

# РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ В АФРИКЕ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ АВТОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

*Нассор Мохамед Мансур*

*Плохое состояние региональной транспортной инфраструктуры и неоптимальное сочетание режимов транспорта в Восточноафриканском сообществе (ВАС) являются причиной высокой стоимости ведения бизнеса по сравнению с другими региональными сообществами. Цель этой статьи - обзор развития транспортной инфраструктуры в ВАС, особенно автомобильного транспорта. В нем были освещены основные генеральные планы транспортировки в регионе и мероприятия, необходимые для создания интегрированной, эффективной региональной сети транспортной инфраструктуры. Внутренние водные пути недоиспользуются и нуждаются в разработке для расширения вклада в транспорт и логистику региона. Во всех случаях необходимо активизировать стандарты безопасности, особенно дорожный и воздушный транспорт.*

***Ключевые слова:** ВАС, АЕС, РЕС, региональная интеграция, транспортная инфраструктура, северные коридоры, центральные коридоры.*

***JEL-коды:** F02, F62, F63.*

## **Введение**

Региональная интеграция стала набирать популярность в мировой экономике, так как страны могут преодолевать мелкие рынки, объединять ресурсы и выигрывать от эффекта масштаба в производстве и торговле. Региональная интеграция повышает конкуренцию в мировой торговле и улучшает доступ к зарубежным технологиям, инвестициям и идеям (UNECA 2010). Таким образом, африканские лидеры считают это важным путем развития на широкой основе и континентального экономического сообщества, в соответствии с Договором об учреждении Африканского экономического сообщества (1991 год) и Учредительным актом Африканского союза (2000 год).

Региональная интеграция в Африке является заявленной приоритетной задачей, как правительств африканских стран, так и международных доноров с первых дней независимости<sup>1</sup>. Африканские лидеры все больше заинтересованы в ускорении процесса создания экономического Африканского экономического сообщества (АЭС) путем разработки инициатив по гармонизации и сплочению трехсторонней зоны свободной торговли (ЗСТ) КОМЕСА-ВАС-САДК. Хотя региональные экономические сообщества (РЭС) прилагают активные усилия для достижения первых трех этапов, изложенных в Договоре об учреждении Африканского экономического сообщества, путем постепенного устранения таможенных пошлин во внутрирегиональной торговле. Некоторые РЭС еще не создали ЗСТ, в то время как другие уже внедряют таможенные союзы (ТС). Темпы прогресса не совпадают

---

<sup>1</sup>Ndomo A. Regional Economic Communities in Africa - A Progress Overview. Study Commissioned by GTZ. - Nairobi, 2009. - P.8.

из-за дублирования членства многих стран в двух или более РЭС, что определяет необходимость принятия стратегических решений и действий по созданию континентального ЗСТ в качестве первого шага в направлении образования континентального ТС, общего рынка и достижения конечной цели - полностью функционирующей АЭС.

Очевидно, что создание единого континентального рынка товаров и услуг, где действует законодательство, обеспечивающее свободное передвижение рабочих и инвестиций, поможет построить ТС и общий рынок Африки<sup>2</sup>. Это поможет объединить 55 отдельных стран Африки в более согласованный крупный рынок. Совместное использование богатых ресурсов Африки для создания более конкурентоспособного и крупного экономического пространства позволит рынкам в Африке быть более эффективными. Общий рынок также поможет увеличить внутриконтинентальную торговлю путем улучшения координации и согласования режимов либерализации и будет способствовать торговле между РЭС. Более того, это поможет преодолеть проблемы, связанные с дублированием членства и различиями между соседними РЭС и, таким образом, выявит потенциал для межрегиональной торговли на континенте.

Региональная интеграция - это инструмент, который может быть использован для экономического, политического и социального развития стран. Страны во всем мире участвуют в мероприятиях по региональной интеграции, поскольку имеют выгодные условия, стимулирующие их развитие. Региональные экономические сообщества (РЭС) в развитых странах добились значительных успехов в региональной интеграции, о чем свидетельствует увеличение внутрорегиональной торговли и, как следствие, увеличение экономического роста и развитие, например, Европейского союза (ЕС) и Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). В Африке ЭКОВАС, ВАС, КОМЕСА и САДК сыграли решающую роль в укреплении политического, социального и экономического развития своих государств-членов. Сокращение масштабов нищеты и экономическое развитие в значительной степени зависят от региональной интеграции, о чем свидетельствует цель Африканского союза по созданию Африканского экономического сообщества к 2028 году, однако нынешние механизмы региональной интеграции еще не полностью преуспели в достижении этой цели.

Цель этой статьи - проанализировать влияние региональной экономической интеграции в Африке и ее влияние на развитие автомобильного транспорта в регионах Африки.

### **Обзор литературы**

Представим результаты краткого анализа имеющихся исследований по обозначенной проблематике. Перспективы концепции и практики регионализма со временем изменились. Это относится и к теоретическим объяснениям, о чем свидетельствует Оливье<sup>3</sup>. Существуют дебаты не только по вопросам относительно того, что представляет собой «регион» или представители региона, но и мотивы и интересы, которые стимулируют регионализм в разных частях мира. В Африке, например, возникают также вопросы о том, «что» следует

---

<sup>2</sup>Assessing Regional Integration in Africa: Towards an African Continental Free Trade Area. - Addis Ababa: United Nations Economic Commission for Africa, 2012. - P. 1.

<sup>3</sup>Olivier G. Regionalism in Africa: Cooperation without integration. University of Pretoria. Part of the MERCURY PROJECT, funded under the European Commission's Framework VII Programme. 2010. - P. 20-22 [Электронный ресурс]. URL: <http://hdl.handle/e.net/2263/16138>.Repository.up.ac.za/handle/2263/16138

интегрировать, и «как» должна осуществляться интеграция. Как следствие, это привело к общему подходу к дифференциации между «старым» и «новым» регионализмом и различными типами регионализации<sup>4</sup>.

Старый регионализм связан с попытками региональной интеграции между 1950-ми и 1960-ми гг., четко обозначенные цели были ориентированы на внутреннюю сторону и должны быть достигнуты; отражены в программах и имеют ограниченное членство<sup>5</sup>. Новый регионализм является всеобъемлющим, внешне ориентированным и связан с региональными интеграционными мероприятиями с 1990-х годов<sup>6</sup>. Новый регионализм показывает реальность растущей взаимозависимости национальных государств в международной политической системе. Это затрудняет установление общего определения или теоретического объяснения регионализма. В этой связи все больше признается необходимость разработки нового регионального подхода к многомерному, широко ориентированному взгляду на регионализм<sup>7</sup>. Но очень немногие исследования были сосредоточены на исторической тенденции региональной интеграции в Африке, особенно на современном этапе глобализации и развития технологий.

### **Анализ влияния региональной экономической интеграции на развитие автомобильного транспорта в регионе восточной Африки (Восточноафриканское сообщество)**

Усиленный экономический рост на душу населения является общим результатом улучшения инфраструктурных сетей, что отражено в обзоре МВФ «Региональная экономическая перспектива для стран Африки к югу от Сахары» в 2010 году. Помимо проблем, связанных с жесткой инфраструктурой, существуют регулирующие и институциональные вопросы, которые также в значительной степени влияют на производительность транспортного сектора и ограничивают возможности торговли и роста<sup>8</sup>. Трансграничный транспорт в Восточной Африке имел несколько недостатков, отрицательно повлиявшие на экономическую интеграцию региона.

Согласно с Кессидес, региональная связь в Восточной Африке нанесла удар по ряду ключевых факторов, региональным дорогам, состояние которых страдает от неадекватного обслуживания, перегрузки и неэффективного управления. Кессидес далее отмечает, что стоимость грузовых перевозок в расчете на один километр оценивается на 60-70% выше, чем в Соединенных Штатах и Европе и на 30% выше, чем в южной части Африки<sup>9</sup>.

Транспортные коридоры характеризовались задержками, вызванными многочисленными некомпьютеризованными контрольно-пропускными пунктами, некоторые

---

<sup>4</sup>Hettne B. and Soderbaum F. The new regionalism approach: Pre-publication Manuscript // Politeia. - 1998. - Vol. 17. - No. 3. - P. 3-4.

<sup>5</sup>Gilpin R. Global Political Economy: Understanding the International Economic Order. - Princeton: Princeton University Press, 2001. - P.341.

<sup>6</sup>Gibb R. Regional integration and Africa's development trajectory: Meta-theories, expectations and reality. Third World Quarterly, Routledge: Taylor and Francis Group. - 2009. - Vol. 30. - No. 4. - P.708.

<sup>7</sup>Olivier G. Regionalism in Africa: Cooperation without integration. University of Pretoria. Part of the MERCURY PROJECT, funded under the European Commission's Framework VII Programme. 2010. - P. 21 [Электронный ресурс]. URL: <http://hdl.handle/e.net/2263/16138.Repository.up.ac.za/handle/2263/16138>

<sup>8</sup>International Monetary Fund, Regional Economic Outlook. Sub-Saharan Africa. Resilience and Risks. - Washington, DC: IMF Publication Services, 2010. - P. 62.

<sup>9</sup>Kessides I.N. Regionalizing Infrastructure for Deepening Market Integration. The Case of East Africa // Policy Research Working Paper: The World Bank Development Research Group Environment and EnergyTeam. - 2012. - No. 6113. - P. 32.

из них создали основание для развития коррупции со стороны полиции, органов транзита и даже местных общин. Следовательно, трансграничный автомобильный транспорт в Восточной Африке характеризовался перегрузками и задержками, которые увеличили стоимость ведения бизнеса через границу из-за высоких издержек.

Плохая дорожная инфраструктура в регионе Восточной Африки оказывает пагубное влияние на бизнес, связанный со скоропортящимися товарами, так как они портятся в процессе доставки и водители стремятся самостоятельно устранить проблемы бюрократических процедур<sup>10</sup>.

Д. Уммельс установил, что любая задержка в перевозке товаров и грузов автомобильным транспортом по какой-либо причине даже на один день повлияла на торговлю почти на 1%<sup>11</sup>. С другой стороны, Джаков утверждал, что сокращение задержки на один день было эквивалентно тому, что страна сократила расстояние до своих торговых партнеров примерно на 70 километров<sup>12</sup>. Этот сценарий предполагает, что длительные экспортные процессы создают риск для развивающихся стран, которые с меньшей вероятностью попадут на рынки товаров, чувствительных к задержкам, таких как скоропортящиеся продукты, например сельскохозяйственная продукция, продукты, произведенные в глобальных цепочках поставок, например электроника, и продукты, в которых спрос быстро меняется, например, женская одежда.

Транспортная инфраструктура в регионе в основном строилась с целью транспортировки продуктов питания из одного пункта в другой для экспорта или продажи в других городах, странах и даже регионах. В Восточноафриканском регионе имеется потенциал для увеличения экономического роста в Африке<sup>13</sup>.

Региональная транспортная индустрия в Восточной Африке, в основном, сосредоточилась на портах в Момбасе и Дар-эс-Саламе, на сегодня известных как Северный коридор и Центральный коридор. Таким образом, Северный коридор проходит от Момбасы через Малабу и Бусию до Кампалы, включает в себя дорогу, идущую по железной дороге Кампала / Касезе и дорожной сети из Кампалы в Мбарару и Кабале, а также до Руанды через Кигали и Бутаре и переходит в Бужумбуру. Центральный коридор проходит от Дар-эс-Салама через Додому, Сингапую, Нзэгу до Лушаунги в Руанду и Бурунди. Бурунди, Руанда и Уганда не имеют выхода к морю и зависят от автомобильного транспорта, особенно от кенийских автоперевозчиков, чтобы доставить свои грузы в свои страны. Несмотря на то, что Кения, Танзания, Уганда и Руанда выделяют в общей сложности 3,7 млрд долл. США на автомобильную и железнодорожную инфраструктуру из своего комбинированного бюджета на сумму 39,84 млрд долл. США на 2014/15 год, не было выделено никаких средств для установки интеллектуальных транспортных систем для управления неполной интермодальной интеграцией как по Северному, так и Центральному коридорам<sup>14</sup>.

*Северный коридор:* В 2009 г. было подсчитано 75% объема торговли Сообщества Восточной Африки, в состав которого входят Кения, Уганда, Танзания, Руанда и Бурунди в

---

<sup>10</sup>Beuran M. Are There Myths on Road Impact and Transport in Sub-Saharan Africa? CES Working Papers, 2013. - P.18

<sup>11</sup>Hummels D. Time as a Trade Barrier. - Purdue University Press, 2001. - P. 17.

<sup>12</sup>Djankov S. Trading on Time // World Bank Working Paper. - 2006. - No. 3909. - P. 41.

<sup>13</sup>Pirie G.H. Transport, food insecurity, and food aid in sub-Saharan Africa // Journal of Transport Geography. - 1993. - Vol. 1. - P. 12–19.

<sup>14</sup>Официальный сайт ВАС.Challenges and investment opportunities in East Africa transport infrastructure Sector. First published in World Highways, 2014 [Электронный ресурс]. URL: <http://ecdpm.org/great-insights/regional-integration-dynamics-africa/railway-rivalry-east-african-community/>

Восточноафриканском сообществе, но также перевозит грузы, предназначенные для Эфиопии, Южного Судана и Восточной Демократической Республики Конго. Почти весь коридор, простирающийся от Момбасы до Бужумбуры, вымощен. Эффективность логистики на дорожных сегментах из Момбасы в Найроби, Кампалу и Кигали была оценена как «хорошая», то есть время, стоимость и надежность являются эффективными и конкурентоспособными в соответствии с глобальными стандартами, в то время как заключительный сегмент в Бужумбуре оценивается как «справедливый». Распространение весов и дорожных заграждений увеличивает общее время и затраты на транспортировку<sup>15</sup>.

Соглашение о транзите Северного коридора было создано для облегчения автомобильного транспорта и согласования различных процедур в регионе Восточной Африки для быстрого перемещения транзитных грузов. Было заключено Соглашение о транзите Северного коридора для создания Координационного органа по транзитным перевозкам, которому поручено достичь целей Соглашения о транзите Северного коридора. Координационный орган по транзитным перевозкам был создан в 1988 г. и выполнил примерные обязанности по обеспечению того, чтобы Северный коридор поддерживал свою роль основного пути к странам, не имеющим выхода к морю.

Острой проблемой Соглашения о транзите по Северному коридору является неспособность преуспевать в сдерживании задержек, вызванных громоздкими транзитными процедурами или высокими платежами вдоль Северного коридора. Со времени подписания Соглашения о транзите Северного коридора Кения предприняла шаг по усилению надзора за транзитными грузами через таможенные и полицейские органы. Еще одной проблемой, связанной с ролью Координационного органа по транзитным перевозкам являются трудности пользователей автомобильных перевозок въезд в Руанду или Бурунди. Северный коридор, являющийся самым важным торговым коридором в Восточноафриканском сообществе для стран не имеющих выход к морю.

*Центральные коридоры.* Центральный коридор берет свое начало в порту Дар-эс-Салам, Танзания. Этот порт обрабатывает только примерно половину груза, как Момбаса, но, как и Момбаса, способен обрабатывать все грузы. Он все чаще используется для транзитных грузов (грузов с конечным пунктом назначения, кроме Танзании) вдоль Центрального коридора и Южного коридора, который проходит через юго-западную Танзанию в Малави и Замбию.

В Момбаса комбинированные грузовые и контейнерные перевозки превышают пропускную способность порта; контейнерный трафик в Дар-эс-Саламе достиг 140% мощности<sup>16</sup>. В настоящее время предпринимаются усилия по увеличению пропускной способности порта, особенно учитывая растущий спрос на импорт из стран, не имеющих выхода к морю. В последнее десятилетие было восстановлено около 500 км от общего Центрального коридора на 3 026 км дорог, и было проложено более 500 дополнительных километров; в результате 86% дорог Центрального коридора теперь вымощены в целом. Почти весь коридор через Танзанию был оценен Augeson Engineering как «звук» (приемлемое качество езды на основе шероховатости тротуара) в 2010 г., но часть маршрута через Руанду и Бурунди должна быть либо проложена, либо полностью восстановлена, особенно сегмент

---

<sup>15</sup>Irving A.W. et al. Trade Facilitation in the East African Community: Recent Developments and Potential Benefits. - Washington: US International Trade Commission, 2012. - P. 16.

<sup>16</sup>Shkaratan M. Tanzania's Infrastructure: A Continental Perspective // World Bank Policy Research Working Paper. - 2012. - №5962. - P.73.

дороги через Бурунди в Бужумбуре, который был оценен как «бедный», то есть время, стоимость и надежность являются неэффективными и неконкурентоспособными в соответствии с мировыми стандартами<sup>17</sup>.

### **Рекомендации и заключение**

Инфраструктура остается одним из основных элементов глобальной конкурентоспособности - фундаментального инструмента для разработки планов во всем мире. Чтобы повысить конкурентоспособность стран Африки и для блока ВАС как общего рынка, транспортная инфраструктура становится ключевой проблемой, поскольку она снижает стоимость ведения бизнеса и улучшает взаимодействие между рынками. При поддержке региональных политических лидеров, которые, с одной стороны, продвигают прогрессивную политику, нормативно-правовые и экономические рамки, а с другой - укрепляют человеческий и институциональный потенциал для совместных исследований, технологий и инноваций. ВАС уверен, что это является высшим экономическим блоком в Африке. Государства-члены значительно выигрывают от региональных общественных благ, особенно портов, которые тесно взаимосвязаны с внутренними рынками, не имеющими выхода к морю соседями через эффективные сети интермодальных перевозок.

ВАС имеет выгодное географическое положение, что определяет его ключевым центром в Африке к югу от Сахары. Потенциальные кластеры в географическом контексте и трансграничном взаимодействии предоставляют широкие возможности для расширения доступа к знаниям, обеспечения рентабельных исследований и разработок, достижения эффекта масштаба, накопления квалифицированной рабочей силы, решения общих проблем и снижения общей стоимости ведения бизнеса. Можно наблюдать, что оптимальное сочетание транспортных режимов будет в значительной степени способствовать региональной интеграции, если не будет перегружен ни один режим транспорта.

Несмотря на впечатляющие глобальные планы ВАС, связанные с модернизацией и новыми разработками, инфраструктурная сеть ВАС не будет экономически эффективной, если обслуживание и регулирование по-прежнему остаются слабыми звеньями. Плохое состояние существующей транспортной инфраструктуры ВАС необходимо улучшить, эффективно устраняя проблемы недостаточного технического обслуживания, сбоев исполнения бюджета и высоких скрытых затрат. Таким образом, транспорт между заинтересованными сторонами является важным элементом процесса интеграции. Транспорт имеет различные режимы и каналы. Для поддержки эффективной интеграции в Сообществе в Восточной Африке необходимо выбрать соответствующие каналы и режимы для обеспечения успешного и стимулирующего процесса автомобильного транспорта. Страны-члены и потенциальные страны-члены должны пересмотреть свою инфраструктурную принадлежность и приоритеты перед принятием решения вступления в процесс интеграции. Кроме того, поскольку существуют различные аспекты задействованной инфраструктуры, существует необходимость в многосекторальном подходе к обеспечению принятия целостных ответных мер, которые гарантировали бы более устойчивый процесс интеграции.

По прогнозам, исследования и разработок в области предоставления и производства транспортной инфраструктуры ВАС должны быть интегрированы с другой важной инфраструктурой, такой как энергетическая инфраструктура, технологическая

---

<sup>17</sup>Mbuli E.V. Improving Transit Transport in East Africa: Challenges and Opportunities. United Nations Conference on Trade and Development. Mid-term Review of the Almaty Programme of Action, 2007. - P.9.

инфраструктура, экологическая инфраструктура и геофизические поисковые сети. Укрепляя и модернизируя отсутствующие транспортные связи, блок ВАС может пользоваться возможностями для сильных транспортных и логистических кластеров, что делает регион глобально конкурентоспособным центром в Африке и мире.

Поскольку реализация региональной связи принесет пользу всем государствам-членам Восточноафриканского сообщества, необходимо изменение политики в области развития инфраструктуры, чтобы барьеры на пути транспорта были одинаково устранены на всех территориях. Настало время для различных восточноафриканских стран провести общее планирование для развития инфраструктуры, с тем, чтобы в этой области не осталось ни одной страны.

Как и в случае межгосударственного сотрудничества, институциональное сотрудничество также является обязательным для обеспечения того, чтобы каждый сектор играл свою законную роль в обеспечении легкого перехода транспорта. Поскольку правительства берут на себя инициативу по созданию надлежащей инфраструктуры, которая будет способствовать улучшению качества жизни, пользователи дорожного движения должны соответствовать установленным правилам и правилам дорожного движения. Целесообразно рассмотреть вопрос о создании регионального транспортного ведомства для надзора за бесперебойной эксплуатацией, управлением и обслуживанием региональных дорожных сетей в целях усиления региональной интеграции и повышения экономического роста региона.

Странам-членам из Восточной Африки следует также изучить вопрос о выделении ресурсов в качестве региона и разработать схему совместного финансирования для обработки региональных проектов в качестве блока. Это обеспечит быстрое завершение региональных проектов, благодаря наличию достаточных средств. Поэтому, поскольку правительства выделяют средства на свои национальные проекты, они также должны выделять средства в региональный инфраструктурный фонд для содействия реализации цели региональной интеграции.

Государства-партнеры осуществили отраслевые реформы, направленные на эффективное предоставление услуг с конечной целью существенного сокращения нынешних высоких издержек транспорта в регионе. Эти реформы включают формирование регулирующих органов и оперативных органов и приватизацию операций. Другие региональные проекты, которые, возможно, были заключены контрактами, но могут по-прежнему удерживать потенциал для управления концессионными возможностями, включают в себя 466-миллионный северный байпас Найроби, который в настоящее время строится Китайской дорожной и мостовой корпорацией и 39-километровый восточный обходной путь также в столице Кении.

## **Список литературы**

1. Beuran M. Are There Myths on Road Impact and Transport in Sub-Saharan Africa? CES Working Papers, 2013. - P.17-20.
2. Chingono and Nakana. The Challenges of Regional Integration in Southern Africa // African Journal of Political Science and International Relations. - 2008. - Vol. 3 (10).- P. 396-408.
3. Djankov S. Trading on Time // World Bank Working Paper. - 2006. - No. 3909. - P.41-44.

4. Assessing Regional Integration in Africa: Towards an African Continental Free Trade Area. - Addis Ababa: United Nations Economic Commission for Africa, 2012. - P.1-3.
5. Ebegbulem J., Adams C., Achu A.A. The Challenges of Integrating Africa into the Globalized World Through New Partnership for Africa's Development (NEPAD), 2012. - P.18.
6. Gilpin R. Global Political Economy: Understanding the International Economic Order. - Princeton: Princeton University Press, 2001. - P.341-343.
7. Gibb R. Regional integration and Africa's development trajectory: Meta-theories, expectations and reality. Third World Quarterly, Routledge: Taylor and Francis Group. - 2009. - Vol. 30. - No. 4. - P.708-711.
8. Hatzzenberg T. Region integration in Africa // World Trade Organization Economic Research and Statistics Division; Staff Working Paper ERSD-2011-14 [Электронный ресурс]. URL: [www.wto.org/pdf](http://www.wto.org/pdf)
9. Hettne B. and Soderbaum F. The new regionalism approach: Pre-publication Manuscript // Politeia. - 1998. - Vol. 17. - No. 3. - P.3-6.
10. Hummels D. Time as a Trade Barrier. - Purdue University Press, 2001.
11. International Journal of Humanities and Social Science. - 2012. - Vol. 2. - No. 6. - P.28-30.
12. International Monetary Fund, Regional Economic Outlook. Sub-Saharan Africa. Resilience and Risks. - Washington, DC: IMF Publication Services, 2010. - P.62-65.
13. Irving A.W. et al. Trade Facilitation in the East African Community: Recent Developments and Potential Benefits. - Washington: US International Trade Commission, 2012.
14. Kessides I.N. Regionalizing Infrastructure for Deepening Market Integration. The Case of East Africa // Policy Research Working Paper: The World Bank Development Research Group Environment and Energy Team. - 2012. - No. 6113. - P. 32-37.
15. Mbuli E.V. Improving Transit Transport in East Africa: Challenges and Opportunities. United Nations Conference on Trade and Development. Mid-term Review of the Almaty Programme of Action, 2007. - P.9-14.
16. Ndomo A. Regional Economic Communities in Africa - A Progress Overview. Study Commissioned by GTZ. - Nairobi, 2009. - P.8-17.
17. Olivier G. Regionalism in Africa: Cooperation without integration. University of Pretoria. Part of the MERCURY PROJECT, funded under the European Commission's Framework VII Programme. 2010. - P. 20-33 [Электронный ресурс]. URL: <http://hdl.handle/e.net/2263/16138>. Repository.up.ac.za/handle/2263/16138
18. Pirie G.H. Transport, food insecurity, and food aid in sub-Saharan Africa // Journal of Transport Geography. - 1993. - Vol. 1. - P. 12-19.
19. Shkaratan M. Tanzania's Infrastructure: A Continental Perspective // World Bank Policy Research Working Paper. - 2012. - №5962. - P.73-77.
20. Официальный сайт ВАС. Challenges and investment opportunities in East Africa transport infrastructure Sector. First published in World Highways, 2014 [Электронный ресурс]. URL: <http://ecdpm.org/great-insights/regional-integration-dynamics-africa/railway-rivalry-east-african-community/>

# **REGIONAL ECONOMIC INTEGRATION IN AFRICA AND ITS INFLUENCE ON THE DEVELOPMENT OF ROAD TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

*Nassor Mohamed Mansour,*

Peoples' Friendship University of Russia  
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya str., 6

*The cost of doing business in the East African Community (EAC) is very high compared to other regional blocks. The poor state of the regional transport infrastructure and the inefficient combination of modes of transport make a significant contribution to this unfavorable fact. The purpose of this article is to review the development of transport infrastructure in the EAC, especially road transport. It covered the main general transport plans in the region and the activities needed to create an integrated, efficient regional transport infrastructure network. Inland waterways are underutilized and need to be developed to enhance the contribution to transport and logistics in the region. In all cases, it is necessary to strengthen safety standards, especially road and air transport.*

**Keywords:** *EAC, AEC, REC, Regional Integration, Transport infrastructure, Northern corridor, Central corridor.*

**JEL-codes:** *F02, F62, F63.*