



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

36/2025

### Конкуренция Китая и США в области железных дорог Африке

С ранних этапов колонизации и до наших дней, иностранные инвестиции лежали в основе большей части железнодорожной инфраструктуры Африки, обеспечивая не только необходимые транспортные возможности, но и мощный инструмент внешнего контроля. В последние годы правительства неафриканских стран вложили миллиарды долларов в африканские железнодорожные проекты, конкурируя за доступ к природным ресурсам, политическому капиталу и экономическому контролю.

Китай и США ведут борьбу за доступ к ресурсам и влияние через железные дороги на Танзанию, Замбию, Анголу и Демократическую Республику Конго (ДРК), что является продолжением тенденций колониальной эпохи.

В Южной и Центральной Африке разворачивается острая конкуренция: при поддержке США и Китая были предложены конкурирующие проекты реконструкции железных дорог, чтобы открыть доступ к важнейшим полезным ископаемым в богатой медью и кобальтом ДРК и Замбии. Проект коридор Лобито, осуществляемый при поддержке США, также поддерживается Европейским союзом и предполагает реконструкцию железной дороги, идущей на восток от порта Лобито на атлантическом побережье Анголы до региона Коппербелт в Замбии, с соединением с Колвези в ДРК. В рамках проекта будет реконструирована существующая железная дорога Бенгелы, которая проходит по большей части по тому же маршруту.

Другой проект – Танзанийско-Замбийской железной дороги (TAZARA) является одним из многих железнодорожных проектов, построенных или

профинансированных иностранцами в Восточной Африке за последние 150 лет. TAZARA, протянувшаяся от Дар-эс-Салама на берегу Индийского океана до Капири-Мпоши в центральной части Замбии, была построена в 1970-х гг. правительством Китая, чтобы связать экспорт медной руды из Замбии с портовым городом Танзании в обход Южной Африки и Родезии. TAZARA проходит по маршрутам, исследованным британскими и немецкими инженерами во времена колониального правления Танганьики (ныне Танзания). В сентябре 2024 г. главы государств Танзании, Замбии и Китая подписали меморандум о взаимопонимании по передаче TAZARA в полную концессию государственной Китайской инженерно-строительной корпорации для реконструкции и управления сроком на 30 лет.

Реконструкция TAZARA китайской компанией вызвала широкое обсуждение в Замбии – большинство с оптимизмом рассматривает проект как путь к экономическим и социальным преобразованиям. Многие надеются, что благодаря обещаниям более бесперебойной работы, улучшению доступности и созданию рабочих мест, принесет существенные изменения в их жизнь.

Однако не все разделяют такой оптимизм. Существует и другая сторона китайских инвестиций в инфраструктуру – в Замбии кредиты от китайских компаний вызвали множество проблем. Из-за сложностей с возвратом кредитов правительством страны, к китайским компаниям перешли один аэропорт и ряд медных рудников. Многие опасаются, что таким образом национальное достояние страны перейдет под контроль Китая – в этом проблема китайского финансирования. Правительство Замбии столкнулось с трудностями после того, как объявило дефолт по своим долгам во время пандемии COVID-19. Китай остается крупнейшим кредитором государства, и две страны ведут переговоры о реструктуризации непогашенного долга.

Другой китайский проект в Африке – Кенийская железная дорога стандартной колеи (SGR). Завершенный в 2017 г. проект SGR отражает ориентированную на рынок модернизацию железнодорожной линии, которая на протяжении более 100 лет считалась главной торговой артерией страны. SGR полностью повторяет маршрут Угандийской железной дороги, построенной Великобританией в 1902 г. для облегчения переброски войск к верховьям Нила.

SGR стала примером того, во что обходится ведение бизнеса с китайскими партнерами. Первоначальный контракт между Экспортно-импортным банком Китая и правительством Кении предусматривал выделение кредита в размере 3,8 млрд долларов на строительство линии. Поскольку срок погашения кредита истек в 2020 г., правительство Кении и

Корпорация железных дорог Кении (KRC) с трудом осуществляли платежи. В 2025 г. KRC отчиталась за 2023 операционный год о непогашенном остатке средств по китайскому кредиту в размере примерно 4,78 млрд долларов.

Тяжелое положение правительства Кении можно рассматривать как предупреждение правительствам Замбии и Танзании в преддверии концессии TAZARA. Невыполнение платежей по кредиту SGR привело к политическим потрясениям и экономическому напряжению, вынудив принять экстренные финансовые меры, которые вызвали массовые беспорядки. Огромный долг правительства Кении, составляющий около 68% ВВП, стал основным фактором, стоящим за принятием в июне 2024 г. законопроекта, направленного на повышение налогов для обслуживания государственного долга. В конечном счете законопроект был отозван после массовых протестов и отставки почти всего национального кабинета министров.

Учитывая, что Кения по-прежнему испытывает трудности с обслуживанием своего долга, возникает вопрос: Может ли Замбия, ВВП которой составляет менее трети ВВП Кении, позволить себе последовать этому примеру?

Даже в то время, когда Кения борется с последствиями своего партнерства с Китаем по SGR, реконструированная железная дорога уже введена в эксплуатацию. Но стоит отметить, что пассажиры высоко оценивают комфорт и удобство новой линии, в отличие от предыдущей линии узкой колеи, которая работала почти непрерывно с момента её открытия в 1902 г.

В то время как железнодорожная дипломатия Китая доминирует в странах Африки, США также включились в инфраструктурную гонку. Правительство США выделило 803 млн долларов на проект строительства железнодорожного коридора Лобито через Американскую международную финансовую корпорацию развития в виде займов Атлантической железной дороге Лобито и Африканской финансовой корпорации. Проект рассматривается как главный противовес агрессивной стратегии Китая по инвестированию в инфраструктуру, предлагающий альтернативу региональным правительствам, опасющимся китайского влияния и агрессивного кредитования.

Однако сейчас проект сталкивается с огромными препятствиями, как из-за быстро расширяющегося конфликта между правительством ДРК и повстанческой группировкой «M23», так и из-за изменений во внутренней политике США. 20 января 2025 г. новый президент США Д.Трамп издал исполнительный указ, в котором говорится, что «индустрия внешней помощи США и бюрократия не соответствуют американским интересам и во многих случаях противоречат американским ценностям. Они служат дестабилизации

мира во всем мире, продвигая в зарубежных странах идеи, которые прямо противоположны гармоничным и стабильным отношениям внутри стран и между ними». После этого Трамп заморозил всю иностранную помощь и содействие развитию, оставив такие проекты, как коридор Лобито, в подвешенном состоянии.

Проект Лобито направлен на расширение доступа США к важнейшим полезным ископаемым и открывает двери для роста американских инвестиций в будущем. Но чтобы добиться успеха там, где предыдущие железнодорожные проекты терпели неудачу, администрация Трампа должна сбалансировать коммерческую жизнеспособность с потребностями заинтересованных сторон в Африке.

Сегодняшние железнодорожные проекты, финансируемые иностранцами, как и во времена колоний, часто сопровождаются обширными уступками – будь то права на добычу полезных ископаемых, сделки с землей или долгосрочный контроль над ключевыми транспортными коридорами.

По мере развития новой железнодорожной гонки в Африке ставки выходят далеко за рамки стратегической конкуренции и природных ресурсов. Однако пока не ясно – будет ли коридор Лобито и обновленная линия TAZARA действительно служить тем, кто от них зависит или, как и во многих других железнодорожных проектах до них, приоритет будет отдаваться иностранным интересам, в то время как потребности стран, через которые проходят уйдут на второй план.

*Источники: thediplomat.com, 03.2025 (англ. яз.)  
сайт ru.wikipedia.org*