

УДК 330.341(6)
ББК 65.7(6)

Каратаев Сергей Вячеславович*, кандидат экономических наук ведущий научный сотрудник Центра социально-экономических исследований РИСИ.

Инфраструктурные вызовы Африки

В последние годы Африку часто называли одним из наиболее перспективных регионов мира с точки зрения её экономического потенциала. Действительно, темпы роста ВВП стран континента за минувшие 20 лет опережали среднемировые, а прогнозы международных институтов предполагали, что данный тренд сохранится и в будущем. Например, Африканский банк развития (АФБР) указывал, что их совокупный ВВП может к 2060 г. достичь 15 трлн долл., тогда как в 2010 г. данный показатель составлял 1,7 трлн долл.¹

Однако в 2010-е гг. экономический подъём африканских государств замедлился. В 2013 г. рост ВВП сократился до 3,3 %, а в 2016 г. – до 1,6 %. В дальнейшем этот показатель стабилизировался на уровне 3,2–3,4 %, что было существенно меньше наблюдаемого ранее (рис. 1). Ещё более очевидной была тенденция снижения темпов прироста валового продукта на душу населения, что свидетельствовало о наличии серьёзных препятствий для долгосрочного развития африканских экономик.

Анализируя проблемы, с которыми столкнулись африканские страны, многие исследователи выделили *инфраструктуру*². Её состояние, по мнению специалистов, стало всё больше сдерживать рост их экономик. Действительно, её развитие существенно отстало от уровня других регионов мира. Так, согласно оценке Всемирного экономического форума (ВЭФ), средний индекс достаточности инфраструктуры государств континента составляет порядка 50 баллов (по 100-балльной шкале), при том что у лидеров рейтинга данный показатель превышает 90 баллов. Помимо этого, обращает на себя внимание существенная дифференциация африканских стран по уровню развития инфраструктуры. Среди них, по мнению экспертов ВЭФ, лучшая ситуация в указанной сфере у Египта (73,1 балла, 52-е место), худшая – у Конго (29,2 балла, 140-е место)³. Различия в уровне развития инфраструктуры подтверждаются данными

* karataev.riss@yandex.ru

¹ Africa in 50 Years' Time: The Road Towards Inclusive Growth // African Development Bank. 2011. September. P. 12. URL: <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Africa%20in%2050%20Years%20Time.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).

² См., напр.: Calderón C. Infrastructure and Growth in Africa // World Bank. Policy Research Working Paper. 2009. April. No. 4914. P. 1. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/365631467990387228/pdf/WPS4914.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).

³ Global Competitiveness Index. 2nd pillar: Infrastructure // World Economic Forum. 2019. URL: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2019/competitiveness-rankings/#series=GCI4.A.02> (дата обращения: 15.02.2020).

индекса АфБР, согласно которому её состояние в странах Северной и Южной Африки несколько лучше, чем в остальных государствах континента⁴.

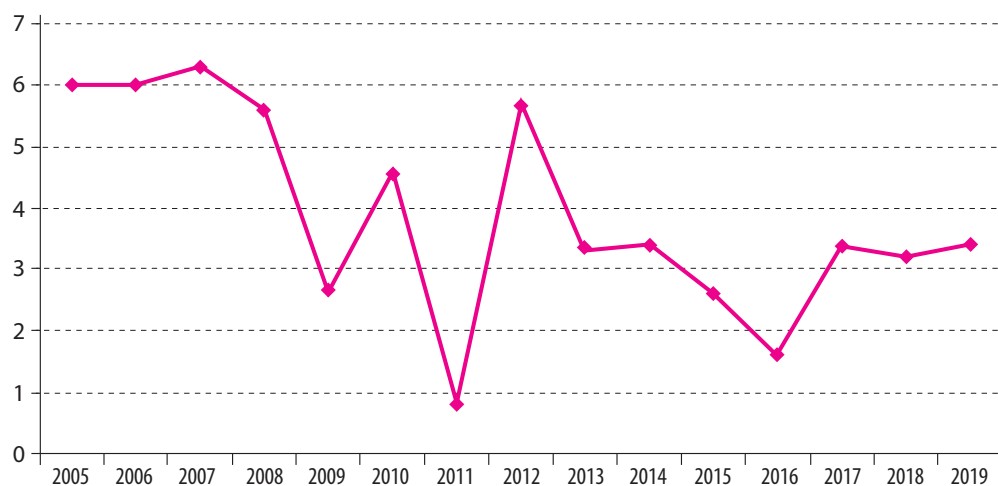


Рис. 1. Темпы роста ВВП стран Африки, %

Источник: World Economic Situation and Prospects (WESP) report // United Nations. Official website. 2010–2020. URL: https://www.un.org/development/desa/dpad/document_gem/global-economic-monitoring-unit/world-economic-situation-and-prospects-wesp-report/ (дата обращения: 25.02.2020)

Подобная неоднородность свидетельствует о том, что, несмотря на достигнутые африканскими странами успехи⁵, имеющиеся проблемы остаются крайне серьезными. Так, в среднем лишь чуть более 40 % жителей Африки имеют доступ к электричеству, порядка 30 % – к системам водоснабжения и канализации. Плотность дорожной сети составляет 3,4 км на 1 тыс. жителей, из них с твердым покрытием – всего 0,7 км, что в 5 раз ниже среднемирового уровня⁶.

Отмечаются также существенные различия в достаточности инфраструктуры по секторам. Наибольшие успехи в последние годы достигнуты,

⁴ Africa Infrastructure Development Index (AIDI), 2019 // African Development Bank. Africa Infrastructure Knowledge Program. 2019. 15 April. URL: <https://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/rscznob/africa-infrastructure-development-index-aidi-2019> (дата обращения: 15.02.2020).

⁵ По данным Всемирного банка, количество телефонных линий на 1 тыс. жителей региона увеличилось с 3 в 1990 г. до 736 в 2014 г., пользователей интернета – с 1,3 чел. до 16,7 чел. соответственно. Доступ к чистой воде вырос с 51 % в 1990 г. до 77 % в 2015 г. и т.д. См.: *Aykut D., Blaszkiewicz-Schwartzman M. Shaping the Future of Africa: Markets and Opportunities for Private Investors* // International Finance Corporation. 2018. March. P. 17. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/837441525349513990/pdf/125925-WP-v2-ENGLISH-Main-rpt-Africa-CEO-Forum-Shaping-the-future-PUBLIC.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).

⁶ African Economic Outlook 2019 // African Development Bank. 2019. P. 101. URL: https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/2019AEO/AEO_2019-EN.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

по мнению экспертов, в телекоммуникационной сфере. Так, Всемирный банк отмечает, что активное строительство телекоммуникационной инфраструктуры позволило увеличить темпы экономического роста на душу населения на 1 %⁷. В то же время наиболее сложная ситуация остаётся в сфере транспорта и электрогенерации, где Африка существенно отстаёт от других регионов мира⁸.

Кроме того, на континенте имеются сложности с обслуживанием имеющейся инфраструктуры, что ведёт к крайне низкой эффективности её использования. В частности, уровень потерь при передаче электроэнергии в странах Африки южнее Сахары составляет до 50 %. Стоимостная оценка связанных с этим расходов с учётом дополнительных убытков от незаконных подключений и низкой платёжной дисциплины потребителей (оплачивается порядка 70–90 % выставленных счетов) достигает 1,9 % ВВП Африки. В сфере водопользования данный показатель несколько ниже, однако также существенен – на уровне 0,5 % совокупного ВВП⁹.

Указанные проблемы влекут за собой повышенные затраты промышленных предприятий. Например, расходы африканских компаний на электроэнергию примерно в 4 раза превосходят среднемировой уровень. Причины кроются как в высокой стоимости генерации, так и в неустойчивой подаче электричества (за 2006–2016 гг. около 80 % предприятий в странах Африки южнее Сахары сталкивались с отключениями) и вынужденном привлечении более дорогих вспомогательных источников.

Значительные трудности существуют также в транспортном секторе. Стоимость автоперевозок в 2–4 раза превосходит тарифы в США, время в пути трёхкратно превышает длительность транспортировки на то же расстояние в Азии. Мощности портов остаются ограниченными как в части переработки грузов, так и принятия судов большой грузоподъёмности. В результате транспортные расходы оказываются выше показателей по Восточной Азии на 70 %, по Латинской Америке – на 50 %¹⁰ и увеличивают затраты на региональном уровне на 30–40 %¹¹.

В качестве характерного примера проблем в транспортной сфере называется разница в стоимости перевозки контейнера по маршруту Китай – Кения (2 тыс. долл., 9,5 тыс. км) и Кения – Руанда (4,7 тыс. долл., 1,7 тыс. км)¹².

⁷ Africa's Infrastructure: A Time for Transformation / Ed. by V. Foster, C. Briceño-Garmendia // World Bank. 2010. P. 2. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2692/521020PUB0EPI1101Official0Use0Only1.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).

⁸ Building Quality Infrastructure for Africa's Development: The 12th Annual Meeting. Plenary Meeting // Infrastructure Consortium for Africa. Background Paper. 2016. 22 November. P. vii. URL: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/Annual_Meeting/2016/Annual_Meeting_2016_Background_Paper_FINAL.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

⁹ African Economic Outlook 2018 // African Development Bank. 2018. P. 79. URL: https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African_Economic_Outlook_2018_-_EN.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

¹⁰ 2018 PIDA Progress Report: Summary Update // NEPAD Agency; African Union. 2019. P. 3. URL: <https://www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html> (дата обращения: 15.02.2020).

¹¹ Infrastructure and Regional Connectivity // OECD. Policy Note on Africa. 2019. P. 14. URL: https://www.oecd.org/dev/development-philanthropy/AfricaPolicyNote%20_2019.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

¹² *Sebuny M.* Overcoming East Africa's infrastructure challenges // International Trade Centre. 2015. 1 July. URL: <http://www.tradeforum.org/news/Overcoming-East-Africas-in-frastructure-challenges/> (дата обращения: 15.02.2020).

На Мадагаскаре же повышенный уровень транспортных расходов и вынужденное увеличение запасов приводят к дополнительным затратам производителей текстильных изделий в размере около 4 % их выручки¹³, что наглядно иллюстрирует сложности, связанные с недостаточностью инфраструктуры.

Данные выводы подтверждают опросы, проведённые на местных предприятиях, более 60 % из которых считают инфраструктуру главным препятствием для развития экономик африканских стран¹⁴. По оценкам ОЭСР, в большинстве африканских государств, прежде всего с низким уровнем доходов, недостаток инфраструктуры ухудшает деловой климат и снижает производительность местных компаний до 40 %¹⁵. Другим последствием становится преимущественное развитие отраслей с повышенной нормой доходности, главным образом связанных с добычей и экспортом полезных ископаемых. Проблемы с инфраструктурой ведут также к ухудшению ситуации в социальной сфере, негативно сказываясь на человеческом потенциале стран континента из-за осложнённого доступа их населения к базовым потребностям – дорогам, электроэнергии, воде.

Кроме того, отсутствие надёжной и достаточной транспортной инфраструктуры остаётся серьёзным препятствием для увеличения объёмов континентального товарооборота и торговли африканских государств с остальным миром. Результатом становятся не только трудности с обеспечением экономического роста, но и крайне низкий уровень региональных связей: *на внутриафриканскую торговлю в настоящее время приходится всего 16 % (по сравнению с 60 % в Азии и 70 % в Европе)*¹⁶.

В то же время решение проблем с инфраструктурой позволяет существенно ускорить экономическое развитие государств континента. Так, Всемирный банк оценивает потенциальный рост ВВП на уровне 1,7 % в год в случае, если инфраструктура в регионе достигнет среднемировых количественных и качественных показателей, 2,6 % – при решении всех имеющихся проблем в данной области, причём наибольший эффект ожидается при улучшении ситуации с электроснабжением и транспортом¹⁷.

Необходимость ускоренной модернизации и создания новой инфраструктуры определяется также наличием большого количества стран, не имеющих выхода к морю и, соответственно, доступа к внешним рынкам (их население составляет порядка 40 % общей численности континента). Её недостаточность ограничивает возможности включения этой группы государств в глобальные цепочки стоимости и их более активной интеграции в международные торговые связи¹⁸.

Имеющиеся проблемы неоднократно обсуждались на региональном и глобальном уровне. Так, ещё в 1980-х гг. инфраструктурная сфера

¹³ African Economic Outlook 2018. P. 66.

¹⁴ Ibid. P. 74.

¹⁵ Infrastructure and Regional Connectivity. P. 14.

¹⁶ African Trade Report 2019: African Trade in a Digital World // African Export-Import Bank. 2019. P. 99. URL: https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/demo2.opus.ee/afrexim/African-Trade-Report_2019.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

¹⁷ *Aykut D., Blaszkiewicz-Schwartzman M.* Op. cit. P. 17.

¹⁸ *Shepherd B.* Infrastructure, trade facilitation, and network connectivity in sub-Saharan Africa: Report // Overseas Development Institute. 2015. December. P. 14. URL: <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/10149.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).

называлась одним из факторов, препятствующих прогрессу африканских стран¹⁹. Этот довод обосновывался тем, что драйвером роста их экономик является торговля, расширение которой требует радикального улучшения региональной инфраструктуры. Данные тезисы подтверждались утвердившимся в середине 1990-х гг. в экспертной среде мнением о важности инфраструктуры для повышения производительности труда. В результате её развитие стало указываться в большинстве стратегических документов национальных ведомств африканских стран, международных и региональных организаций в качестве одной из ключевых задач, стоящих перед государствами континента.

Широкое обсуждение соответствующих вызовов привело к тому, что в 2000-х гг. африканские государства приступили к реализации совместной программы "Новое партнёрство в интересах развития Африки" (НЕПАД), одним из приоритетов которой было преодоление инфраструктурного дефицита на континенте. В принятой в 2015 г. африканской "Повестке дня до 2063 г." также отмечалось, что наличие современной инфраструктуры является важным условием обеспечения устойчивого роста, технологической трансформации, увеличения торговли и ускорения процессов региональной интеграции²⁰.

Африканские инициативы были с самого начала поддержаны на международном уровне, например в рамках "Группы восьми". Страны – участницы этого объединения уделяли отдельное внимание вопросам, связанным с наращиванием экономического потенциала африканских государств, реализуя согласованный в 2002 г. специальный план действий. В 2004 г. ими была создана Комиссия по Африке, включившая представителей стран континента и ведущих держав мира. На основе внесённых ею предложений в 2005 г. на саммите в Глениглсе лидерами государств – членов "Большой восьмёрки" было принято совместное заявление, в котором указывалось, что "неразвитость инфраструктуры... не позволяет беднейшим странам использовать свои возможности... и эти проблемы необходимо решать"²¹. Была также отмечена целесообразность создания специализированного института для оказания помощи Африке и поддержки усилий властей стран континента в данной области.

В настоящее время реализуется ряд программ глобального и регионального уровня, направленных на преодоление имеющихся проблем с финансированием африканской инфраструктуры. В первую очередь они осуществляются в рамках созданного под эгидой "Группы восьми" международного Консорциума по развитию инфраструктуры в Африке (КРИА). В его состав вошли ведущие западные страны, а также ЮАР, Еврокомиссия и Европейский инвестиционный банк, Всемирный банк, АфБР. Деятельность Консорциума больше связана с поощрением инвестиций

¹⁹ Calderón C. Op. cit. P. 1.

²⁰ Agenda 2063. The Africa We Want // African Union Commission. 2015. April. P. 5. URL: <https://www.un.org/en/africa/osaa/pdf/au/agenda2063.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).

²¹ По итогам работы саммита главы государств и правительств государств "Группы восьми" приняли ряд совместных заявлений. Африка // Президент России. Офиц. сайт. 2005. 6 июля. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/33718> (дата обращения: 15.02.2020).

в инфраструктуру африканских государств, нежели с непосредственным финансированием, которое производится его участниками самостоятельно. Кроме того, ими реализуются отдельные межгосударственные инициативы, например американская программа "Энергия Африки" (Power Africa), направленная на обеспечение доступа к электричеству жителей стран континента, Инфраструктурный трастовый фонд ЕС – Африка, поддерживаемый 12 членами Евросоюза.

На региональном уровне важное место отводится программе инфраструктурного развития Африки (Programme for Infrastructure Development in Africa) под эгидой Африканского союза. Данная инициатива ориентирована на комплексное развитие региональной трансграничной инфраструктуры. В 2013 г. АфБР создал специализированный фонд для мобилизации ресурсов и поддержки ключевых инфраструктурных проектов в Африке²². Кроме того, в последние годы к финансированию инициатив в данной области подключились новые межгосударственные институты – Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Новый банк развития БРИКС. Однако увеличение общего количества подобных международных программ практически не сказалось на объёме поступающих со стороны межгосударственных институтов и международных доноров средств. В последние годы финансирование из этих источников оставалось примерно на одном уровне, что не позволяло преодолеть имеющиеся сложности.

В этом контексте следует обратить внимание на то, что возникновение проблем в инфраструктурной сфере многие исследователи связывают с произошедшей в 1980–1990-х гг. сменой приоритетов при распределении средств банками развития и странами-донорами²³. Эксперты, в частности, отмечают, что они стали в первую очередь выделяться на социальные инициативы, направленные на сокращение бедности. В то же время финансирование инфраструктуры сократилось. Так, Всемирный банк сделал акцент на проведении экономических преобразований, улучшении системы государственного управления и обеспечения социальных обязательств. Доля инфраструктуры снизилась с 65–67 % его кредитного портфеля в 1950–1960-х гг. до 26 % в 2000-х гг.²⁴ Это было связано, во-первых, с превалировавшим тогда мнением о том, что быстрорастущие частные инвестиции сделают помощь в этой сфере излишней. Во-вторых, социальные расходы (медицина, образование) стали представляться более востребованным направлением поддержки стран континента по мере роста экологических и социальных требований, усложнявших реализацию инфраструктурных проектов. Кроме того, повышение строгости международных стандартов привело к увеличению их стоимости и продлению сроков осуществления, что было негативно воспринято многими инвесторами.

²² Gutman J., Sy A., Chattopadhyay S. Financing African Infrastructure: Can the World Deliver? // Brookings Institution. 2015. March. P. 12. URL: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/AGIFinancingAfricanInfrastructure_FinalWebv2.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

²³ См., напр.: Collier P. Attracting international private finance for African infrastructure // Journal of African Trade. 2014. No. 1. P. 38.

²⁴ Trade and Development Report. Power, Platforms and the Free Trade Delusion: Report 2018 // UNCTAD. 2018. P. 103. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2018_en.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

Подобная смена парадигмы позднее была признана рядом экспертов ошибочной²⁵. Действительно, частные инвесторы из развитых стран оказались не готовы вкладывать средства в африканскую инфраструктуру, считая подобные проекты чрезмерно сложными для осуществления, а уровень финансовых и репутационных рисков по ним – излишне высоким. Кроме того, их незначительное число ещё более увеличивало затраты на реализацию таких проектов. В результате, несмотря на более высокую норму доходности, африканская инфраструктура оставалась практически без частных вложений: по оценкам Всемирного банка, ежегодные частные инвестиции вплоть до 2011 г. не превышали 0,5 млрд долл. вместо предполагаемых 40 млрд²⁶. Недостаток финансирования привёл к дефициту инфраструктуры и низкому качеству предоставляемых предприятиями данной сферы услуг. При этом Африка существенно отстала от других развивающихся регионов мира, ситуация в которых ещё в 1960-х гг. имела схожий характер²⁷.

В настоящее время потребности в инфраструктурных инвестициях оцениваются в размере до 177 млрд долл. в год (или 1,6 трлн долл. до 2040 г.)²⁸, при этом ежегодное недофинансирование по состоянию на 2018 г. – около 45 млрд долл. В то же время многие исследователи обращают внимание на условность подобных оценок. Они отмечают, например, что, согласно расчётам Глобального инфраструктурного центра, потребности Африки составляют до 240 млрд долл. в год²⁹. Однако вплоть до недавнего времени наиболее часто в научной и экспертной среде назывался показатель в 93 млрд долл., ранее же использовалось значение в 2 раза ниже³⁰. Разница связана с оценочным характером данной величины и высокой условностью прогнозов долгосрочных потребностей стран континента в инфраструктуре для обеспечения их устойчивого роста. Со временем они изменились в большую сторону, что привело к устареванию применяемой модели расчётов. Так, при получении суммы в размере 93 млрд долл. в год предусматривалась, например, необходимость обеспечения дополнительной генерации 7 тыс. МВт электроэнергии и увеличения уровня электрификации домохозяйств на 10 %, однако в настоящее время потребности африканских государств оцениваются выше³¹.

Кроме того, данная цифра, по мнению некоторых авторов, не учитывает, что направляемые на финансирование африканской инфраструктуры

²⁵ См., напр.: Our Common Interest: Report of the Commission for Africa // Commission for Africa. 2005. March. P. 233. URL: http://www.commissionforafrica.info/wp-content/uploads/2005-report/11-03-05_cr_report.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

²⁶ *Collier P.* Op. cit. P. 38.

²⁷ African Economic Outlook 2018. P. 71.

²⁸ Bridging the African infrastructure gap: Bringing accountants to the centre of the decision-making process // ACCA. 2019. P. 9. URL: https://www.accaglobal.com/content/dam/ACCA_Global/professional-insights/Infra-gap/pi-african-infrastructure-gap.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

²⁹ Infrastructure Financing Trends in Africa – 2016 // The Infrastructure Consortium for Africa. 2017. P. 13. URL: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2016/Infrastructure_Financing_Trends_2016.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

³⁰ Still Our Common Interest: Report // Commission for Africa. 2010. September. P. 11. URL: <http://www.commissionforafrica.info/wp-content/uploads/2010/09/cfa-report-2010-full-version.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).

³¹ Africa's Infrastructure: A Time for Transformation. P. 6.

средства зачастую расходуются неэффективно. Отдача от инвестиций, по мнению специалистов Всемирного банка, может быть увеличена на 40 %, в случае если инвестиции будут направлены в те сферы, где они наиболее востребованы, заявленное финансирование будет использоваться полностью³², расходы на поддержание существующих объектов оптимизированы, деятельность государственных предприятий станет более эффективна, а стоимость оказываемых услуг не будет занижаться из-за социально-политических факторов (например, из-за предоставляемых субсидий, которые оцениваются в 4,1 млрд в год, или 0,7 % ВВП)³³. Таким образом, фактически необходимое финансирование с учётом практики использования средств африканскими государствами может оказаться ещё выше.

Существенные потребности в инфраструктурных инвестициях накладываются на ряд сложностей в бюджетной и финансовой сферах стран континента. Их возможности в большинстве случаев остаются ограниченными, что связано с несбалансированностью государственных доходов и расходов, усугубляемой высокой зависимостью африканских стран от конъюнктуры мировых товарных рынков. Так, произошедшее в 2014 г. падение сырьевых цен стало причиной резкого роста их бюджетного дефицита и, соответственно, сокращения государственных инвестиций в инфраструктуру. Несмотря на некоторое улучшение ситуации (бюджетный разрыв сократился с 11,3 % в 2015 до 5 % к 2019 г. – рис. 2), инвестиционный потенциал африканских стран, по мнению экспертов АФБР, остаётся ограниченным, а бюджетный кризис в некоторых из них так и не будет преодолён в ближайшее время³⁴.

Серьёзной проблемой является также низкий уровень государственных доходов, который в среднем в африканских странах оценивался на 2018 г. всего в 21 %³⁵, в то время как минимальное значение, необходимое для реализации программ выполнения Целей в области устойчивого развития ООН, составляет, по отдельным расчётам, не менее 25 %. Однако достичь данной величины государства континента пока не могут. Более того, в последние годы изменения объёма бюджетных поступлений носят в основном негативный характер (рис. 3).

Отрицательное влияние на уровень государственных инвестиций оказывают увеличение государственной задолженности стран Африки и масштабное бегство капитала. В настоящее время их возможности для заимствования становятся всё более ограниченными. По оценкам Всемирного банка, за 2018 г. совокупный размер долга государств континента превысил 50 % ВВП и составил около 774 млрд долл. по сравнению с 30 %

³² По оценкам Всемирного банка, в 2009–2016 гг. более 30 % выделенных средств не было использовано, что составило порядка 1 % ВВП стран Африки. См.: Hitting the Trillion Mark: A Look at How Much Countries Are Spending on Infrastructure // World Bank. Policy Research Working Paper. 2019. February. No. 8730. P. 43. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/970571549037261080/pdf/WPS8730.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).

³³ Africa's Infrastructure: A Time for Transformation. P. 65–66.

³⁴ Fiscal Policy for Financing Sustainable Development in Africa: Economic Report on Africa // United Nations Economic Commission for Africa. 2019. P. 8. URL: <https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/era-en-final-web.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).

³⁵ Ibid. P. 30.

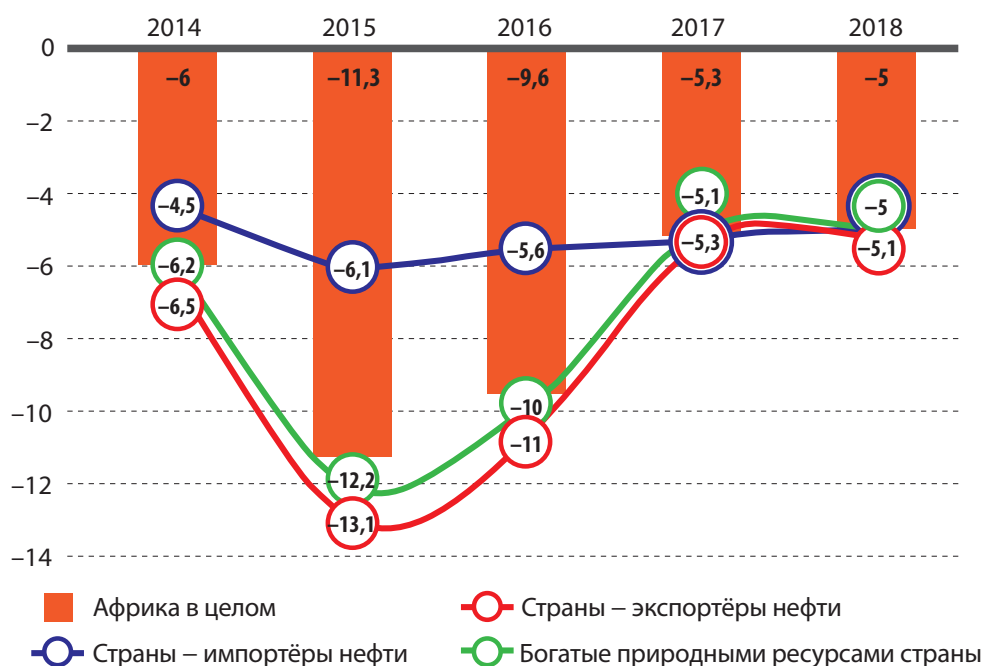


Рис. 2. Размер бюджетного дефицита африканских стран в 2014–2018 гг., % ВВП

Источник: Fiscal Policy for Financing Sustainable Development in Africa: Economic Report on Africa // United Nations Economic Commission for Africa. 2019. P. 8. URL: <https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/era-en-final-web.pdf> (дата обращения: 17.02.2020)

в 2010 г.³⁶ Существенно выросли и платежи по его обслуживанию. В 2015–2017 гг. их размер удвоился (с 5,9 до 11,8 % бюджетных расходов стран континента³⁷) и продолжил расти, в некоторых государствах (Бурунди, Гамбия, Гана, Нигерия, Замбия) он уже превысил 20 %³⁸.

Быстрое увеличение долга африканских стран и стоимости его обслуживания было вызвано *несколькими причинами*. В первую очередь это масштабные инвестиционные потребности, определившие высокую заинтересованность в привлечении заёмных средств для обеспечения экономического роста. Произошло также повышение доли более дорогих частных займов, удельный вес которых к концу 2017 г. составил, по отдельным оценкам, до трети совокупной задолженности государств континента, в результате чего платежи по ним превысили половину выплат в пользу

³⁶ Рассчитано без учёта Ливии по данным: International Debt Statistics 2020 // World Bank. 2020. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32382/9781464814617.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).

³⁷ Africa's growing debt crisis: Who is the debt owed to? // Jubilee Debt Campaign. 2018. October. P. 1. URL: https://jubileedebt.org.uk/wp/wp-content/uploads/2018/10/Who-is-Africa-debt-owed-to_10.18.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

³⁸ *Coulibaly B.S.* Managing Debt and Mobilizing Resources: A delicate balance to sustain economic growth. Reconciling financing needs and rising debt levels // Brookings Institution. 2019. P. 29. URL: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2019/01/BLS18234_BRO_book_006.1_CH2.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

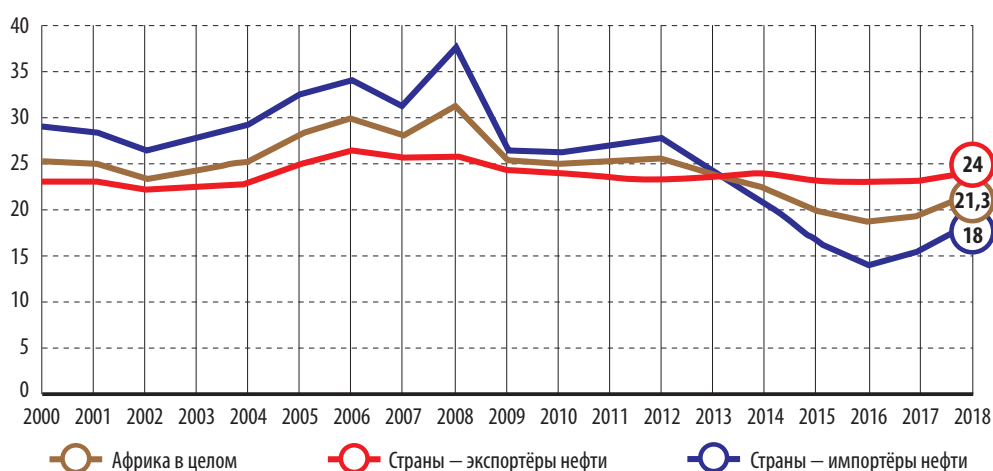


Рис. 3. Объём государственных доходов африканских стран в 2000–2018 гг., % ВВП

Источник: Fiscal Policy for Financing Sustainable Development in Africa: Economic Report on Africa // United Nations Economic Commission for Africa. 2019. P. 31. URL: <https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/era-en-final-web.pdf> (дата обращения: 17.02.2020)

кредиторов. Кроме того, для африканских стран было характерно привлечение значительных объёмов номинированных в иностранной валюте ссуд, что вело к существенному росту стоимости их обслуживания при деминации национальных валют.

Существенной проблемой для инвестиционного потенциала континента остаётся незаконный отток капитала. По данным Экономической комиссии ООН для Африки, связанные с этим ежегодные потери составляют не менее 50 млрд долл.³⁹ Совокупная оценка указывает на то, что выведенные за последние 50 лет только из экономик государств Африки южнее Сахары средства могут достигать 1–1,8 трлн долл., чего было бы достаточно для финансирования всех инфраструктурных потребностей⁴⁰. Помимо этого, отмечаются значительные сложности, обусловленные неэффективными национальными регуляторными и институциональными системами. АфБР, например, указывает на то, что во многих случаях принимаемые законодательные акты не исполняются, а в некоторых странах отсутствуют даже институты, отвечающие за развитие инфраструктурной сферы и привлечение в неё инвестиций⁴¹.

Тем не менее государственное финансирование до сих пор остаётся главным источником поступлений в инфраструктурной сфере африканских стран, обеспечивая не менее трети инвестиций. Так, по результатам 2018 г. объём направляемых в инфраструктуру бюджетных средств составил

³⁹ Illicit financial flows: why Africa needs to "track it, stop it and get it" // United Nations Economic Commission for Africa. 2013. P. 5. URL: https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/illicit_financial_flows_why_africa_needs.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

⁴⁰ African Economic Outlook 2019. P. 38.

⁴¹ African Economic Outlook 2018. P. 76.

37,5 млрд долл. из 100,8 млрд (37,2 %) ⁴². При этом обращают на себя внимание существенные колебания размера государственных инвестиций, от 24 млрд долл. в 2014 г. до 37,5 млрд долл. в 2018 г., что свидетельствует об ограниченных бюджетных возможностях стран континента и весомом влиянии внешних факторов на объём выделяемых на инфраструктуру ассигнований.

Неустойчивость источников финансирования африканской инфраструктуры характерна и для совокупных инвестиций. За период с 2012 по 2018 г. объём вложений колебался от 66,9 млрд до 100,8 млрд долл. (табл.), причём тенденция оставалась крайне нестабильной, что говорит о высокой степени неопределённости и возможности резкого изменения повышательного тренда последних двух лет, приведшего к достижению в 2018 г. исторического максимума привлечённых инвестиций.

Таблица

Структура источников финансирования инфраструктурных проектов в Африке в 2012–2018 гг., млрд долл.

Источник	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Бюджетное финансирование	26,3	30,5	34,5	24	30,7	34,3	37,5
Доноры – участники КРИА	18,7	25,3	18,8	19,8	18,6	19,7	20,2
Китай	13,7	13,4	3,1	20,9	6,4	19,4	25,7
Прочие доноры	6,9	5,3	16,1	6,8	8,7	5,8	5,5
Частный сектор	9,5	8,8	2,9	7,4	2,6	2,3	11,8
Итого	75,1	83,3	75,4	78,9	66,9	81,1	100,8

Источник: рассчитано по: Infrastructure Financing Trends in Africa – 2018: Report // Infrastructure Consortium for Africa. 2018. P. 4. URL: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_in_Africa_Report_2018_En.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

В связи с этим следует обратить внимание на структуру поступающих в инфраструктурную отрасль средств. При относительно устойчивых в последние три-четыре года объёмах финансирования со стороны межгосударственных институтов и других стран (поступления от участников КРИА слабо варьировались в 2014–2018 гг. в диапазоне 19–20 млрд долл., прочих кредиторов – 6–9 млрд) наибольший вклад в прирост инвестиций внесли Китай и частные инвесторы (их доля составила 33 и 50 % соответственно). Однако именно эти источники в наибольшей степени и подвержены колебаниям. Так, китайские инвестиции за последние пять лет варьировались от 3,1 млрд до 25,7 млрд долл., средства частных кредиторов – от 2,3 млрд до 11,8 млрд долл. ⁴³

⁴² Infrastructure Financing Trends in Africa – 2018: Report // Infrastructure Consortium for Africa. 2018. P. 7. URL: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_in_Africa_Report_2018_En.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

⁴³ Ibid. P. 4.

Отраслевая структура инвестиций показывает, что наибольший объём средств вкладывается в энергетический сектор: в 2018 г. сумма заявленных инвестиций выросла там до 43,8 млрд долл. (по сравнению с 24,8 млрд в 2017 г. и 20,6 млрд в 2016 г.), что является рекордным значением для ежегодных вложений. В то же время обязательства в транспортной сфере несколько снизились – с 34 млрд в 2017 г. до 32,5 млрд долл. в 2018 г., однако их уровень оставался выше среднего значения 2015–2017 гг. Финансирование проектов водоснабжения оставалось примерно одинаковым – около 13 млрд долл., а объём средств, направляемых в телекоммуникационную сферу, резко повысился – с 2,3 млрд в 2017 г. до 7,1 млрд долл. в 2018 г. (рис. 4). При этом быстрое увеличение инвестиций в энергетике было вызвано двукратным повышением объёма китайских вложений (с 9 млрд до 18,3 млрд долл.), международных институтов и стран-доноров (на 4,4 млрд), частных кредиторов (на 4,3 млрд), бюджетов африканских стран (2,1 млрд). Рост инвестиционных обязательств в коммуникационной сфере был вызван, в свою очередь, увеличением инвестиций частных кредиторов⁴⁴.

Несмотря на существенно возросший объём финансирования, инвестиционный дефицит в инфраструктурной сфере стран Африки остаётся значительным. Наиболее сложная ситуация наблюдается в водоснабжении, где недостаток средств оценивается в пределах от 43 млрд до 53 млрд долл. В энергетике инвестиционный разрыв, по мнению экспертов, составляет от 5 млрд до 20 млрд долл., в транспорте – от 4 млрд до 16 млрд долл. Лишь в телекоммуникационной сфере потребности в финансировании не превышают 3 млрд, а по оптимистическим оценкам – отсутствуют. В результате совокупный дефицит составляет не менее 52 млрд долл.⁴⁵, что свидетельствует о необходимости поиска дополнительных механизмов привлечения инвестиций.

В последние годы основой инвестиционных стратегий крупнейших кредиторов африканской инфраструктуры стало привлечение частных капиталов, в том числе с использованием механизмов государственно-частного партнёрства. Аргументом в пользу приоритета данного направления зачастую назывался объём средств, находящихся в распоряжении частных инвесторов. Он оценивался в размере порядка 100 трлн долл., что, как отмечали многие исследователи, достаточно для решения проблемы инфраструктурного дефицита в глобальном масштабе и тем более на Африканском континенте. При этом роль межгосударственных финансовых институтов и стран-доноров рассматривалась через призму формирования условий для привлечения средств данной категории инвесторов, создания инструментов по снижению рисков их вложений, финансирования проектов на наиболее сложных этапах, обеспечения качественной экспертизы и т.д.

Несмотря на принятые меры, участие частного сектора в финансировании до сих пор ограничено и за последние пять лет в среднем не превышало 7 % совокупных инвестиций в африканскую инфраструктуру, что существенно меньше средств, поступающих из других источников. При этом усилия стран-доноров на данном направлении также не давали ощутимого

⁴⁴ Infrastructure Financing Trends in Africa – 2018: Report. P. 10.

⁴⁵ Ibid. P. 14.

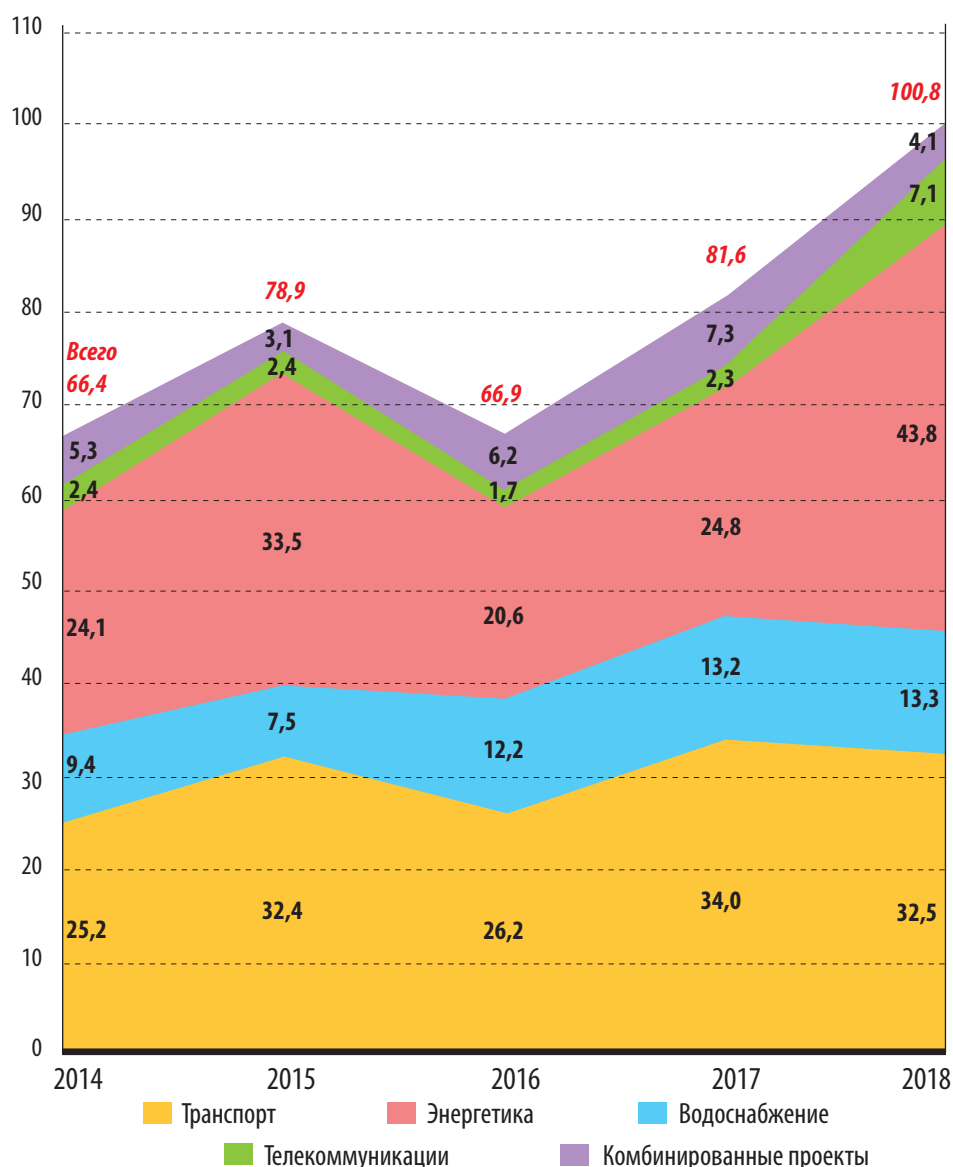


Рис. 4. Распределение заявленных инвестиций в инфраструктуру стран Африки по отраслям в 2014–2018 гг., млрд долл.

Источник: Infrastructure Financing Trends in Africa – 2018: Report // Infrastructure Consortium for Africa. 2018. P. 10. URL: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_in_Africa_Report_2018_En.pdf (дата обращения: 20.02.2020)

результата. В 2012–2015 гг. объём привлечённых донорами частных капиталов в инфраструктурные проекты составил всего около 9 млрд долл.⁴⁶

⁴⁶ Banking in Africa: Delivering on Financial Inclusion, Supporting Financial Stability // European Investment Bank. 2018. October. P. 207. URL: https://www.eib.org/attachments/efs/economic_report_banking_africa_2018_en.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

Более того, частные вложения показали значительную географическую и отраслевую концентрацию (рис. 5), сильно отличающуюся от реальных потребностей африканских государств. Средства преимущественно направлялись в наиболее развитые страны континента: за прошедшие 25 лет около половины профинансированных подобным образом проектов пришлось всего на четыре страны – ЮАР, Нигерию, Кению и Уганду. Причём в стоимостном выражении их доля была ещё выше – 62 % (37 млрд из 59 млрд долл.)⁴⁷. В отраслевом разрезе выделяется телекоммуникационная сфера, обеспечивающая, как отмечают исследователи, более высокую норму доходности при низких рисках и возможности секьюритизации денежного потока⁴⁸. Довольно весомая доля средств по схожим причинам отводилась на проекты строительства теплоэлектростанций и контейнерных терминалов. В то же время в других сферах частные инвесторы вкладывались преимущественно в модернизацию существующих мощностей. Их участие в строительстве новых объектов оставалось минимальным⁴⁹.

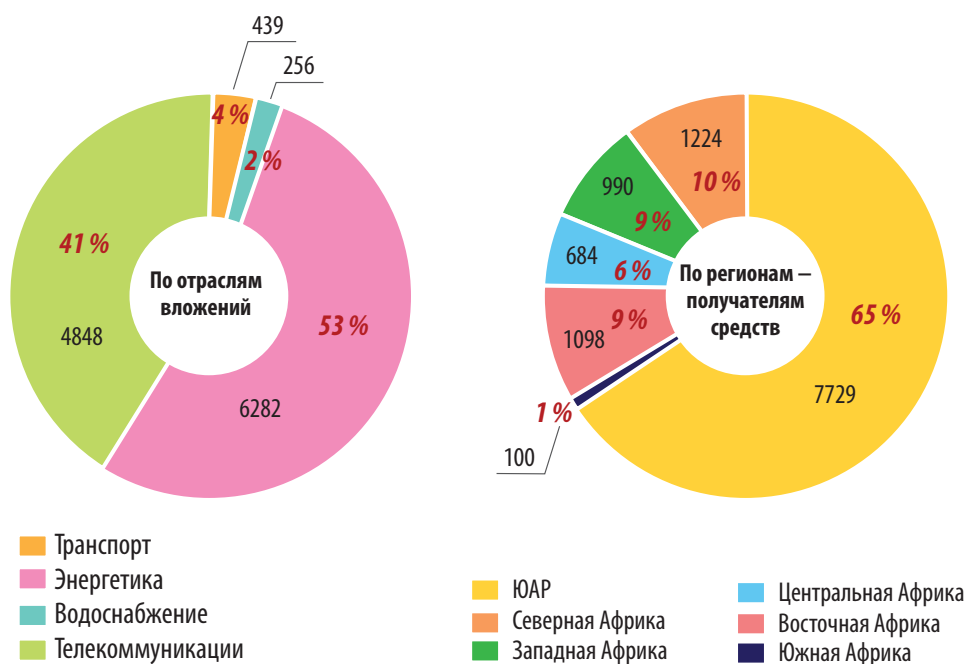


Рис. 5. Распределение частных инвестиций в инфраструктуру стран Африки в 2018 г., млрд долл.

Источник: Infrastructure Financing Trends in Africa – 2018: Report // Infrastructure Consortium for Africa. 2018. P. 14, 15. URL: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_in_Africa_Report_2018_En.pdf (дата обращения: 17.02.2020)

⁴⁷ Aykut D., Blaszkiewicz-Schwartzman M. Op. cit. P. 18.

⁴⁸ Gutman J., Sy A., Chattopadhyay S. Op. cit. P. 21.

⁴⁹ Arezki R., Sy A. Financing Africa's infrastructure deficit: From development banking to long-term investing // Brookings Institution // Global Views. 2016. August. No. 2. P. 13. URL: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/08/global_20160808_africa_infrastructure.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

Исследователи также отмечают, что далеко не во всех случаях приход частных инвесторов и передача им управления объектами приводили к повышению эффективности деятельности инфраструктурных предприятий. Например, из рассматриваемых семи случаев приватизации государственных компаний в Африке в одном из них итоги были оценены как "не давшие существенного результата", а в трёх – лишь как "имеющие позитивный эффект ниже ожидаемого уровня"⁵⁰. Этот вывод согласуется с позицией экспертов ОЭСР, указывающих, что привлечение частного капитала может дать позитивный результат только при одновременном соблюдении других условий, таких как достаточная квалификация местных органов власти и их активное участие в реализации подобных инициатив⁵¹. Следует также обратить внимание на то, что стоимость частных средств может быть выше, чем других источников, сроки их предоставления – короче, а требуемые условия вложений – чрезмерно выборочными и далеко не всегда отвечающими национальным приоритетам стран-получателей⁵².

Кроме того, существует значительное число препятствий для инвестирования частных средств в инфраструктуру региона. В качестве основных из них, как правило, называют недостаточную проработанность и малое количество готовых для финансирования проектов, присущие Африке высокие политические риски, вызванная этим небольшая доходность, слабая регуляторная база и низкая компетенция соответствующих национальных институтов, неблагоприятный деловой климат в большинстве стран. Отмечаются также слабая кредитоспособность африканских государств, неразвитость их финансовых рынков, высокие валютные риски, отсутствие долгосрочной стратегии, определяющей приоритеты в инфраструктурной сфере. В то же время эксперты указывают на то, что обозначенные негативные факторы не свидетельствуют об увеличении риска дефолта по вложениям в африканскую инфраструктуру. Наоборот, для стран континента количество невыполненных обязательств ниже, чем, например, в Латинской Америке. Тем не менее основным стимулом до сих пор остаются гарантии со стороны правительств или международных финансовых организаций⁵³. Однако даже непосредственное участие в проектах межгосударственных институтов зачастую не обеспечивает заинтересованность в инвестировании в них со стороны частных компаний.

В условиях недостаточности средств и низкой эффективности инициатив по привлечению частных капиталов в последние годы произошло ощутимое усиление роли КНР в инфраструктурном развитии Африки. Объём китайских инвестиций, в значительной мере представленный государственными средствами и средствами государственных компаний, существенно возрос в последние годы. Это было во многом связано также с тем, что Пекин смог предложить африканским странам полный спектр необходимых услуг – от проектирования и строительства инфраструктурных объектов до финансирования необходимых для этого расходов, а также гибкой возможности возврата кредитов, в том числе за счёт продажи полезных

⁵⁰ Africa's Infrastructure: A Time for Transformation. P. 112.

⁵¹ Infrastructure and Regional Connectivity. P. 25.

⁵² Prinsloo C. The Pitfalls of Private Sector Investment in Infrastructure Financing // SAIIA. Policy Briefing. 2019. 25 June. No. 187. P. 2.

⁵³ Infrastructure Financing Trends in Africa – 2018: Report. P. 15.

ископаемых. В результате в 2018 г. инвестиции из КНР достигли 25,7 млрд долл., или около четверти совокупного финансирования африканской инфраструктуры⁵⁴, по сравнению с 0,3 млрд долл. в 2000 г.⁵⁵

Наращивание объёма китайских вложений было также вызвано участием африканских стран в мегапроекте "Пояс и путь", подразумевающим реализацию совместных инвестиционных проектов по увеличению взаимосвязанности государств – партнёров КНР по инициативе. Многие исследователи при этом отмечают, что строительство Китаем транспортной, телекоммуникационной и электроэнергетической инфраструктуры в Африке позволило Пекину, в свою очередь, сократить транспортные расходы во взаимной торговле, упростить выход на африканский рынок, получить экспортные заказы для своих строительных компаний и обеспечить себе доступ к природным ресурсам континента⁵⁶.

В отличие от частных капиталов, приоритетным направлением китайских вложений стали энергетический (71 %) и транспортный (26 %) секторы. Географическое распределение инвестиций из КНР свидетельствует о крупных вложениях в Южную и Восточную Африку. Однако в последние годы доля западно-, центрально- и североафриканских стран существенно возросла (рис. 6), а общее количество сотрудничающих с Пекином в инфраструктурной сфере государств региона составило не менее 35. Таким образом, средства стали вкладываться не только в богатые ресурсами страны, доля которых в структуре инвестиций из КНР в настоящее время снизилась⁵⁷. Китайское финансирование помогало решать проблему инвестиционного дефицита во многих государствах Африки, хотя и вызывало критику из-за возросшего в связи с этим уровня их задолженности.

Многие из осуществлённых проектов приносили позитивный эффект для африканских экономик. При поддержке КНР было сооружено около 30 тыс. км автодорог и 2 тыс. км железных дорог, что значительно улучшило транспортную ситуацию в регионе⁵⁸. Эксперты, например, отмечают, что соединение транспортных систем Кении и Эфиопии позволило увеличить их взаимную торговлю в 4 раза. Среди других ключевых инфраструктурных проектов, реализованных в Африке с помощью Китая, выделяют строительство железнодорожных линий Момбаса – Найроби (Кения, 3,2 млрд долл.), Джибути – Аддис-Абеба (Эфиопия, 3,4 млрд долл.), портов Ломе (Того), Лагос (Нигерия) и др.

⁵⁴ Infrastructure Financing Trends in Africa – 2018: Report. P. 49. Следует отметить, что данные о китайских инвестициях сильно разнятся. Так, по мнению специалистов Американского института предпринимательства, сумма заявленного в 2018 г. финансирования инфраструктурных проектов в Африке была существенно ниже и составила 12,5 млрд долл.

⁵⁵ Gutman J., Sy A., Chattopadhyay S. Op. cit. P. 28.

⁵⁶ См., напр.: Banking in Africa: Delivering on Financial Inclusion, Supporting Financial Stability. P. 209.

⁵⁷ Gutman J., Sy A., Chattopadhyay S. Op. cit. P. 29.

⁵⁸ Edinger H., Labuschagne J.-P. If you want to prosper, consider building roads: China's role in African infrastructure and capital projects // Deloitte. Insights. 2019. URL: https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/za22330_consider-building-roads/DI_If-you-want-to-prosper-consider-building-roads.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

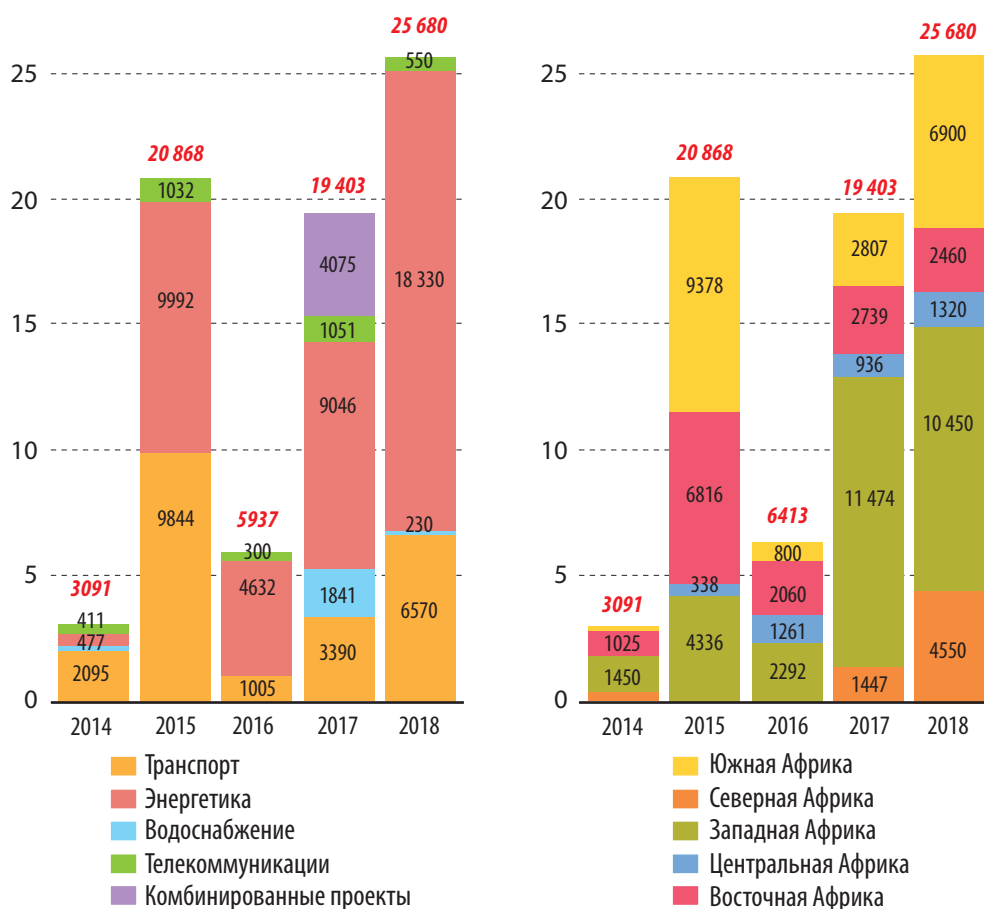


Рис. 6. Распределение китайских инвестиций в инфраструктуру стран Африки по секторам и регионам в 2014–2018 гг., млн долл.

Источник: Infrastructure Financing Trends in Africa – 2018: Report // Infrastructure Consortium for Africa. 2018. P. 49. URL: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_in_Africa_Report_2018_En.pdf (дата обращения: 25.02.2020)

При этом Пекин совершенствует применяемые механизмы сотрудничества. Так, в 2016 г. заинтересованными китайскими компаниями и банками при участии Китайско-Африканского фонда развития была создана отдельная структура – China Overseas Infrastructure Development and Investment Corporation, – специализирующаяся на участии в ранних стадиях подготовки инфраструктурных проектов, с тем чтобы преодолеть имеющиеся у африканских стран сложности в данной области. Кроме того, при появлении опасений по поводу увеличения долгового бремени государств континента Пекин стал более внимательно относиться к данной проблеме (в том числе предлагая списание задолженности для наиболее бедных из них), а также начал использовать осторожные подходы к выбору финансируемых проектов, чтобы они соответствовали принятым в международной практике экологическим, социальным и иным нормам

и способствовали улучшению качества жизни населения. В то же время это, как представляется, будет вести к сокращению объёма поступающих из Китая средств, несмотря на остающиеся масштабными потребности Африканского континента.

* *

*

Текущие тенденции, связанные с финансированием инфраструктурных потребностей африканских стран, показывают, что инвестиционный дефицит вряд ли будет преодолен в ближайшие годы. Объёмы вложений всё ещё недостаточны для достижения данной цели, а внутреннее финансирование и внешние инвестиции подвержены серьёзным колебаниям и имеют ряд существенных ограничительных факторов. Это свидетельствует о том, что используемые в настоящее время подходы к привлечению капиталов характеризуются низкой эффективностью, а решение инфраструктурных проблем Африки до сих пор не найдено. Вместе с тем это открывает возможности для реализации новых инициатив, успешность которых поможет африканским государствам выйти на трек устойчивого долгосрочного роста и позволит их инициаторам усилить свои позиции на континенте.

Ключевые слова: *Африка – инвестиции – инфраструктура – межгосударственное сотрудничество.*

Keywords: *Africa – investments – infrastructure – international cooperation.*

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. По итогам работы саммита главы государств и правительств государств "Группы восьми" приняли ряд совместных заявлений. Африка // Президент России. Офиц. сайт. 2005. 6 июля. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/33718> (дата обращения: 15.02.2020).
2. Africa in 50 Years' Time: The Road Towards Inclusive Growth // African Development Bank. 2011. September. URL: <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Africa%20in%2050%20Years%20Time.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).
3. Africa Infrastructure Development Index (AIDI), 2019 // African Development Bank. Africa Infrastructure Knowledge Program. 2019. 15 April. URL: <https://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/rscznob/africa-infrastructure-development-index-aidi-2019> (дата обращения: 15.02.2020).
4. African Economic Outlook 2018 // African Development Bank. 2018. URL: https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African_Economic_Outlook_2018_-_EN.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
5. African Economic Outlook 2019 // African Development Bank. 2019. URL: https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/2019AEO/AEO_2019-EN.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
6. African Trade Report 2019: African Trade in a Digital World // African Export-Import Bank. 2019. URL: https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/demo2.opus.ee/afrexim/African-Trade-Report_2019.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

7. Africa's growing debt crisis: Who is the debt owed to? // Jubilee Debt Campaign. 2018. October. URL: https://jubileedebt.org.uk/wp/wp-content/uploads/2018/10/Who-is-Africa-debt-owed-to_10.18.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
8. Africa's Infrastructure: A Time for Transformation / Ed. by V. Foster, C. Briceño-Garmendia // World Bank. 2010. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2692/521020PUB0EPI1101Official0Use0Only1.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).
9. Agenda 2063. The Africa We Want // African Union Commission. 2015. April. URL: <https://www.un.org/en/africa/osaa/pdf/au/agenda2063.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).
10. *Arezki R., Sy A.* Financing Africa's infrastructure deficit: From development banking to long-term investing / Brookings Institution // Global Views. 2016. August. No. 2. URL: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/08/global_20160808_africa_infrastructure.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
11. *Aykut D., Blaszkiewicz-Schwartzman M.* Shaping the Future of Africa: Markets and Opportunities for Private Investors // International Finance Corporation. 2018. March. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/837441525349513990/pdf/125925-WP-v2-ENGLISH-Main-rpt-Africa-CEO-Forum-Shaping-the-future-PUBLIC.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).
12. Banking in Africa: Delivering on Financial Inclusion, Supporting Financial Stability // European Investment Bank. 2018. October. P. 207. URL: https://www.eib.org/attachments/efs/economic_report_banking_africa_2018_en.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
13. Bridging the African infrastructure gap: Bringing accountants to the centre of the decision-making process // ACCA. 2019. URL: https://www.accaglobal.com/content/dam/ACCA_Global/professional-insights/Infra-gap/pi-african-infrastructure-gap.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
14. Building Quality Infrastructure for Africa's Development: The 12th Annual Meeting. Plenary Meeting // Infrastructure Consortium for Africa. Background Paper. 2016. 22 November. URL: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/Annual_Meeting/2016/Annual_Meeting_2016_Background_Paper_FINAL.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
15. *Calderón C.* Infrastructure and Growth in Africa // World Bank. Policy Research Working Paper. 2009. April. No. 4914. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/365631467990387228/pdf/WPS4914.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).
16. *Collier P.* Attracting international private finance for African infrastructure // Journal of African Trade. 2014. No. 1.
17. *Coulibaly B.S.* Managing Debt and Mobilizing Resources: A delicate balance to sustain economic growth. Reconciling financing needs and rising debt levels // Brookings Institution. 2019. URL: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2019/01/BLS18234_BRO_book_006.1_CH2.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
18. *Edinger H., Labuschagne J.-P.* If you want to prosper, consider building roads: China's role in African infrastructure and capital projects // Deloitte. Insights. 2019. URL: https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/za22330_consider-building-roads/DI_If-you-want-to-prosper-consider-building-roads.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
19. Fiscal Policy for Financing Sustainable Development in Africa: Economic Report on Africa // United Nations Economic Commission for Africa. 2019. URL: <https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/era-en-final-web.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).
20. Global Competitiveness Index. 2nd pillar: Infrastructure // World Economic Forum. 2019. URL: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2019/competitiveness-rankings/#series=GCI4.A.02> (дата обращения: 15.02.2020).
21. *Gutman J., Sy A., Chattopadhyay S.* Financing African Infrastructure: Can the World Deliver? // Brookings Institution. 2015. March. URL: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/AGIFinancingAfricanInfrastructure_FinalWebv2.pdf (дата обращения: 15.02.2020).

22. Hitting the Trillion Mark: A Look at How Much Countries Are Spending on Infrastructure // World Bank. Policy Research Working Paper. 2019. February. No. 8730. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/970571549037261080/pdf/WPS8730.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).
23. Illicit financial flows: why Africa needs to "track it, stop it and get it" // United Nations Economic Commission for Africa. 2013. URL: https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/illicit_financial_flows_why_africa_needs.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
24. Infrastructure and Regional Connectivity // OECD. Policy Note on Africa. 2019. URL: https://www.oecd.org/dev/development-philanthropy/AfricaPolicyNote%20_2019.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
25. Infrastructure Financing Trends in Africa – 2016 // The Infrastructure Consortium for Africa. 2017. URL: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2016/Infrastructure_Financing_Trends_2016.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
26. Infrastructure Financing Trends in Africa – 2018: Report // Infrastructure Consortium for Africa. 2018. URL: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_in_Africa_Report_2018_En.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
27. International Debt Statistics 2020 // World Bank. 2020. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32382/9781464814617.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).
28. Our Common Interest: Report of the Commission for Africa // Commission for Africa. 2005. March. URL: http://www.commissionforafrica.info/wp-content/uploads/2005-report/11-03-05_cr_report.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
29. *Prinsloo C.* The Pitfalls of Private Sector Investment in Infrastructure Financing // SAIIA. Policy Briefing. 2019. 25 June. No. 187.
30. *Sebuny M.* Overcoming East Africa's infrastructure challenges // International Trade Centre. 2015. 1 July. URL: <http://www.tradeforum.org/news/Overcoming-East-Africas-infrastructure-challenges/> (дата обращения: 15.02.2020).
31. *Shepherd B.* Infrastructure, trade facilitation, and network connectivity in sub-Saharan Africa: Report // Overseas Development Institute. 2015. December. URL: <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/10149.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).
32. Still Our Common Interest: Report // Commission for Africa. 2010. September. URL: <http://www.commissionforafrica.info/wp-content/uploads/2010/09/cfa-report-2010-full-version.pdf> (дата обращения: 15.02.2020).
33. Trade and Development Report. Power, Platforms and the Free Trade Delusion: Report 2018 // UNCTAD. 2018. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2018_en.pdf (дата обращения: 15.02.2020).
34. 2018 PIDA Progress Report: Summary Update // NEPAD Agency; African Union. 2019. URL: <https://www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html> (дата обращения: 15.02.2020).
35. World Economic Situation and Prospects (WESP) report // United Nations. Official website. 2010–2020. URL: https://www.un.org/development/desa/dpad/document_gem/global-economic-monitoring-unit/world-economic-situation-and-prospects-wesp-report/ (дата обращения: 25.02.2020).