

Международные отношения*Правильная ссылка на статью:*

Тважиримана Б.А., Сингува Ч., Терзунгве Д.К. Раскрытие экономического потенциала Юга Африки через Коридор Лобито: соединяя Анголу, ДРК и Замбию // Международные отношения. 2025. № 4. DOI: 10.7256/2454-0641.2025.4.72504 EDN: YXNXUQ URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=72504

Раскрытие экономического потенциала Юга Африки через Коридор Лобито: соединяя Анголу, ДРК и Замбию

Тважиримана Бъенвеню Алэн

магистр; факультет гуманитарных и социальных наук РУДН; Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы (РУДН)

117198, Россия, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, 13

✉ alainbiebindi@gmail.com



Сингува Чимука

ORCID: 0000-0002-0812-9234

кандидат исторических наук



Ассистент; Кафедра теории и истории международных отношений; Факультет гуманитарных и социальных наук; Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы (РУДН)

117198, Россия, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 13, 5

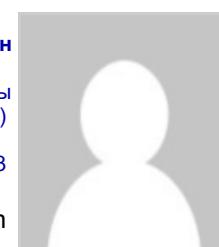
✉ jonathanial@yahoo.com

Терзунгве Даниэль Кумафан

магистр; кафедра теории и истории международных отношений; Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы (РУДН)

117198, Россия, г. Москва, Улица Миклухо-Маклая линия, 13

✉ dzungwe18@gmail.com



[Статья из рубрики "РЕГИОНАЛЬНЫЕ КОНФИГУРАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ"](#)

DOI:

10.7256/2454-0641.2025.4.72504

EDN:

YXNXUQ

Дата направления статьи в редакцию:

28-11-2024

Аннотация: Коридор Лобито является важнейшим транспортным маршрутом, соединяющим Юг и Центральную Африку, способствующий региональной интеграции и экономическому развитию в рамках Сообщества развития стран Юга Африки (САДК). В этой статье рассматривается стратегическое значение коридора для Анголы, Демократической Республики Конго (ДРК) и Замбии, с акцентом на снижение транспортных затрат, улучшение доступа к рынкам и стимулирование экономического роста в таких секторах, как сельское хозяйство, горнодобывающая промышленность и логистика. Ключевые проекты модернизации, такие как обновление порта Лобито и восстановление железнодорожной сети Бенгела, являются основой этого коридора, что способствует эффективной торговле, привлечению иностранных инвестиций, созданию рабочих мест и укреплению регионального сотрудничества на долгосрочной основе в регионе. Методология, использованная в исследовании, включает анализ инфраструктурных проектов, качественный анализ случаев, анализ политики и триангуляцию данных из различных источников, включая государственные отчеты и международные организации. Эти методы обеспечивают комплексное понимание текущего состояния коридора и его потенциального воздействия на региональные экономики. Коридор способствовал восстановлению порта Лобито в Анголе, созданию многомодального транспортного узла и расширению железнодорожных связей с ДРК. Тем не менее, инфраструктура в Замбии и ДРК все еще требует значительных улучшений. Предоставляя прямой доступ к Атлантическому океану, коридор снижает зависимость от удаленных портов, сокращает задержки при экспорте и снижает транспортные расходы на ключевые товары. Этот маршрут особенно важен для региона медных месторождений Замбии и провинции Катанга в ДРК, являющихся важными поставщиками для глобальных технологий чистой энергии. Экономические преимущества включают упрощение торговли, снижение затрат и повышение конкурентоспособности экспорта. Социальные выгоды охватывают создание рабочих мест, улучшение доступа к рынкам в сельских районах и повышение уровня жизни. Региональная интеграция через согласованные торговые политики и инфраструктурное соединение соответствует целям САДК, что способствует укреплению дипломатических отношений и совместному экономическому росту. Коридор Лобито также имеет геополитическое значение, служа противовесом инициативе «Пояс и путь» Китая. Этот коридор имеет потенциал изменить динамику торговли на Юге Африки и содействовать созданию устойчивых и диверсифицированных экономик в регионе.

Ключевые слова:

Коридор Лобито, САДК, Ангола, ДРК, Замбия, инфраструктура, транспорт, рыночная интеграция, Региональная торговля, Южная Африка

Введение

Коридор Лобиту представляет собой преобразующую инфраструктурную и торговую инициативу, которая призвана изменить экономический ландшафт Юга и Центральной Африки. Протянувшись от Атлантического побережья, начиная с порта Лобиту в Анголе, через богатые минералами районы Демократической Республики Конго (ДРК) и Замбии, этот коридор предоставляет стратегический транспортный и торговый маршрут, который тесно связан с целями Сообщества развития Юга Африки (САДК) в области региональной интеграции, экономического роста и устойчивого развития. Исторически коридор играл важнейшую роль в соединении не имеющих выхода к морю африканских

стран с мировыми рынками, но годы недостаточного финансирования, конфликты и деградация инфраструктуры ограничивали его потенциал. Недавние усилия по восстановлению коридора возрождают его как ключевой элемент экономического и геополитического сотрудничества.

Стратегически коридор Лобиту предлагает непревзойденные преимущества в снижении транспортных расходов, повышении эффективности экспорта и соединении ключевых секторов, таких как горнодобывающая промышленность, сельское хозяйство и производство, с глобальными цепочками поставок. Его интеграция в рамки САДК подкрепляет более широкие цели гармонизации торговой политики и инфраструктурной связности, подчеркивая важность сотрудничества между Анголой, ДРК и Замбией. Модернизация таких критически важных объектов, как железная дорога Бенгела и порт Лобиту, не только усилила экспортные возможности, но и создала мультимодальный транспортный узел, имеющий решающее значение для региональной торговли.

Значимость коридора усиливается в свете глобального перехода к технологиям чистой энергии, где такие минералы, как медь и кобальт, изобилующие в Медном поясе Замбии и регионе Катанга в ДРК, играют незаменимую роль. Возможность эффективно транспортировать эти критически важные ресурсы на международные рынки позиционирует коридор Лобиту как ключевого игрока в глобальной цепочке поставок компонентов для возобновляемой энергетики и аккумуляторов для электромобилей. Кроме того, коридор расширяет социальные и экономические возможности, способствуя созданию рабочих мест, улучшению сельской связности и поддержке малого и среднего бизнеса в регионе.

Данный документ ставит своей целью исследовать преобразующее воздействие коридора Лобиту на региональное экономическое развитие, рассматривая его исторический контекст, текущие инфраструктурные проекты и стратегическое значение в глобальной геополитике. В нем будут проанализированы вызовы и возможности, связанные с его расширением, с акцентом на его влияние на Анголу, ДРК и Замбию. Обеспечивая прямой доступ к Атлантическому океану, коридор призван революционизировать динамику торговли, способствовать региональной интеграции и внести вклад в устойчивый экономический рост на юге Африки.

Историческое развитие Коридора Лобиту

На протяжении нескольких десятилетий до 1970-х годов Коридор Лобиту был жизненно важным транспортным маршрутом в Южной и Центральной Африке, главным образом благодаря железной дороге Бенгела [\[1\]](#). Эта железная дорога играла ключевую роль в транспортировке широкого спектра товаров, включая медь, кобальт, уголь и сельскохозяйственную продукцию, что значительно способствовало развитию региональной торговли. Основой Коридора Лобиту является железная дорога Бенгела, строительство которой началось 28 ноября 1902 года и завершилось в 1931 году. Проект был инициирован сэром Робертом Уильямсом, который стремился соединить крупные горнодобывающие районы, расположенные на территории современных Замбии и ДРК, с Атлантическим океаном для экспорта в Европу и Америку [\[2\]](#).

Строительство железной дороги Бенгела столкнулось с многочисленными трудностями, и завершение проекта заняло почти три десятилетия. Сложный рельеф местности и начало Первой мировой войны привели к нехватке рабочей силы, финансов и материалов, что существенно задержало прогресс. Хотя строительство началось в 1902 году, железная дорога достигла границы с Бельгийским Конго только в 1929 году. Эта задержка

усугублялась такими проблемами, как отсутствие питьевой воды и необходимость прокладывать пути на крутом склоне высотой 5000 футов (примерно 1524 метра), который является характерной чертой значительной части Африки при переходе от прибрежных равнин к возвышенным внутренним плато [2]. Строгие земельные концессии, выданные для проекта, следовали размеченным маршрутам, которые иногда игнорировали географические препятствия, требовавшие обхода [3]. Кроме того, политические факторы сыграли свою роль в увеличении сроков реализации проекта; например, Ян Смэйтс, премьер-министр Южной Африки с 1919 по 1924 год, выступал против прокладки железной дороги в Северной Родезии (современная Замбия), поддерживая вместо этого северо-южное направление инфраструктуры в этих территориях [4].

Однако инфраструктура в Анголе, включая железнодорожную линию Бенгела, сильно пострадала во время продолжительной гражданской войны в стране, что сделало её практически неработоспособной. В результате Порт Лобиту, являющийся входной точкой коридора, работал значительно ниже своей мощности, а дорожная сеть в пределах коридора также значительно ухудшилась. Нестабильность в ДРК ещё больше усугубила ситуацию, что привело к остановке железнодорожных перевозок за пределами границ Анголы в 1997 году. Это вынудило Замбию искать альтернативные, более длинные маршруты для экспорта своих товаров, особенно меди, через порты Дар-эс-Салам, Бейра и Дурбан [5].

За эти годы было предпринято множество попыток восстановить железнодорожную линию Бенгела и оживить Коридор Лобиту. Эти усилия включали комплексные планы под эгидой САДК и двусторонние соглашения с соседними странами [6]. Однако продолжающиеся проблемы, вызванные наследием конфликта, а также значительные финансовые затраты на восстановление инфраструктуры препятствовали прогрессу. После заключения мирного договора в 2002 году появился новый стимул для реабилитации железнодорожной линии, признавая её ключевую роль в укреплении регионального мира, стабильности и экономического развития [7].

Несмотря на то что проект был признан приоритетным САДК и включён в Краткосрочный план действий Новой партнёрской инициативы для развития Африки (NEPAD), обеспечение достаточного финансирования для восстановления Коридора Лобиту остаётся значительным препятствием. В последнее время Ангола, ДРК и Замбия вновь подтвердили свою приверженность использованию коридора для экспорта полезных ископаемых из региона Большая Катанга в ДРК и провинции Медный пояс в Замбии. Они признают потенциал коридора в стимулировании экономического роста и региональной интеграции после его полной модернизации. Тем не менее проблема мобилизации необходимых финансовых средств сохраняется, подчёркивая необходимость продолжения сотрудничества и поддержки со стороны международных финансовых учреждений [8].

Текущее состояние Коридора Лобиту

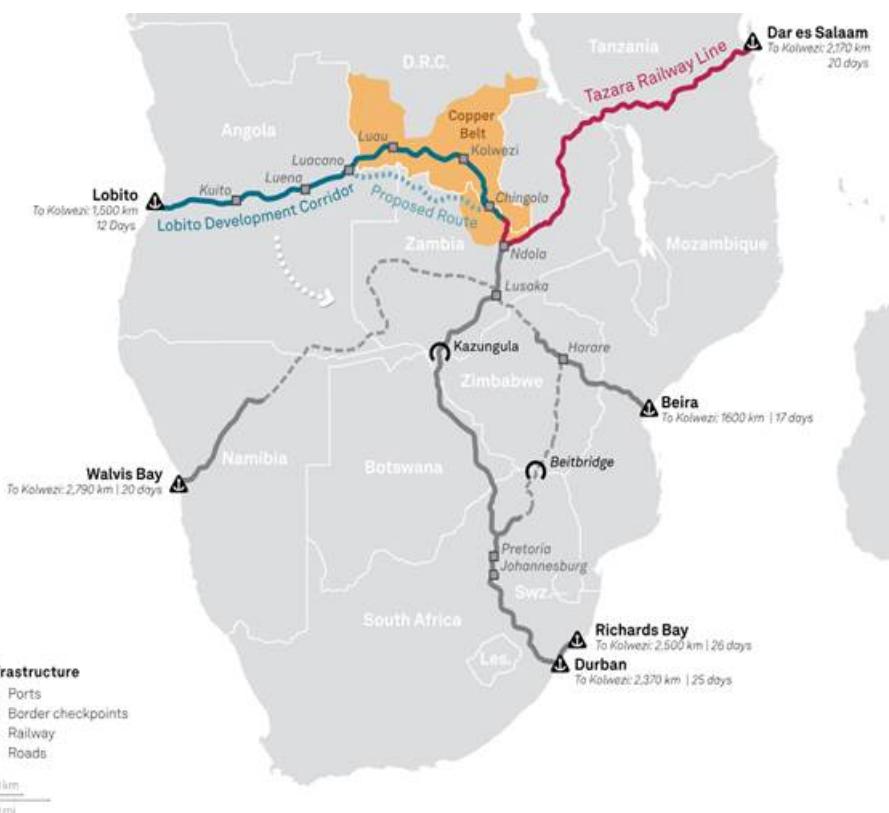
Коридор Лобиту готов стать важнейшей артерией для торговли и транспорта между Анголой, ДРК и Замбией, предоставляя столь необходимую связь между богатыми горнодобывающими регионами этих стран и мировыми рынками. Этот коридор особенно важен для региона Медного пояса Замбии и провинции Катанга в ДРК, которые известны своими огромными запасами полезных ископаемых, включая медь и кобальт. Недавние улучшения транспортной инфраструктуры в этих трёх странах свидетельствуют о

скоординированных усилиях по модернизации и повышению эффективности коридора [\[9\]](#).

В Анголе достигнут значительный прогресс. Модернизация порта Лобиту, который теперь может обрабатывать различные виды грузов, такие как зерно, полезные ископаемые, контейнеры и топливо, стала важной вехой. Порт был преобразован в мультимодальный транспортный узел с автомобильным, железнодорожным и воздушным сообщением, что делает его важным региональным торговым пунктом. Кроме того, Ангола завершила строительство железной дороги протяжённостью 1 344 км, которая соединяет порт Лобиту с городом Луау на границе с ДРК. В дальнейшем планируется строительство кольцевой железной дороги из Луакано в провинции Мошико до границы с Замбией через Джимбе, что зависит от продления срока концессии на 20 лет для привлечения частных инвестиций [\[10\]](#).

В ДРК функционирует железнодорожная линия, проходящая из Луау в Анголе до Тенке, Лубумбashi и далее до Касумбалесы и Чилилабомбе на границе с Замбией. Однако инфраструктура на этом участке нуждается в капитальном ремонте для повышения её эффективности и надёжности. Реконструкция этого сегмента является ключевой задачей для обеспечения бесперебойной транспортировки полезных ископаемых и других грузов по коридору, учитывая важность горнодобывающей отрасли ДРК [\[10\]](#).

На стороне Замбии прогресс менее выражен. Проект Northwest Rail, представляющий собой новую железнодорожную инициативу по соединению Чингола с Солвези, Калумбило и Джимбе, был приостановлен. Этот проект использует железнодорожную систему с колеёй Кейп, которая не функционировала почти два десятилетия. Тем не менее, есть признаки возобновления активности после совместного заявления, сделанного в сентябре 2023 года правительствами США и Европейского Союза, объявившего о поддержке продвижения коридора Лобиту. Эта поддержка включает проведение технико-экономического обоснования для изучения возможности создания новой железнодорожной линии из Анголы через регион Медного пояса Замбии. Ниже приведена схема предлагаемого коридора Лобиту и проекта новой железной дороги [\[10\]](#).



Для обеспечения скоординированного управления и регулирования Коридора Лобиту Ангола, ДРК и Замбия 27 января 2023 года подписали соглашение о создании Агентства по упрощению транзитного транспорта в коридоре Лобиту (LCTTFA) [11]. Целью этого соглашения является гармонизация законодательств, политик и норм трёх стран, что должно упростить торговлю и транспортировку по коридору. Оно также привело к передаче управления железнодорожными услугами и логистикой компании Lobito Atlantic Railway, совместному предприятию, которое будет заниматься поддержанием и эксплуатацией железнодорожной инфраструктуры [11].

4 июля 2023 года компания Lobito Atlantic Railway получила 30-летнюю концессию на управление железнодорожными услугами вдоль коридора и обязалась инвестировать \$455 миллионов в Анголу и \$100 миллионов в ДРК [12]. В это совместное предприятие входят компании Trafigura, Moto-Engil и Vecturis SA. Trafigura, одна из крупнейших в мире компаний по торговле сырьевыми товарами, Moto-Engil, крупная португальская строительная компания с глубокими корнями в Анголе, и Vecturis, частный оператор железнодорожного транспорта с десятилетиями опыта работы в Африке к югу от Сахары, обладают необходимыми ресурсами и опытом для оживления коридора. В рамках проекта Lobito Atlantic Railway планирует приобрести 1 555 вагонов и 35 локомотивов, а также обучить квалифицированный персонал для эксплуатации и обслуживания железнодорожной инфраструктуры [13].

Эти инвестиции имеют ключевое значение для увеличения внутриафриканской торговли, которая составляет всего 14% от общего объёма экспорта Африки. Улучшение инфраструктуры Коридора Лобиту поможет раскрыть экономический потенциал региона, облегчая транспортировку важнейших полезных ископаемых и сельскохозяйственной продукции. Президент Анголы Жуан Лоренсу подчеркнул, что этот проект сыграет решающую роль в экономическом и социальном развитии Анголы, ДРК и Замбии, а также более широкого африканского континента [14].

Министр транспорта Анголы Рикардо Виегас д'Абреу отметил, что коридор является ярким примером потенциала Анголы для привлечения международных инвесторов. Участие частных компаний и поддержка со стороны США и Европы свидетельствуют о вере в успешное будущее проекта. Президент ДРК Феликс Чисекеди также подчеркнул важность Коридора Лобиту, отметив, что он предоставит доступ к необходимым ресурсам для горнодобывающего и сельскохозяйственного секторов региона [\[15\]](#).

Президент Замбии Хакайнде Хичилема подтвердил эту точку зрения, подчеркнув роль коридора как "центра нервной системы" экономического развития. Он вновь заверил в приверженности Замбии проекту и призвал к участию местных сообществ, чтобы обеспечить равномерное распределение выгод от коридора во всех трёх странах. Благодаря поддержке международных партнёров, эти коллективные усилия между Анголой, ДРК и Замбией превращают Коридор Лобиту в краеугольный камень будущего экономического роста и регионального сотрудничества [\[15\]](#).

Кроме того, недавно были подписаны несколько меморандумов о взаимопонимании (MoU) и соглашений, направленных прямо или косвенно на развитие Коридора Лобиту. Например, меморандум, подписанный ЕС, США, ДРК, Замбией, Анголой, Африканским банком развития (AfDB) и Африканской финансовой корпорацией (AFC), предусматривает продление железнодорожной линии до Замбии [\[16\]](#). Общая стоимость Коридора Лобиту оценивается в диапазоне от \$1 до \$2,3 миллиарда. AfDB внесёт около \$500 миллионов, а США инвестируют \$250 миллионов [\[17\]](#).

Совсем недавно ЕС также подписал конкретные меморандумы о взаимопонимании с ДРК и Замбией [\[18, 19\]](#). Один из них, озаглавленный "Партнёрство по устойчивым цепочкам создания стоимости сырьевых материалов", описывает, как ЕС стремится обеспечить поставки стратегических минералов и критически важных сырьевых материалов. Учитывая беспрецедентное соглашение между ДРК и Замбией, основанное на развитии цепочки добавленной стоимости для аккумуляторов электромобилей (EV) и чистой энергии, не вызывает удивления, что были подписаны другие MoU и соглашения, связанные с Коридором Лобиту. В этой связи в своём меморандуме с Замбией ЕС стремится обеспечить приверженность партнёров добавленной стоимости на местном уровне и уважение права каждой страны расширять цепочки создания стоимости для сырья и технологий с нулевым выбросом углерода в пределах их территорий, среди прочих целей [\[20\]](#).

Кроме того, США подписали трёхсторонний меморандум о взаимопонимании с ДРК и Замбией, поддерживающий развитие цепочки добавленной стоимости в секторе аккумуляторов для электромобилей (EV) [\[21\]](#). В этом случае США чётко заявляют о поддержке развития цепочки создания стоимости в секторе аккумуляторов для электромобилей и подтверждают свою приверженность продвижению инициативы по производству аккумуляторов EV в Замбии и ДРК в частном и инвестиционном секторах США.

Экономические и торговые преимущества коридора Лобиту для Анголы, ДРК и Замбии

Коридор Лобиту, трансформационная инфраструктурная инициатива на Юге Африки, предоставляет огромные экономические и торговые преимущества Анголе, Демократической Республике Конго (ДРК) и Замбии. Около 30% из 37 миллионов жителей Анголы живут за чертой бедности, а безработица среди молодежи широко

распространена. За границей, в Замбии и ДРК, доля населения, живущего в бедности, приближается к 60% [22].

Улучшая транспортные сети и создавая прямой экспортный маршрут к Атлантическому океану через порт Лобиту, коридор имеет потенциал значительно увеличить региональную торговлю, экономическое развитие и интеграцию в рамках Сообщества развития Юга Африки (САДК). Этот проект имеет ключевое значение для таких секторов, как горнодобывающая промышленность, сельское хозяйство, транспорт и социальное развитие, позиционируя регион как стратегического игрока на мировых рынках.

Одним из основных преимуществ коридора Лобиту является его способность улучшать транспортную инфраструктуру, включая дорожные, железнодорожные и портовые объекты в трех странах. Для стран, не имеющих выхода к морю, таких как Замбия и ДРК, коридор предоставляет более быстрый и надежный экспортный маршрут, обходящий перегруженные восточноафриканские порты, такие как Дар-эс-Салам и Дурбан [22]. Это преимущество особенно важно для региона медного пояса в Замбии и провинции Катанга в ДРК, где растет спрос на медь и кобальт в связи с глобальным переходом к возобновляемой энергии. Железнодорожное сообщение от Колвези в ДРК до порта Лобиту является самым коротким маршрутом к морю, что значительно снижает транспортные расходы и повышает конкурентоспособность экспорта полезных ископаемых.

Для Анголы коридор Лобиту является возможностью укрепить свою роль регионального транспортного узла. Модернизация порта Лобиту и его интеграция в коридор позволит Анголе поддерживать экспорт полезных ископаемых и сельскохозяйственной продукции как со своей территории, так и из соседних стран. Более того, коридор проходит через один из самых продуктивных сельскохозяйственных регионов Анголы, что открывает потенциал для развития коммерческого сельского хозяйства, животноводства и агропромышленных комплексов [22]. Это может помочь Анголе вернуть свой довоенный статус крупного экспортёра сельскохозяйственной продукции, диверсифицировав экономику, которая в значительной степени зависит от нефти. Улучшенная инфраструктура также принесет пользу сельскому населению, предоставляя лучший доступ к рынкам, социальным услугам и рабочим местам, стимулируя местный экономический рост и улучшая уровень жизни.

ДРК, как один из крупнейших в мире производителей меди и кобальта, получит огромные выгоды от коридора Лобиту. Более короткий и экономичный экспортный маршрут повысит способность страны конкурировать на мировом рынке полезных ископаемых, особенно материалов, необходимых для технологий чистой энергии. Запланированные инвестиции в железнодорожную инфраструктуру дополнительно увеличат экспортный потенциал и сократят затраты, связанные с добычей полезных ископаемых и машинами. Помимо горнодобывающей промышленности, улучшенная связь может стимулировать развитие сельского хозяйства на плодородных, но малоиспользуемых землях провинции Катанга, а также снизить стоимость жизненно важных импортных товаров и способствовать региональной торговле [22].

Аналогичным образом, горнодобывающий сектор Замбии выиграет от эффективной транспортной системы коридора Лобиту. Исторически полагаясь на удаленные порты в Танзании, Мозамбике и Южной Африке, медная промышленность Замбии получит выгоду от прямого маршрута к европейским и американским рынкам, что сократит логистические задержки и транспортные расходы. Коридор также обладает потенциалом для открытия

новых горнодобывающих возможностей на северо-западе Замбии, который оставался слаборазвитым из-за инфраструктурных проблем. Возрождение проекта железной дороги на северо-западе Замбии в сочетании с коридором Лобиту может дополнительно интегрировать страну в региональные торговые сети, расширяя экономические возможности [\[22\]](#).

Помимо прямых экономических выгод, коридор Лобиту способствует региональной интеграции в рамках САДК . Улучшая связь между Анголой, Замбией и ДРК, коридор способствует гармонизации политик, упрощению таможенных процедур и увеличению трансграничной торговли. В результате экономическое сотрудничество укрепляет дипломатические отношения и поддерживает совместные инициативы в таких областях, как энергетика, сельское хозяйство и социальное развитие. Улучшенный доступ к рынкам и развитие производственных отраслей с добавленной стоимостью могут стимулировать экономическую диверсификацию и рост в регионе [\[23\]](#).

Коридор также предлагает значительные социальные выгоды. Улучшенная инфраструктура облегчит доступ к здравоохранению, образованию и другим жизненно важным услугам в отдаленных районах. Создание рабочих мест в строительстве, логистике и железнодорожных операциях будет способствовать развитию человеческого капитала, особенно в Анголе, где потребуются квалифицированные кадры для управления портом и железной дорогой. Кроме того, улучшенная транспортная сеть может способствовать развитию туризма, облегчая доступ к природным и культурным достопримечательностям, предоставляя дополнительный источник дохода для местных сообществ [\[25\]](#).

Коридор Лобито как трансформационная инфраструктурная инициатива в геополитическом контексте борьбы за влияние на Юге Африки

Коридор Лобито представляет собой трансформационную международную инфраструктурную инициативу, имеющую глубокие последствия для содействия региональной интеграции, стимулирования экономического развития и укрепления глобальных торговых сетей. Как центральный элемент партнерства G7 по глобальной инфраструктуре и инвестициям (PGII), объявленного на саммите G20 в Индии в сентябре 2023 года, проект символизирует глобальную приверженность устранению инфраструктурного дефицита и усилию связи Африки с международными рынками [\[26\]](#). Его стратегическое значение подчеркивается сотрудничеством Европейского союза, США и ведущих международных финансовых институтов, которые вместе стремятся использовать потенциал этого коридора для стимулирования устойчивого экономического прогресса. Меморандум, подписанный в октябре 2023 года Анголой, Демократической Республикой Конго (ДРК), Замбией, ЕС и США, демонстрирует совместные усилия по решению ключевых задач развития [\[27\]](#). Ключевые направления инвестиций включают железнодорожную инфраструктуру, энергетический сектор, цепочки добавленной стоимости в сельском хозяйстве и профессиональное обучение, что подчеркивает многогранный подход проекта к стимулированию роста в критически важных секторах. Соединяя замкнутые в сущности регионы с побережьем Атлантики, коридор Лобито обещает катализировать экономическую трансформацию и повысить глобальную конкурентоспособность экономик Южной Африки [\[27\]](#).

После ввода в эксплуатацию коридор Лобито, как ожидается, революционизирует экспортную динамику Анголы, ДРК и Замбии. Улучшенная инфраструктура будет способствовать не только беспрепятственному региональному перемещению товаров, но

и мобильности граждан, стимулируя социально-экономическое взаимодействие в регионе. Значительно сокращая время транспортировки и минимизируя логистические расходы, коридор предлагает экономически эффективный и экологически устойчивый маршрут для экспорта ключевых товаров, включая металлы, такие как медь и кобальт, а также сельскохозяйственную продукцию. Основой проекта является железнодорожная линия Замбия–Лобито длиной 1300 км, финансируемая ЕС и США, которая устанавливает важнейшую связь между богатым ресурсами медным поясом на юге ДРК и севере Замбии и портом Лобито в Анголе на побережье Атлантики. Эта стратегическая связь не только оптимизирует транспортировку жизненно важных ресурсов, которые имеют ключевое значение для глобальной промышленности, таких как возобновляемая энергия и электротранспорт, но и создает новые возможности для экономической диверсификации в регионе, повышая устойчивость к глобальным рыночным колебаниям [27].

Разработка коридора демонстрирует беспрецедентные совместные усилия, включающие участие множества заинтересованных сторон. ЕС и США играют ведущие роли, руководя инвестициями, которые не только удовлетворяют потребности в жесткой инфраструктуре, но и включают мягкие меры по упрощению торговли, генерации энергии, модернизации сельского хозяйства и профессиональному обучению. Эти инициативы направлены на поддержку устойчивого и инклюзивного роста, обеспечивая справедливое распределение выгод от коридора между странами-участницами. Финансовая и логистическая поддержка международных партнеров, таких как Африканский банк развития и Всемирный банк, дополнительно укрепляет основу проекта [28]. Основные финансовые вклады включают заем в размере 550 миллионов долларов США от Корпорации международного развития США, а также дополнительные инвестиции от Италии через ее план Маттеи и Великобритании [29]. Вместе эти обязательства подчеркивают потенциал коридора для переопределения торговых моделей и стимулирования региональной экономической интеграции.

Таблица: Предлагаемые проекты в рамках коридора Лобито (2022–2023 годы)

Страна	Основные экономические сектора, получающие выгоду от предлагаемых инвестиций РГИ	Сумма в миллионах долларов США (обязательства)	Тип помощи
Замбия	Железная дорога Замбия–Лобито, низкопроцентные кредиты для ММСП, расширение цифровой инфраструктуры Airtel	659	ОПР (100%)
Демократическая Республика Конго	Железная дорога Лобито–Атлантика, низкопроцентные кредиты для бизнеса, расширение цифровой инфраструктуры Airtel	450	ОПР (100%)
Ангола	Железная дорога Лобито–Атлантика, солнечные электростанции мощностью 900 МВт	900	ОПР (100%)
	Общее количество экономических секторов: 5	Общая сумма в миллионах долларов США: 2,009	

Примечание: ОПР = Официальная помощь развитию (Official Development Assistance).

Источники: The US PGII Factsheet, The G7 Hiroshima Progress Report, Japan's Factsheet on the G7 PGII. URL: <https://www.orfonline.org/expert-speak/the-lobito-corridor-the-west-s-bid-against-chinese-domination-in-central-africa> (дата обращения: 17.10.2024).

Коридор Лобито, как указано в таблице, получил около 2,01 миллиарда долларов США от G7 для строительства двух «зелёных» железнодорожных коридоров — Атлантической железной дороги Лобито и железной дороги Замбия-Лобито через три страны. Эти коридоры будут дополнены проектами цифровой связности и развитием инфраструктуры зелёной энергии. В рамках коридоров частные компании из США и Европейского Союза (ЕС) построят два солнечных проекта общей мощностью 500 МВт на сумму 900 миллионов долларов США в Анголе. США также предоставили кредитную линию в размере 125 миллионов долларов США для дальнейшего развития операций Airtel Africa в ДРК и Замбии [\[28\]](#). Более того, Меморандум о взаимопонимании, подписанный между США, ЕС и странами коридора, сигнализирует о дальнейшей экономической кооперации в таких ключевых секторах, как добыча полезных ископаемых, разведка энергоресурсов, здравоохранение, образование, развитие социальной инфраструктуры и расширение транспортной инфраструктуры.

Геополитическая динамика значительно усиливает важность коридора Лобито, делая его ключевой точкой в глобальной борьбе за влияние в Африке. Для западных правительств, включая Европейский Союз и Соединённые Штаты, этот коридор представляет собой стратегический противовес масштабным инвестициям Китая в инфраструктуру по всему континенту. Среди таких китайских инициатив особенно выделяется реконструкция железной дороги Танзания-Замбия (Tazara), что подчеркивает стремление Пекина укрепить торговую связность и экономические связи с африканскими странами [\[30\]](#). В феврале 2024 года Китай объявил о планах инвестировать более 1 миллиарда долларов США в конкурентную железнодорожную линию — железную дорогу Tazara, которая проходит на восток от медных рудников Замбии до порта Дар-эс-Салам на Индийском океане. Согласно заявлению китайского посла в Замбии, инвестиции будут распределены на «предстоящие годы». Учитывая обширный опыт Китая в развитии инфраструктуры, особенно в рамках инициативы «Пояс и путь» (BRI), вполне вероятно, что модернизация железной дороги Tazara завершится раньше, чем строительство коридора Лобито [\[31\]](#).

Даже если строительство коридора Лобито завершится первым, проект не устранит китайский контроль над кобальтом и рынком аккумуляторов. Фактически, Китай может значительно выиграть от коридора Лобито. Поскольку Атлантическая железная дорога Лобито (LAR) не допускает монополии на железнодорожные перевозки, как западные, так и китайские компании смогут использовать её. Китайские компании могут предпочесть коридор Лобито, несмотря на его атлантическое расположение, за его эффективность. Более того, совместное предприятие китайской компании Zijin Mining и Ivanhoe Mines стало первым клиентом LAR [\[31\]](#).

Восхождение Китая в качестве ведущего экономического партнёра Африки является как драматичным, так и хорошо задокументированным. После того, как Китай обогнал США как крупнейшего торгового партнёра Африки в 2009 году, он увеличил объём торговли с Африкой в четыре раза по сравнению с США, что подчеркивает глубину его взаимодействия. Этот растущий дисбаланс в торговле вызывает обеспокоенность у американских политиков, которые всё больше беспокоятся о сокращении влияния США

на континенте. Соответственно, такие инициативы, как коридор Лобито, отражают усиленные западные усилия по противодействию доминированию Китая посредством развития экономических связей с Африкой через значительные инвестиции в развитие и инфраструктуру. Коридор, представляющий собой железную дорогу протяжённостью 1300 км, соединяющую Анголу, Демократическую Республику Конго (ДРК) и Замбию, служит примером таких усилий по продвижению торговой связности, одновременно соответствующа более широким геополитическим целям Запада [\[31\]](#).

Однако инициатива коридора Лобито входит в конкурентную среду, где влияние Китая глубоко укоренилось, главным образом благодаря его инициативе «Пояс и путь» (BRI). За последнее десятилетие BRI стал краеугольным камнем глобальной экономической стратегии Китая, охватывая широкий спектр инфраструктурных и развивающих проектов в Азии, Европе и Африке. Масштаб и охват BRI в Африке особенно примечательны: 52 африканских правительства подписали соответствующие Меморандумы о взаимопонимании (MoU) [\[9\]](#). Эта инициатива привлекла миллиарды долларов на строительство ключевой инфраструктуры, включая дороги, порты, железные дороги и энергетические объекты. Только в 2023 году Китай предоставил 21,7 миллиарда долларов в виде займов африканским странам в рамках BRI, укрепляя свою позицию в качестве ключевого экономического партнёра континента [\[9\]](#).

Финансовый масштаб инвестиций Китая в Африку напрямую связан с его геополитическими целями, так как эти проекты предоставляют Пекину беспрецедентный доступ к богатым природным ресурсам континента. Эта динамика очевидна в Демократической Республике Конго, где китайские компании контролируют 72% медных и кобальтовых рудников страны, которые являются критически важными минералами для глобальных технологий и возобновляемой энергетики. Аналогично, в Гвинее китайские компании доминируют в секторе добычи бокситов и являются крупными акционерами месторождения железной руды Симанду, одного из крупнейших месторождений в мире. Эти инвестиции не только обеспечивают стабильные поставки сырья для промышленных и технологических амбиций Китая, но и углубляют его стратегическое присутствие в Африке [\[9\]](#).

В этом контексте коридор Лобито служит важной платформой для западных держав, чтобы вновь заявить о своём влиянии в Африке. Предлагая альтернативную модель развития инфраструктуры — модель, которая делает акцент на устойчивости, местной ёмкости и равноправном партнёрстве, — западные правительства стремятся представить коридор как контрпример инициативе Китая BRI. Кроме того, акцент проекта на соединении богатых ресурсами регионов Анголы, ДРК и Замбии с глобальными рынками соответствует более широкой западной повестке дня по продвижению экономической диверсификации и снижению зависимости от китайских торговых сетей. Таким образом, коридор Лобито является не просто инфраструктурной инициативой; это стратегическое начинание, находящееся в центре глобальной геополитической конкуренции за экономическое будущее Африки.

Ожидается, что спрос на критически важные минералы резко возрастёт в ближайшие десятилетия. Эти минералы, такие как медь, кобальт и литий, среди прочих, питают электронику, которую мы используем каждый день, и являются необходимыми для перехода к зелёным энергетическим технологиям. США всё активнее работают с африканскими партнёрами над развитием богатых запасов этих критических минералов на континенте, что имеет ключевое значение для продвижения экономических и национальных интересов США. Это также окажет значительное влияние на африканские

страны: то, как будут развиваться эти минералы, значительно повлияет на экономическое будущее континента и за его пределами, включая вопросы мира и стабильности. Усиление фокуса политики США на этих вопросах происходит на фоне обостряющейся геополитической конкуренции США с Китаем, который доминирует во многих горнодобывающих секторах Африки.

Участие России в развитии Сообщества развития юга Африки (САДК) добавляет дополнительное измерение к потенциальному влиянию коридора. С момента начала официального сотрудничества с САДК в 1999 году Россия приоритетно занимается развитием инфраструктуры, энергетическим сотрудничеством и обеспечением продовольственной безопасности в рамках этого партнёрства [32]. Со временем партнёрство расширилось, охватив такие ключевые области развития, как техническая помощь, развитие энергетики и инфраструктуры, продовольственная безопасность, образование и здравоохранение. Эти совместные усилия совпадают с приоритетами проекта коридора Лобито, который представляет собой трансформирующую возможность для региональной интеграции и экономического развития в странах САДК, включая Анголу, Демократическую Республику Конго (ДРК) и Замбию [32]. Акцент коридора на улучшении транспортной, торговой и энергетической инфраструктуры дополняет стратегические цели России по расширению влияния в регионе и содействию устойчивому росту.

Коридор Лобито, с его обширной железнодорожной сетью, связывающей богатые полезными ископаемыми регионы ДРК и Замбии с портом Лобито в Анголе, предлагает значительные возможности для интеграции агропромышленных и логистических стратегий России с экономическими приоритетами САДК [33]. Будучи ключевым игроком на мировых сельскохозяйственных рынках и поставщиком критически важных ресурсов, таких как сельскохозяйственное оборудование, Россия может использовать потенциал коридора для повышения продовольственной безопасности в регионе. Развитие новых транспортных и логистических коридоров, таких как коридор Лобито, обеспечивает жизнеспособную альтернативу для оптимизации экспортно-импортных операций между Россией и странами Африки, снижая зависимость от традиционных маршрутов, таких как Черное море, Средиземное море и Балтика Атлантика. Такое диверсифицированное направление укрепляет стабильность торговли и продовольственный суверенитет как для России, так и для стран САДК, обеспечивая устойчивые цепочки поставок в условиях геополитической нестабильности [33].

Кроме того, способность России оказывать влияние на международные сельскохозяйственные рынки и развивать партнерства в рамках региона САДК делает её потенциальным выгодоприобретателем от улучшенной торговой связности, которую обеспечивает коридор Лобито. Обеспечивая эффективное перемещение товаров, включая сельскохозяйственную продукцию и сырье, коридор соответствует целям России по минимизации роли посредников из "недружественных" стран в цепочках поставок. Эта синергия создает возможности для установления общих международных рынков, которые учитывают потребности членов САДК и их партнеров, усиливая продовольственную безопасность и экономическую автономию в регионе.

Интеграция коридора Лобито в более широкую стратегическую концепцию России также подчеркивает важность преодоления барьеров, вызванных международными санкциями. Укрепление партнерства со странами САДК через такие проекты, как коридор Лобито, может помочь смягчить негативное влияние этих санкций, расширяя доступ России к африканским рынкам. Совместные механизмы, такие как ежегодные консультации между

Министерством иностранных дел России и Секретариатом САДК, могли бы дополнительно оптимизировать реализацию совместных программ, связанных с развитием коридора. Эти инициативы не только укрепили бы позиции России как ключевого поставщика сельскохозяйственной продукции, но и повысили бы устойчивость стран САДК в условиях меняющегося геополитического ландшафта.

В целом коридор Лобито становится краеугольным проектом с трансформационными последствиями для экономического ландшафта южной Африки. Интегрируя инвестиции в инфраструктуру, упрощение торговли и развитие человеческого капитала, он обещает изменить региональные и глобальные торговые сети. Коридор воплощает модель международного сотрудничества в целях развития, а также укрепляет позицию Африки как ключевого игрока в развивающемся мировом экономическом порядке.

Заключение

Лобитский коридор представляет собой преобразовательную инфраструктурную инициативу, которая оказывает глубокое влияние на региональный рост, экономическую интеграцию и геополитическое значение в южной части Африки. Соединяя Анголу, Демократическую Республику Конго (ДРК) и Замбию с Атлантическим океаном, он не только решает важнейшие логистические проблемы, с которыми сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю, но и позиционирует регион как стратегического игрока на мировых рынках. Коридор подчеркивает важность международного сотрудничества в области развития, демонстрируя модель, которая акцентирует внимание на устойчивости, инклузивности и экономической устойчивости.

В своей основе Лобитский коридор обеспечивает более короткий и эффективный маршрут для экспорта ключевых сырьевых товаров, таких как медь и кобальт, которые играют важную роль в глобальном энергетическом переходе. Эта модернизация снижает транспортные расходы и повышает конкурентоспособность экспорта полезных ископаемых из медного пояса Замбии и региона Катанга в ДРК. Помимо горнодобывающей отрасли, коридор способствует диверсификации экономики, облегчая экспорт сельскохозяйственной продукции, стимулируя развитие отраслей с добавленной стоимостью и поддерживая сельские экономики.

Развитие коридора соответствует целям Сообщества по развитию стран юга Африки (SADC) в области региональной интеграции и трансграничного сотрудничества. Инвестиции в инфраструктуру от модернизации порта Лобиту до реконструкции железнодорожных линий способствовали появлению экономических возможностей и улучшению доступа к мировым рынкам. Создание рабочих мест, развитие навыков и улучшение доступа к рынкам для сельских сообществ подчеркивают социальную и экономическую инклузивность проекта.

С геополитической точки зрения, Лобитский коридор символизирует стратегическое противовес китайской инициативе «Один пояс, один путь», подчеркивая приверженность Запада развитию инфраструктуры в Африке. Поддержка со стороны Европейского Союза, Соединенных Штатов и международных финансовых институтов усиливает глобальное значение проекта. Коридор служит инструментом для укрепления региональной стабильности, развития цепочек поставок в области чистой энергетики и продвижения справедливых экономических выгод.

Для полного раскрытия преобразовательного потенциала Лобитского коридора необходимы дальнейшие инвестиции и гармонизация политики. Решение инфраструктурных проблем в Замбии и ДРК, упрощение торговых процедур и содействие

вовлеченности местных сообществ будут иметь ключевое значение для максимального эффекта от коридора. Более того, роль международных институтов в предоставлении технической и финансовой поддержки остается критически важной для поддержания динамики развития.

В целом, Лобитский коридор не только меняет торговую динамику в южной части Африки, но и устанавливает эталон для регионального сотрудничества и глобального партнерства. Как краеугольный проект, он имеет потенциал для стимулирования устойчивого развития, содействия экономической диверсификации и внесения вклада в более интегрированный и процветающий африканский континент. При условии сохранения приверженности и международной поддержки Лобитский коридор, несомненно, станет маяком прогресса для региона и за его пределами.

Библиография

1. Алберту Ж. Д., Висенте Ж. Д. Развитие экономики Анголы // Стратегическое развитие социально-экономических систем в регионе: инновационный подход. 2019. С. 6–10.
2. Олишевко В. С., Вайнс А. Схватка за ресурсы: Африка. Vines A. The scramble for resources: African case studies // South Afr. J. of Intern. Affairs. – Johannesburg, 2006. Vol. 13, № 1. P. 63–78. Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Сер. 9, Востоковедение и африканистика: Реферативный журнал, (4), С. 119–122.
3. Griffiths I. L. African Land and Access Corridors // Geopolitics. 1997. Vol. 2, No. 1. Pp. 69–81.
4. Kawasaki T., Kobayashi M., Shibusaki R. Southern Africa: Overcoming Corridor and Border Challenges for Landlocked Countries // Global Logistics Network Modelling and Policy. Elsevier, 2021. Pp. 301–320.
5. Campos P. M. Angolan Port Infrastructure and the Competitiveness in the Southern African Development Community // European Journal of Economic and Financial Research. 2023. No. 8. P. 30.
6. Brand A. Corridors as Spatial Instruments to Channel and Focus Economic Development: Science versus Politics // Regional Policy in the Southern African Development Community. Routledge, 2024. Pp. 79–98.
7. Баринов А.К., Шарова А.Ю. Инфраструктурное развитие Африканского континента (транспорт Восточной Африки) // Азия и Африка сегодня. 2021. № 7. С. 38–46.
8. Duarte A. The Ambivalent Character of Reconstruction: Winners and Losers of the Lobito Transport Development Corridor // Journal of US-China Public Administration. 2013. Vol. 10, No. 9. Pp. 914–926.
9. Zachary F. The Lobito Corridor: Washington's Answer to Belt and Road in Africa. November 13, 2024. URL: <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-lobito-corridor-washingtons-answer-to-belt-and-road-in-africa/> (дата обращения: 17.10.2024).
10. Lisa M. The Lobito Corridor – inside the railway connecting mineral supply chains in Africa. August 28, 2024. URL: <https://ceramics.org/ceramic-tech-today/the-lobito-corridor/> (дата обращения: 28.10.2024).
11. Lobito Corridor Transit Transport Facilitation Agency Agreement (LCTTFA). URL: <https://www.sadc.int/latest-news/lobito-corridor-transit-transport-facilitation-agency-agreement-accelerate-cross-border> (дата обращения: 02.1.2024).
12. Andrew Kamau. Modernizing Africa's Lobito Railway Can Strengthen Critical Mineral Supply and Local Energy Access. 2024. URL: <https://www.energypolicy.columbia.edu/modernizing-africas-lobito-railway-can-strengthen-critical-mineral-supply-and-local-energy-access/> (дата обращения: 02.10.2024).
13. Trafigura, Mota-Engil, and Vecturis Win Lobito Atlantic Railway Concession. URL:

- <https://www.railwaypro.com/wp/trafigura-moto-engil-and-vecturis-win-lobito-atlantic-railway-concession/> (дата обращения: 17.10.2024).
14. Angola: President asks Lobito Corridor nations, backers for more concrete action. URL: <https://www.aman-alliance.org/Home/ContentDetail/83403#> (дата обращения: 17.10.2024).
15. Xinhua. Angola, DR Congo, Zambia to Expand Mineral Exports via the Lobito Corridor. URL: <https://english.news.cn/africa/20230705/a59ae01d6a794e1fa61f0abfadea7b96/c.html> (дата обращения: 17.10.2024).
16. Signing of the Memorandum of Understanding on the Development of the Lobito Corridor. URL: <https://cd.usembassy.gov/signing-of-the-memorandum-of-understanding-on-the-development-of-the-lobito-corridor-and-the-zambia-lobito-rail-line/> (дата обращения: 17.11.2024).
17. Refining the Lobito Corridor: The Future of Cobalt in Sub-Saharan Africa. URL: <https://hir.harvard.edu/refining-the-lobito-corridor-the-future-of-cobalt-in-sub-saharan-africa/> (дата обращения: 09.11.2024).
18. Memorandum of Understanding EU-Democratic Republic of Congo on Sustainable Raw Materials. URL: https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/memorandum-understanding-eu-democratic-republic-congo-sustainable-raw-materials_en (дата обращения: 17.10.2024).
19. Global Gateway: EU signs strategic partnerships on critical raw materials value chains with DRC and Zambia and advances cooperation with US and other key partners to develop the 'Lobito Corridor'. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_5303 (дата обращения: 16.10.2024).
20. Zambia - EU Strategic Partnership on Sustainable Raw Materials Value Chains. URL: https://single-market-economy.ec.europa.eu/system/files/2023-11/MoU_CRM_EU-Zambia_26_10_2023_signed.pdf (дата обращения: 12.10.2024).
21. US, DRC, Zambia MoU – Support EV Battery Value Chain. URL: <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2023/01/2023.01.13-E-4-Release-MOU-USA-DRC-ZAMBIA-Tripartite-Agreement-Tab-1-MOU-for-U.S.-Assistance-to-Support-DRC-Zambia-EV-Value-Chain-Cooperation-Instrument.pdf> (дата обращения: 17.10.2024).
22. Amy G., Jackelyn P. Angola Lobito Corridor Railway Impact. 2024. A rejuvenated railway could change how minerals move in Africa – and globally. URL: <https://edition.cnn.com/world/africa/angola-lobito-corridor-railway-impact-spc/index.html> (дата обращения: 17.10.2024).
23. Duarte A., Santos R., Janean E. N. Angola's Lobito Corridor: From Reconstruction to Development // Angola Brief. 2014. Vol. 4. No. 5. pp. 1-4. URL: <https://issuu.com/cmi-norway/docs/5120-angolas-lobito-corridor> (дата обращения: 13.11.2024).
24. Zajontz T. Seamless Imaginaries, Territorialized Realities: The Regional Politics of Corridor Governance in Southern Africa // Territory, Politics, Governance. 2022. Pp. 1-22.
25. Duarte A., Santos R. The Rehabilitation of the Benguela Railway and the Reactivation of the Lobito Corridor // Africa's Railway Renaissance. Routledge, 2023. Pp. 222-240.
26. Zajontz T., Shangwe M. Contemporary Geopolitics-cum-Geoeconomics in East Africa: New Scrambles and Omni-alignments. In The Palgrave Handbook of Contemporary Geopolitics. Cham: Springer Nature Switzerland, 2024. Pp. 1-28.
27. The White House. Joint Statement from the United States and the European Union on Support for Angola, Zambia and the Democratic Republic of the Congo's Commitment to Further Develop the Lobito Corridor and the U.S.-EU Launch of a Greenfield Rail Line Feasibility Study. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/joint-statement-from-the-united-states-and-the-european-union-on->

- support-for-angola-zambia-and-the-democratic-republic-of-the-congos-commitment-to-further-develop-the-lobito-corridor-and-the/ (дата обращения: 19.10.2024).
28. The US PGII Factsheet, The G7 Hiroshima Progress Report, Japan's Factsheet on the G7 PGII. URL: <https://www.orfonline.org/expert-speak/the-lobito-corridor-the-west-s-bid-against-chinese-domination-in-central-africa> (дата обращения: 17.10.2024).
29. Italy pledges \$320 million for Africa's Lobito Corridor under G7 Infrastructure Plan. URL: <https://www.spglobal.com/commodity-insights/en/news-research/latest-news/metals/061424-italy-pledges-320-million-for-africas-lobito-corridor-under-g7-infrastructure-plan> (дата обращения: 15.10.2024).
30. Liu Xin. MoU signed to Revitalize TAZARA (2024). URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202409/1319255.shtml> (дата обращения: 17.10.2024).
31. Refining the Lobito Corridor: The Future of Cobalt in Sub-Saharan Africa. URL: <https://hir.harvard.edu/refining-the-lobito-corridor-the-future-of-cobalt-in-sub-saharan-africa> (дата обращения: 17.10.2024).
32. Медведев И.В. Перспективы интеграции региональных объединений САДК, SACU и БРИКС в контексте развития экономики России // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2016. № 21 (303). С. 53–60.
33. Абрамова И.О., Фитуни Л.Л. Потенциал Африканского континента в стратегии развития российской экономики // Мировая экономика и международные отношения. 2017. № 9. С. 24–35.

Результаты процедуры рецензирования статьи

Рецензия выполнена специалистами [Национального Института Научного Рецензирования](#) по заказу ООО "НБ-Медиа".

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов можно ознакомиться [здесь](#).

Данная статья посвящена отдельным логистическим аспектам в Африканском регионе, а именно расширению коридора Лобито как потенциальному каналу роста и регионального развития Сообщества развития Юга Африки (САДК). Исследование выполнено по научной структуре IMRAD, имеется четкое обоснование целей и задач во введении, используемая методология и источники, однако автором совершенно не подчеркнута актуальность данной тематики в контексте российско-африканских отношений. Не используются соответствующие русскоязычные источники и работы. Работа опирается на широкий пласт источников, среди которых отдельные кейс-стади, выполненных на материалах Анголы, ДРК и Замбии, а также статистический анализ возможного сокращения транспортных издержек и времени для экспорта полезных ископаемых. Автор упоминает некие качественные данные из экспертных интервью, однако не приводит конкретные ссылки на них. Проведя детальный и обстоятельный анализ литературы и исторический обзор развития Коридора Лобито, автор вместе с тем не формулирует достаточно четко и ясно собственную авторскую позицию относительно возможных перспектив его развития в совокупности с деятельностью международных организаций и представителей стран, которые были бы заинтересованы в инвестировании в экономику стран Юга Африки. Таким образом, можно заключить, что статья носит несколько описательный характер, ее научная новизна не вполне обоснована и понятна. Тем не менее, представленный материал является собой значительный интерес для исследователей африканского региона и читателей журнала "Международные отношения". В статье явно не достает анализа конкретных политico-правовых документов, направленных на развитие данного крупного инфраструктурного

проекта, дискурс-анализ публичных выступлений ключевых лиц, принимающих решения, позволил бы дать более взвешенный и обоснованный взгляд на потенциальные выгоды бенефициаров проекта. В большей степени в данном виде представленная статья является хорошо подготовленной и структурированной аналитической запиской с исторической справкой, нежели научной статьей в подлинном смысле этого слова. Все выводы и утверждения (тезисы статьи) не подкрепляются эмпирическими данными и статистическими показателями, даже не приводятся объемы потенциального финансирования и инвестиций. Лишь в последних абзацах упоминается важности роли международных институтов и региональных организаций, что в целом не дает объективно оценить значимой проекта Коридор Лобито в глобальном масштабе. Автору следует доработать данную статью, погрузив ее в более широкий международный и геополитический контекст. Статья не может быть рекомендована к публикации в данном виде, так как в ней отсутствует серьезная научная полемика и экономический анализ. Список источников и литературы следует дополнить и расширить, используя в том числе работы российских исследователей, изучающих деятельность САДК.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

Рецензия выполнена специалистами [Национального Института Научного Рецензирования](#) по заказу ООО "НБ-Медиа".

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов можно ознакомиться [здесь](#).

Предметом рецензируемого исследования выступает преобразовательный потенциал такого важного для экономического развития Юга Африки инфраструктурного проекта, как коридор Лобиту. Учитывая наблюдаемую в последние десятилетия очередную «битву за Африку», которая развернулась между крупнейшими мировыми державами, актуальность выбранной автором темы следует признать весьма высокой. К сожалению, автор ни слова не говорит ни об использованной в процессе исследования методологии, ни о теоретической базе, на которой это исследование основывалось. Однако из контекста можно понять, что в концептуальном плане базой выступила неореалистская парадигма в международных отношениях, а в числе использованных методов можно назвать исторический и институциональный (при анализе истории основных институтов, сформировавших инфраструктуру региона), нормативный (при изучении ключевых нормативных документов, связанных с развитием коридора Лобиту), метод сценариев (при анализе основных вариантов развития транспортной инфраструктуры в регионе), а также некоторые элементы системного подхода (при изучении элементов транспортной системы логистики в Южной Африке). Вполне корректное применение перечисленных методов позволило автору получить результаты, обладающие признаками научной новизны и достоверности. Прежде всего, речь идет о раскрытии автором функциональной роли коридора Лобиту в экономическом развитии Юга Африки. Определенный научный интерес представляет вывод автора о преобразовательной функции исследуемого транспортного коридора. Наконец, обращают на себя внимание выводы автора о геополитическом значении Лобитского коридора. В структурном плане рецензируемая статья также производит положительное впечатление: её логика последовательна и отражает основные аспекты проведенного исследования. В тексте выделены следующие разделы: - «Введение», где ставится научная проблема,

обосновывается актуальность её исследования, но проигнорирована обязанность автора должным образом представить и аргументировать теоретико-методологические основания работы; - «Историческое развитие Коридора Лобиту», где раскрываются исторические предпосылки проекта Лобитского коридора, а также основные этапы его развития; - «Текущее состояние Коридора Лобиту», где анализируются актуальное состояние исследуемого транспортного коридора; - «Экономические и торговые преимущества коридора Лобиту для Анголы, ДРК и Замбии», где продемонстрированы преимущества коридора для участвующих в проекте стран; - «Коридор Лобито как трансформационная инфраструктурная инициатива в geopolитическом контексте борьбы за влияние на Юге Африки», где выявляется geopolитическая роль коридора, а также его трансформационный потенциал; - «Заключение», где резюмируются итоги проведённого исследования, делаются выводы и намечаются перспективы дальнейших исследований. Стиль рецензируемой статьи научно-аналитический. В тексте встречается некоторое (исчезающее малое) количество стилистических и грамматических погрешностей (например, автор название «коридор Лобиту» пишет то с прописной буквы, то со строчной; собственно, и заголовок статьи, начинающийся со слова «раскрытие» тоже нельзя признать стилистически удачным; и др.), но в целом он написан достаточно грамотно, на хорошем русском языке, с корректным использованием научной терминологии. Библиография насчитывает 33 наименования, в том числе источники на иностранных языках, и в должной мере отражает состояние исследований по проблематике статьи. Апелляция к оппонентам отсутствует в силу отсутствия теоретико-методологической рефлексии, но по мнению рецензента, не является критичной для статей такого типа. К отдельно оговариваемым достоинствам статьи можно отнести достаточно обширный эмпирический материал, привлечённый для анализа, а также использование одной иллюстрации и одной таблицы, что существенно упрощает восприятие аргументов автора.

ОБЩИЙ ВЫВОД: предложенную к рецензированию статью можно квалифицировать в качестве научной работы, отвечающей основным требованиям, предъявляемым к работам подобного рода. Полученные автором результаты будут интересны для политологов, социологов, специалистов в области логистики, мировой политики и международных отношений, а также для студентов перечисленных специальностей. Представленный материал соответствует тематике журнала «Международные отношения». По результатам рецензирования статья рекомендуется к публикации.