

DOI 10.35775/PSI.2025.72.7.013

УДК 32.327

### **Д.Г. БДОЯН**

кандидат исторических наук,  
доцент кафедры регионального управления и национальной политики  
Московского государственного института международных  
отношений (Университет) МИД России,  
Россия, г. Москва

### **Н.А. ГАВРИЛЬЧАК**

студент факультета управления и политики  
Московского государственного института международных  
отношений (Университет) МИД России,  
Россия, г. Москва

### **С.С. СУСЛИН**

студент факультета управления и политики  
Московского государственного института международных  
отношений (Университет) МИД России,  
Россия, г. Москва

## **ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР LAPSET КАК ЭЛЕМЕНТ КИТАЙСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ СТРАТЕГИИ В АФРИКЕ**

*Восточная Африка переживает этап масштабных инфраструктурных преобразований, ключевым элементом которых становится проект транспортного коридора LAPSET, связывающий Кению, Южный Судан и Эфиопию. В рамках данной статьи рассматриваются экономические и геополитические предпосылки создания коридора, его значение для региональной интеграции и международной торговли. Основной акцент делается на анализе роли Китайской Народной Республики как ключевого внешнего актора, заинтересованного в реализации проекта. Цель исследования – выявить мотивационные установки внешнеэкономического и внешнеполитического характера, определяющие участие Китая в развитии инфраструктуры Восточной Африки.*

*Методология. В качестве методологической основы применяется подход политического реализма, подчеркивающий приоритет национальных интересов в международных отношениях. В процессе анализа использовались методы сравнительного и структурно-функционального анализа, а также элементы геоэкономического моделирования.*

*Результаты. В результате исследования выявлена стратегическая взаимосвязь между проектом LAPSET и инициативой «Один пояс – один путь», а также обозначены механизмы китайского участия – от инвестиций и кредитования до инфраструктурного строительства.*

*Выводы. Делается вывод о том, что вовлечение Китая в развитие транспортной инфраструктуры региона носит системный характер и направлено оно на обеспечение доступа к ресурсам, расширение логистического присутствия и укрепление политического влияния в регионе.*

**Ключевые слова:** транспортный коридор, LAPSET, «Один пояс – один путь», Африка, Китай.

Новые транспортные коридоры играют ключевую роль в глобальном развитии, объединяя страны и регионы, улучшая логистику и открывая новые экономические возможности. Они создаются для сокращения времязатрат и стоимости транспортировки, стимулируя рост торговли и инвестиций. Эти коридоры также способствуют интеграции удаленных территорий, за счет обеспечения доступа к мировым рынкам и ресурсам. Помимо экономической выгоды, каждый новый коридор способствует развитию социальной инфраструктуры, укрепляет политическое сотрудничество и, помогая решать проблемы перегруженности старых маршрутов. Таким образом, транспортные коридоры становятся драйвером устойчивого роста и повышения качества жизни.

В рамках данной статьи авторы обращаются к неореализму, поскольку данный подход акцентирует определяющую роль государства и распределения материальных ресурсов в анархичной международной системе [21. С. 41]. Неореалисты исходят из предпосылки, что государства, стремясь минимизировать уязвимость и максимизировать относительную мощь, инструментализируют инфраструктурные проекты как элементы «жесткой» и «мягкой» силы [16. С. 58]. Такой аналитический ракурс позволяет рассмотреть LAPSET как часть борьбы за контроль над ресурсами и коммуникациями в Восточной Африке.

**Архитектура и экономическая структура проекта LAPSET.** Рассматриваемый в данной работе коридор LAPSET (Lamu Port-South Sudan-Ethiopia Transport Corridor) – это масштабный инфраструктурный проект, реализуемый для укрепления экономической и транспортной интеграции в Восточной Африке. Он связывает три страны – Кению, Южный Судан и Эфиопию, создавая сети дорог (как автомобильные, так и железные), трубопроводы, аэропорты и другие необходимые элементы для эффективного функционирования коридорной системы.

Важным элементом проекта является глубоководный порт Ламу на побережье Индийского океана, который играет роль ключевого экспортного и импортного узла. В дополнение к порту планируется строительство железнодорожных и автомобильных магистралей, связывающих Ламу с внутренними районами Кении, Эфиопии и Южного Судана. Также проект предусматривает трубопроводы для транспортировки нефти и газа из месторождений Южного Судана и северной части Кении.

Коридор LAPSET имеет стратегическое значение, так как способствует диверсификации экономик региона, созданию рабочих мест, развитию туризма и привлечению инвестиций.

Основная цель – сократить чрезмерную зависимость от единственного порта Кении Момбаса и сподвигнуть развитие северных территорий страны и тем самым стимулировать торговлю, а также развитие промышленности и транспортной логистики.

Общая стоимость проекта LAPSSET оценивается примерно в 24,5 миллиарда долларов США, что делает его одним из крупнейших инфраструктурных проектов в Африке. Стоимость обусловлена внушительным количеством составных элементов проекта, среди которых:

- Порт Ламу: новый глубоководный порт, включающий строительство 23 причалов, оценивается примерно в 3,1 миллиарда долларов США.
- Железнодорожная сеть: планируется построить 1 710 км железнодорожных линий стоимостью около 7,1 миллиарда долларов США.
- Автомобильные дороги: сеть автодорог протяженностью 880 км имеет бюджет в 1,4 миллиарда долларов США.
- Нефтепровод: трубопровод длиной 2 240 км для транспортировки нефти из Южного Судана и Кении к порту Ламу оценивается в 3,9 миллиарда долларов США.
- Нефтеперерабатывающий завод: завод мощностью 120 000 баррелей в день потребует вложений в размере 2,8 миллиарда долларов США.
- Курортные зоны: создание трех туристических курортов потребует инвестиций в размере 1,2 миллиарда долларов США.
- Аэропорты: в рамках проекта планируется строительство трех аэропортов с общей стоимостью 506 миллионов долларов США.
- Гидроэлектростанция High Grand Falls: для обеспечения энергоснабжения и управления водными ресурсами планируется строительство гидроэлектростанции стоимостью 4,6 миллиарда долларов США.

Таким образом, коридор LAPSSET затрагивает широкий спектр отраслей, основные из которых, безусловно, транспортная и логистическая. Не менее важна и нефтегазовая отрасль. Проект коридора предусматривает строительство трубопроводов для экспорта нефти и газа, а также нефтеперерабатывающего завода, что способствует развитию энергетического сектора и снижению зависимости региона от импорта топлива.

Туристическая отрасль также получает импульс благодаря созданию курортных зон и улучшению инфраструктуры, привлекающей международных и местных туристов. Средства, вырученные за счет данных инициатив, позволят наполнять бюджет, в том числе и для поддержания остальных элементов проекта.

Строительство гидроэлектростанции High Grand Falls оказывает прямое влияние на энергетический сектор, в перспективе обеспечивая регионы доступной и устойчивой электроэнергией, что стимулирует развитие промышленности и бытового энергоснабжения.

Коридор поддерживает и развитие сельского хозяйства, создавая транспортные пути для экспорта продукции, и стимулирует рост строительной отрасли благодаря возведению инфраструктурных объектов.

**Существующие коридоры Центральной и Восточной Африки и потребность в альтернативе.** Теперь рассмотрим существующие сухопутные транспортные маршруты в Африке, которые завершаются в Кении, чтобы оценить целесообразность нового коридора. «Северный коридор» служит основным транзитным маршрутом для перевозок из порта Момбаса через Кению и Уганду в Руанду, Бурунди и Демократическую Республику Конго (ДРК). Коридор также обеспечивает кратчайший маршрут для сообщения между восточной частью ДРК и Кампалой, столицей Уганды.

Кения, в отличие от остальных стран, не обладает особенно большим запасом полезных ископаемых, но представляет собой важный логистический «хаб» – за счет порта «Момбаса» на юге страны, который является «финальной точкой» сразу нескольких логистических маршрутов в Африке.

Товары, на которые стоит обратить внимания в рамках маршрута, идут преимущественно из ДРК, так как в стране большие запасы кобальта, меди, алмазов и золота [2]. Эти ресурсы играют важную роль в современных технологиях, ведь медь и алмазы активно используются в производстве полупроводников, которые большинство стран считают одним из ключевых активов [13], а без кобальта невозможно производство аккумуляторов для электроавтомобилей, лидерство по производству и продажам которых в последние пару лет занял, опять же, Китай [12].

В Уганде стоит отметить масштабную добычу золота, которое в последние годы не прекращает расти в цене. Руанда славится месторождениями таких полезных ископаемых, как олово, вольфрам, ниобий и т.д. [3].

Второй маршрут, который мы дополнительно рассмотрим, проходит из Кении через Танзанию в Замбию (Найроби-Лусака). Из Танзании экспортные товары отправляются, опять же, в порт Момбаса. Важными статьями экспорта в Замбии и Танзании являются медь, кобальт, никель и золото [1], стратегическая важность которых уже была подчеркнута выше. Заключительным существующим коридором является транспортный маршрут Момбаса-Найроби-Аддис-Абеба.

Как мы видим, большая загруженность порта Момбаса в Кении из-за существующих коридоров не позволит сильно расширить объемы торговли стратегически важных товаров. В строительстве дополнительного порта в Кении будет заинтересована и Эфиопия, которая не обладает морскими границами и сильно ограничена в выборе партнеров для экспорта своих товаров.

Поэтому проект LAPSSSET и подразумевает строительство дополнительного порта на севере Кении в городе Ламу. Это позволит снять нагрузку с порта в Момбасе и значительно расширить объем перевозимых товаров.

Помимо строительства нового порта в Кении, проект LAPSSSET также привлекает Южный Судан, который до этого не был включен ни в какой транспортный

коридор Африки в связи с продолжающимся там вооруженным конфликтом. Ключевым сектором экономики Южного Судана является нефтяная промышленность, продукция которой поставляется преимущественно в Китай [19].

**Геоэкономические интересы Китая и сопряжение LAPSSSET с инициативой «Один пояс – один путь».** Переходя к интересам Китая в строительстве данного коридора, стоит рассмотреть китайскую инициативу «Один пояс – один путь», целями которой являются развитие торговли, активизация финансового сотрудничества, укрепление гуманитарных связей и соединение транспортной инфраструктуры сразу нескольких регионов. Судя по географии пути, становится очевидно, что Китай, вкладывая в проект огромные ресурсы, делает «ставку» на торговлю энергетикой и полезными ископаемыми в таких регионах как Африка, Ближний Восток и Восточная Азия [18].

Китайская Народная Республика выступает не просто сторонним инвестором в проекте LAPSSSET, но и системным архитектором его логистической значимости в рамках «Один пояс – один путь». Геоэкономический интерес Китая к Восточной Африке обусловлен несколькими факторами: необходимостью диверсификации внешнеэкономических маршрутов, снижением зависимости от узких логистических горлышек в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также стратегией по укреплению морского присутствия вдоль «морского шелкового пути».

Проект LAPSSSET рассматривается Пекином как возможность создать альтернативный экспортно-импортный хаб, минуя перегруженный порт Момбаса. Новая точка – глубоководный порт Ламу – не только позволяет Китаю перераспределить грузопотоки, но и стать ключевым участником в энергетической логистике региона. Поддержка строительства нефтепровода из Южного Судана, большая часть добычи которого ориентирована на китайский рынок, усиливает стратегическую значимость коридора.

**Экономические интересы Китая: ресурсы и транспортная диверсификация.** Участие Китая в LAPSSSET опирается на логическую связку «доступ к сырью – обеспечение логистики – инфраструктурный контроль». Для Китая, крупнейшего в мире потребителя меди, кобальта [20] и нефти, ресурсный потенциал региона представляет собой важнейший элемент экономической безопасности. Южный Судан, Эфиопия и приграничные зоны ДРК, подключаемые к инфраструктурной сети LAPSSSET – это источники стратегических ресурсов. Поскольку традиционные маршруты экспорта проходят через нестабильные территории и требуют согласования с различными международными акторами, Китай заинтересован в создании инфраструктуры, над которой он имеет косвенный контроль – через участие в строительстве, финансировании и техническом обслуживании.

**Механизмы вовлечения: кредиты, контракты, стратегическое присутствие.** Финансовое участие Китая в LAPSSSET осуществляется преимущественно в форме государственных кредитов через China EXIM Bank [17], а также посредством прямых контрактов с китайскими строительными и инжиниринговыми компаниями. Среди них – China Communications Construction Company (CCCC) [6],

China Road and Bridge Corporation (CRBC) [7] и Sinohydro [5]. Важной особенностью таких контрактов является включение положений о праве технического обслуживания, эксплуатации и иногда – долевом участии в управлении объектами, что расширяет экономическое и политическое влияние Китая в регионе.

Кроме того, китайские инвестиции зачастую сопровождаются поставками техники, строительных материалов и кадров, что ведет к росту зависимости национальных подрядчиков от внешней поддержки. Это также способствует мягкой экспансии китайского политического влияния – через образовательные и культурные обмены, создание китайских центров [10] (Confucius Institutes – глобальная сеть институтов Конфуция), а также развитие двусторонней дипломатии на уровне городов и регионов.

**Стратегический расчет: узлы контроля и морская доктрина.** С точки зрения военно-стратегической логики, участие Китая в развитии порта Ламу укладывается в гипотетическую доктрину по организации «цепи морских жемчужин» [15] (String of Pearls), предложенную американскими исследователями. Цель данной доктрины – создание системы портов и логистических узлов, обеспечивающих присутствие Китая вдоль важнейших морских путей. Порт Ламу, хотя и заявлен как гражданский, потенциально может служить двойным назначением – как элемент логистической, так и морской силы проецирования. Этим объясняется повышенное внимание Китая к морской безопасности и участие в программах тренировки военно-морских сил стран Восточной Африки.

**Выводы.** Таким образом, участие Китая в проекте LAPSET выходит за рамки чисто экономических интересов и представляет собой комплексную стратегию по укреплению своего присутствия в Восточной Африке. Интеграция коридора в инициативу «Один пояс – один путь», опора на долговое финансирование и инфраструктурные контракты, а также создание логистических и энергетических точек контроля подтверждают реалистскую природу китайской внешней политики. LAPSET становится не только транспортным коридором, но и вектором нового геополитического баланса в регионе.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Замбия // Trend Economy // <https://trendeconomy.ru/data/h2/Zambia/>.
2. Общие сведения о Демократической Республике Конго // Посольство РФ в Демократической Республике Конго // <https://drc.mid.ru/ru/rdcongo/>.
3. РУАНДА // Большая российская энциклопедия // <https://old.bigenc.ru/geography/text/3517411>.
4. Эфиопия. Хозяйство. Внешняя торговля // Большая российская энциклопедия // <https://bigenc.ru/c/efiopiia-khoziaistvo-vneshniaia-torgovlia-af09d6?>
5. AidData. Nairobi–Naivasha Standard Gauge Railway Phase II Project // <https://china.aiddata.org/projects/58152/>.

6. China Global South. China eyes strategic role in Kenya's port privatization plans // <https://chinaglobalsouth.com/2025/04/17/china-eyes-strategic-role-in-kenyas-port-privatization-plans/>.
7. China Road and Bridge Corporation (CRBC). Mombasa-Nairobi Standard Gauge Railway Project. 2022 // <https://www.crbc.com/site/crbcEN/381/info/2022/46884711.html?id=afd3ea85-64b2>.
8. China's Grand Expansion in Africa: LAPSET Port Project // UNITED SERVICE INSTITUTION OF INDIA // <https://www.usiofindia.org/strategic-perspective/chinas-grand-expansion-in-africa-lapsset-port-project.html>.
9. Chome N. Land, livelihoods and belonging: negotiating change and anticipating LAPSET in Kenya's Lamu county. *Journal of Eastern African Studies*. 2020. № 14 (2). <https://doi.org/10.1080/17531055.2020.1743068>.
10. Confucius Institute, University of Nairobi // Официальный сайт // <https://confucius.uonbi.ac.ke/>.
11. Cumulative value of Chinese loans to Africa between 2000 and 2020, by country // Statista // <https://www.statista.com/statistics/1222511/leading-african-countries-with-chinese-loans/>.
12. Electric Vehicles – China // Statista // <https://www.statista.com/outlook/mmo/electric-vehicles/china>.
13. European Chips Act // European Commission // [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/european-chips-act\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/european-chips-act_en).
14. LAPSET Corridor Development Authority (LCDA) // LAPSET // <https://lapsset.go.ke/>.
15. Library of Congress. China's Belt and Road Initiative in a Global Context // <https://www.loc.gov/item/2023692926/>.
16. **Mearsheimer J.J.** The Tragedy of Great Power Politics. New York: W.W. Norton, 2001.
17. **Mwalagho E.** China's Belt and Road Initiative and Infrastructural Relations in East Africa Region: Case Studies of Kenya and Uganda // University of Nairobi Repository. 2020 // [https://erepository.uonbi.ac.ke/bitstream/handle/11295/153972/Mwalagho%20E\\_China%20Uganda.pdf?sequence=1](https://erepository.uonbi.ac.ke/bitstream/handle/11295/153972/Mwalagho%20E_China%20Uganda.pdf?sequence=1).
18. Nedopil, Christoph, 2024, China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023, Griffith Asia Institute, Griffith University (Brisbane) and Green Finance & Development Center, FISF Fudan University (Shanghai). DOI: 10.25904/1912/5140.
19. SSD and China // OEC // <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/ssd/partner/chn>.
20. Statista. Global cobalt consumption distribution by region as of 2021 // <https://www.statista.com/statistics/1304242/global-cobalt-consumption-distribution-by-region/>.
21. **Waltz K.N.** Theory of International Politics. Reading, MA: Addison-Wesley, 1979.

**D.G. BDOYAN**

PhD in History Associate Professor,  
Department of Regional Management and National Policy,  
Moscow State Institute of International Relations,  
Moscow, Russia

**N.A. GAVRILCHAK**

Student, School of Governance and Politics,  
Moscow State Institute of International Relations,  
Moscow, Russia

**S.S. SUSLIN**

Student, School of Governance and Politics,  
Moscow State Institute of International Relations,  
Moscow, Russia

## **THE LAPSSET TRANSPORT CORRIDOR AS AN ELEMENT OF CHINA'S INFRASTRUCTURE STRATEGY IN AFRICA**

*East Africa is undergoing a phase of large-scale infrastructure transformation, with the LAPSSET transport corridor project – connecting Kenya, South Sudan, and Ethiopia – emerging as a key component. This article examines the economic and geopolitical prerequisites for the corridor's establishment, its significance for regional integration and international trade, and focuses primarily on analyzing the role of the People's Republic of China as the key external actor invested in the project's implementation. The study aims to identify the economic and political motivations driving China's participation in East Africa's infrastructure development.*

**Methodology.** *The methodological framework is based on the political realism approach, which emphasizes the primacy of national interests in international relations. The analysis employs comparative and structural-functional methods, as well as elements of geoeconomic modeling.*

**Results.** *The study reveals a strategic connection between the LAPSSET project and the Belt and Road Initiative (BRI), while outlining the mechanisms of China's involvement – from investments and loans to infrastructure construction.*

**Conclusions.** *The article concludes that China's engagement in the region's transport infrastructure development is systematic, aimed at securing resource access, expanding logistical presence, and strengthening political influence in East Africa.*

**Key words:** *Transport Corridor, LAPSSET, «One Belt – One Road», Africa, China, Logistics, Mineral Resources, Influence Expansion.*