, а лишь подверглась модернизации.

Современная конкуренция портов и коридоров

Если колониальная логика была ориентирована прежде всего на вывоз товаров к морю, то современная конкуренция в Африке отличается значительно более сложным характером. В настоящее время конкурируют не отдельные порты, а системы, включающие морской порт, сухопутный коридор, внутренний терминал и пограничный режим. Данная тенденция особенно наглядно проявляется в контексте функционирования ведущих портов Западной Африки. Порт Ломе (Того) в 2024 г. обработал свыше 30 млн т грузов, из которых примерно 20 млн т пришлось на перевалку; контейнерооборот достиг 2 млн TEU (*Twenty-Foot Equivalent Unit* — универсальная единица измерения в логистике, равная объёму стандартного 20-футового контейнера)¹². Абиджан (Кот-д'Ивуар) в том же году обработал 40 млн т грузов, а контейнерооборот достиг 1,6 млн TEU; введённый в эксплуатацию второй контейнерный терминал рассчитан на 1,5 млн

¹⁰ The African Continental Free Trade Area // African Union : [site]. URL: <https://au.int/en/african-continental-free-trade-area> (accessed: 01.07.2026).

¹¹ Economic development in Africa report 2024: unlocking Africa's trade potential — boosting regional markets and reducing risks // United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) : [site]. URL: <https://unctad.org/publication/economic-development-africa-report-2024> (accessed: 01.07.2026).

¹² Lomé Port records modest growth in 2024 fueled by strong transshipment // Togo First. 2025. URL: <https://www.togofirst.com/en/logistics/2404-16204-lome-port-records-modest-growth-in-2024-fueled-by-strong-transshipment> (accessed: 20.04.2026).

ТЕУ в год¹³. После завершения расширения мощность порта Тема (Гана), который в настоящее время переваливает около 18 млн т грузов и 1,7 млн ТЕУ, вырастет до 3 млн ТЕУ в год¹⁴. Приведённые цифры отражают не просто конкуренцию портовых мощностей, а борьбу за доступ к рынкам Альянса государств Сахеля — Буркина-Фасо, Мали, Нигера — и северных районов прибрежных государств. В целом конкуренция за внутриконтинентальные рынки проявляется не как соперничество отдельных западноафриканских портов, а как противостояние комплексных логистических конфигураций.

В Восточной Африке аналогичную роль играет соперничество между портами Момбасы (Кения) и Дар-эс-Салама (Танзания). В 2024 г. порт Момбасы обработал 41 млн т грузов; администрация порта также сообщила о достижении контейнерооборота в 2 млн ТЕУ и о сохранении портом ключевой роли в обслуживании регионального транзита¹⁵. Принципиальное значение здесь имеет не только сам портовый узел, но и сопутствующая инфраструктура: внутренний контейнерный терминал в Найроби (Кения), мощность которого превышает 450 тыс. ТЕУ в год, фактически служит внутриматериковым продолжением порта Момбасы¹⁶. Порт Дар-эс-Салама, в свою очередь, с грузооборотом примерно 28 млн т и контейнерооборотом 1 млн ТЕУ, остаётся главным морским узлом Танзании и, по данным его администрации, обслуживает около 95% международной торговли страны, а также тяготеющие к нему рынки Замбии, восточных провинций Демократической Республики Конго (ДРК), Бурунди, Руанды, Малави, Уганды и Зимбабве¹⁷. Как и в Западной Африке, конкурентное преимущество здесь получает тот, кто обеспечивает более надёжное сухопутное продолжение порта.

В южной части континента порты Дурбан (ЮАР), Мапуту (Мозамбик) и Уолфиш-Бей (Намибия) конкурируют за доступ к одному и тому же внутреннему экономическому пространству, прежде всего к промышленным районам юга Африки [7]. В настоящее время данная конкуренция приобрела ещё более выраженный характер. Порт Мапуту в 2024 г. обработал свыше 30 млн т грузов; объём автомобильных перевозок через него достиг 10 млн т, а железнодорожных —

¹³ Autonomous port of Abidjan: performance and reforms for sustained growth // Gouvernement de Côte d'Ivoire : [site]. URL: <https://www.economie-ivoirienne.ci/en/actualites/autonomous-port-abidjan-performance-and-reforms-sustained-growth.html> (accessed: 21.04.2026).

¹⁴ AGL inaugurates Tema Port expansion phases 1 & 2 // Africa Global Logistics : [site]. URL: <https://www.aglgroup.com/en/News/Inauguration-Ghana> (accessed: 15.04.2026).

¹⁵ KPA achieves a major milestone, surpassing 2 million TEUs // Kenya Ports Authority : [site]. URL: <https://www.kpa.co.ke/Media/Read/2> (accessed: 15.04.2026).

¹⁶ Ports & terminals — inland container depots // Kenya Ports Authority : [site]. URL: <https://www.kpa.co.ke/Ports/InlandContainerDepots> (accessed: 20.04.2026).

¹⁷ Dar es Salaam port // Tanzania Ports Authority : [site]. URL: <https://www.ports.go.tz/index.php/en/ports/dar-es-salaam-ports> (accessed: 20.04.2026).

3 млн т¹⁸. Порт Уолфиш-Бей характеризуется меньшими абсолютными объёмами, однако ориентирован на развитие коридорных функций: он обрабатывает около 8 млн т грузов в год, обладает контейнерной мощностью 750 тыс. TEU и интегрирован в коридоры Транс-Калахари (Намибия — Ботсвана — ЮАР), Транс-Кунене (Намибия — Ангола) и Уолфиш-Бей — Ндола — Лубумбаши (Намибия — Замбия — ДРК)¹⁹. Аналогичной иллюстрацией служит Дурбан: его контейнерный терминал (*Durban Container Terminal Pier 2*) обрабатывает свыше 40% контейнерного трафика ЮАР²⁰. В целом конкурентная борьба разворачивается не столько вокруг географического положения, сколько вокруг способности конвертировать пространственный ресурс в институционально упорядоченную логистическую систему. При этом избыточная конкуренция может приводить к дублированию мощностей и снижению рентабельности, что также препятствует интеграции.

«Мягкая» логистика и институциональные барьеры

Физическая инфраструктура — дороги, терминалы, железнодорожные ветки — является необходимой, но недостаточной предпосылкой экономической интеграции. Без функционирующих институтов и согласованных процедур она остаётся лишь совокупностью разрозненных объектов, не трансформируясь в единую логистическую систему. Вместе с тем конкуренция за транзитные потоки во внутренние регионы, особенно за доступ к странам, не имеющим выхода к морю, побуждает прибрежные государства совершенствовать не только материальную базу, но и правила её эксплуатации: без этого даже современный порт может столкнуться с сокращением грузопотока. Именно в сфере «мягкой», институциональной и сервисной логистики для Африки возникают наиболее существенные трудности.

На многих африканских границах бюрократические процедуры выступают не только административным барьером, но и механизмом извлечения ренты для чиновников, посредников и иных участников приграничной экономической деятельности. В этой связи упрощение процедур нередко сталкивается со скрытым институциональным сопротивлением, поскольку затрагивает сложившиеся

¹⁸ Port of Maputo demonstrates resilience with 30.9 million tons in 2024 and increases level of contribution to the Government // Maputo Port Development Company : [site]. URL: <https://www.portmaputo.com/port-of-maputo-demonstrates-resilience-with-30-9-million-tons-in-2024-and-increases-level-of-contribution-to-the-government/> (accessed: 20.04.2026).

¹⁹ Welcome to the Port of Walvis bay // Namport. URL: <https://www.namport.com.na/ports/welcome-to-the-port-of-walvis-bay/522/> (accessed: 20.04.2026).

²⁰ South Africa's Transnet signs deal with ICTSI to upgrade main container terminal // Reuters. URL: <https://www.reuters.com/world/africa/south-africas-transnet-signs-deal-with-ictsi-upgrade-main-container-terminal-2025-12-10/> (accessed: 17.04.2026).

практики извлечения дохода из задержек, повторных проверок и неформальных платежей. По данным Всемирной торговой организации (ВТО), в Африке дополнительные издержки, порождаемые бюрократическими и административными барьерами, эквивалентны введению запретительных пошлин на уровне до 260% (в других развивающихся странах — до 219%)²¹. Тем самым подтверждается, что разрыв в уровнях внутриконтинентальной связанности обусловлен не столько дефицитом физической инфраструктуры, сколько неэффективным управлением и устаревшими регулятивными правилами. Концепция управления коридорами показывает, что критически значимым фактором выступает распределение полномочий между таможенной, пограничными службами, портовыми операторами, транспортными компаниями и цифровыми платформами. При отсутствии согласованности между данными элементами коридор остаётся совокупностью разрозненных инфраструктурных фрагментов, даже если каждый из них по отдельности модернизирован [8].

Поэтому результативность транспортного коридора всё чаще определяется качеством организации пограничных переходов. Так, в Восточной Африке на переходе Малаба (между Кенией и Угандой) в период с 2005 по 2015 г. среднее время пересечения границы для грузового автотранспорта сократилось с 45 до 4 часов, а на переходе Бусиа (между теми же двумя странами) — с 7 до 2,1 часа после запуска пунктов пропуска, организованных по принципу единого пограничного поста (*One-Stop Border Post*)²². Более поздние данные подтверждают ту же тенденцию: на переходе Бусиа среднее время прохождения для грузовиков сократилось с 1 часа 26 минут до 39 минут, то есть на 55%; на переходе Коберо/Кабанга (между Бурунди и Танзанией) зафиксировано сокращение времени на 26% в одном направлении и на 72% — в другом; на переходе Кагитумбе (между Руандой и Угандой) — на 25%²³. Однако, как отмечают британские исследователи П. Нюджент и И. Сои, ускорение процедур пересечения границы не тождественно исчезновению административной неоднородности: «единый пограничный пост» не устраняет различия в бюрократических процедурах, локальных практиках и способах обхода формальных требований [10]. Административная сложность, дублирование функций и различия в национальных регуляторных режимах могут сохраняться даже при ускорении транзита.

²¹ Strengthening Africa's capacity to trade // World Trade Organization (WTO) : [site]. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/strengthening_africas_ch_05_implementation_of_the_trade_facilitation_agreement_e.pdf (accessed: 20.04.2026).

²² East Africa trade and transport facilitation project: implementation completion and results report // World Bank Group : [site]. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/209691486740413363/pdf/AFRI-CA-East-Africa-Trade-and-Transport-Facilitation-Project-P079734-ICR-2017-02072017.pdf> (accessed: 20.04.2026).

²³ End line summary report 2016–2017 — time and traffic surveys at OSBPs in EAC ; Final Survey Report K1 ; Final Survey Report M1 // TradeMark Africa. URLs: <https://research.trademarkafrica.com/wp-content/uploads/2023/10/Summary-Report-Time-and-Traffic-Surveys-22.1.2018.pdf> ; <https://research.trademarkafrica.com/wp-content/uploads/2023/10/FINALK1.pdf> ; <https://research.trademarkafrica.com/wp-content/uploads/2023/10/FINALM1.pdf> (accessed: 20.04.2026).

Аналогичная амбивалентность характерна и для цифровизации. С одной стороны, без неё эффективное функционирование современного коридора практически невозможно. Так, администрация порта Ломе связывает улучшение показателей 2024 г. с полной цифровизацией процессов грузопереработки и введением электронного документооборота, включая логистическую ИТ-платформу *GUFORD*, внедрённую при содействии французских партнёров²⁴. С другой стороны, исследования, проведённые в Гане, показали, что «единый пограничный пост» и цифровые торговые системы нередко становятся ареной межведомственной конкуренции, соперничества подрядчиков и перераспределения контроля над документооборотом [4].

Эффективность коридоров в Африке всё в большей степени определяется организационным фактором. Исследование, выполненное группой учёных, показало, что странам, не имеющим выхода к морю, наибольшую пользу приносит не столько наращивание физических мощностей, сколько усиление координации участников коридора — портов, пограничных служб, железнодорожных и автотранспортных операторов [10]. Данный вывод хотя и не является неожиданным, позволяет объяснить, почему инфраструктурно схожие коридоры демонстрируют различные результаты.

Транспортный коридор как коридор развития

Африканская коридорная повестка в настоящее время отличается значительным размахом. На континенте формируется более 30 коридоров развития общей протяжённостью свыше 53 тыс. км [6]. С 2021 г. Агентство развития Африканского союза (*African Union Development Agency*) интегрировало коридорный подход в качестве концептуальной основы второго Плана приоритетных действий (*Priority Action Plan 2*) Программы развития инфраструктуры в Африке *PIDA (Program for Infrastructure Development in Africa)*, в который вошли 69 проектов с совокупной финансовой потребностью в 160,7 млрд долл.²⁵ Однако именно данный масштаб заставляет задаться вопросом: всегда ли транспортный коридор трансформируется в коридор развития? Проведённый анализ позволяет дать отрицательный ответ.

Во-первых, значительная часть африканских коридоров по-прежнему ориентирована на экспортно-транзитную логику, а не на внутриконтинентальную связанность. Данное обстоятельство не отменяет их функциональной значимости,

²⁴ Lomé Port records modest growth in 2024 fueled by strong transshipment // Togo First. URL: <https://www.togofirst.com/en/logistics/2404-16204-lome-port-records-modest-growth-in-2024-fueled-by-strong-transshipment> (accessed: 11.04.2026).

²⁵ Programme for infrastructure development in Africa (PIDA): first 10-year implementation report // AU-DA-NEPAD : [site]. URL: https://www.au-pida.org/wp-content/uploads/2023/09/PIDA-Progress-Report_WEB.pdf (accessed: 21.04.2026).

однако ограничивает интеграционный эффект. Коридор может эффективно обслуживать вывоз сырья или транзитные потоки через крупный порт и при этом почти не формировать вокруг себя плотной сети хозяйственных связей. Именно этот риск заложен в историческом наследии модели «от рудника к побережью».

Во-вторых, коридор редко функционирует как единое пространство, если его институциональные режимы не гармонизированы. ЮНКТАД в специальном исследовании, посвящённом Транссахарскому дорожному коридору, прямо разграничивает дорожно-транспортный, логистический и экономический коридоры: переход на каждый следующий уровень требует не только строительства объектов, но и упрощения торговли, координации нормативных правил, развития логистических услуг и постоянного управления коридором²⁶. Именно эти условия, по сути, являются ключевыми для успешного развития транспортного коридора, поскольку сама по себе дорожно-транспортная артерия не превращается в полноценную логистическую систему.

В-третьих, выгоды от функционирования коридоров распределяются крайне неравномерно. Обзор исследований сухих портов в Африке, охватывающий 70 публикаций по 27 странам, показывает, что развитие внутренних терминалов на континенте определяется прежде всего структурными ограничениями, слабой транспортной связанностью и проблемами управления, а не только задачами разгрузки морских портов [12]. Иными словами, узловые точки развиваются быстрее, нежели окружающее их пространство. Коридор концентрирует экономические выгоды в портах, терминалах и отдельных логистических центрах, что, однако, не гарантирует превращения прилегающих территорий в динамично развивающиеся экономические зоны. При этом коридор развития требует более сложной формы политического согласования, чем принято считать. Так, Зайонтц справедливо отмечает, что в Южной Африке трансграничные коридоры формируются как спорные пространства, где сталкиваются национальные и наднациональные логики управления [11], что также препятствует равномерному развитию.

Заключение

Проведённый анализ позволяет сделать следующий вывод: в Африке логистика перестала быть сугубо обслуживающим сектором экономики. Она превратилась в механизм пространственной организации рынка и одновременно — в фильтр интеграции. Именно через конфигурацию портово-коридорных систем определяется, какие территории получают устойчивый доступ к морю,

²⁶ The Trans-Saharan road corridor: going beyond roads to deliver market integration for Africa // United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) : [site]. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tcsdtlinf2022d2_en.pdf (accessed: 20.04.2026).

капиталу и цепочкам поставок, а какие остаются на периферии хозяйственных связей. Из этого следует второй вывод: транспортный коридор сам по себе не является коридором развития. Более того, предел интеграции в Африке задаётся не состоянием дорожной инфраструктуры, а границами «управляемой коридорной системы». Историческая зависимость от экспортно ориентированных маршрутов сохраняется, однако сегодня она поддерживается не только «эффектом колеи», но и высокими торговыми издержками, институциональной фрагментацией, неравномерной цифровизацией и слабой координацией участников коридора.

С этой точки зрения три использованные в статье концепции позволяют охарактеризовать различные аспекты одной и той же проблемы. Концепция коридоров развития демонстрирует, что транспортный маршрут становится фактором интеграции лишь при условии формирования вокруг него устойчивых экономических связей. «Эффект колеи» объясняет, почему африканская логистика до сих пор сохраняет ярко выраженную экспортную ориентацию. Концепция управления коридорами, в свою очередь, показывает, что «мягкая» логистика играет не менее значимую роль, чем физическая инфраструктура дорог и портов.

Полученные выводы важны не только для понимания африканской интеграции как таковой, но и для выстраивания плодотворного взаимодействия с континентом. Для России они имеют непосредственное практическое значение. В официальных заявлениях Министерства транспорта Российской Федерации, сделанных в апреле 2026 г., африканское направление непосредственно увязано с задачами развития международных транспортных коридоров. Подчёркивалось участие ряда российских компаний, в том числе FESCO, РЖД, ГЛОНАСС и Автодора, в обсуждении и продвижении логистических инициатив на африканском направлении, а потенциальный объём грузопотоков по данному направлению был оценён в 18 млн т²⁷. Таким образом, африканское логистическое направление уже выступает значимой составляющей российской внешнеэкономической стратегии. Для устойчивого закрепления на африканских рынках России недостаточно оперировать исключительно категориями товарных поставок. Требуется целенаправленное развитие транспортной связанности: портовой инфраструктуры, внутренних терминалов, железнодорожных маршрутов, цифровых сервисов и режимов транзита. В противном случае даже успешная торговая деятельность будет зависеть от инфраструктуры и барьеров, контролируемых третьими сторонами, зачастую недружественными. Африканский опыт убедительно показывает, что такая зависимость неизменно сопряжена с высокими экономическими издержками.

²⁷ Россия укрепляет транспортные связи с Африкой // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12583> (дата обращения: 20.04.2026).

Список источников

1. Володина М. А. Конкуренция внешних игроков за транспортно-логистические проекты в западной и северной Африке (на примере морских портов) // Сравнительная политика. 2021. Т. 12, № 1. С. 34–48. doi:10.24411/2221-3279-2021-10004.
2. Дробот Е. В. Восходящая роль региональных производственно-сбытовых цепочек в условиях функционирования Африканской континентальной зоны свободной торговли в постпандемический период // Экономические отношения. 2022. Т. 12, № 4. С. 867–898. doi:10.18334/eo.12.4.116678.
3. Костюнина Г. М. Интеграционные процессы в Африке: история и современный этап // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 4. С. 34–50.
4. Arye J., Hansen A. S. De-politicization of digital systems for trade facilitation at the Port of Tema: a soft systems methodology approach // Case Studies on Transport Policy. 2022. Vol. 10, no. 1. P. 105–117. doi:10.1016/j.cstp.2021.11.009.
5. Bonfatti R., Poelhekke S. From mine to coast: transport infrastructure and the direction of trade in developing countries // Journal of Development Economics. 2017. Vol. 127. P. 91–108. doi:10.1016/j.jdeveco.2017.03.004.
6. Enns C. Mobilizing research on Africa's development corridors // Geoforum. 2018. Vol. 88. P. 105–108. doi:10.1016/j.geoforum.2017.11.017.
7. Fraser D., Notteboom T. A strategic appraisal of the attractiveness of seaport-based transport corridors: the Southern African case // Journal of Transport Geography. 2014. Vol. 36. P. 53–68. doi:10.1016/j.jtrangeo.2014.02.010.
8. Nugent P., Soi I. One-stop border posts in East Africa: state encounters of the fourth kind // Journal of Eastern African Studies. 2020. Vol. 14, no. 3. P. 433–454. doi:10.1080/17531055.2020.1768468.
9. Olukoju A. African seaports and development in historical perspective // International Journal of Maritime History. 2020. Vol. 32, no. 1. P. 185–200. doi:10.1177/0843871419886806.
10. Performance of cross-border corridors in East Africa considering multiple stakeholders / S. Hanaoka, M. Sota, T. Kawasaki, R. Thompson // Transport Policy. 2019. Vol. 81. P. 117–126. doi:10.1016/j.tranpol.2019.06.003.
11. Zajontz T. Seamless imaginaries, territorialized realities: the regional politics of corridor governance in Southern Africa // Territory, Politics, Governance. 2024. Vol. 12, no. 8. P. 1073–1094. doi:10.1080/21622671.2022.2092205.
12. Zyl F. J., van, Goedhals-Gerber L., Eeden J., van. Dry ports research on African countries: a systematic literature review and bibliometric analysis // Case Studies on Transport Policy. 2026. Vol. 23. doi:10.1016/j.cstp.2025.101694.

References

1. Arye J., Hansen A. S. De-politicization of digital systems for trade facilitation at the Port of Tema: a soft systems methodology approach. *Case Studies on Transport Policy*. 2022;10(1):105–117. doi:10.1016/j.cstp.2021.11.009.
2. Bonfatti R., Poelhekke S. From mine to coast: transport infrastructure and the direction of trade in developing countries. *Journal of Development Economics*. 2017;127:91–108. doi:10.1016/j.jdeveco.2017.03.004.
3. Drobot E. V. Voshodyashchaya rol' regional'nykh proizvodstvenno-sbytovykh tsepochek v usloviyakh funktsionirovaniya Afrikanskoi kontinental'noi zony svobodnoi trgovli v postpandemicheskii period [The rising role of regional production and distribution chains in the context of the functioning of the African Continental Free Trade Area in the post-pandemic period]. *Ekonomicheskie Otnosheniya [Economic Relations]*. 2022;12(4):867–898. doi:10.18334/eo.12.4.116678. (In Russian).

4. Enns C. Mobilizing research on Africa's development corridors. *Geoforum*. 2018;88:105–108. doi:10.1016/j.geoforum.2017.11.017.
5. Fraser D., Notteboom T. A strategic appraisal of the attractiveness of seaport-based transport corridors: the Southern African Case. *Journal of Transport Geography*. 2014;36:53–68. doi:10.1016/j.jtrangeo.2014.02.010.
6. Kostyunina G. M. Integratsionnye protsessy v Afrike: istoriya i sovremennyy etap [Integration processes in Africa: history and current stage]. *Rossiiskii Vneshneekonomicheskii Vestnik [Russian Foreign Economic Bulletin]*. 2016;4:34–50. (In Russian).
7. Nugent P., Soi I. One-stop border posts in East Africa: state encounters of the fourth kind. *Journal of Eastern African Studies*. 2020;14(3):433–454. doi:10.1080/17531055.2020.1768468.
8. Olukoju A. African seaports and development in historical perspective. *International Journal of Maritime History*. 2020;32(1):185–200. doi:10.1177/0843871419886806.
9. Performance of cross-border corridors in East Africa considering multiple stakeholders / S. Hanaoka, M. Sota, T. Kawasaki, R. Thompson. *Transport Policy*. 2019;81:117–126. doi:10.1016/j.tranpol.2019.06.003.
10. Volodina M. A. Konkurentsiya vneshnikh igrokov za transportno-logisticheskie proekty v Zapadnoi i Severnoi Afrike (na primere morskikh portov) [Competition of external actors for transport and logistics projects in Western and Northern Africa (the case of seaports)]. *Sravnitel'naya Politika [Comparative Politics]*. 2021;12(1):34–48. doi:10.24411/2221-3279-2021-10004. (In Russian).
11. Zajontz T. Seamless imaginaries, territorialized realities: the regional politics of corridor governance in Southern Africa. *Territory, Politics, Governance*. 2024;12(8):1073–1094. doi:10.1080/21622671.2022.2092205.
12. Zyl F. J., van, Goedhals-Gerber L., Eeden J., van. Dry ports research on African countries: a systematic literature review and bibliometric analysis. *Case Studies on Transport Policy*. 2026;23. doi:10.1016/j.cstp.2025.101694.

Статья поступила в редакцию 23.04.2026;
одобрена после рецензирования 16.05.2026;
принята к публикации 20.05.2026.

The article was submitted 23.04.2026;
approved after reviewing 16.05.2026;
accepted for publication 20.05.2026.