

# Транспортная инфраструктура в Эфиопии

**Андрей Константинович БАРИНОВ**

младший научный сотрудник Центра глобальных и стратегических исследований, Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Африки РАН. Адрес: 123001, Москва, ул. Спиридоновка, д. 30/1.  
E-mail: Barinov23@bk.ru

**ЦИТИРОВАНИЕ:** Баринов А.К. (2018) Транспортная инфраструктура в Эфиопии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. Т. 11. № 5. С. 105–118. DOI: 10.23932/2542-0240-2018-11-5-105-118

**АННОТАЦИЯ.** Развитие транспортной инфраструктуры является приоритетной задачей для многих африканских стран. От этого процесса зависит эффективность континентальных и мировых торговых коридоров, а также в значительной степени определяется стоимость экономической деятельности в регионе. В этой связи можно выделить преобразования в транспортном секторе Эфиопии. Правительство страны приняло решение построить национальную сеть железных дорог, а также разработало комплекс мер по развитию авиационных и классических автодорожных путей сообщения. В ходе войны за независимость Эритреи, после которой 25 апреля 1993 года под наблюдением ООН в Эритрее прошел референдум и было объявлено об отделении, Эфиопия потеряла морскую портовую инфраструктуру и не имеет собственных выходов к морю, что в значительной степени осложняет ведение внешнеэкономической деятельности. Развитие транспортных коридоров, связывающих центры производства и потребления с крупными портами региона, является приоритетной задачей для страны. Именно поэтому в последние десятилетия правительство Эфиопии активно привлекает иностранных инвесторов и мировые финансовые организации для создания стабиль-

ных, эффективных и экономически выгодных путей сообщения с портовой инфраструктурой соседних стран. В этом году начала функционировать полностью перестроенная китайскими компаниями железнодорожная линия Аддис-Абеба – Джибути, а в ближайшие годы, при сотрудничестве Кении и Эфиопии, будет запущена автомагистраль Момбаса – Найроби – Аддис-Абеба. Подобные инфраструктурные проекты не только меняют направления торговых коридоров, но и дают возможность снизить транспортные издержки и активизировать внешнеэкономическую деятельность страны. Власти Эфиопии делают большие успехи в развитии внутренней транспортной инфраструктуры, что позволяет эффективнее использовать природные, экономические и людские ресурсы внутри государства. В первую очередь это связано со строительством и модернизацией автодорожных и железнодорожных путей сообщения. К реализации подобных проектов активно привлекаются иностранные компании; в таком сотрудничестве могут быть заинтересованы и российские предприятия. В статье приведен обзор основных видов транспорта на территории Эфиопии, а также представлены ключевые перспективные проекты, которые потенциально могут быть интересны российским компаниям.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** *Эфиопия, инфраструктура, транспортная инфраструктура, транспорт, железные дороги, автодорожные пути сообщения, трубопроводы, авиационная инфраструктура*

## Транспортная инфраструктура в Эфиопии

Развитие, модернизация и строительство транспортных систем в странах Африки играют важную роль для роста экономики Континента, эффективного использования природных, экономических и людских ресурсов и способствуют интеграции региона в систему глобального мирового хозяйства.

Ускорение экономического роста на Континенте требует масштабных программ развития базовой и транспортной инфраструктуры, внедрения новых передовых технологий [Абрамова, Морозенская 2016, с. 353].

Международные финансовые организации, правительства африканских стран и иностранные инвесторы направляют значительные средства на развитие инфраструктуры в регионе, стремясь вовлечь страны Африки в мировую торговлю, улучшить доступ международных компаний к природным ресурсам и рынкам континента. Африканские страны, в свою очередь, заинтересованы в усилении связей с мировым рынком товаров и услуг, стремятся использовать транспортную инфраструктуру для дальнейшей региональной интеграции в рамках различных экономических и политических союзов. В последние годы в Восточной Африке активно развивается

транспортное строительство: в процессе реализации находится более 50 крупных проектов на общую сумму свыше 60 млрд долл. США [Маценко 2016, с. 32].

Одной из экономически наиболее быстро растущих стран региона является Эфиопия [Абрамова, Фитуни 2015, с. 145]. Правительство государства при поддержке мировых финансовых организаций и иностранных инвесторов активно развивает транспортную инфраструктуру на своей территории и достигло в этом значительных успехов.

Прежде чем переходить к обзору транспортной инфраструктуры Эфиопии, необходимо отразить экономический потенциал региона в ряде основных показателей.

По данным ЮНКТАД, на 2016 г. население Эфиопии составляло 102,4 млн чел. с приростом 2,4% в год, при этом активно проходит урбанизация жителей страны<sup>1</sup>. Рост населения, как в сельской, так и в городской местности, приводит к дополнительной нагрузке на транспортный сектор, который обеспечивает мобильность граждан и трудовых ресурсов. При бурном росте населения правительство страны использует строительство инфраструктурных объектов, чтобы создавать рабочие места для значительного числа работников разной квалификации [Маценко 2016, с. 34].

ВВП Эфиопии в 2016 г. находился на уровне 70 млрд долл., а его рост составил 7,56% и значительно опередил общемировые показатели. Рост экономики, в свою очередь, сильно зависит от мощности транспортной инфраструктуры, которая обеспечивает развитие и функционирование внутреннего рынка, дает возможность эффективно распределять экономические и природные

1 United Nations Conference Trade and Development. General Profile: Ethiopia (n/y) // UNCTADstat.unctad.org // <http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/231/index.html>, дата обращения 12.10.2018.

ресурсы. Данные по внешней торговле, представленные в годовом отчете Национального банка Эфиопии (National Bank of Ethiopia) за 2016/2017 год, свидетельствуют, что экспорт страны составил 2907,5 млн долл.<sup>2</sup> В процентном соотношении он распределен по следующим направлениям: Азия – 37,7%, Европа – 32,4%, Африка – 21,5%, Северная и Южная Америка – 7,5%, Океания – 0,9%<sup>3</sup>. В свою очередь импорт в Эфиопию составил 15802,6 млн долл. и направлен из следующих регионов: Азия – 62,65%, Европа – 25,08%, Африка – 3,88%, Северная и Южная Америка – 8,2%, Океания – 0,11%<sup>4</sup>. Поскольку Эфиопия является внутриконтинентальной страной и не имеет выхода к морю [Fekadu M. Debela 2013, p. 24], объем внешней торговли страны сильно зависит от стабильных и экономически эффективных транспортных коридоров, которые обеспечивают связь региона с морскими портами Континента и международными рынками.

### Железнодорожный транспорт

В начале XXI в. Эфиопия имела трудности с доступом на мировой рынок, так как классические транспортные коридоры больше не функционировали или нуждались в модернизации. Сначала, в ходе вооруженного эфиопо-эритрейского конфликта 1998–2000 гг., Эфиопия потеряла доступ к портам Асэб и Массауа, через которые осуществляла значительную часть внешнеторговой деятельности [Шауро 2005, с. 91]. Это вынудило страну перевести товаропотоки на альтер-

нативные транспортные линии, в частности направить их через порт Джибути. При этом основная железная дорога, связывающая Аддис-Абебу (Эфиопия) и Джибути, нуждалась в глубокой модернизации и не была в состоянии обеспечить транспортировку резко возросшего объема грузов [Морозенская 2012, с. 60]. В 2004 г. железная дорога уже не смогла перевозить необходимый для внешней торговли объем товаров, а в 2008 г. окончательно прекратила работу.

С закрытием железной дороги Аддис-Абеба – Джибути Эфиопия, по сути, лишилась железнодорожной системы, а вся нагрузка легла на автодорожную инфраструктуру. В 2010 г. правительство Эфиопии принимает решение создать новую Национальную железнодорожную сеть Эфиопии (National Railway Network of Ethiopia). Первостепенной задачей являлось восстановление ж/д сообщения между Аддис-Абейбой и Джибути, чтобы обеспечить стабильную, экономически выгодную транспортировку больших объемов товаров внешней торговли.

Правительства Эфиопии и Джибути приняли решение о совместном строительстве новой железнодорожной линии Аддис-Абеба – Джибути. Для этого проекта была специально создана совместная компания Ethio-Djibouti Standard Gauge Rail Transport S.C., штаб-квартира которой находится в Аддис-Абебе. Правительству Эфиопии принадлежит 75% компании, а правительству Джибути обладает 25% акций. В проект активно инвестировали китайские компании: Exim Bank of China, China Development Bank, Indus-

2 National Bank of Ethiopia. Annual Report 2016–2017, p. 47 (n/y) // NBE.gov.et // <http://www.nbe.gov.et/publications/annualreport.html>, дата обращения 12.10.2018.

3 National Bank of Ethiopia. Annual Report 2016–2017, p. 52 (n/y) // NBE.gov.et // <http://www.nbe.gov.et/publications/annualreport.html>, дата обращения 12.10.2018.

4 National Bank of Ethiopia. Annual Report 2016–2017, p. 54 (n/y) // NBE.gov.et // <http://www.nbe.gov.et/publications/annualreport.html>, дата обращения 12.10.2018.

trial and Commercial Bank of China. Общая стоимость проекта оценивается в 4,5 млрд долл.

Строительство железнодорожной линии также осуществляли две китайские компании – China Railway Group Ltd. и China Civil Engineering Construction Corp. Железная дорога имеет стандартизованную колею 1435 мм и обладает общей протяженностью 759 км, из которых 666 км находятся в Эфиопии. На железнодорожной линии располагается 21 станция, в их числе 2 погрузочные, 2 пассажирские, 13 станций для обслуживания пассажиров и обработки грузов, а также 4 исключительно перестановочные станции (однако все станции могут использоваться в качестве перестановочных). Пропускная способность дороги оценивается в 24,9 млн тонн грузов в год<sup>5</sup>. Это железнодорожное направление имеет ключевое значение для развития эфиопской экономики, так как позволяет повысить конкурентоспособность продукции страны на мировом рынке за счет сокращения транспортных издержек. В первую очередь это касается кофе и живого скота, которые экспортируются в страны Персидского залива, а также текстильной продукции предприятий в пригородах Аддис-Абебы [Морозенская 2012, с. 60].

Участок железной дороги Аддис-Абеба – Джибути на территории Эфиопии принадлежит правительству страны, а именно государственной компании Ethiopian Railway Corporation (ERC). Операционная деятельность

на дороге началась 1 января 2018 г. До 2023 г. операторами железнодорожной линии являются китайские компании China Railway Group Ltd. и China Civil Engineering Construction Corp., с 2024 г. управление дорогой перейдет в руки компании Ethio-Djibouti Standard Gauge Rail Transport S.C.

С 2015 г. в Эфиопии ведется строительство еще двух железнодорожных участков. Первая линия со стандартизированной колеи 1435 мм и протяженностью 392 км соединит города Аваш и Уольдыя. Стоимость участка оценивается в 1,7 млрд долл.<sup>6</sup> Помимо правительства Эфиопии, основными инвесторами выступили турецкие и западные финансовые организации: Türk Eximbank, the Swedish National Export Credits Guarantee Board, Denmark's Export Credit Board. Строительство выполняет компания Yapi Merkezi Turkey<sup>7</sup>. На данный момент проект выполнен на 50%, первый этап строительства практически завершен, второй финальный этап будет реализован к 2020 г.<sup>8</sup> После завершения строительства железнодорожный участок перейдет под управление государственной компании Ethiopian Railway Corporation (ERC).

Вторая линия, которая строится на территории Эфиопии, продлит железную дорогу от города Уольдыя до Мэ-кэле. Ширина колеи этого участка составляет 1435 мм, а протяженность 216 км. Стоимость проекта оценивается в 1,5 млрд долл.<sup>9</sup> Основное финансиро-

5 Rogers D. (2015) Ethiopia Steams Ahead with Vision for a Modern National Rail Network // Global Construction Review, February 17, 2015 // <http://www.globalconstructionreview.com/markets/ethiopia-steams-ahead-vision-modern-n8a8t8i8o8n8a8/>, дата обращения 12.10.2018.

6 Awash Woldia / Hara Gebeya Railway Line Project (n/y) // Railway-technology.com// <https://www.railway-technology.com/projects/awash-woldia-hara-gebeya-railway-line-project/>, дата обращения 12.10.2018.

7 Awash Woldia / Hara Gebeya Railway Line Project (n/y) // Railway-technology.com// <https://www.railway-technology.com/projects/awash-woldia-hara-gebeya-railway-line-project/>, дата обращения 12.10.2018.

8 Turkish Construction Giant Eyes More Africa Projects after Ethiopia, Tanzania Railways (2017) // Daily Sabah, August 2, 2017 // <https://www.dailysabah.com/economy/2017/08/02/turkish-construction-giant-eyes-more-africa-projects-after-ethiopia-tanzania-railways>, дата обращения 12.10.2018.

9 Foundation Stone Laid for Northern Ethiopia Line (2015) // Railway Gazette, February 25, 2015 // <http://www.railwaygazette.com/news/news/africa/single-view/view/foundation-stone-laid-for-northern-ethiopia-line.html>, дата обращения 12.10.2018.

вание предоставлено правительством Эфиопии и китайскими финансовыми организациями. Строительство железнодорожной транспортной инфраструктуры осуществляет China Communications Construction Company<sup>10</sup>. На сегодняшний день реализовано 46% проекта<sup>11</sup>. Владельцем транспортной инфраструктуры также станет государственная компания Ethiopian Railway Corporation (ERC).

Строящиеся участки Аваш – Уольдия и Уольдия – Мэкэле присоединены к железной дороге Аддис-Абеба – Джибути в городе Аваш.

Существует еще пять перспективных проектов по строительству железнодорожных веток, которые сформируют национальную сеть железных дорог, но их строительство пока не началось из-за недостатка финансирования. К

этим железнодорожным линиям относятся: 1) Аддис-Абеба – Амбо – Джимма и Джимма – Гура-Фэдрра – Дилла (700 км); 2) Амбо – Нэкэмте – Асоса – Курмук (520 км); 3) Финот – Селам – Бахр-Дар – Верета – Уольдия – Хара-Гебея – Семера – Элидар –Таджура(Джибути) (734 км); 4) Верета – Азэзо – Мэтэма (244 км) 5) Адама – Итея – Гасера и Итея – Асэлла (248 км).

## Автодорожная инфраструктура

Стоит отметить, что больше 90% грузов в пределах Эфиопии перевозятся автодорогами, и этот вид транспорта играет ключевую роль для государства [Mushir, Hailemariam 2015, p. 846]. По данным Эфиопского управления автодорогами (Ethiopian Roads Authority)

**Таблица 1.** Распределение федеральной сети автодорог по административным регионам Эфиопии

Регион	Количество дорог (ед.)	Протяженность дорог (км)	Протяженность дорог с асфальтовым покрытием (км)	Протяженность дорог, покрытых гравием (км)
Афар	33	1902	1538	364
Амхара	132	6353	3314	3039
Бенишангуль-Гумуз	12	707	243	464
Дыре-Дауа	4	45	27	18
Гамбела	9	521	170	351
Оромия	166	9031	4334	4697
Сомали	25	2552	798	1754
Область народностей Южной Эфиопии	88	4328	2074	2254
Тыграй	38	2547	2098	449
Харари	4	47	37	10

Составлено по: Ethiopian Roads Authority. Distribution of the Federal Road Network in to Regions and RNMD by 2016<sup>12</sup>.

10 Foundation Stone Laid for Northern Ethiopia Line (2015) // Railway Gazette, February 25, 2015 // <http://www.railwaygazette.com/news/news/africa/single-view/view/foundation-stone-laid-for-northern-ethiopia-line.html>, дата обращения 12.10.2018.

11 Berhane D. (2017) Ethiopia: Mekelle-Woldya Railway Project at a Standstill // Horn Affairs, May 13, 2017 // <https://hornaffairs.com/2017/05/13/ethiopia-mekelle-woldya-railway-project-standstill/>, дата обращения 12.10.2018.

12 Ethiopian Roads Authority. Distribution of the Federal Road Network in to Regions and RNMD by 2016 (2016) // Era.gov.et // [http://www.era.gov.et/web/guest/road-asset/-/document\\_library\\_display/9q5u/view/52021](http://www.era.gov.et/web/guest/road-asset/-/document_library_display/9q5u/view/52021), дата обращения 12.10.2018.

на 2016 г., федеральная сеть автодорог насчитывала 513 дорог общей протяженностью 28032 км, из них 13 400 км являются гравийными дорогами, а 14 632 км покрыты асфальтом<sup>13</sup>. Распределение дорог по регионам представлено в таблице 1.

В первую очередь к ключевым автодорогам в Эфиопии можно отнести шестиполосную автостраду Аддис-Абеба – Адама длиной 84,7 км. Эта автомагистраль является составным участком дороги № 1 Аддис-Абеба – Адама – Аваш – Буре. Дорога № 1, в свою очередь, по протяженности составляет 853 км и ведет из столицы в город Буре на границе с Эритреей. Также у автомобильного коридора есть ответвление № 1А, ведущее в приграничный город Га-лафи (Джибути)<sup>14</sup>.

Следующей крупной автодорогой на территории Эфиопии является направление № 2 Аддис-Абеба – Дэссе – Мэкэле – Адигарт – Аксум протяженностью 1071 км.

На запад от столицы ведет дорога № 4 Аддис-Абеба – Нэкэмте – Гымби длиной 445 км. Это направление приводит к автодорожной развилке, которая с одной стороны ведет в город Гамбелла, а с другой стороны в город Курму на границе с Суданом.

Из столицы на запад ведет и дорога № 5 Аддис-Абеба – Джимма – Мету протяженностью 510 км. От города Джимма в юго-западном направлении идет дорога № 6 Джимма – Мизан-Тэфэри длиной 216 км.

На востоке страны располагается дорога № 10 Аваш – Харэр – Кэбри-Дэ-

хар длиной 572 км. От нее в районе города Джиджига есть ответвление, ведущее в Сомали<sup>15</sup>.

Необходимо отметить, что в центре автодорожной системы Эфиопии находится Аддис-Абеба [*Mushir, Hailemariam* 2015, р. 853]. Столица является крупнейшим грузовым хабом и распределительным центром для дорожного товаропотока внутри страны.

Ряд ключевых автодорог на юге и севере Эфиопии являются участками трансафриканской автомагистрали Каир – Кейптаун (Cairo – Cape Town Trans-African Highway 4). К ним относятся дорога № 3 Аддис-Абеба – Дэджен – Бахр-Дар – Гондэр длиной 737 км, автомобильное направление № 7 Моджо – Шашэмэнне – Соддо – Арба-Мынч протяженностью 432 км и автомобильный путь № 8 Шашэмэнне – Ауаса – Агэрэ-Марьям размером 214 км<sup>16</sup>.

Основным проектом по развитию автодорожной транспортной инфраструктуры в Эфиопии на данный момент является строительство международного автодорожного коридора Момбаса – Найроби – Аддис-Абеба. Это крупный проект по развитию транспортной инфраструктуры на территории Кении и Эфиопии. Основное финансирование на реализацию проекта поступает от Африканского банка развития (African Development Bank) в рамках проекта LAPSET [*Морозенская* 2014, с. 226], а также выделяется из бюджета, как Кении, так и Эфиопии. Данный коридор является частью трансафриканской автомагистрали Ка-

13 Ethiopian Roads Authority. Distribution of the Federal Road Network in to Regions and RNMD by 2016 (2016) // Era.gov.et // [http://www.era.gov.et/web/guest/road-asset/-/document\\_library\\_display/9qSu/view/52021](http://www.era.gov.et/web/guest/road-asset/-/document_library_display/9qSu/view/52021), дата обращения 12.10.2018.

14 Ethiopian Roads Authority. Distribution of the Federal Road Network in to Regions and RNMD by 2016 (2016) // Era.gov.et // [http://www.era.gov.et/web/guest/road-asset/-/document\\_library\\_display/9qSu/view/52021](http://www.era.gov.et/web/guest/road-asset/-/document_library_display/9qSu/view/52021), дата обращения 12.10.2018.

15 Ethiopian Roads Authority. Distribution of the Federal Road Network in to Regions and RNMD by 2016 (2016) // Era.gov.et // [http://www.era.gov.et/web/guest/road-asset/-/document\\_library\\_display/9qSu/view/52021](http://www.era.gov.et/web/guest/road-asset/-/document_library_display/9qSu/view/52021), дата обращения 12.10.2018.

16 Ethiopian Roads Authority. Distribution of the Federal Road Network in to Regions and RNMD by 2016 (2016) // Era.gov.et // [http://www.era.gov.et/web/guest/road-asset/-/document\\_library\\_display/9qSu/view/52021](http://www.era.gov.et/web/guest/road-asset/-/document_library_display/9qSu/view/52021), дата обращения 12.10.2018.

ир-Кейптаун (Cairo-Cape Town Trans-African Highway 4).

Строительство коридора между Аддис-Абебой и Момбасой разделено на три этапа. На первом этапе осуществлен поиск инвесторов, а также реализованы изыскательские и инженерные работы. Построено 136 км дорог между городом Исоло и рекой Мериль в Кении; сверх того, построено и модернизировано 670 км дорог на территории Кении и Эфиопии. На втором этапе достроен и восстановлен участок длиной 245 км между рекой Мериль, городом Марсабит и поселением Турбо в Кении, а также реконструировано 193 км автодороги на участке Агэрэ-Марьям – Ябело – Мега в Эфиопии. На третьем этапе запланированы строительство участка 125 км между Турби (Кения) и пограничным городом Мойале и реконструкция 300 км дорог на участках Ауаса – Агэрэ-Марьям и Мега – Мойале в Эфиопии [Морозенская 2014, с. 226].

Проект автодорожного коридора Момбаса – Найроби – Аддис-Абеба находится на третьем, финальном, этапе реализации. В перспективе этот автодорожный путь станет крупным внешнеторговым направлением для Эфиопии и обеспечит устойчивую связь страны с мировым рынком через порт Момбасы.

## Авиационный транспорт

Если говорить о воздушных путях сообщения, то нужно отметить, что Эфиопия на сегодняшний день имеет достаточно развитую авиационно-транспортную инфраструктуру в сравнении с соседними африканскими государствами [Морозенская 2012, с. 62].

Более того, в некоторые районы страны можно добраться исключительно по воздуху. Авиационный транспорт, наземная инфраструктура и авиасообщение находятся под государственным контролем эфиопского управления гражданской авиации.

Крупнейшими аэродромами в Эфиопии являются международный аэропорт Боле (Аддис-Абеба) и международный аэропорт Дыре-Дауа.

Регионы Эфиопии неравномерно обеспечены авиационно-транспортной инфраструктурой. Наибольшее количество аэропортов находится в крупных провинциях Оромия и Амхара. Ключевые аэродромы Эфиопии с распределением по административным регионам приведены в таблице 2.

Основным авиаперевозчиком в Эфиопии является государственная компания Ethiopian Airlines, которая осуществляет пассажирские и грузовые перевозки как в Эфиопии, так и за ее пределами. Штаб-квартира ее находится в Аддис-Абебе, в качестве аэропорта приписки зарегистрирован международный аэропорт Боле в Аддис-Абебе. В распоряжении у компании находится 105 самолетов<sup>17</sup>.

По данным эфиопского управления гражданской авиации, в Эфиопии осуществляют перевозки крупные европейские компании. К их числу относятся Dutch Airline (KLM), British Midland Airways (BMD), Lufthansa German Airways (LH), Turkish Airlines (TK). Авиаперевозчики из Азии и Ближнего Востока представлены компаниями Yemena (IYE), Saudi Airways (SVA), Emirates (EK), Etihad (EY). На рынке авиаперевозок Эфиопии широко распространены и африканские компании – Kenyan Airways (KQA), Sudan Airways (SUD), Dal-

17 Ethiopian Airlines Fleet Details and History (n/y) // Planespotters.net // <https://www.planespotters.net/airline/Ethiopian-Airlines>, дата обращения 12.10.2018.

**Таблица 2.** Распределение аэропортов Эфиопии по административным регионам

<b>Гражданские аэродромы</b>		
<b>Административный регион</b>	<b>Количество аэропортов</b>	<b>Названия аэропортов</b>
<b>Аддис-Абеба</b>	1	Bole International Airport (Addis Ababa Bole International Airport)
<b>Афар</b>	1	Semera Airport
<b>Амхара</b>	8	Bahir Dar Airport; Combolcha Airport; Debre Marqos Airport; Debre Tabor Airport; Gondar Airport; Lalibela Airport; Mekane Selam Airport; Genda Wuha Airport
<b>Бенишангуль-Гумуз</b>	1	Asosa Airport
<b>Дыре-Дауа</b>	1	Aba Tenna Dejazmach Yilma International Airport (Dire Dawa)
<b>Гамбела</b>	1	Gambela Airport
<b>Оромия</b>	13	Adaba Airport; Beica Airport; Dembidolo Airport; Dodola Airport; Fincha Airport; Ghinnir Airport; Robe Airport (Gobe Airport); Gore Airport; Aba Segud Airport (Jimma Airport); Mendi Airport; Nejo Airport; Nekemte Airport; Shakiso Airport
<b>Область народностей Южной Эфиопии</b>	9	Arba Minch Airport; Awasa Airport; Baco Airport (Jinka Airport); Tum Airport; Mizan Teferi Airport; Mui Airport; Sodo Airport; Tippi Airport; Wacca Airport
<b>Сомали</b>	5	Dolo Airport; Gode Airport; Garaad Wiil – Waal Airport; Kabri Dar Airport; Shilavo Airport
<b>Тыграй</b>	5	Axum Airport; Dansha Airport; Humera Airport; Alula Aba Nega Airport (Makale Airport); Shire Airport
<b>Военные аэродромы</b>		
<b>Административный регион</b>	<b>Количество аэропортов</b>	<b>Названия аэропортов</b>
<b>Аддис-Абеба</b>	1	Lideta Army Airport
<b>Оромия</b>	2	Harar Meda Airport; Neghelle Airport

Составлено по: информационный ресурс Great circle mapper<sup>18</sup>.

lo Airlines (DAO), Egypt Air (MSR), Djibouti Airline (DJB), Angola Airline (TA-AG). Более того, в стране осуществляют перевозки местные компании. Помимо Ethiopian Airlines (EAL) можно выделить Trans Nation Airways (TNA), Suhuara Airways, Air Ethiopia, AberdAir Ethiopia, Abyssinian Flight Service и Amibara Aviation Services<sup>19</sup>.

### Трубопроводный транспорт

В Эфиопии на данный момент нефтяная и газовая промышленность не развиты. Инфраструктура этой отрасли практически отсутствует, а трубопроводов на территории Эфиопии нет. Ограниченные поставки углеводородов в страну идут через террито-

18 Great Circle Mapper (n/y) // Gcmap.com // http://www.gcmap.com/search?Q=country:ET, дата обращения 12.10.2018.

19 Ethiopian Civil Aviation Authority (ECAA) (n/y) // ECAA.gov.et // http://www.ecaa.gov.et/licenseoperators.aspx, дата обращения 12.10.2018.



рию Судана и Джибути, по автодорогам и железнодорожным путям сообщения.

Правительство Эфиопии подписало ряд соглашений с Южным Суданом о намерении провести через территорию Эфиопии новый трубопровод в порт Джибути. Но проект пока не реализуется, и в ближайшей перспективе этот вопрос не будет решен. Сложный рельеф территории является дополнительным фактором, который усложняет реализацию проекта [Калиниченко 2016, с. 44].

В рамках проекта LAPSSET было намечено строительство нефтепровода от Исоло (Кения) до границы с Эфиопией. Это связано с открытием англо-ирландской компанией Tullow Oil нефтяных месторождений в провинциях Туркана (Кения) и Омо (Эфиопия) [Морозенская 2014, с. 226].

Стоит отметить, что на юго-востоке Эфиопии открыты два газовых месторождения Калуб (Calub) и Хилала (Hilala), в настоящее время проводится их доразведка. Лицензии на разработку этих месторождений выданы китайской компании Poly-GCL. Разработка возможна после строительства инфраструктуры, так как регион удален от крупных мировых рынков сбыта.

Владельцы рассматривают вариант строительства 800 км экспортного трубопровода от месторождений до побережья Джибути, где планировалось строительство СПГ. Договор о намерениях о строительстве соответствующей инфраструктуры подписан с Chinese LNG shipping company. Но сейчас на территории Эфиопии строительство трубопроводов не ведется.

## Водные пути сообщения

Эфиопия внутриконтинентальная страна и не имеет выхода к морю. Собственной портовой и транспортной инфраструктуры у государства нет [Fekadu M. Debela 2013, p. 24]. Стране принадлежит только 11 торговых судов и 2 танкера<sup>20</sup>. При этом внешняя торговля Эфиопии в значительной степени зависит от мощности портов, которые расположены в соседних государствах, в первую очередь это Джибути и Момбаса (Кения) [Fekadu M. Debela 2013, p. 24]. Существует потенциальная возможность участия Эфиопии в развитии портовой инфраструктуры в Кении и Джибути, однако на сегодняшний день такое сотрудничество не осуществляется.

Внутренние водные пути сообщения и речной транспорт в Эфиопии слабо развиты. Отдельные речные артерии используются только для внутренних малообъемных перевозок. Серьезную проблему представляют природные условия, которые ограничивают навигацию в период засухи. В перспективе внутренний водный транспорт может развиваться в бассейнах крупных озер, таких как Тана, Абая и Чамо. Но в данный момент эти артерии не могут играть серьезной роли для международной торговли и перевозки значительных объемов грузов.

Итак, в ближайшие годы политика Эфиопии в сфере развития транспортной инфраструктуры будет направлена на создание национальной сети железных дорог, а также на строительство и модернизацию автодорожных путей сообщения, в первую очередь в рамках трансф-

20 United Nations Conference Trade and Development. Maritime Profile: Ethiopia (n/y) // UNCTADstat.unctad.org // http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/231/index.html, дата обращения 12.10.2018.

риканских торговых коридоров. Активное участие в этом процессе принимают компании из Китайской Народной Демократической Республики и стран Европейского Союза. Отдельно можно выделить роль Турции, которая инвестировала в Эфиопию около 3 млрд долл. Значительная часть этих средств пошла на финансирование строительства транспортной железнодорожной инфраструктуры [Костелянец 2016, с. 2].

Инфраструктурные проекты также могут выступить драйвером и для развития сотрудничества между Российской Федерацией и Эфиопией.

Ряд экспертов считает, что на Африканском континенте отечественные компании способны принять участие как в поставках продукции тяжелой машиностроительной промышленности (самолеты, железнодорожные составы, автомобильный транспорт), так и в реализации инфраструктурных проектов – в качестве подрядчика при строительстве трубопроводов, железнодорожных участков, аэродромов и автомобильных коридоров [Абрамова, Фитунни 2015, с. 146]. Эфиопия на данный момент имеет потенциал для подобного сотрудничества, а российские компании могут получить свою долю на этом динамично развивающемся рынке.

В марте 2018 г. в ходе турне по странам Африки министр иностранных дел России С.В. Лавров посетил Эфиопию. Во время переговоров особое внимание уделялось вопросу возобновления прямого авиасообщения между странами, которое в итоге стало одним из главных направлений двухстороннего сотрудничества [Абрамова 2018, с. 9]. В этом процессе активное участие будет принимать отечественная компания «Аэрофлот». Эфиопия в перспек-

тиве может стать крупным транспортным хабом для пассажирских авиалиней между Россией и странами Африканского континента южнее Сахары.

Более того, эфиопские авиакомпании могут быть заинтересованы в закупке и обслуживании новых авиасудов российского производства. Крупнейшая авиакомпания Ethiopian Airlines продолжает приобретать новые машины и обладает авиапарком, средний возраст которого составляет 6,2 года. Однако срок эксплуатации у 31,5% используемых самолетов истекает в течение ближайших 5–15 лет<sup>21</sup>. В связи с этим продукция российской авиационной промышленности может найти свою нишу на эфиопском рынке, в первую очередь это касается передовых самолетов Sukhoi Superjet 100, Иркút МС-21 и Ил-96.

Эфиопия многократно высказывала заинтересованность в привлечении России к проектам строительства транспортной инфраструктуры на территории своей страны [Григорьева 2012, с. 228]. Также рассматривались варианты поставок отечественных локомотивов, трамваев и тяжелых грузовых машин для нужд Эфиопии [Григорьева 2012, с. 231]. Но на данный момент такое сотрудничество находится в зачаточном состоянии. Выход отечественных компаний транспортной отрасли на высококонкурентный рынок Эфиопии потребует огромных усилий и финансовых затрат. При этом соперничество за подряды на строительство транспортной инфраструктуры между основными игроками (Китай, Турция, ЕС) постоянно растет.

По нашему мнению, Россия может сыграть свою роль при подготовке кадров, которые будут обслуживать транспортный сектор страны. Значи-

21 Ethiopian Airlines Fleet Details and History (n/y) // Planespotters.net // <https://www.planespotters.net/airline/Ethiopian-Airlines>, дата обращения 12.10.2018.

тельную часть работ по строительству железных дорог и автомобильных коммуникаций в Эфиопии ведут иностранные компании с использованием привозной рабочей силы и персонала, – в первую очередь это касается подрядчиков из Китая [Маценко 2016, с. 35]. Из-за этого Эфиопия вскоре может столкнуться с глубоким дефицитом национальных квалифицированных работников железнодорожной и автодорожной отрасли, а функционирование растущих транспортных сетей будет зависеть от иностранных специалистов.

В свою очередь Российская Федерация располагает профессиональными профильными высшими учебными заведениями и научно-исследовательскими институтами, которые готовят высококвалифицированные кадры для работы и развития железнодорожного и автодорожного секторов. Свои образовательные программы могут предложить более 10 высших учебных заведений, в том числе: Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ), Петербургский государственный университет путей сообщения (ПГУПС), Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта (ИрИИТ) и т.д. Для решения конструкторских задач и подготовки кадров может быть привлечен Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ). Сотрудничество в подготовке кадров и образовательной сфере в перспективе заложит основу для участия российских промышленных предприятий в реализации крупных транспортных проектов в Эфиопии и сделает рынок последней более доступным для российских строительных компаний.

Отдельного внимания заслуживает восстановление дипломатических и экономических отношений между Эфиопией и Эритреей, которое произошло в 2018 г.<sup>22</sup> Этот процесс будет иметь ключевое значение для развития и восстановления транспортных коридоров между двумя странами. В первую очередь это коснется направлений, связывающих отдельные районы Эфиопии с портами Массауа и Асэб в Эритрее.

Российская Федерация на протяжении долгого времени способствовала урегулированию эфиопо-эритрейского конфликта. Россия с 2000 по 2007 г. принимала активное участие в миссии ООН, нацеленной на преодоление последствий вооруженного конфликта между Эритреей и Эфиопией 1998–2000 гг. [Григорьева 2012, с. 227]. МИД Российской Федерации в последние годы поддерживает тесные связи и проводит встречи на самом высоком уровне с официальными представителями как Эритреи, так и Эфиопии.

В подобных условиях перед Российской Федерацией открываются дополнительные возможности, чтобы принять участие в восстановлении транспортных коридоров между двумя странами, что будет иметь ключевое значение для перспектив развития как Восточной Африки, так и Африканского континента в целом.

## Список литературы

Абрамова И.О. (2018) Африканское турне С.В. Лаврова: новые вызовы и перспективы российско-африканского сотрудничества // *Азия и Африка сегодня*. № 5. С. 2–10.

<sup>22</sup> По данным ТАСС в 2018 г. 16 июля Эритрея открыла свое дипломатическое представительство в эфиопской столице Аддис-Абеба, а 19 июля Редван Хуссейн был назначен на пост чрезвычайного и полномочного посла Эфиопии в Эритрее. Между двумя странами было восстановлено прямое авиасообщение, а 5 сентября Эфиопское коммерческое судно зашло в порт Эритреи впервые за 20 лет.

Абрамова И.О., Морозенская Е.В. (ред.) (2016) Африка: современные стратегии экономического развития. М.: Институт Африки РАН.

Абрамова И.О., Фитуни Л.Л. (2015) Африка и Россия: перспективы сотрудничества в новых исторических условиях // Вестник РЭУ им. Г.В. Плеханова. № 9. С. 141–150.

Григорьева С.В. (2012) Российско-эфиопские отношения в конце 1990-х – начале 2000-х годов // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. № 2(1). С. 226–233.

Калиниченко Л.Н. (2016) Трубопроводный транспорт в странах Восточной Африки: Альтернативные проекты // Ученые записки Института Африки РАН. № 2–3. С. 44–50.

Костелянец С.В. (2016) Политика Турции на африканском направлении: новые тенденции в выборе партнеров // Азия и Африка сегодня. № 7. С. 30–35.

Маценко И.Б. (2016) Социально-экономические последствия транспортного освоения восточной Африки // Ученые записки Института Африки РАН. № 2–3. С. 31–37.

Морозенская Е.В. (ред.) (2012) Экономическая инфраструктура стран Африки. М.: Институт Африки РАН.

Морозенская Е.В. (ред.) (2014) Африка: пути модернизации экономики. М.: Институт Африки РАН.

Шауро Э.А. (2005) Эритрея: справочник. М.: Институт Африки РАН.

Fekadu M. Debela (2013) Logistics Practices in Ethiopia, Uppsala: Swedish University of Agricultural Sciences.

Mushir A., Hailemariam M. (2015) Geographical Analysis of Road Transportation of Ethiopia // Ethiopian Journal of Environmental Studies & Management, no 8(1), pp. 846–854.

# Transport Infrastructure in Ethiopia

**Andrey K. BARINOV**

Junior Research Fellow at the Centre for Global and Strategic Studies, Institute for African Studies of the Russian Academy of Sciences. Address: 30/1, Spiridonovka St., Moscow, 123001, Russian Federation. E-mail: Barinov23@bk.ru

**CITATION:** Barinov A.K. (2018) Transport Infrastructure in Ethiopia. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, vol. 11, no 5, pp. 105–118 (in Russian). DOI: 10.23932/2542-0240-2018-11-5-105-118

**ABSTRACT.** *The development of transport infrastructure is a priority objective for many African countries. This process has significant impact on the efficiency of continental and world trade corridors, and also influence on the costs of economic activity. In this case, the transformation in the transport sector of Ethiopia must be noted. The government of the country has taken a decision to create national railway network and develop aviation and road lines of communication. After The Eritrean War of Independence Eritrean separation was announced and Ethiopia lost its maritime infrastructure and became a landlocked country. This situation provides great difficulties in process of international trade and economic activity for the region. Now the development of transport corridors which connect economic centers with large ports of the region is a priority task for Ethiopian government. In this case Ethiopia is actively attracting foreign investors and world financial organizations to create stable, efficient and economically profitable ways of transport communication with the port infrastructure of neighboring countries. This year, Chinese companies finished to rebuilt the railway line Addis Ababa-Djibouti, in the coming years, governments of Kenya and Ethiopia, will launch new Mombasa-Nairobi-Addis Ababa motorway. This infrastructure projects are essential for enhancing Ethiopian competitiveness and economic activity and provide opportunity to reduce transport costs. Moreover, the Ethiopian author-*

*ities are making great progress in developing the internal transport infrastructure, first of all, in terms of increased paved road and development of railway infrastructure, which promotes more efficient use of natural, economic and human resources. Foreign companies are actively involved in realization of this transport projects and it can be a perspective area for cooperation between Russian Federation and Ethiopia. The article provides a detailed overview of Ethiopian transport sector and describes the key infrastructure projects which can be interesting for Russian companies.*

**KEY WORDS:** *Ethiopia, infrastructure, transport infrastructure, transport, railways, road communications, pipelines, aviation infrastructure*

## References

- Abramova I.O. (2018) Afrikanskoe turne S.V. Lavrova: novye vyzovy i perspektivy rossijsko-afrikanskogo sotrudnichestva [Lavrov's African Tour: New Challenges and Perspectives for Russian Cooperation with Africa]. *Asia and Africa today*, no 5, pp. 2–10.
- Abramova I.O., Fituni L.L. (2015) Afrika i Rossiya: perspektivy sotrudnichestva v novykh istoricheskikh usloviyakh [Africa and Russia: Prospects for Cooperation in the New Historical Conditions]. *Vestnik REU im. G.V. Plekhanova*, no 9, pp. 141–150.

Abramova I.O., Morozenskaya E.V. (eds.) (2016) *Afrika: sovremennye strategii ekonomicheskogo razvitiya* [Africa: a Modern Economic Development Strategy], Moscow: Institute for African Studies RAS.

Fekadu M. Debela (2013) *Logistics Practices in Ethiopia*, Uppsala: Swedish University of Agricultural Sciences.

Grigoreva S.V. (2012) Rossijsko-efiopskie otnosheniya v kontse 1990-kh – nachale 2000-kh godov [Russian-Ethiopian Relations in the Late 1990s – Early 2000s]. *Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N.I. Lobachevskogo*, no 2(1), pp. 226–233.

Kalinichenko L.N. (2016) Truboprovodnyj transport v stranakh Vostochnoj Afriki: Al'ternativnye proekty [East Africa Pipeline Transport: Alternative Projects]. *Uchenye zapiski Instituta Afriki RAN*, no 2–3, pp. 44–50.

Kostelyanets S.V. (2016) Politika Turtzii na afrikanskom napravlenii: novye tendentsii v vybore partnerov [Turkey's Pol-

icy in Africa: New Trends in the Choice of Partners]. *Asia and Africa today*, no 7, pp. 30–35.

Matsenko I.B. (2016) Sotsial'no-ekonomicheskie posledstviya transportnogo osvoeniya vostochnoj Afriki [Socio-economic Impact of Transport Development of East Africa]. *Uchenye zapiski Instituta Afriki RAN*, no 2–3, pp. 31–37.

Morozenskaya E.V. (ed.) (2012) *Ekonomicheskaya infrastruktura stran Afriki* [Economic Infrastructure in Africa], Moscow: Institute for African Studies RAS.

Morozenskaya E.V. (ed.) (2014) *Afrika: puti modernizatsii ekonomiki* [Africa: Ways to Modernize the Economy], Moscow: Institute for African Studies RAS.

Mushir A., Hailemariam M. (2015) Geographical Analysis of Road Transportation of Ethiopia. *Ethiopian Journal of Environmental Studies & Management*, no 8(1), pp. 846–854.

Shauro E.A. (2005) *Eritreya: spravochnik* [Eritrea: a Handbook], Moscow: Institute for African Studies RAS.