

DOI: 10.24411/2221-3279-2021-10004

КОНКУРЕНЦИЯ ВНЕШНИХ ИГРОКОВ ЗА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ В ЗАПАДНОЙ И СЕВЕРНОЙ АФРИКЕ (НА ПРИМЕРЕ МОРСКИХ ПОРТОВ)

Мария Андреевна Володина

*Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова Российской академии наук,
Москва, Россия*

<p>Информация о статье: <i>Поступила в редакцию:</i> 14 мая 2020 <i>Принята к печати:</i> 3 августа 2020</p>	<p>Аннотация: В работе исследуется роль морского сообщения в экономическом развитии стран Африканского континента. Показывается, что модернизация морских портов не только привлекает потенциальных инвесторов, но и открывает новые возможности для африканских стран. Благодаря созданию новых инновационных портов создаются новые рабочие места, появляются обучающие программы, местное население активнее приобретает к новым технологиям. Иностранные компании нередко предлагают комплекс мер по реформированию транспортно-логистических систем африканских стран, с соединением всех транспортных артерий для ускоренной доставки грузов. Существует ряд проблем, препятствующих осуществлению амбициозных логистических проектов, однако при совместных усилиях иностранных представителей и местных властей удается поступательно реформировать законодательные акты, подготовить транспортные решения с учетом специфики каждой страны, улучшить инвестиционную привлекательность африканских стран. Проекты, реализуемые в Северной и Западной Африке, отражают разные подходы ведущих стран мира к внешнеэкономической стратегии. Основными конкурентами в борьбе за новые проекты в Африке становятся западные страны, с одной стороны, и Китай – с другой. Морское сообщение является старейшим транспортным сообщением в Африке, многие порты возводились усилиями колониальных властей. Некоторые порты имеют узкую товарную специализацию, что тормозит развитие морского сообщения. Необходимы новые инновационные порты для успешных торговых операций стран Африки. В некоторых странах решение транспортно-логистических задач было продиктовано экономическими и промышленными нуждами. Например, в Марокко строительство автомобильных заводов (с необходимостью последующей транспортировки готовой продукции) побудило иностранные компании разработать план инновационного техногорода с современным портом. В целом, во многих странах процесс модернизации транспортных и логистических систем еще только начинается, но именно порты стали отправной точкой зарождения новых инвестиционных программ системных преобразований в Африке.</p> <p><i>Статья подготовлена при поддержке гранта Российского научного фонда. Проект № 17-78-20216 “Обострение конкуренции российских и китайских компаний на Африканском континенте: предпосылки, современное состояние и перспективы”.</i></p>
<p>Об авторе: к.и.н., старший научный сотрудник, ИМЭМО РАН e-mail: volodinamarie@gmail.com</p>	
<p>Ключевые слова: морские порты; транспортная инфраструктура; Западная Африка; Северная Африка; модернизация портов; иностранные инвестиции; конкуренция европейских и китайских ТНК</p>	

В современных условиях стремительное развитие мировой торговли, совершаемой преимущественно морским путем, актуализирует внимание к функционированию морских перевозок. На Африканском континенте порты рассматриваются не только как «проводники» международной торговли, но и как стратегические форпосты для проникновения и продвижения иностранных проектов, нацеленных на модернизацию стран Аф-

риканского континента. Показывается, что модернизация морских портов не только привлекает потенциальных инвесторов, но и открывает новые возможности для африканских стран. Благодаря созданию новых инновационных портов создаются новые рабочие места, появляются обучающие программы, местное население активнее приобретает к новым технологиям. Иностранные компании нередко предлагают комплекс мер по реформированию транспортно-логистических систем африканских стран, с соединением всех транспортных артерий для ускоренной доставки грузов. Существует ряд проблем, препятствующих осуществлению амбициозных логистических проектов, однако при совместных усилиях иностранных представителей и местных властей удается поступательно реформировать законодательные акты, подготовить транспортные решения с учетом специфики каждой страны, улучшить инвестиционную привлекательность африканских стран. Проекты, реализуемые в Северной и Западной Африке, отражают разные подходы ведущих стран мира к внешнеэкономической стратегии. Основными конкурентами в борьбе за новые проекты в Африке становятся западные страны, с одной стороны, и Китай – с другой. Морское сообщение является старейшим транспортным сообщением в Африке, многие порты возводились усилиями колониальных властей. Некоторые порты имеют узкую товарную специализацию, что тормозит развитие морского сообщения. Необходимы новые инновационные порты для успешных торговых операций стран Африки. В некоторых странах решение транспортно-логистических задач было продиктовано экономическими и промышленными нуждами. Например, в Марокко строительство автомобильных заводов (с необходимостью последующей транспортировки готовой продукции) побудило иностранные компании разработать план инновационного техногорода с современным портом. В целом, во многих странах процесс модернизации транспортных и логистических систем еще только начинается, но именно порты стали отправной точкой зарождения новых инвестиционных программ системных преобразований в Африке.

рики. Транспортно-логистические проекты при участии международных консорциумов и иностранных компаний позволяют африканским государствам получать уникальный опыт и технологии, а также расширять торговые связи между африканскими странами. Для иностранных инвесторов африканские порты предоставляют возможность участия в реализации принципиально новых для Континента транспортно-логистических проектов (соединения основных путей сообщения воедино) для активного проникновения на африканский рынок.

Примечательно, что к расширению присутствия иностранных инвесторов в портовом хозяйстве других регионов, например Европы, последние годы уделяется довольно много внимания экспертов¹, особенно когда речь идет о китайской экспансии. В то же время активность внешних игроков в сфере модернизации африканских портов по крайней мере в России остается слабо изученной. Наша статья призвана восполнить этот дефицит в части анализа портовой инфраструктуры Западной и Северной Африки, которой пока посвящены (и то «по касательной») две небольших статьи отечественных африканистов², а также ряд статей зарубежных авторов по частным вопросам (например, учете экологического фактора в

портах Гвинейского залива³ или специфике развития отдельных портов, в частности Танжера⁴). В первом разделе нами представлены общие черты портового хозяйства региона, в особенности барьеры на пути его модернизации. Следующие разделы статьи основаны на анализе конкретных кейсов и построены по географическому принципу – Западная Африка, Магриб и занимающий особое положение благодаря наличию Суэцкого канала Египет.

Общие черты портового хозяйства стран Западной и Северной Африки

Нередко существуют факторы, препятствующие развитию транспортно-логистических сетей и внедрению амбициозных международных и межафриканских проектов:

- неразвитая инфраструктура на Африканском континенте;
- зарегулированность рынка многих африканских стран;
- коррупция;
- отсутствие прозрачности в транспортной логистике;
- наличие многочисленных транспортных компаний, причем на Африканском континенте в основном преобладают частные логистические компании;
- высокие тарифы в Африке (выше, чем в других регионах мира);
- отсутствие разветвленной сети железнодорожных магистралей препятствует ускоренной доставке грузов во все уголки Африканского континента;
- наличие транспортных соглашений между африканскими странами и отсутствие единого для всего Африканского континента транспортного соглашения, облегчающего

¹ Например: Burns, M.G. Port Management and Operations. CRC Press, 2018; UNCTAD, Обзор морского транспорта. 2013. Mode of access: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/gmt2013_ru.pdf, и подобные этому документы международных организаций и т.п.

² Фогель Д.В. Улучшение состояния транспортной инфраструктуры Африки как фактор стимулирования деятельности иностранных инвесторов // Экономические отношения. 2018. Том 8. № 4. С. 589-603. [Fogel, D.V. Improving the Condition of Transport Infrastructure of Africa as a Factor of Stimulation the Activity of Foreign Investors // *Journal of International Economic Affairs*, 2018, Vol. 8, No. 4, pp. 589-603.]; Носков А.Ю. Портовая инфраструктура стран Северной Африки и ее влияние на интеграцию в Средиземноморье // Азия и Африка сегодня. 2017. № 5 (718). С. 21-25. [Noskov, A. Port Infrastructure of Northern Africa Countries and Its Impact on Integration in the Mediterranean // *Asia and Africa Today*, 2017. No. 5 (718), pp. 21-25.]

³ Barnes-Dabban, H.; Van Koppen, K.; Mo, A. Environmental Reform of West and Central Africa Ports: the Influence of Colonial Legacies // *Maritime Policy & Management*, 2017, Vol. 44, No. 5, pp. 565-583. Mode of access: <https://doi.org/10.1080/03088839.2017.1299236>

⁴ Babounia, A.; El Imrani, O. The Logistics of Port Container Terminals: What Prospects for Fostering the Role of Tangier Med Port in the Global Maritime Logistics? // *Revue de Gestion et d'Économie*, 2016, Vol. 4, No. 1, pp. 30-49.

торговые операции между африканскими партнерами;

- усложненные процедуры регистрации и прохождения пограничного контроля, что увеличивает сроки доставок грузов;

- сильная зависимость торговых и транспортных проектов от внутриполитической ситуации в африканских странах;

- неравномерность развития транспортной сети: регионы с наиболее устойчивой экономикой имеют возможность проводить планомерную модернизацию своих путей сообщения, что приводит к снижению транспортных, бюрократических и финансовых издержек при транспортировках.

Для всестороннего развития международного торгового сотрудничества Африканского континента предполагается ввести следующие меры:

- создание единого межафриканского соглашения для облегчения приграничных логистических проектов, транспортной доступности наиболее отсталых регионов Африки;

- форсированное внедрение *межафриканских проектов* (как инфраструктурных, так и транспортно-логистических) для возможного привлечения и подключения иностранных инвесторов к уже разработанным проектам, *отвечающим потребностям африканцев*;

- реформирование финансовых систем африканских стран – преобразование большей части налоговых поступлений, получаемых за счет топлива (переменные затраты), в налоги на владение и регистрацию грузового транспорта (постоянные издержки);

- изменение налогообложения – снижение импортных пошлин (особенно на технику и транспортные средства), что позволит правительствам многих африканских государств закупать современные транспортные средства, облегчит логистические задачи;

- либерализация экономики стран Африканского континента;

- внедрение инновационных технологий во все сферы жизнедеятельности африканских государств;

- привлечение иностранных специалистов для обучения местного населения, причем для этого необходимы предварительные

условия в виде наличия специальных образовательных программ в африканских странах – для обучения иностранным языкам, компьютерной грамотности, что в дальнейшем будет способствовать скорейшему приобщению к научным знаниям всего мира в области технологий и др.

Именно *морской транспорт* стал первым средством сообщения между странами Континента и странами мира. В настоящий момент через африканские порты ежегодно перевозится около 265 млн тонн (Африканский Банк Развития), к 2040 году планируется увеличение поставок до 2 млрд тонн в год⁵.

Основными операторами, работающими в крупнейших портах Африки, являются: APMT (Дания), ICTSI (Филиппины), DP World (Дубай), MAERSK Group (Дания); лидером портовых перевозок в Африке бесспорно становится компания Bolloré Africa Logistics (Франция), располагающая 14 портовыми концессиями.

Отличительной особенностью компании Bolloré справедливо считается выигрышное сочетание нескольких характеристик: применение совершенной техники, возможность использования данной компании для различных типов грузов, четкий контроль до финальной точки доставки груза, мультимодальная схема – именно руководители данной компании инициировали создание «сухих портов» с таможенными складами. Многие крупные компании – поставщики на Африканский континент заключают договор с компанией Bolloré на хранение и управление своими поставками. Для создания разветвленной системы транспортно-логистической артерии компания Bolloré успешно покупает активы железнодорожных компаний африканских стран, например, Sitarail (Кот-д’Ивуар, Буркино-Фасо), Camrail (Камерун). Однако

⁵ Transport Maritime: accroître la capacité et l’efficacité des ports africains aux fins de la croissance économique // African Union. IE18279 – 133/29/15. Mode of access: https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-maritime_transport_increasing_african_ports_capacity_and_efficiency_for_economic_growth-f.pdf

чрезмерная вовлеченность представителей компании Bolloré в политическую жизнь стран Африки подрывает ее авторитет – в настоящий момент проводятся расследования о возможной причастности компании к выборам в Того и в Гвинею.

По размещенной на сайтах компании Bolloré информации, можно с уверенностью констатировать, что именно Западная Африка входит в число приоритетных направлений деятельности компании. По сравнению, например, с Алжиром, где компания активно работает с 1999 года и имеет немногочисленный состав сотрудников (схожие показатели и в Марокко), страны Западной Африки, такие как Бенин, ведут диверсифицированные экономические проекты с компанией Bolloré. Во-первых, страны Западной Африки располагают открытым выходом в Атлантический океан, тем самым имея доступ к разнообразным поставкам и расширению экономических контактов со многими странами мира. Во-вторых, страны Западной Африки обладают разветвленной сетью транспортно-логистических контактов, что, в свою очередь, укрепляет внешнеэкономические связи в регионе и привлекает потенциальных инвесторов. Бенин, по данным за 2018 год, вышел на первое место по производству и экспорту хлопка в Африке, данное обстоятельство вынуждает руководство страны искать различные возможности для укрепления торгово-инвестиционных связей государства с мировым сообществом. В этой связи представители компании Bolloré обеспечивают возможности полного цикла логистического обеспечения для компаний Бенина. Для успешной транспортировки своего груза компании из Бенина могут рассчитывать на весь комплекс логистического сервиса – от морского, авиационного и автомобильного сообщения до складских и сортировочных возможностей, включая также налоговое и таможенное сопровождение⁶.

Компания Bolloré является постоянным и неизменным спутником всех амбициозных проектов, реализуемых в Западной Африке.

⁶ Transport and Logistics in Benin Market Focus / Bolloré Logistics Benin. Mode of access: <https://www.bolloré-logistics.com/en/Pages/focus/Benin.aspx>

В Буркино-Фасо компания Bolloré оказывала всестороннюю помощь в строительстве шахт по добыче золота в Унде; в Гане благодаря усилиям компании Bolloré была проведена успешная доставка двигателей и генераторов для строительства новой электростанции. В 2017 году была осуществлена транспортировка необходимого оборудования для строительства шахт по добыче золота в Мали, а в 2018 году для строительства солнечной электростанции⁷.

Особенности модернизации портов Западной Африки

Порты Западной Африки строились и модернизировались силами структур МВФ. Так, проект строительства порта *Дакара* был выработан в 1967 году, а финальная стоимость проекта составила 24 млн долл. Изначально порт строился преимущественно для торговли рыбой, ведь берега Сенегала славятся рыбным разнообразием. Порт Дакара становился первым глубоководным портом в Сахеле, а высокая концентрация населения в этом регионе Африки позволяла довольно оперативно доставлять товары в соседние с Сенегалом страны⁸. Дальнейшая модернизация порта (так называемый проект контейнерного порта) включала в себя комплексную всестороннюю модернизацию: строительство новой набережной, обучение персонала, технические и финансовые консультации. Для реализации плана потребовалось 8 лет (1984-1992 годы) и 7,5 млн долл. (уже при участии Арабского банка экономического развития Африки и Кувейтского фонда арабского экономического развития)⁹.

Основным инвестором в проект модернизации и строительства инновационного

⁷ Transport and Logistics in Mali, Market Focus / Bolloré Logistics Mali. Mode of access: <https://www.bolloré-logistics.com/en/Pages/focus/Mali.aspx>

⁸ Projet de port de peche de dakar Senegal, 1977. Mode of access: <http://Documents.Worldbank.Org/Curated/En/711131468306918013/Pdf/12600SAR0FRENC101Official0Use0Only1.Pdf>

⁹ Dakar Container Port Project / the WB. Mode of access: <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project-detail/P002320>

порта Дакара, соединенного с железной дорогой и новым аэропортом, выступает эмиратская компания DP World. Представители компании в своем представлении назвали этот порт Портом Будущего¹⁰. В подготовленной компанией DP World презентации о проделанной в Дакаре работе выделена положительная динамика экспорта/импорта Сенегала, поступательный рост зарплат, улучшение условий работы, качественное улучшение профессиональных навыков персонала за счет диверсификации образовательных программ подготовки и др.

МВФ в лице MIGA (Многостороннее агентство по инвестиционным гарантиям) предоставила гарантии на общую сумму 71 млн евро для покрытия займов и инвестиций со стороны Standard Chartered Bank и DP World. По кредитным и хеджирующим инвестициям для Standard Chartered Bank покрытие MIGA предоставляется в течение восьми лет от рисков ограничения перевода, экспроприации, войны и гражданских беспорядков, а также нарушения условий контракта. Что касается инвестиций в акционерный капитал DP World, то в течение восьми лет страховка покрывает риски войны и гражданских беспорядков. Общая стоимость этого этапа инвестиций оценивается в 150 млн евро¹¹.

Порт *Абиджана* также ожидает полная модернизация – в ближайшее время будут получены инвестиции в размере 1,4 млрд. долл. (85% от этой суммы предоставляет Eximbank из Китая, а 15% предоставит сам порт). Власти Кот-д’Ивуара рассчитывают преобразовать порт Абиджана в крупнейший порт на Атлантическом побережье Африки, став своеобразным связующим звеном между Танжером и Кейптауном¹².

¹⁰ DP World to Finalise Plans for New Port, Economic Zone in Senegal. Mode of access: <https://www.arabianbusiness.com/transport/439739-dp-world-to-finalise-plans-for-new-port-economic-zone-in-senegal>

¹¹ DP World Dakar S.A. / MIGA. Mode of access: <https://www.miga.org/project/dp-world-dakar-sa>

¹² Côte d’Ivoire: \$1.4 billion to Be Invested in Abidjan Port by 2020. Mode of access: <https://www.ecofinagency.com/public-management/2802-39733-cote-d-ivoire-1-4-billion-to-be-invested-in-abidjan-port-by-2020>

Представители многих стран активно участвуют в инвестиционных проектах по модернизации конкретных специализированных терминалов. Так, бельгийская корпорация SEA-invest – крупнейший оператор многопрофильных перевозок и логистических решений – построит специальный терминал для погрузки сырья, создаст логистическую базу для нефти и газа (углубляя и расширяя канал Вриди); Японское агентство международного сотрудничества (The Japanese International Cooperation Agency (JICA) подписало соглашение с правительством Кот-д’Ивуара о финансировании строительства зернового терминала¹³.

Упомянутая выше компания Bolloré Logistics планирует инвестировать 400 млн. евро в строительство нового контейнерного портового терминала в Абиджане. Проект будет осуществлен при поддержке APM Terminals и французской строительной компанией Bouygues¹⁴.

Порт Абиджана, крупнейший порт Западной Африки, неслучайно выбран представителями многих иностранных компаний для реализации инвестиционных проектов – в экономике Кот-д’Ивуара изначально преобладала высокая доля поступлений от сельского хозяйства, однако значительные запасы полезных ископаемых (золота, алмазов, нефти, газа и др.) подталкивают международные корпорации включаться в активную борьбу за ресурсы этой страны.

По словам генерального директора порта Абиджана, порт символизирует саму страну, является отражением нации, поскольку 90% торговли Кот-д’Ивуара осуществляется морским путем, а через порт Абиджана проходит более 80% всей морской торговли страны¹⁵. По этой причине портовые проекты имеют первостепенный характер и руко-

¹³ From Magazine: Port of Abidjan Is All set to Be a Major Maritime Hub. Mode of access: <https://www.logupdateafrica.com/port-of-abidjan-is-all-set-to-be-a-major-maritime-hub-shipping>

¹⁴ Bolloré to Invest US\$500 Million in Port Terminal in Abidjan. Mode of access: <https://www.infrapppworld.com/news/megaproject-1233-bolloré-to-invest-us-500-million-in-port-terminal-in-abidjan>

¹⁵ Ibid.

водство страны надеется на поступательное развитие транспортно-логистических сетей Кот-д'Ивуара.

В *Нигерии* портовая инфраструктура до последнего времени тормозила экономическое развитие страны из-за низкой производительности, высоких затрат, отсталого технического оснащения. Реформы в сфере портового хозяйства, начатые в 2000 году, способствовали частичной приватизации и установлению практик лендлордного порта (когда государство владеет землей и морскими водами, прилегающими к порту, и сдает терминалы в аренду частным компаниям).

В Нигерии существует несколько портов, обслуживающих нефтяной сектор, однако отсутствие глубоководного порта тормозило экономическое развитие страны. В Лагосе в ближайшее время планируется строительство нового глубоководного порта Lekki Deep Sea Port. Китай привлекает в проект инвестиции в размере 630 млн долл. от Банка развития Китая (China Development Bank), строительство порта поручено сингапурской компании Tolaram Group (крупнейшая индонезийская холдинговая компания с головным офисом в Сингапуре) и китайской строительной компании China Harbour Engineering Company (CHEC). CHEC дополнительно выделит 470 млн долл. и будет управлять портом на основании 45-летней концессионного соглашения. Сингапурская компания, впервые участвующая в инфраструктурном проекте, по соглашению будет иметь 22,5% от доли владения новым транспортным хабом¹⁶.

Специфика модернизации портов стран Магриба

Строительство крупных портов многопрофильной системы эксплуатации привлекает потенциальных инвесторов и активизирует экономическую конкуренцию международных компаний за перспективные проекты в Африке, поскольку именно портовое сообщение «открывает врата» для

экономического проникновения на Африканский континент. Так, инновационный порт *Танжер Мед*, способный обслуживать суда различного профиля, представляет собой уникальный проект многофункционального транспортно-логистического центра в Северной Африке¹⁷. Удачное географическое положение позволяет реализовывать амбициозные проекты с минимальными финансовыми (близость к Европе сокращает финансовые затраты на доставку) и транспортными издержками (перевозка крупногабаритных, хрупких и скоропортящихся товаров облегчается быстротой доставки из Европы и оперативностью транспортно-логистического сообщения в Марокко).

Преимущества инновационного порта в Танжере определяются несколькими факторами:

1. Выгодное географическое положение.
2. Наличие разветвленной и многопрофильной транспортно-логистической системы в регионе Танжер – Тетуан. Порт Танжер Мед соединен автомобильными дорогами и новейшей высокоскоростной железной дорогой с основными городами Марокко.
3. Экономически выгодные условия для иностранных компаний – введение свободной зоны в Танжере и в Тетуане.
4. Налоговые льготы: полное освобождение от корпоративного налога (так называемые налоговые каникулы) первые пять лет, а далее компания обязана платить 8,75% от выручки¹⁸ (корпоративный налог в Марокко один из самых высоких в Северной и Западной Африке – он составляет 31%, тогда как в Алжире – 26%, в Египте – 22,5%, в Сенегале – 30%).

5. Проводимая руководством страны политика поощрения реализации проектов, направленных на создание и расширение технологического потенциала Королевства. Фонд Хасана II, созданный по инициативе

¹⁶ New Port in Lagos Will be Chinese-Financed, Chinese-Built. Mode of access: <https://www.maritime-executive.com/article/china-finances-new-chinese-built-port-in-lagos-nigeria>

¹⁷ Requena, A.T.; Soriano-Miras, R.M.; Solís, M.; Kopinak, K. Localized Global Economies on the Northern Borderlands of Mexico and Morocco. Springer, 2018.

¹⁸ Logistics and Industrial Hub. Investment Memorandum 2019. Mode of access: <https://www.tangermed.ma/wp-content/uploads/2019/09/Memo-investissement-2019-1.pdf>

короля Мухаммеда VI, активно привлекает и поддерживает иностранные инвестиции в Марокко. Так, государством финансируются проекты в сфере строительства, автомобилестроения, авиастроения, нано- и микро-биотехнологической, электронной промышленности. Правительство покрывает расходы на уровне 15% от стоимости строительства, инвестиционных проектов в сфере технологий и оборудования. Государством всячески поощряется практика обучения иностранными специалистами персонала на предприятиях – молодые специалисты приобретают уникальный профессиональный опыт, а иностранная компания получает дополнительные льготы от марокканского государства¹⁹.

Благодаря инновационному порту Танжера (и другим портовым проектам) в Марокко в настоящий момент представлены десятки автомобильных предприятий (включая производителей комплектующих) – выгодные условия по транспортировке готовой продукции являются неоспоримым преимуществом марокканских автомобильных заводов. Более низкая (по сравнению с Францией) оплата труда позволяет французскому автомобильному концерну Renault извлекать сверхприбыли от своих марокканских автомобильных заводов. Автомобильный завод компании Renault в Марокко считается самым крупным в Африке, завод построили в 2012 году, а уже к 2017 году компания экспортировала свой миллионный автомобиль. Руководители компании Renault были пионерами в продвижении проекта строительства Танжер Мед.

Согласно рейтингу свободных зон мира (учитывающему основные экономические, правовые, транспортно-логистические показатели), опубликованному в 2017 году, марокканский транспортно-логистический хаб Танжер Мед занял первое место на Африканском континенте, опередив нигерийский порт Лагос²⁰.

Танжер Мед и Танжер Мед II являются примером уникального транспортно-

логистического пространства, поскольку соединяют инновационный порт с промышленным центром – производимая продукция в кратчайшие сроки доставляется в Европу, в Америку и в другие страны Африки.

Строительство второго порта – Танжер Мед II – было реализовано французской строительной компанией Vougues и завершено в 2014 году. Идея создания второго порта состояла в расширении построенного порта Танжер Мед и введении в эксплуатацию новых дамб. Таким образом была создана единая портовая платформа, способная принимать более 8 млн контейнеров в год, что делает единый портовый терминал Танжер Мед самым крупным портом не только в Африке, но и во всем Средиземноморье (для сравнения – порт испанского Альхесираса за 2018 год пропустил более 4 млн. контейнеров). Общая стоимость реализации проекта Танжер Мед по некоторым оценкам составляет более 8,2 млрд евро (88 млрд дирхамов), 3,5 млрд евро из которых поступило из средств марокканского государства, а 5,3 млрд евро выделили частные инвесторы.

Если основным идеологом и инициатором реализации проекта Танжер Мед (с последующим успешным подключением к данному транспортно-логистическому и производственному кластеру многих крупных компаний и корпораций) стал автомобильный концерн Renault, то его основной конкурент – концерн Peugeot-Citroën – выбрал побережье Атлантического океана для создания аналогичного кластера.

Проект нового порта Кенитры, реализуемый в рамках национальной стратегии развития портовых инфраструктур Марокко 2030, представляет собой успешное решение транспортно-логистических задач для соединения крупных промышленных и сельскохозяйственных центров страны. С этой целью правительство Марокко уже ввело в эксплуатацию высокоскоростную железнодорожную магистраль Рабат – Танжер (участок Рабат – Кенитра модернизирован еще не до конца²¹), в будущем планируется создать разветвленную сеть высокоскорост-

¹⁹ Ibid.

²⁰ fDi's Global Free Zones of the Year 2019 – the Winners. Mode of access: <https://www.fdiintelligence.com/article/75879>

²¹ Результат полевых наблюдений автора в ходе научной командировки в январе-феврале 2020 г.

ных автомобильных и железнодорожных магистралей для соединения современных инновационных портов Марокко с крупными регионами страны. Примерная сумма инвестиций составит 2,1 млрд евро²², стоимость строительства автомобильного завода Peugeot-Citroën составит 557 млн евро, 95% от этой суммы выплатит сама компания, а оставшиеся 5% компенсирует марокканское правительство²³.

Стратегия развития портовых инфраструктур Марокко 2030, инициированная королем Марокко Мухаммедом VI в 2012 году, представляет собой геополитические амбиции Королевства, состоящие в продвижении Марокко на мировой арене морских грузоперевозок. Руководство страны планирует превратить Марокко в обозримой перспективе (к 2030 году) в ключевого игрока в транспортно-логистической системе Европы, Африки и Ближнего Востока. Для достижения поставленных целей потребуется 7 млрд долл. В настоящий момент дан старт реализации проектов по строительству инновационных портов Кенитры, Сафи, Надора, Дахлы (на территории Западной Сахары), Джорф Ласфара с приблизительной стоимостью 3,81 млрд долл²⁴. Подобные амбициозные планы Королевства вполне оправданы – около 95% внешней торговли Марокко осуществляется через морские «врата», преимущественно через Танжер Мед²⁵.

Идея строительства завода автоконцерна Peugeot-Citroën в рамках проекта создания нового порта Кенитры представляет собой не просто очередной шаг крупного автомобильного гиганта по укреплению своих позиций в Африке, а также создания здо-

ровой конкуренции с концерном Renault – представители концерна хотят реализовать новую модель автомобильного производства на территории Марокко. Прежде всего, предусмотрено изменение производственного цикла с расширением сборочных специализаций. Так, впервые в Марокко будут производиться моторы для автомобилей, а также будет использоваться специальная отделочная система²⁶. Тем самым компания планирует не конкурировать, а предоставлять аутсорсинговые услуги для других автомобильных концернов, собирающих автомобили на территории Марокко.

Сенсационным для всей Северной Африки стало решение Китая инвестировать 11 млрд долл. в строительство инновационного Танжерского техногорода имени Мухаммеда VI. Данный проект позволил Китаю войти в тройку стран-лидеров – торговых партнеров Марокко (уступая место лишь Франции и Испании). Идея создания инновационного города, с последующим расширением производственно-технологических задач, укладывается в китайскую стратегию «Морского шелкового пути». Уникальное географическое положение – соседство со Средиземноморскими странами, выход в Атлантический океан, открытый доступ к странам Африканского континента – придают данному проекту особый геоэкономический и геополитический статус. Реализуемый проект станет самым крупным китайским вложением в Северной Африке. На данный момент согласованы основные партнеры – марокканский банк BMCE и китайские компании China Communication Construction и China Road and Bridge Corp. Основным препятствием и спорным вопросом для обеих стран стали разногласия по правообладанию данным объектом, процентной доли каждой из сторон. Техногород в дальнейшем станет свободной экономической зоной, позволит создать 100 тыс. рабочих мест, в целом ознаме-

²² Maroc: Le projet du port Kénitra Atlantique va prendre forme grâce à l'arrivée de PSA. Mode of access: <https://www.usinenouvelle.com/article/maroc-le-projet-du-port-kenitra-atlantique-va-prendre-forme-grace-a-l-arrivee-de-psa.N340984>

²³ Maroc: Le projet du port Kénitra Atlantique va prendre forme grâce à l'arrivée de PSA. Mode of access: <https://www.usinenouvelle.com/article/des-peugeot-citroen-made-in-maroc-ce-que-psa-fera-de-son-usine-de-kenitra.N337183>

²⁴ PTI Insight: Morocco's Maritime Master Plan. Mode of access: <https://www.porttechnology.org/news/pti-insight-moroccos-maritime-master-plan/>

²⁵ Ibid.

²⁶ Maroc: Le projet du port Kénitra Atlantique va prendre forme grâce à l'arrivée de PSA. Mode of access: <https://www.usinenouvelle.com/article/maroc-le-projet-du-port-kenitra-atlantique-va-prendre-forme-grace-a-l-arrivee-de-psa.N340984>

нует собой новую индустриальную зону с подключением к железнодорожным и автомобильным транспортным артериям Марокко.

Если оценивать и сравнивать проекты, реализуемые в Танжере европейскими и китайскими инвесторами, то можно выделить несколько основных принципов:

1) европейские проекты созданы и активно диверсифицируются в условиях необходимого расширения промышленного производства европейских компаний на территории подготовки местного населения для работы на производстве;

2) проект Танжер Мед и Танжер Мед II являются своеобразными мультимодальными проектами – с возможностью подключения представителей различных стран и расширения отраслевой специализации данных компаний, что создает возможности для взаимовыгодных логистических решений, обмена опытом между ведущими компаниями мира;

3) китайские проекты ориентированы только на китайских партнеров и не стремятся подключаться к уже готовящимся проектам;

4) китайская практика привлечения китайских рабочих на иностранных проектах вызывает недовольство местного населения.

В *Алжире* состояние портов находится в удручающем положении. Основная часть портов в Алжире была построена еще в период колониализма, технические характеристики портов не соответствуют общемировым критериям инновационных мультимодальных портов, способных принимать и обслуживать различные категории судов и грузов. Процессы глобализации ускоряют активизацию торговых и инвестиционных связей по всему миру, что требует проведения необходимых строительных и логистических проектов для расширения и укрепления товарооборота между странами. В настоящий момент торговые операции в мире осуществляются преимущественно морским путем, по этой причине портовое сообщение каждой страны становится стратегическим и экономически важным для развития многих государств.

В Алжире, как отмечают эксперты²⁷, государством упущено время для модернизации портов, многие факторы лишь усугубляют плачевное состояние портового сообщения страны:

1) технические характеристики портов не удовлетворяют современным потребностям морского транспортного сообщения – крайне узкие и короткие береговые полосы, допустимость лишь неглубокой осадки судов, что затрудняет прибытие крупных современных кораблей;

2) бюрократизм и монополизация портовых служб – алжирские портовые компании обладают правом осуществлять миссии государственных органов, на деле являются монополистами портовой деятельности, являются судьями и участниками всей портовой деятельности страны: на практике у клиента нет альтернативы – он вынужден терпеть высокие цены и низкий уровень обслуживания и довольствоваться имеющимся сервисом;

3) отсутствие современного проекта городского рассредоточения различных сфер деятельности – порты находятся в центральных частях городов Алжира, вокруг которых растет и развивается город. Необходимо строительство новых инновационных портов вне центральных районов городов (с учетом опыта Танжера), что позволит создать обширные пространства для осуществления портового сообщения на мировом уровне. Напротив, городские власти Алжира намеренно сократили площадь порта города для решения проблем пробок и транспортной доступности города;

4) влияние устаревшей портовой инфраструктуры сильно сказывается на экономике страны, к которой добавляется неподходящее техническое оборудование, что объясняет низкую доходность, длительное пребывание судов на причале, длительное ожидание в порту, очень строгие и прежде всего очень дорогие портовые места

²⁷ M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet, "Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe?", *Méditerranée* [En ligne], 116 | 2011, mis en ligne le 01 juin 2013, consulté le 14 novembre 2019. Mode of access: <http://journals.openedition.org/mediterranee/5410>

и стоянки. Эти недостатки в логистических цепочках делают перевозку грузов в Алжир одной из самых дорогих в бассейне Средиземного моря. Государство несет колоссальные убытки из-за неразвитости портового сообщения и связанных с этим штрафных санкций, выплачиваемых торговым компаниям.

Осознавая необходимость модернизации портового сообщения, правительство Алжира решило использовать модель государственно-частного партнерства. Так, в 2006 году управление портом Беджая было доверено сингапурской компании Protek International на 20 лет после создания совместного предприятия ВМТ (Véjaïa Mediterranean Terminal – средиземноморский терминал Беджая), где данный порт сохраняет в своей собственности 51% акций. Основной деятельностью ВМТ является управление и эксплуатация контейнерного терминала. Для этого он оснастил себя высокопроизводительным оборудованием, чтобы предлагать качественные, эффективные и надежные услуги. Этот порт стал первым подобным проектом в Алжире, ознаменовав собой переход к поступательной модернизации портового сообщения страны. По оценкам специалистов, власти инвестировали 53 млн. долл. в новейшее технологическое оборудование и 200 тыс. долл. в развитие человеческого капитала – подготовительные курсы, обучающие программы и т.д.²⁸ В 2009 году портовое сообщение Беджая было соединено с железными дорогами Алжира для ускоренной доставки грузов вглубь страны.

Следующим совместным проектом властей Алжира и международным объектом модернизации портового сообщения страны стал порт Джен-Джен. В мае 2009 года дубайский портовый оператор DPW (Dubai Port World) заключил контракт с правительством Алжира на эксплуатацию портов Алжира (Джазаира) и Джен-Джена. Это партнерство позволило DPW активно включиться в средиземноморскую торговлю (где компания не присутствовала), а алжирцам получить уникальный международный опыт модернизации портового сообщения. Вслед за этим решением южнокорейской компа-

нией Daewoo было подписано соглашение с Министерством транспорта Алжира на проведение строительных работ по модернизации порта Джен-Джен, предусматривавших расширение причалов и строительство новых причалов²⁹. Для DPW включение в портовое сообщение в Средиземноморье означает конкурентную борьбу с основными мировыми лидерами морских транспортных перевозок, таких как Maersk и CMA-CGM, которые обслуживаются в Танжер Мед, испанском Альхесирасе и мальтийском Марсашлокке.

Изначально порт Джен-Джен был построен для обслуживания сталелитейного завода, а с приходом новой компании специализация порта будет расширена и Джен-Джен будет соединен разветвленной сетью автомагистралей с крупными городами Алжира. DPW выплатил 70 млн. долл. за право эксплуатации порта.

Порт Джазаир в Алжире с 2009 года обслуживается компанией Djazaïr Port World – совместной компанией DPW и портовой компанией Алжира с концессией на 30 лет³⁰. На сайте компании подробная информация о проекте отсутствует, однако в новостях постоянно всплывают противоречивые сведения о функционировании данного порта. Так, еще в 2010 году портовыми рабочими была заблокирована работа всего порта из-за нежелания профсоюзов увеличить трудовую нагрузку сотрудников порта, требуемую иностранными морскими транспортными компаниями – для ускоренной обработки поступающих в порт товаров³¹.

Алжирское портовое хозяйство пока еще характеризуется дробной транспортировкой от порта к порту, а не сквозной транспортной цепочкой, низким уровнем контейнеризации и недостаточным оборудованием портов, отсутствием национальных государственных инвестиций, которые мог-

²⁹ Daewoo Engineering проведет модернизацию алжирского порта Джен Джен. Mode of access: <https://portnews.ru/news/45033/>

³⁰ DP World. Mode of access: <https://www.dpworld.com/what-we-do/our-locations/Middle-East-Africa/Algeria/algiers>

³¹ DP World in Labour Dispute at Algeria Port. Mode of access: <https://portnews.ru/news/125391/>

²⁸ Ibid.

ли бы привлекать иностранные инвестиции, закрытостью общества (боязнь не только истеблишмента, но и простого населения впускать иностранный капитал на территорию своей страны). Все эти препятствия алжирские порты должны преодолеть для адаптации к вызовам глобализации.

Одной из возможных стратегий развития портов в Африке, по мнению многих экспертов, могло бы стать активное сотрудничество между соседними странами для создания диверсифицированных транспортно-логистических узлов на всем Континенте³².

Особой причиной, тормозящей развитие морского (и других видов) сообщения в Северной Африке, являются сложные внешнеполитические отношения между всеми странами данного региона – особенно, между Алжиром и Марокко. Нормализация отношений между ними могла бы способствовать выработанным стратегиям стран Северной Африки по привлечению иностранных инвестиций, объединению усилий для модернизации морского, автомобильного и железнодорожного транспорта в регионе, что позволило бы диверсифицировать международные поставки и создать единое экономическое пространство с неоспоримой выгодой для всех участников торгово-инвестиционных проектов.

В *Тунисе* портовое сообщение также досталось в основном от колониальной эпохи. Основные порты страны были построены для решения конкретных, геостратегических и геоэкономических задач. Так, порт в Бизерте, основанный в конце XIX века, использовался преимущественно для доставки оружия и военной техники из Франции; порт Габеса (построенный в 1973 году) специализировался на отправке химических продуктов (составлявших в то время 94% экспорта страны); порт Сфакса был изначально ориентирован на импорт товаров³³.

³² Ducruet, C.; Mohamed-Cherif, F.Z.; Cherfaoui, N. *Maghreb Port Cities in Transition: The Case of Tangier*, Portus Plus. 2011, Vol. 1.

³³ DP World in Labour Dispute at Algeria Port. Mode of access: https://www.persee.fr/doc/medit_0025-8296_1982_num_44_1_2040

В ходе консультативных совещаний, проводимых Министерством транспорта Туниса и тунисско-французской торгово-промышленной Палаты, с целью определения «болевых точек» транспортно-логистической системы Туниса и формирования плана реактивизации торговых, транспортных и логистических артерий страны, было заявлено, что один из основных портов Туниса – Радес (через который осуществляется 70% экспортно-импортных операций Туниса) технически устарел³⁴.

Инновационным портом Туниса должен стать порт Энфида, строительство должно начаться в сентябре 2020 года, 6 международных компаний проявили интерес к данному проекту: 4 французские компании, одна американская и один турецко-китайский консорциум. Стоимость проекта составит по предварительным данным 2,5-3 млрд евро.

По словам основателя и президента Морского кластера Туниса (реализующего проекты по «голубой экономике», направленной на сохранение водных ресурсов во всем их многообразии) Эзедина Касема, тунисские власти рассчитывают на французские компании, которые имеют колоссальный опыт в сфере морского транспорта и активно сотрудничают с тунисскими представителями для определения оптимального для Туниса технического решения (прежде всего учитывая экологические технологии) данного проекта³⁵.

Подобную открытую заинтересованность именно во французском опыте можно объяснить следующими причинами: во-первых, историческая близость с Францией, прекрасная осведомленность во Франции многими транспортно-логистическими и другими особенностями Туниса; во-вторых, боязнь в небольшом государстве появления

³⁴ Tunisie: Transport et logistique, impératif d'activer les synergies. Mode of access: <https://www.webmanagercenter.com/2018/12/19/428745/tunisie-transport-et-logistique-imperatif-dactiver-les-synergies/>

³⁵ Ezzedine Kacem : “Je souhaite que la construction du port en eaux profondes d'Enfidha soit confiée aux Français”. Mode of access: https://www.econostrum.info/Ezzedine-Kacem-Je-souhaite-que-la-construction-du-port-en-eaux-profondes-d-Enfidha-soit-confiee-aux-Francais_a26450.html

большого числа китайских специалистов, зная о практике Китая осуществлять свои проекты в Африке сугубо китайскими силами, не создавая рабочие места для местного населения; в-третьих, желание перенять опыт французских экологических проектов (снискавших славу по всему миру), что особенно важно для маленькой страны.

Особая ситуация с модернизацией портов в Египте

В *Egunte* портовое сообщение является стратегическим, поскольку именно через Египет проходят суда из Азии в Европу. В 2019 году был создан консорциум при участии французской компании *Bolloré Ports*, японских компаний *Toyota Tsusho Corporation* и *Yusen Kabushiki Kaisha* и Главного управления экономической зоны Суэцкого канала для строительства и технического оснащения в Порт-Саиде терминала по обслуживанию судов типа ро-ро (судов для перевозок грузов на колесной базе – автомобилей, железнодорожных вагонов и т.п.). Консорциум планирует выделить 150 млн долл.³⁶

В начале 2020 года было достигнуто соглашение о создании первого сухого порта в Египте при участии консорциума из трех компаний: двух египетских компаний *El-Sewedy Electric* и *3A International* и немецкой *DB Schenker*.

В аналитическом докладе Всемирного банка выделяются слабые места транспортно-логистической системы Египта. Прежде всего указывается на отсутствие единой транспортной структуры в стране. Так, отсутствие разветвленного железнодорожного и автомобильного сообщения приводит к простаиванию грузовых кораблей в портах из-за нескоординированности транспортно-логистических цепочек доставки груза³⁷.

³⁶ Bolloré Ports signe une convention de concession pour gérer le premier terminal portuaire dédié à l'automobile en Egypte. Mode of access: <https://www.agenceecofin.com/transports/2901-73267-bolloré-ports-signe-une-convention-de-concession-pour-gérer-le-premier-terminal-portuaire-de-die-a-l-automobile-en-egypte>

³⁷ Egypt. Enabling Private Investment and Commercial Financing in Infrastructure. Mode of

Порты в Египте не имеют общую стратегию развития, представители каждого порта предпринимают необходимые меры для улучшения инвестиционной привлекательности, не учитывая специфики соседних портов.

Неразвитость правовой системы в Египте (как и во многих государствах Африки) усложняет реализацию многих производственных и инфраструктурных проектов. Государством не созданы независимые экспертные комиссии для урегулирования спорных вопросов, связанных с портовой деятельностью. Практически все иностранные компании, осуществляющие проекты в египетских портах, сталкиваются с постоянными конфликтами ситуациями, вызванными сложностью правового решения концессиальных соглашений. Зарегулированность экономики не позволяет предоставлять международным компаниям большей свободы, в том числе в транспортно-логистической сфере.

Низкая квалификация персонала, обслуживающего порты, усложняет процесс модернизации инфраструктуры. Медлительность и незаинтересованность местного персонала в улучшении экономических и торговых показателей снижает скорость разгрузки, осуществления разумной логистики и доставки товаров.

Экспертами выдвигаются рекомендации для изменения транспортно-логистической системы в Египте. Первостепенной задачей египетских властей является изменение законодательной базы (в настоящий момент используется закон о портах от 1996 года) с учетом современных экономических и политических реалий, создание мультимодальной транспортной системы для реализации проектов многопрофильного характера³⁸.

Портом нового инновационного типа в Египте должен стать порт Думьят. Идеальное местоположение позволит порту стать крупнейшим портом Восточного Средиземноморья. Осенью 2019 года было подписано соглашение о создании нового транспортно-хаба между властями Египта,

access: <http://documents.worldbank.org/curated/en/588971544207642729/pdf/132784-v2-WP-PUBLIC-Final-Report-Egypt-InfraSAP-English.pdf>

³⁸ Ibid.

Contship Italia и *Eurogate – Eurokai Group*. Предусматривается создание сухого порта, контейнерного терминала, подсоединение к железнодорожной артерии с инвестициями в размере 750 млн евро для реализации первой стадии проекта³⁹.

Крупный порт планируется построить и в Айн-Сохне. Эмиратская компания DP World успешно реализует проект строительства порта для приема крупногабаритных судов. В настоящий момент уже функционирует бухта 1, на строительство бухты 2 планируется выделить 520 млн долл. В 2019 году общая сумма прямых инвестиций, поступивших в Египет от DP World, составила 1,6 млрд долл., тем самым став самым крупным инвестиционным проектом в Египет в прошлом году. По соглашению, подписанному между правительствами Египта и ОАЭ, совместными усилиями будет выделено около 20 млрд долл. на инфраструктурные и транспортно-логистические проекты в Египте.

Египетскими властями были предложены инвестиционные проекты различного профиля для обустройства порта Александрии, на данный момент идут всесторонние согласования, все проекты потенциальных инвесторов находятся на рассмотрении. Можно рассчитывать на то, что порт Александрии будет включен в системный проект транспортно-логистической модернизации Египта.

* * *

Морское сообщение играет ключевую роль в торгово-экономических отношениях между странами, а с ускорением темпов экономического развития, процессов глобализации морским портам предстоит стать важным участником мировой экономики. Многие страны уже активно участвуют в разработке новых моделей проникновения на Африканский континент, особое значение уделяя модернизации инфраструктуры и транспортно-логистических систем африканских стран. Крупные европейские

корпорации оказывают всестороннюю помощь в реформировании транспортных сетей в Африке, передавая опыт и новые технологии для комплексной модернизации всего Континента. Западные компании создают мультимодальные проекты, привлекая представителей разных стран, специализаций и сфер деятельности. Тем самым создаются уникальные решения для транспортно-логистической систем с учетом специфики каждой африканской страны, с заботой об экологии и будущем Континента. Создание новых инфраструктурных проектов позволит подготовить и трудоустроить молодых специалистов, что является первостепенной задачей руководителей всех африканских государств, поскольку именно безработица среди молодых когорт (крайне высокая во многих странах Африки, что продемонстрировали события Арабской весны) способствует стремительному росту оттока молодых африканцев в ЕС и США в поисках работы, а также активизации террористических группировок. Влияние Китая на Африканском континенте усиливается с каждым годом, что объясняется китайской стратегией Морского шелкового пути из Азии в Европу, предусматривающей развитие портов, в том числе и Средиземноморья. Китай также заинтересован в доступе к ресурсам африканских стран. Китайская экономическая политика нередко встречает противников среди местного населения африканских стран, поскольку для реализации китайских проектов приглашаются китайские специалисты, а африканцы участвуют только как неквалифицированная рабочая сила. Российские компании, к сожалению, пока не участвуют в морских транспортно-логистических проектах в Северной и Западной Африке. Стоит надеяться, что африканские страны в ближайшее время смогут преодолеть все препятствия (законодательные, логистические, административные и др.) на пути реализации амбициозных транспортных проектов, а также будут эффективно использовать опыт сотрудничества с иностранными корпорациями для дальнейшего ускоренного развития Континента.

³⁹ Contship and Eurogate Aim at Damietta Port. Mode of access: http://www.ship2shore.it/en/ports/contship-and-eurogate-aim-at-damietta-port_71702.htm

Литература:

Носков А.Ю. Портовая инфраструктура стран Северной Африки и ее влияние на интеграцию в Средиземноморье // Азия и Африка сегодня. 2017. № 5 (718). С. 21-25.

Фогель Д.В. Улучшение состояния транспортной инфраструктуры Африки как фактор стимулирования деятельности иностранных инвесторов // Экономические отношения. 2018. Том 8. № 4. С. 589-603.

Babounia, A.; El Imrani, O. The Logistics of Port Container Terminals: What Prospects for Fostering the Role of Tangier Med Port in the Global Maritime Logistics? // *Revue de Gestion et d'Économie*, 2016, Vol. 4, No. 1, pp. 30-49.

Barnes-Dabban, H.; Van Koppen, K.; Mo, A. Environmental Reform of West and Central Africa Ports: the Influence of Colonial Legacies // *Maritime Policy & Management*, 2017, Vol. 44, No. 5, pp. 565-583.

Burns, M.G. *Port Management and Operations*. CRC Press, 2018.

Ducruet, C.; Mohamed-Cherif, F.Z.; Cherfaoui, N. *Maghreb Port Cities in Transition: The Case of Tangier, Portus Plus*. 2011, Vol. 1.

Requena, A.T.; Soriano-Miras, R.M.; Solís, M.; Kopinak, K. *Localized Global Economies on the Northern Borderlands of Mexico and Morocco*. Springer, 2018.

References:

Babounia, A.; El Imrani, O. The Logistics of Port Container Terminals: What Prospects for Fostering the Role of Tangier Med Port in the Global Maritime Logistics? // *Revue de Gestion et d'Économie*, 2016, Vol. 4, No. 1, pp. 30-49.

Barnes-Dabban, H.; Van Koppen, K.; Mo, A. Environmental Reform of West and Central Africa Ports: the Influence of Colonial Legacies // *Maritime Policy & Management*, 2017, Vol. 44, No. 5, pp. 565-583.

Burns, M.G. *Port Management and Operations*. CRC Press, 2018.

Ducruet, C.; Mohamed-Cherif, F.Z.; Cherfaoui, N. *Maghreb Port Cities in Transition: The Case of Tangier, Portus Plus*. 2011, Vol. 1.

Fogel, D.V. Improving the Condition of Transport Infrastructure of Africa as a Factor of Stimulation the Activity of Foreign Investors // *Journal of International Economic Affairs*, 2018, Vol. 8, No. 4, pp. 589-603.

Noskov, A. Port Infrastructure of Northern Africa Countries and Its Impact on Integration in the Mediterranean // *Asia and Africa Today*, 2017. No. 5 (718), pp. 21-25.

Requena, A.T.; Soriano-Miras, R.M.; Solís, M.; Kopinak, K. *Localized Global Economies on the Northern Borderlands of Mexico and Morocco*. Springer, 2018.

DOI: 10.24411/2221-3279-2021-10004

COMPETITION OF EXTERNAL PLAYERS FOR TRANSPORT AND LOGISTICS PROJECTS IN WESTERN AND NORTH AFRICA (ON THE EXAMPLE OF SEA PORTS)

Maria A. Volodina

*Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia*

<p>Article history: <i>Received:</i> 14.05.2020 <i>Accepted:</i> 03.08.2020</p>	<p>Abstract: The paper examines the role of maritime transport in the economic development of the African continent. It is shown that the modernization of seaports not only attracts potential investors, but also opens up new opportunities for African countries. Thanks to the creation of new innovative ports, new jobs are created, training programs appear, and the local population is more actively involved in new technologies. Foreign companies often offer a set of measures to reform the transport and logistics systems of African countries, with the connection of all transport arteries for faster delivery of goods. There are a number of problems that hinder the implementation of ambitious logistics projects, but with the joint efforts of foreign representatives and local authorities, it is possible to gradually reform legislation, prepare transport solutions taking into account the specifics of each country, and improve the investment attractiveness of African countries. Projects implemented in North and West Africa reflect different approaches of the world's leading countries to foreign economic strategy. The main competitors in the fight for new projects in Africa are Western countries, on the one hand, and China, on the other. Sea transport is the oldest transport link in Africa, and many ports were built by the efforts of the colonial authorities. Some ports have a narrow commodity specialization, which hinders the development of sea traffic. New innovative ports are needed for successful trade operations in Africa. In some countries, the solution of transport and logistics problems was dictated by economic and industrial needs. For example, in Morocco, the construction of automobile factories (with the need for subsequent transportation of finished products) has prompted foreign companies to develop a plan for an innovative industrial city with a modern port. In general, in many countries, the process of modernizing transport and logistics systems is still in its infancy, but ports have become the starting point for new investment programs for systemic transformation in Africa.</p> <p><i>Acknowledgements:</i> <i>This article was prepared with the support of a grant from the Russian Science Foundation. Project No. 17-78-20216 "Aggravation of competition between Russian and Chinese companies on the African continent: prerequisites, current state and prospects".</i></p>
<p>About the author: Candidate of History, Senior Researcher, ИММО e-mail: volodinamarie@gmail.com</p>	
<p>Key words: seaports; transport infrastructure; West Africa; North Africa; port modernization; foreign investment; competition between European and Chinese TNCs</p>	

Для цитирования: Володина М.А. Конкуренция внешних игроков за транспортно-логистические проекты в западной и северной Африке (на примере морских портов) // *Сравнительная политика*. – 2021. – №1. – С. 34-48.

DOI: 10.24411/2221-3279-2021-10004

For citation: Volodina, Maria A. Konkurenciya vneshnikh igrokov za transportno-logisticheskiye proyekty v zapadnoy i severnoy Afrike (na primere morskikh portov) (Competition of External Players for Transport and Logistics Projects in Western and North Africa (on the Example of Sea Ports)) // *Comparative Politics Russia*, 2021, No. 1, pp. 34-48.

DOI: 10.24411/2221-3279-2021-10004